

V Praze dne 15.dubna 2015

Vážený pane místopředsedo vlády ČR,

dovoluji si Vám, jako ministrovi financí navrhnout ušetření výdajů ze státního rozpočtu a tím i zmenšení zadlužení státu a nás všech a zároveň přispět ke snížení schodku státního hospodaření.

Jedná se o úsporu cca 34 miliard Kč. Tato částka však není jistě konečná, vzhledem k situaci jakým způsobem jsou zde v ČR hlídány náklady na státní zakázky (viz tunel Blanka), lze již dnes předpokládat, že se částka nejspíše podstatně zvýší.

**Konkrétní úspora je tedy v tom, že by se nerealizovala kontroverzní a lobbyisticky zprofanovaná stavba SOKP z roku 1963. Opravdu jsme již trochu dále než v roce 1963.**

11 starostů městských částí (MČ) v rámci svého legislativního práva s touto přes 50 let starou trasou jasně vyslovilo nesouhlas z pozice dané zákonem a to jako správci své městské části. V roce 2011 NSS (Nejvyšší správní soud) v Brně vymazal tuto trasu ze ZÚR(Zásady rozvoje hl.m. Prahy). V říjnu 2014 tuto trasu opět zastupitelé hl.m. Prahy bez ohledu na názory starostů, kterým jsou dotčená území svěřena a za které zodpovídají vůči všem občanům, vrátili do původní trasy. V našem státě jsou přijaty zákony, předpisy, vyhlášky a normy. Proč se v případě stavby SOKP (Silniční okruh Prahy) nemusí dodržovat? Proč se stále lže občanům? V podstatě všichni obyvatelé těchto 11-ti městských částí dnes již ví o tom, že stavba SOKP je opravdu naprosto nevýhodná pro Prahu, že se nedodržují zákony a normy, že se úmyslně zatajují informace o projektu a hlavně všichni už ví, že nejde o dobro občanů. Státu, zastoupenému určitými politiky ve vysokých funkcích totiž v žádném případě o dobro občanů nejde, ale o jde jim o to utratit co nejvíc finančních prostředků. Je již obecně znám jeden z důvodů, proč musel sám dobrovolně skončit pan ministr Antonín Prachař, který jako první ministr dopravy byl ochoten se zabývat převedením tranzitní kamionové dopravy Středočeským krajem, tedy skutečně kolem Prahy a nikoliv skrz Prahu přes hustě obydlená území. Občané v Horních Počernicích získávají informace, že současné vedení MD a ŘSD nehledá rozumné řešení dopravních problémů Prahy a přilehlé aglomerace, ale že jsou zde ve hře miliardové lobbyistické zájmy. V této souvislosti si dovoluji připomenout jen krátkou pasáž z oficiálního volebního programu Hnutí ANO pro Prahu z října 2014 : „ ... dokončení obou silničních okruhů a radiální komunikace nikoliv tak, aby jako doposud trasa dálnice vedla tam, kde si spřátelený podnikatel zakoupil pozemky a nyní čeká na jejich zhodnocení mj. zpracováním rozumných variant a jejich úplným posouzením: uvedený přístup mj. zahrnuje prosazení vedení

*vnějšího okruhu dále od města současně s výstavbou mostu pro vnitroměstskou dopravu mezi Bohnicemi a Suchdolem, opuštění představy, že východní část okruhu povede sídelními útvary (Běchovice, Černý /Most) ...“.* Dnes se toto vyjádření bohužel už jen jeví jako jeden z dalších velkých volebních nesplnitelných slibů pražským voličům za poslední desetiletí. Mnoho občanů přitom doufalo, že Hnutí ANO skutečně přinese změnu a nápravu chaotické a korupční správy věcí veřejných jak na státní tak na komunální úrovni.

K opětovnému zahájení územního řízení SOKP 511 (D1 – Běchovice) a řešení celého úseku oblíbenou salámovou metodou bylo dáno 165 námitek a připomínek a já už dnes tuším, že bez řádného vypořádání budou zamítnuty a příslušné územní rozhodnutí bude vydáno. Nebude vadit ani fakt, že v rámci EIA byl projekt posuzován již v r. 2002 a dnes se píše rok 2015 a máme navíc zcela nový zákon EIA s účinností od 1.4.2015. Proč se ŘSD a MD brání řádnému a novému komplexnímu posouzení celé stavby SOKP, nikoliv tedy úsek po úseku? Od roku 2002 se doprava podstatně navýšila a jsou i jiné podmínky v území, nové zastavěné plochy a další chystané záměry.

Ráda bych zde uvedla pro Vaši informaci některá konkrétní fakta o porušování legislativy v ČR:

### **1) Trasa vede skrz zastavěná území**

- opět navrácený okruh Prahy "skrz Prahu" není běžnou městskou komunikací, nýbrž součástí transevropské dálniční sítě TEN-T a jeho funkcí je tranzit. To jasně praví závazná Politika územního rozvoje ČR (kap. 5, čl. 99): „*Vymezení: Silniční okruh kolem Prahy mezi jednotlivými mezinárodními trasami do Prahy. Důvody vymezení: Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města.*“ Návrh trasy okruhu (starý 50 let) v územní plánu je v rozporu se stávajícím kriterií , **protože prochází v délce 35 km zastavitelným územím.** Jedna z největších mimoúrovňových křižovatek Evropy, se umísťuje 250 m od stávajících rodinných domů v Běchovicích.

### **2) Porušení Listiny základních práv a svobod a Ústavy ČR**

- dochází k hrubému porušení Listiny základních práv a svobod dle článku 35 dle odstavce č.1 zaručeno právo na příznivé životní prostředí. Stavbou dojde výraznému zhoršení příznivého životního prostředí všech dotčených MČ. Stavbou SOKP budou výrazně překročeny limity hluku v okolí Svěpravického rybníka ležícího za stěnou u D11, který má již dnes tuto hladinu limitu hluku překročenu. Dojde k navýšení počtu obyvatel zasažených nadlimitním hlukem, a tím i k nárůstu zdravotních rizik –např. infarktu myokardu. Zhorší se kvalita ovzduší, již nyní je toto území oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (tzv. OZKO). Jsou překračovány limity benzoapyrenů a poletavého prachu. K jakému navýšení emisí dojde a kam se budou rozptylovat z dalších až 70000 vozidel denně navíc? V článku Listiny základních práv a svobod 35 odstavec 3 je uvedeno : **Při výkonu svých práv nikdo nesmí**

ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem. Stavbou SOKP a dalšími sekcemi této stavby zasažen lesní ekosystém bažantnice v Satalicích, geologický výchoz - Chvalský lom, ornitologické lokality V pískovně, Litožnice, přírodní park Říčanka, přírodní park Klánovice-Čihadla Chvalský lom, přírodní památku Počernický rybník. **Přitom povinností státu je dbát na ochranu přírodního bohatství a dle Ústavy ČR (zákon č. 1/1993) článek 7.**

### **3) Nedodržení zákona o rozpočtových pravidlech**

Podle § 45 odst. 2 zákona o rozpočtových pravidlech organizační složka státu:

"(2) Organizační složka státu je povinna dbát, aby dosahovala příjmů stanovených rozpočtem a plnila určené úkoly nejehospodárnějším způsobem. Prostředky, kterými disponuje, může používat na krytí nezbytných potřeb a na opatření zakládající se na právních předpisech. Prostředky může čerpat jen do výše závazných ukazatelů stanovených jí zákonem o státním rozpočtu nebo správcem kapitoly v rámci rozpočtu kapitoly a v souladu s věcným plněním, nestanoví-li tento zákon jinak".

### **4) Nedodržení zákona o majetku České republiky**

Podle § 14 odst. 1 zákona o majetku České republiky má organizační složka státu za povinnost:

"(1) Majetek musí být využíván účelně a hospodárně k plnění funkcí státu a k výkonu stanovených činností; jiným způsobem lze majetek použít nebo s ním naložit pouze za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem anebo tímto zákonem. Organizační složka si počíná tak, aby svým jednáním majetek nepoškozovala a nedůvodně nesnižovala jeho rozsah a hodnotu anebo výnos z tohoto majetku."

### **5) Nedodržení bezpečnosti dopravy**

- Z důvodů bezpečnosti a plynulosti dopravy je podle platné technické normy ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic* určena nejmenší dovolená vzájemná vzdálenost křižovatek 4 km (na rychlostních silnicích a dálnicích o návrhové rychlosti vyšší než 80 km/hod.; měřena od konce připojovacího pruhu první křižovatky k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky). **Tuto vzdálenost lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací v odůvodněných případech snížit až o 50%, tedy až na 2 km.** I takto maximálně snížená vzdálenost by byla (v případě stavby SOKP 511 a napojení na Východní spojku) v úseku Běchovice – Satalice hrubě nedodržena, neboť na úseku dlouhém cca 5 km je zde celkem 5 mimoúrovňových křižovatek. Nová MÚK Dubeč (SOKP 511) a stávající: MÚK Českobrodská (z poloviny určena ke zrušení), MÚK Olomoucká, MÚK Chlumecká a MÚK Satalice.

- Veřejně známé stanovisko ministerstva vnitra, odboru bezpečnostní politiky, č. j. OBP-8-336/S-2007 z 12. 9. 2007, jež je součástí dokumentace EIA k záměru rozšíření úseku SOKP 510 Běchovice – Satalice [http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP244](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP244) připouští konkrétně na tomto 5ti kilometrovém úseku maximálně 3 mimoúrovňové křižovatky se slovy: „**Varianta se třemi křižovatkami: Ačkoli ani u této varianty nejsou vzájemné vzdálenosti křižovatek zcela v souladu s ČSN 73 6101, s ohledem na uspořádání nadřazené komunikační sítě v dané lokalitě s návrhem koncepce umístění a provedení křižovatek lze souhlasit.**“ (Myšleno zachovat pouze tyto 3 křižovatky: MÚK Satalice, MÚK Olomoucká, nová MÚK Dubeč; ostatní zrušit pro rozpor s normou.)

- Nedávno proběhlo médií, že ohledně plánovaného obchvatu Č. Budějovic ministerstva vnitra a dopravy společně rozhodla, že na úseku dlouhém 8 km tam smí být pouze 3 MÚK, ostatní byly s ohledem na bezpečnost dopravy, opřeno o výše zmíněnou normu ČSN, v projektu zrušeny, přestože na ně existovala již územní rozhodnutí.

- Ohledně úseku Běchovice – Satalice v tomto směru není dosud jasno, rozhodnutí o konečném počtu křižovatek se stále odkládá a všechny MČ, jichž se úsek týká, tak zůstávají v nejistotě ohledně výsledného řešení. Rušení stávajících křižovatek může vážně narušit stávající dopravní vazby v této lokalitě a na druhé straně těžko mohou občané stát o dopravně nebezpečný úsek, s nadměrným počtem křižovatek, kde se místní doprava bude nebezpečně mísit s kamionovou. Neřešení tak zásadní otázky, jakou je normová vzdálenost mimoúrovňových křižovatek, udržuje několik městských částí a všechny jejich občany v hluboké nejistotě ohledně výsledného dopravního řešení v jejich území.

- Díky transpozici Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES do právního řádu České republiky (*kteřá proběhla zákonem č. 152/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, dále vyhláškou č. 317/2011 Sb., kterou se mění prováděcí vyhláška k zákonu o pozemních komunikacích č. 104/1997 Sb., a směrnici pro dokumentaci staveb pozemních komunikací*), **byla zavedena povinnost auditů bezpečnosti silničního provozu u projektů silnic TEN-T ve všech fázích projektování, výstavby a provozu.** Dle § 18g zákona o pozem. komunikacích Audit bezpečnosti pozemních komunikací podléhá:

- a) návrh dokumentace záměru,
- b) návrh projektové dokumentace,
- c) provedená stavba pro zkušební provoz a
- d) dokončená stavba pro kolaudační souhlas.

Na závěr jen malinká a drobná poznámka. Celá propagace SOKP a argumentace některých politických stran, v pozadí s lobby, mně bohužel připomíná dobu ne tak dávnu minulou, kdy nám všem bylo diktováno, jak máme věci chápat a vysvětlovat, co smíme

a nesmíme, dobu kdy veškeré odborné studie, statistiky, osvědčení, znalecké posudky a rozhodnutí byly zmanipulovány vždy tak , aby jejich závěr byl v souladu s potřebou vládnoucí strany a jejím zájmem, dobu kdy bylo lidem, kteří chtěli lži a nesmysly vyvrátit, dokonce vyhrožováno.

Je opravdu nutné a z jakých skutečných důvodů přivést do centra Prahy další dopravní zatížení z dálniční sítě TNT ?

Je opravdu v pořádku utratit více peněz z EU či z rozpočtu ČR ?

Je správné opakovat stejné chyby ?

*(Stavba 512 (D1 - Jesenice) jede od roku 2010 jen ve zkušebním provozu - je nezkolaudovaná, dodnes od EU neproplacená, celé okolí je zatíženo nadlimitním hlukem. Hlukové studie rovněž na tuto část stavby vycházely skvěle. Jsou podané soudní žaloby ohledně toho).*

Vážený pane místopředsedo vlády ČR, volila jsem ANO v naději, že by mohlo zrovna dle svého programu v téhle situaci udělat pozitivní krok a skutečnost poctivě a řádně vyřešit nejen ku prospěchu menšiny, ale naopak většiny občanů žijících v Běhovicích, Černém Mostě, Satalicích, Dubči, Horních Počernicích. V případě nutnosti upřesnění, některých skutečností uvedených v mém dopise, jsem připravena spolupracovat.

S přátelským pozdravem

Karla Polydorová  
Horní Počernice  
Běchorská 2229/15  
193 00 Praha 9  
tel : 603 94 25 98

Zároveň jsem radní pro výstavbu  
MČ Praha 20 - Horní Počernice

