

Silniční okruh na severozápadě Prahy

Jaké jsou varianty plánovaného silničního okruhu na severozápadě Prahy? Jaký vliv na životní prostředí by měly ve vlastní trase, jak by ovlivnily dopravu a životní prostředí města?

Rozhodnout o rozsáhlé mnohamiliardové stavbě, která trvale a zásadně ovlivní podobu krajiny a vztahy v ní, je velmi závažné a zodpovědné. Rozhodují všichni, kdo mají nyní pravomoc v samosprávě a státní správě, a najatí specialisté objektivně nezaopatřují, s vědomím všech závažných souvislostí?

Má veřejnost dost nezkrácených informací, aby si mohla na věc vytvořit poučený názor? Neúplné nebo nepravdivé informace je zapotřebí doplnit a uvést na pravou míru.

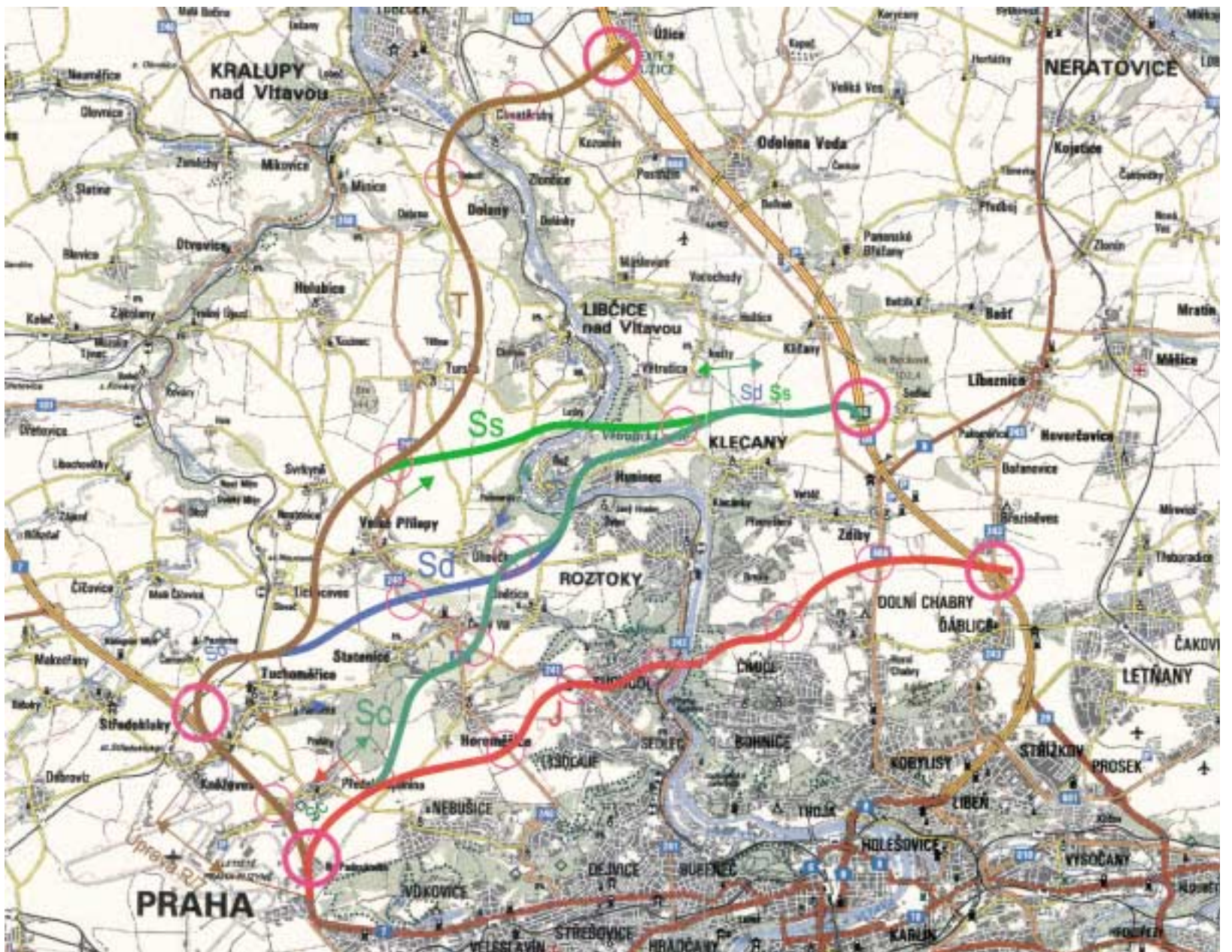
Nyní jsou zvažovány dvě možnosti:

trasa „J“ (jižní) - je silně prosazovaná - především městskými politiky.

trasa „Ss“ (severoseverní)

- byla navržena občanskými iniciativami při hledání přijatelnějšího řešení.

Pro pět variantních tras (viz mapa) bylo provedeno posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona 244/92 Sb. (EIA). Trasy „Sc“ a „Sd“ byly právem vyhodnoceny jako nevhodné a jejich realizaci nikdo nepodporuje. Trasa „T“ (tranzitní) byla navržena jako součást systémově odlišného řešení. Je tedy částí celkové dopravní alternativy než jen variantou vedení trasy. Proto je i v tomto materiálu zmíněna samostatně.



Silniční okruh (SO)

je velkokapacitní komunikace dálničního typu spojující dálkové tahy přicházející do města. V Praze je navrhován tak, aby po okraji obkroužil celé město. K tomu v Praze navrhovaný „městský okruh“ (MO) je vlastně dálnice vedená městem okolo centra. Městský okruh je se silničním spojován kapacitními radiálními, (které v kombinaci s městským okruhem skrývají nebezpečí vytváření silných průjezdných tahů). Městskému okruhu je jednoznačně určována funkce řešit městské dopravní vztahy (jeho možné zneužívání k průjezdu (jak známe např. u severojižní magistrály okolo Muzea) je zaměřováno).

Silničnímu okruhu je určováno několik funkcí:

- 1) převádění dopravy tranzitní vůči městskému prostředí,
- 2) propojení dálniční a silniční sítě mimo městské území,
- 3) rozvádění vnější cílové a zdrojové dopravy (zejména nákladní)
- 4) pro realizaci vnitroměstských jízd mezi jednotlivými částmi města (tato funkce byla silničnímu okruhu přidána během projednávání územního plánu (v uvedené formulaci se objevila až ve vyhlášce o závazné části územního plánu Prahy) a je stále více zdůrazňována. V masivní kampani politici přesvědčují občany, že jen silniční okruh na severozápadě v trase „J“ může převzít městský provoz a ulevit tak špatným životním podmínkám obyvatel Prahy. Je nepochybné, že je zapotřebí přednostně vyřešit vedení tranzitu mimo centrum. Vidina odvedení městské dopravní zátěže na SO je iluzí a spojením této funkce s funkcemi tranzitními je, zvláště v některých částech navrhovaného silničního okruhu, velmi diskutabilní.

Trasa „J“

je navržena okrajem území hlavního města a krátce prochází územím Horoměřic. Od silnice R 7 se odděluje v blízkosti západního okraje přírodního parku Šárka - Lysolaje. Jižně od Horoměřic prochází místem uvažované komerční zóny, (v některých dokumentech je na křižení s horoměřickou silnicí II/240 uváděna mimoúrovňová křižovatka, v jiných není křižovatka vyznačena), dále vede v těsné blízkosti zvláště chráněného území PP Housle v Lysolajích a do prostoru mezi Suchdolem a Kozími hřbety, kde je navržena rozsáhlá mimoúrovňová křižovatka se silnicí II/241. Středem Suchdola by trasa procházela hloubeným tunelem dlouhým 1,96 km a od Dejvic by doprava k okruhu byla vedena tunelovým přivaděčem (tzv. Rybářka) délky 860 m. Vzhledem k tomu, že bylo při posuzování vlivů na životní prostředí zjištěno, že by v Suchdole byly překračovány zákonem stanovené limity znečištění ovzduší, bylo dodatečně navrženo výdech zplodin z tunelu posunut oproti původnímu řešení ještě o dalších 712 m západním směrem od Suchdola s výškou 26,5 m a rychlostí vzdušiny 20 m.s⁻¹! Z tunelu trasa vychází v místě zvláště chráněného území PP Sedlečské skály a Vltavu přechází 548 m dlouhým a 90 m vysokým mostem! (Nuselský je dlouhý 485 m a vysoký 43 m). Na pravém břehu Vltavy trasa prochází zvláště chráněným územím PP Zámka a 1600 m přírodním parkem Drahaň - Troja, přes Čimické údolí mostem 128 m dlouhým a přes Drahaňské údolí mostem 495 m dlouhým. Je vedena ve vzdálenosti cca 250 m od zastavby Čimic a Dolních Chaber na návrtní straně. Komunikace má mít 2x3 jízdní

pruhy. Dopravní zatížení k roku 2010 (v místě přechodu Vltavy) je udáváno různě - v rozmezí 53 až 93 000 vozidel denně, přičemž v těchto číslech není zahrnut očekávaný nárůst tranzitu po dokončení D8 ani aspekt otevření hranic po vstupu do EU. Úsek Ruzyně - Vltava je označen č. 518 a úsek Vltava - Březiněves č. 519.

Trasa „Ss“

vede cca 4 km po stávající silnici R/7, od které se odděluje v místě křižovatky na Tuchoměřice a Kněževes blízko rozsáhlých hal karga letiště Ruzyně. Tuchoměřice obchází ze severu v místě již částečně vybudované skladové zóny, která se má podle zdejšího územního plánu ještě rozšiřovat. (Ta jistě potřebuje odpovídající spojení komunikací - klikatá silnice s velkým stoupáním přes obec je pro nákladní dopravu nevhodná). Otázkou je, jestli musí být trasa SO zde vedena tak, že by vyžadovala přeložku železniční trati (podle návrhu ŘSD), nebo by mohla raději procházet skladovou zónou. Od silnice R/7 až do místa okolo Velkých Přílep vede varianta „Ss“ v trase tzv. aglomeračního okruhu plánovaného v Konceptu ÚP VÚC (takže s komunikací dálkového spojení se zde každopádně počítá). Dále trasa vede okolo rozsáhlé skládky komunálního odpadu severně od Úholic. Choulostivějším místem trasy je přechod Vltavy mostem dlouhým 813 m, kde na pravém břehu prochází ochranným pásmem národní přírodní rezervace Větrušická rokle (nikoli však přímo rezervaci, jak bývá nepravdivě uváděno) a zároveň přechází v délce 250 m přírodní park Dolní Povltaví a prochází ochranným pásmem Ústavu jaderného výzkumu v Řeži. Napojení

na dálnici D8 bylo zpracovateli tras pro EIA umístěno v místě křižovatky do Klecan a odtud směrem jižním je navržen souběh trasy s dálnicí, což by údajně vyžadovalo rozšíření dálnice v tomto úseku. Zřejmě by bylo lepší posunout napojení směrem k městu do místa křižovatky se silnicí II/608, a hlavně namísto souběhu pokračovat od D8 východním směrem v samostatné stopě, jak navrhuje varianta Konceptu ÚP VÚC Pražského regionu. Na celé trase nejsou žádné tunely. Je navrhována v uspořádání 2x3 jízdní pruhy. Dopravní zatížení k roku 2001 (v místě přechodu Vltavy) je udáváno různě - v rozmezí 34 až 52 000 vozidel denně (stejně jako u trasy „J“ zde není započítán budoucí nárůst tranzitu).

Nepletme si názvy

Silničnímu okruhu se dosud říkalo různě: vnější okruh, vnější pražský rychlostní automobilový okruh H1, expresní okruh (EO), expresní silniční okruh (ESO) atd.. V poslední době (od konce 2001) - v rámci masivní kampaně začali zastánci trasy „J“ účelově používat pro trasu „Ss“ název „Dlouhý obchvat“ a pro trasu „J“ název „Pražský okruh“. (K totálnímu zmatení pak došlo např. v tendenčním článku Hobuletu z prosince 2001 „Pražský okruh: Ano, či ne?“, kde je silniční okruh zcela mylně a nesrozumitelně pleten s okruhem městským.) K omylům a chybné argumentaci dochází také tím, že nynější severní varianty („Ss“, „Sd“), jsou zaměňovány za dřívější severní („S“, „Sa“ „Sb“ „Sc“) - i když vedou podstatně jinudy.

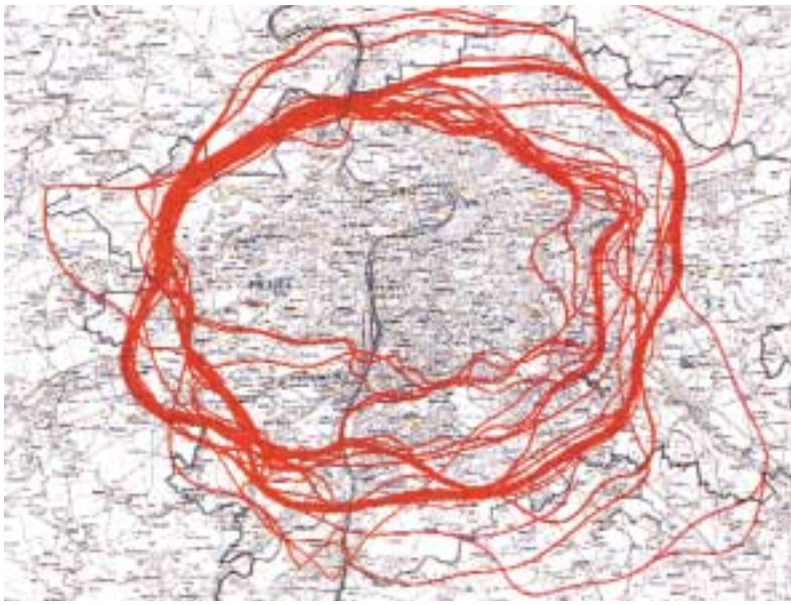
Míchání funkcí?

Silniční okruh kolem Prahy propojující dálkové tahy je navrhován jako

součást transevropské dálniční sítě IV. Multimodálního koridoru z Berlína do Istanbulu s odbočkou na Norimberk. To jsou koridory, kterým je přikládán nejvyšší dopravní význam. Byl přijat „Národní strategický dokument ČR pro program ISPA - sektor dopravy“, v němž je zakotven požadavek na pražský silniční okruh: „... umožňující oddělení místního a tranzitního provozu a dopravy“ („... to enable separation of local and transit traffic and transport“). Občanské iniciativy již při návrzích variantního vedení trasy silničního okruhu na severozápadě upozorňovaly na krajní nevhodnost spojování tranzitních funkcí s funkcemi městskými do jedné velkokapacitní trasy, a to z důvodů dopravních, bezpečnostních i investičních. Je zásadně nevhodné míchat městský provoz mezi dálkové kamiony. Jak z celoevropského pohledu jasně vyplývá, tranzitní funkce silničního okruhu je zcela prioritní (i když je objemově menší, než provoz generovaný městem). Silniční okruh musí sloužit především odvedení nákladního i osobního tranzitu. Už proto, že tranzit nemůže být řešen alternativními způsoby městské dopravy (zkrátka nepřesedne ani na sebelepší veřejnou dopravu) a nedá se ovlivnit opatřeními na snižování dopravní zátěže v rámci obce. Tranzit do budoucna bude naopak v důsledku propojování Evropy nepochybně sílit, a to staneme-li se součástí EU nebo ne. Spojení všech funkcí do jedné velké trasy je nedobré i z dopravního hlediska - dojde-li např. k havárii, není k dispozici náhradní objížděná trasa. Na trase „J“ by se všechny funkce míchaly! Trasy „Ss“ a „T“ řeší především oddělení tranzitu a jsou doplněny místními spojeními.

Historie hledání trasy

Správnost trasy přes Suchdol je dokazována tím, že územní rezerva pro ni je od roku 1927, resp. že se od té doby nenašlo lepší řešení. Vymezené ochranné pásmo Suchdolem vzniklo v souvislosti s elektrickým vedením vysokého napětí. Návrh z dopravní soutěže z r. 1930 - 31 (arch. Krejcar) opravdu vede dopravní tah přes Suchdol. S jakým automobilovým provozem se ale tehdy počítalo? Ani ostatní úseky okruhu Krejcarova návrhu nejsou dnes použitelné a realita prokázala jejich nevhodnost a nerespektování morfologie, uspořádání a vývoje města. To, že i v řadě dalších návrhů dopravní koncepce Prahy se trasa přes Suchdol objevuje, není přece důkaz její správnosti a jedinečnosti. V řadě jiných návrhů (např. Ministerstvo dopravy z r. 1964, Středisko pro rozvoj silnic a dálnic z r. 1969, plánovací podklad ZKS z r. 1973) byla trasa vedena přes Roztoky, a také to není samo o sobě důkazem její správnosti. V územním plánu rajonu pražské středočeské aglomerace z r. 1976 (včetně pozdějších změn a doplňků) přijatého vládou, je trasa okruhu vedena přes Roztoky. V návrhu Základního komunikačního systému z r. 1984 (PÚDIS) je vnější okruh veden přes Roztoky. V územním plánu Prahy z r. 1986 byla sice zakreslena kapacitní trasa přes Suchdol, ovšem současně vláda schválila změny a doplňky ÚP pražské středočeské aglomerace, v němž výslovně vede rychlostní automobilový okruh H1 přes Roztoky a zrušila územní rezervu přes Suchdol. Tým dopravních odborníků při ZHPM v roce 1992 při Návrhu celoměstského dopravního skeletu uvažoval o třech možnostech rozvoje silniční sítě. Z toho pro severozápad: 1) (arch. Malina) řešil především vedení městského okruhu od severního portálu Strahovského tunelu soustavou tunelů (5 km) do Sedlce pod Suchdolem s přechodem Vltavy do Troje a dalšími tunely (2 km) do Bohnic. 2) (arch. Preininger) navrhuje vnější okruh v první fázi v polovičním profilu - úsek na severozápadě překračuje Vltavu v prostoru Roztoky - Klecany. 3) (Ing. Klika) zcela vynechává městský okruh (kromě Jižní spojky) a okruh se sloučenými funkcemi vede přes Suchdol. V roce 1994 vypracovala fakulta stavební ČVUT vyhodnocení



prověřovaných variant: trasa „S“ (roztocká) s podvariantami „Sa“, „Sb“, „Sc“ (s rozdílným přechodem Vltavy), trasa „J“ (suchdolská) s podvariantami 1, 2, a trasa „K“ (Ing. Klika) vedená mezi Šáreckým a Lysolajským údolím. Především trasa „K“ byla právem odmítnuta jako nepřijatelná z hlediska zásahů do životního prostředí. Také „severní“ varianty S, Sa, Sb, Sc hrubě zasahovaly do přírodního a krajinného prostředí. Do roku 1997 byl uvažován průchod Suchdolem v otevřeném zářezu. Koncept nového územního plánu Prahy 1994 - 96 bohužel vůbec nezkoumal variantní možnosti a uvažoval na severozápadě pouze s trasou přes Suchdol (variantami SO se zabýval jen na jihovýchodě - JVK, JVD, JVR) a tak i v Návrhu ÚP Prahy byla zanesena trasa „J“. V lednu 1999 byla zpracována dokumentace o hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA) pro stavbu 518 SO (a odděleně pro stavbu 519 na pravém břehu, přičemž umístění mostu přes Vltavu bylo bráno jako fixní). Všechny návrhy vedení SO přes Suchdol byly místními obyvateli i řadou usnesení zastupitelstva MČ Suchdol jednoznačně odmítnuty.

31. května 1999 při veřejném projednání zmíněné dokumentace EIA na Suchdole za přítomnosti primátora Kasla a ministra životního prostředí Kužvarta došlo k zásadnímu posunu při hledání trasy SO na severozápadě. Karel Čapek z koalice občanských sdružení SOS Praha předložil schematické mapy námětů tří variant vedení trasy SO, které do té doby nebyly

prověřovány a hodnoceny. Zásadní změnou oproti dříve uvažovaným trasám je, že trasa SO odbočuje ze silnice R/7 za Tuchoměřicemi a tím se lze vyhnout hodnotným územím, do kterých zasahovaly dřívější severní varianty. Ministr Kužvart se vyjádřil vstřícným a zásadovým způsobem (i když k nelibosti primátora), že posouzení variant požaduje (vyplývá to ze smyslu a znění zákona o posuzování) a že celá trasa (oba úseky 518 a 519) budou dále posuzovány procesem EIA společně. 30. června doručila občanská sdružení Ministerstvu životního prostředí podle námětů návrhy variantních tras - občanské sdružení Ekoforum trasy „Sc“, „Sd“ a především trasu „Ss“, Společnost Šáreckého údolí navíc tranzitní trasu „T“, doplněnou návrhem místních spojení vltavských břehů. Také trasu „Ss“ Ekoforum v průběhu EIA doplnilo o návrh místního spojení. Jak je zřejmé z mapy průmětu historických tras (studie ČVUT), nebyly tyto trasy dříve uvažovány a není tedy pravda časté tvrzení, že všechny varianty byly již dříve mnohokrát pečlivě posouzeny a jako nejlepší vybrána trasa „J“. Teprve proces EIA od poloviny r. 1999 se jejich hodnocením zabýval.

SO a územní plány

Jedním z hlavních argumentů zastánců trasy „J“ je, že je schválena v územním plánu Prahy. Byla ale do něj prosazena nekorektně. Závažné nesouhlasné připomínky občanů, občanských sdružení a městských částí k trase SO

byly společně s dalšími cca 1800 připomínkami k návrhu (z celkového počtu cca 4000) Útvarem rozvoje HMP z projednávání vyloučeny a zastupitelstvu nebyly ke schvalování předloženy s odůvodněním, že k nim dotčené orgány státní správy (DOSS) vydaly nesouhlasné stanovisko. To ovšem není v naprosté většině připomínek pravda a nesouhlasná stanoviska k připomínkám vůbec neexistují. Tyto údajné nesouhlasy byly vydedukovány metodou: pokud připomínka nesouhlasí se záměrem, s kterým souhlasil DOSS, znamená to nesouhlas DOSS s připomínkou. Takový postup ale zákon (ani prostá logika) nezná! Za souhlas DOSS bylo ale považováno i stanovisko, které se o záměru třeba vůbec nezmiňovalo, např. z důvodu nedostatku podkladů! Přitom podle stavebního zákona, musí být ÚP s DOSS dohodnut. Připomínky k SO na severozápadě byly vyloučeny z důvodu údajného nesouhlasného stanoviska k nim Ministerstva dopravy a spojů, ale to naopak požadovalo, aby byl SO jako celek schválen a vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba až v rámci schvalovacího procesu územního plánu VÚC Pražského regionu.

Trasy „Ss“ a „T“ nemohly být zváženy při projednávání Návrhu ÚP Prahy (byly navrženy po uzavření zpracování) a ani by nemohly být v rámci něj schváleny (jen uvažovány v širších souvislostech) neboť nejsou na území Prahy. Nezbytnou podmínkou k přijetí ÚP Prahy bylo stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování (Ministerstva pro místní rozvoj). To s návrhem v srpnu 99 souhlasilo, přestože byl v rozporu s nadřazeným platným ÚP VÚC.

V červnu 1976 vláda přijala územní plán rajonu pražské středočeské aglomerace a směrný územní plán Prahy a směrnice k jejich realizaci - trasa vnějšího okruhu je vedena přes Roztoky s ponecháním územní rezervy pro variantu přes Suchdol. V roce 1986 vláda schválila změny ÚP rajonu pražské středočeské aglomerace a suchdolská rezerva byla vypuštěna a zůstala trasa přes Roztoky. Ani poslední vládní změna plánu z roku 1995 na trase SO nic nemění, a tento územní plán VÚC je do dnes platný. (Skandální je, že se na všech úřadech tento územní plán ztratil! a podle zodpovědných úředníků není k dispozici.)

Přípravné práce na novém územním plánu VÚC byly zahájeny v roce 1991, koncem roku 1999 byla zveřejněna tzv. pracovní verze návrhu, ale její projednávání bylo zastaveno v červnu 2000 (už proto, že zákon nezná pojem pracovní verze) s tím, že projednávání bude posunuto do fáze konceptu.

V únoru 2002 bylo zahájeno projednávání konceptu ÚP VÚC. Koncept je podle zákona zpravidla zpracováván ve variantách. Díky zásadnímu požadavku odboru EIA Ministerstva životního prostředí, byly do konceptu zahrnuty i varianty SO na severozápadě (v konceptu B=„Ss“ a C=„Sc“). Projednávání není dosud dokončeno. Již tzv. pracovní verze návrhu, i koncept ale zcela nekonceptně vynechává území metropole - tedy, i když bude koncept přijat, pro Prahu bude nadále platit původní ÚP VÚC, který trasu přes Suchdol neobsahuje.

Trasu „J“ obsahuje úz. plán Horoměřic (autor Ing. arch. Petr Durdík = zároveň vedoucí architekt návrhu územního plánu Prahy). V tomto plánu je jižně od Horoměřic při SO navržena komerční zóna pro konkrétního investora.

S trasou „Ss“ nepočítají územní plány obcí ve středočeském kraji, jejímiž katastrálními územími by procházela (pochopitelně, neboť byly přijaty před tím, než byla navržena). Trasa ale nezasahuje do stávající ani navrhované sídelní struktury obcí. Pokud by trasa byla schválena v územním plánu VÚC, musela by být podle zákona do územních plánů obcí převzata. Územní plány Roztok a Horoměřic, ale i Prahy, byly přijaty v rozporu s platným ÚP VÚC.

Politické vedení Prahy rozhodlo, že územní plán Prahy bude projednáván jako územní plán obce, což neodpovídá velikosti a významu hlavního města na úrovni kraje, dohodlo si s MMR výjimku z nového stavebního zákona, aby mohl být návrh projednán podle starého zákona a odmítlo posoudit celkovou dopravní koncepci ÚP HMP z hlediska vlivů na životní prostředí. Stejně tak odmítlo posouzení celého územního plánu, s tím, že zákon to u územního plánu obce nevyžaduje (ovšem ani nezakazuje) a že bude posouzení provedeno při projednávání ÚP VÚC. Vzhledem k tomu, že Praha byla v konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vynechána, nebude posouzení provedeno vůbec.

Která trasa je delší?

Tvrzení zastánců trasy „J“ se zdá na první pohled logické : trasa „Ss“ vede dál od města, je proto delší - a z toho pak mechanicky odvozují, že díky tomu také zabírá víc krajiny, je dražší, způsobuje větší spotřebu pohonných hmot a dokonce i větší nehodovost). Není to ale pravda. Záleží odkud kam měříme a odkud kam jedeme. V dokumentaci EIA jsou udávány tyto délky:

„J“	16,400 km
„Ss“	24,891 km
„T“	35,490 km

To je měřeno mezi koncovými body - Ruzyní a Březiněvsi (což jsou vlastně koncové body varianty „J“) a v trasách „Ss“ a „T“ délka zahrnuje souběh s R7 a D8. Jaká je délka tras bez souběhu s D8? tedy jaká je délka trasy jako spojnice dálkových tahů (jako část mezi D5 - D8)?:

„J“	16,400 km
„Ss“	20,976 km
„T“	22,340 km

To stále ještě zahrnuje souběh s R7, který je u trasy „J“ 0,261 km, u „Ss“ a „T“ cca 4 km. Bez něho je stavební délka nové silnice:

„J“	16,139 km
„Ss“	16,976 km
„T“	18,340 km

Rozdíl je tedy cca 1 km (resp. 2 km vůči trase „T“). Odečteme-li od trasy „T“ ještě uváděný souběh s plánovaným aglomeračním okruhem, zbývá z ní



délka 7,420 km, resp. by s ní mohl být aglomerační okruh zcela totožný). Koncové body v Ruzyni a Březiněvsi mají význam vzhledem k provozu z města převáděného na okruh. Pro vnější provoz (tranzit a rozvádění dopravy) je to ale jinak.

Jako spojnice dálnic je trasa „Ss“ vlastně kratší než „J“ a zcela nejkratší je trasa „T“. Je to samozřejmě způsobeno „šikmostí“ D8 a platí to pro směr D8 - D5, ale jiný ani nemusíme

uvažovat, neboť spojení D8 - D1 by se jistě nerealizovalo severozápadním a západním objezdem metropole (natož spojení D8 - D11). Z tohoto příkladu jasně vyplývá, že pro vnější dopravní vztahy může dobře vyhovovat tečnový způsob obchvatu (okružní způsob si vynucuje snaha o převádění městského provozu na obchvat). I kdybychom zůstali u zkráceného rozdílu délek podle dokumentace, tedy se zahrnutím souběhů s R7 a D8, je

trasa „Ss“ oproti „J“ pro řidiče „z města“ při rychlosti 80 km/h o pouhých 6,45 minut delší. Celou takto měřenou trasu „Ss“ by řidič při rychlosti 80 km/h projel za 19 minut a nemusel by projíždět tunelem jako v trase „J“. Rozdíl v délce tras „Ss“ a „J“ je tedy minimální.

Je varianta „Ss“ příliš vzdálená od města?

Ze schematické mapy Prahy a okolního regionu je znát, jak je který úsek silničního okruhu vzdálen od centra - tedy od všeobecně chápaného středu města - historického jádra - je pravda, že to není geometrický střed, ale kdo považuje za střed města Bohdalec? Praha se rozvíjíela asymetricky - hlavně kvůli terénním podmínkám, ale i šťastně příznivě, neboť hůře provětrávaná vltavská kotlina s historickým jádrem si zachovala blízký kontakt s volnou předměstskou krajinou odkud, díky převládajícímu proudění větrů od severozápadu, je do centra přiváděn čerstvý vzduch. Došlo ke specifickému strukturování města na oblasti průmyslové, řídké nebo intenzivně obydlené, rozsáhlá panelová sídliště i zachovaná historická a přírodní území (pochopitelně s různým potenciálem do budoucna). Okraj metropole není stejnorodý a není vhodné, aby silniční okruh byl např. stejně vzdálen od Pražského hradu jako od průmyslové oblasti Vysočan. Tvrzení, že silniční

okruh musí kopírovat okraj města je zkrátka nesmysl (už proto, že je to hranice vytvořená administrativně a například připojením Horoměřic nebo Únětic k Praze, což by bylo prakticky možné jako třeba kdysi připojení Hostivaře, Stodůlek nebo Modřan, by rázem hranice vedla jinudy).

Trasa „J“ je navrhována pouhých 6 km od Pražského hradu. V místě Suchdola je stejně vzdálena od centra jako nechvalně známý a kritizovaný dopravní tah přes Barrandov! kde se obyvatelé proti provozu bouří (denní průjezd 40 000 vozidel). Vedení města jim přizvukuje a podporuje jejich požadavek na urychlené vybudování silničního okruhu na jihozápadě v trase vzdálenější od centra. Zároveň neoblomně prosazuje trasu přes stejně vzdálený a od památkové rezervace centra ještě méně izolovaný Suchdol (navrhovaný průjezd 70 000 (bez MO až 90 000) vozidel denně) !

Trasa „J“ by byla zcela nejbližším úsekem SO k centru - jiné úseky jsou dvoj až trojnásobně vzdálenější. Trasa „Ss“ by tedy byla vzdálená zcela srovnatelně s nimi (dokonce i trasa „T“ je ve stejné vzdálenosti od centra jako trasa JVD na jihovýchodě). Trasa „J“ by byla také velice blízko městskému okruhu a vytvořila by s ním velice silný dopravní dvojitah - přestože severozápadní sektor Prahy je absolutně dopravně nejřidší - má nejméně dopravních zdrojů a cílů.

EIA

Posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona 244/92 Sb. (EIA) řídí Ministerstvo životního prostředí. Odborná firma vypracuje podrobnou dokumentaci podle zákonem stanovené struktury. K dokumentaci se v určeném termínu vyjádří dotčené obce (městské části), orgány státní správy a veřejnost. Úplnost a správnost dokumentace a připomínky vyjádření vyhodnotí specialista a vyhotoví posudek, který obsahuje návrh stanoviska. Obsah posudku a vyjádření jsou předmětem veřejného projednání, o kterém je pořízen protokol. Na základě posudku a protokolu vydá MŽP stanovisko, bez kterého nemůže správní orgán k záměru vydat povolení rozhodnutí. EIA má charakter expertního posudku a závěry stanoviska nejsou ze zákona závazné. (od ledna 2002 platí novela zákona - posouzení této části SO proběhlo popsáním postupem)

Dokumentaci posouzení variant „J“, „Sc“, „Sd“, „Ss“ a „T“ vypracovala firma Envisystem (Ing. Vrdlovcová, Ing. Lauerman, Doc. Vorel a další). Několikasetstránkové dokumentaci je možné mnohé vytknout (podstatné okolnosti jsou utápěny v množství hlášek nebo opomenuty, některé údaje jsou pochybné nebo nesprávné, tendenci je např. vyjádření k dotčené krajinnému rázu), ale evidentní fakta nebylo možné v celku pozměnit, takže jako nejvhodnější z hlediska dopadů stavby na životní prostředí dotčeného území byla vyhodnocena varianta „Ss“. Ve zjevné snaze vyhovět zájmu prosadit variantu „J“, s odůvodněním, že více pozitivně ovlivní životní prostředí území centrální Prahy, což nebylo prokázáno, a v diametrálním rozporu s obsahem dokumentace je ale formulován závěr: „... je doporučena k dalšímu projektovému zpracování a následné realizaci varianta „J“...“.

Vyjádření orgánů státní správy k dokumentaci EIA

K dokumentaci se samostatně vyjádřily dotčené orgány státní správy (především z hlediska zájmu, který hájí podle zákona). Např.:

Odbor životního prostředí magistrátu hl. m. Prahy: (pořadí variant psáno od nejméně po nejvíce škodlivou)
„... z hlediska zásahů do lesa: T-Ss-Sd-Sc-J ... z hlediska ochrany ovzduší: považujeme za jednoznačně nejvhodnější a k realizaci doporučujeme variantu „Ss“ ... z hlediska ochrany přírody, krajiny a zeleně: krajinný ráz: **Ss-J**, biologické hodnocení: T-Sc-Sd-Ss-J,

vliv na povrchové vody: T-Sc-Sd-Ss-J.“
Krajský hygienik Středočeského kraje:
„... z hlediska expozice vybraných škodlivin v ovzduší varianta J ani varianta Ss nebudou představovat významné riziko ... z hlediska ochrany zdraví před hlukem je nutno v dalším postupu prosazovat variantu **Ss** oproti J.“
Česká inspekce životního prostředí:
„... Varianta označená jako „J“ je jednoznačně **nejhorší** a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit ... Z hlediska ochrany lesa ... lze souhlasit pouze s variantou „Ss“.“

Okresní úřad Praha - východ:
„Zdejšímu orgánu ochrany přírody se jeví jako nejvhodnější varianta „J“.“
Středočeský kraj (hejtman ing. Bendl):
„... jako nejvhodnější doporučujeme variantu „Ss“...“
Ministerstvo životního prostředí - odbor strategií:

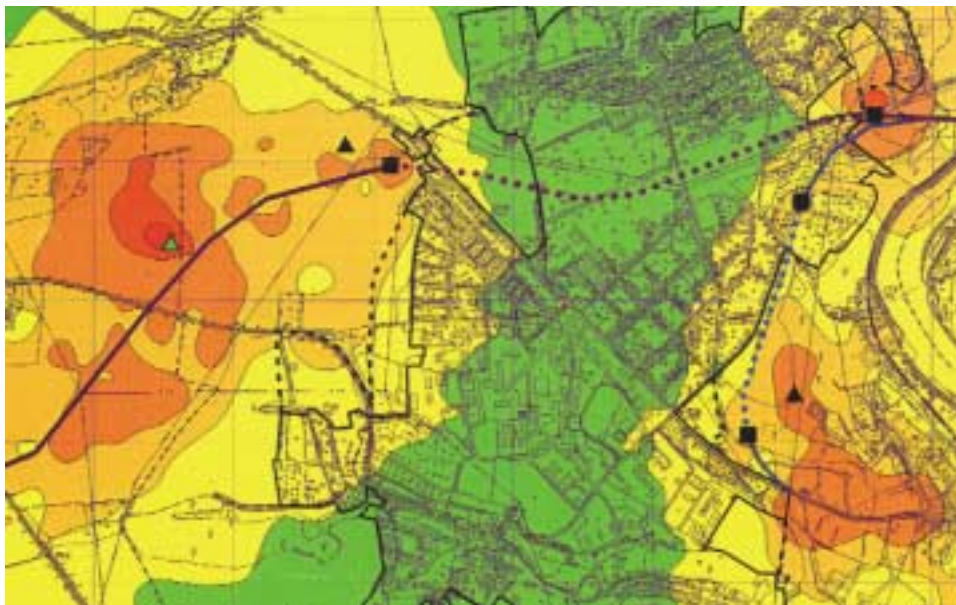
„... lze považovat za přijatelnou pouze variantu „J“ ...“ (podáno více než půl roku po termínu - autor Ing. Klíka - viz historie hledání trasy. Argumentace dopisu byla vzápětí doslovně použita primátorem Kaslem v deníku Metro)
Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší:
„... je nejvhodnějším řešením varianta „Ss“, eventuálně „T“ ... s jistotou lze očekávat, že budou překračovány stanovené imisní limity a proto považujeme variantu „J“ z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik za **nepřijatelnou**.“

Vojenské a bezpečnostní hledisko

Náčelník Generálního štábu Armády České republiky v posouzení variant SO v severozápadním segmentu v prosinci 2001 sděluje: „... pro činnost armády je nejvhodnější ta varianta, která má nejméně umělých staveb. Délka trasy není rozhodující, větší vzdálenost od centra města a její průběh méně obydleným územím je výhodnější. ... Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytyčení a realizaci objížďky. Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti. Z uvedených důvodů nedoporučují realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi. ... se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss“.“

Posudek EIA

Zevrubný posudek zpracoval RNDr Vojtěch Vyhnanek, CSc. Nesouhlasil se závěrem dokumentace prosazující variantu „J“ a vrátil proces posouzení EIA do objektivní polohy: **„Z hlediska vlivů na životní prostředí je doporučeno preferovat realizaci varianty Ss, která je vyhodnocena v dlouhodobém horizontu jako vhodnější.** Realizaci varianty J lze připustit pouze v případě, že bude prokázána její všestranná a dlouhodobá výhodnost pro hl. m. Prahu.“



Povětrnostní záhada na Suchdole

Posudek EIA mohl připustit variantu „J“ jen díky tomu, že bylo k dokumentaci dodatečně zpracováno doplnění rozptylové studie pro oblast Suchdola (Ing. Václav Píša - ATEM), včetně návrhu na úpravu výdechu zplodin z tunelu: bylo navrženo posunout výdech o dalších 712 m do polí, zvýšit jej na **26,5 m** a zvětšit rychlost vzdušiny na 20m.s-1. Za předpokladu, že bude tímto výdechem odvedeno 95% emisí z dvoukilometrového tunelu, výpočet vyšel tak, že nadlimitní znečištění ovzduší by těsně nezasáhlo obydlené území Suchdola. Jinak by varianta „J“ byla z hlediska zákona nepřijatelná. Tato rozptylová studie ale nerozptýlila vážné obavy obyvatel, že by byly překračovány limity znečištění. Jednak nehodnotila všechny znečišťující látky (jak jsou sledovány např. v EU), uvažovala dopravní intenzity podle dokončené komunikační sítě územního plánu (přítom přechodný, ale dlouhou dobu možný stav při nevybudování některých tras, by mohl znamenat zátěž vyšší), do hodnocení

Veřejné projednání

posudku EIA se konalo 6. až 7. 12. 2001 od 17.00 do 3.55 hod. v přeplněné aule ZU na Suchdole. Byla vyřčena řada výhrad především proti variantě „J“, např. že nebylo uvažováno spolupůsobení SO a leteckého provozu na znečištění ovzduší a hluk, že výškové omezení staveb v leteckém koridoru nepřipouští výšku výdechu nad 20 m a tedy by limity znečištění dodrženy nebyly, že dokumentace neřešila problematiku suburbanizace okolí trasy SO, že by trasa „J“ byla v kolizi se

stávající zelení i navrhovaným zeleným pásem, že by stavba způsobila naprosté zničení studní na Suchdole radikálním snížením hladiny podzemních vod, atd. atd.. Zvláštním tématem byla hodnověrnost prognóz dopravních zátěží silniční sítě, na kterých je postavena argumentace nutnosti výstavby, zatížení prostředí v trase i proklamovaného vlivu na vnitřní město. Proti trase „Ss“ vystoupili starostové obcí z oblasti a bylo vyřčeno, že nesmí procházet ochranným pásmem ÚJV v Řeži. To záleží ale na výkladu vyhlášky.

Závěrečné stanovisko EIA

MŽP vydalo 30. dubna 2002 „Stanovisko o hodnocení vlivů“. Souhlas se záměrem stavby vydalo s tím, že uvedené podmínky budou respektovány v následující dokumentaci a budou zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení a rozhodnutí. Stanovisko vyjádřilo, že lze akceptovat realizaci variant „Ss“ a „J“ a doporučilo variantu: **„Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty „Ss“, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta „J“ je krajním řešením,** jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „Ss“.

Vyjádření MŽP k ÚP VÚC

„... MŽP doporučuje realizaci varianty „B“ (dle EIA „Ss“). Varianta „A“ (dle EIA „J“) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC PR vyloučí možnost realizace varianty „B“, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení koncepce na životní prostředí realizaci varianty „B“ nijak nevylučuje. ...“

Kolik by která varianta stála?

Podle údajů studie (ceny r. 2000) by byly investiční náklady na výstavbu variant v miliardách Kč: **J = 8, 925, Ss = 8, 655, T = 6, 755.** Jedná se o hrubý odhad, do nějž např. nebyly zahrnuty dodatečné úpravy výdechu v trase „J“, komplikované rozplety komunikace při uvažovaném patrovém mostě v trase „J“, nezbytná další vodohospodářská opatření - nejnáročnější opět v trase „J“. Do ceny trasy „Ss“ naopak zřejmě byla zahrnuta i cena uvažovaného rozšíření dálnice D8, které by při variantě pokračování okruhu bez peáže s dálnicí nemuselo být provedeno. Cena varianty „J“ byla ale zřejmě značně podhodnocena - je známo, že nejdražšími úseky jsou tunely a mosty. Trasa „J“ obsahuje dlouhý tunel a tunelový přivaděč, mimofádně komplikovaný most přes Vltavu a další dva mosty přes Čimické a Drahaňské údolí. Varianty „Ss“ a „T“ obsahují jen most přes Vltavu a žádný tunel. Trasa „J“ má také největší počet nových křižovatek. Trasa „J“ má značně složitě stavebně geologické podmínky (které jsou v trase „Ss“ hodnoceny jako takřka bezproblémové) a tak by se daly u trasy „J“ s určitostí očekávat



(jak se to zpravidla stává) vícenáklady v řádu miliard. Krom toho ale do ceny vůbec nebyly zahrnuty **náklady na likvidaci přebytku výkopové horniny, který v trase „J“ je neuvěřitelných 4,5 milionů m³!** Velmi hrubý odhad nákladů na jeho odvezení a uložení je minimálně **2 - 3 miliardy Kč!** navíc. Dokumentace EIA okolnosti likvidace přebytku nehodnotila - ani kam a za jakých okolností by se uložil, ani jeho odvoz - je to **500 000 plných Tater**. Až závěrečné stanovisko MŽP na základě připomínek k dokumentaci a posudku zahrnuje podmínku, že v předstihu před zahájením územního řízení musí být vyřešen způsob odvozu a uložení

a odvozové trasy v dohodě s orgány místních samospráv, tj. se zastupitelstvy Suchdola a Dolních Chaběr. Porovnání provozních nákladů také vyznívá jednoznačně pro trasu „Ss“. Odvětrávání a osvětlení tunelů ve variantě „J“ by vyžadovalo **příkon 4 - 7 MW** el. energie, což je zhruba 15x - 20x více než u varianty „Ss“. Velké finanční náklady by vyžadovala i údržba a obnova náročného technického vybavení tunelů. Trasa „Ss“ bez tunelů a více oddělující tranzit od městského provozu se jeví také jako značně bezpečnější než trasa „J“, takže lze odhadovat i výrazně menší škody při haváriích. Rozhodně tedy není pravda, že trasa „J“ by byla levnější.

Která trasa by mohla být dříve realizována?

Zastánci varianty „J“ tvrdí, že trasa „J“, protože je déle projednávána, je pokročileji vyprojektována a je schválena v územním plánu Prahy, a tak by mohla být dříve zahájena její výstavba. Podstatné ovšem ale je, která varianta by mohla být dříve dokončena! Výstavba výrazně komplikovanější trasy „J“ by nepochybně trvala mnohem déle, než trasy „Ss“. Svoji roli v tom může sehrát i potřebné množství finančních prostředků. Ani trasa „J“ v podobě projednané EIA není v souladu s územním plánem Prahy a vyžadovala by jeho změnu. Největší časovou okolností není projektování, ale projednání. Komplikace při projednávání lze očekávat v případech obou tras - zásadní nesouhlas městských částí Suchdol a Dolní Chabry a několika občanských sdružení proti trase „J“ je již znám a je podepřen řadou věcných argumentů. K tomu lze očekávat oprávněné výhrady dotčených orgánů státní správy. Nesouhlas lze naopak očekávat i od obcí, okolo kterých by vedla trasa „Ss“. Rozhodnutí má být učiněno při projednání a schválení územního plánu velkého územního celku Pražský region

(ÚP VÚC PR). V jeho konceptu je vyznačena i varianta „Ss“ i „J“. Trasa „J“ (krom úseku u Horoméřic) nemůže být ale v rámci územního plánu VÚC schválena, protože území Prahy bylo vynecháno a tak pro něj bude nadále platit starý ÚP VÚC, který se silničním okruhem v trase „J“ nepočítá. **Územní plán Prahy je s ním tedy v rozporu.** V případě schválení trasy „Ss“ v novém ÚP VÚC vzniká ze zákona povinnost převzít řešení do územních plánů obcí. Vzhledem k tomu, že území Prahy bylo z ÚP VÚC vynecháno, není pochopitelně možné trasu „J“ na území Prahy v plánu schválit a rozpor tak přetrvává. Z tohoto hlediska by trasa „Ss“ mohla být řádně na úrovni ÚP VÚC schválena dříve než „J“, neboť schválení trasy „J“ by vyžadovalo zahájit znova proces projednání ÚP VÚC i s územím Prahy. K realizaci by měla být vedena nejméně škodlivá možnost, nepřijatelnější z nejšířšího obecného hlediska - ta bude mít také šanci na nejméně problematické projednání. I z jiných případů je známo, že není dobré silově prosazovat špatné řešení, jen aby bylo rychle. Navíc pak zpravidla bývá - právě kvůli zpočátku zastíraným komplikacím - stejně dokončení velmi prodlužováno.

Vyloučená možnost?

Trasa „T“ (tranzitní) byla v průběhu posouzení EIA z dalšího porovnávání vyloučena s odůvodněním, že se jedná o systémově jiné řešení a nesplňuje tak zadání. Trasa opravdu není variantou „kam posunout“ okruh se všemi funkcemi, které jsou navrhovány např. trase „J“, ale je součástí alternativního řešení dopravy celé oblasti. Bohužel do posuzování byla vzata jen část řešení - samotná trasa, a bylo opomenuto, že součástí návrhu bylo i řešení propojení vltavských břehů malokapacitními místními spojeními. Neuvažováním místních spojení byl návrh vzat celkový smysl, byl s ostatními neporov-

Kampaň prosazovačů trasy „J“

Posouzení vlivu stavby na životní prostředí variant SO na severozápadě bylo dokončováno v roce 2001. Primátor Kasl, radní Kovářík, náměstek Hejl a další politici podnikli masivní kampaň před veřejným projednáním. Využili pro to především deník Metro (celostránkové články) a noviny městských částí. Starosta Prahy 6 Bém, Prahy 7 Dub a Prahy 8 Nosek se dokonce pokusili uspořádat petici (kuriózní tím, že ji organizovali politici) - obsahuje nepravdivé a zavádějící informace. Primátor Kasl při otevírání úseku silničního okruhu v Ruzyni označil odpůrce trasy „J“ jako „hrstku křiklounů“ a „ekofašisty“ (později se veřejně omluvil). Vedení města naopak odmítlo petici občanů proti poškozování životního prostředí v trase „J“ a proti manipulaci veřejného mínění. Úřad městské části Praha 6 objednal speciální autobusy pro svoz občanů na veřejné projednání EIA, aby podpořili prosazovanou trasu „J“. Úřednice odboru dopravy magistrátu, která zpracovala odborně správné, ale vedení města nepohodlné vyjádření nepodporující trasu „J“, byla propuštěna ze zaměstnání. Demagogicky popořil před parlamentními volbami trasu „J“ i V. Klaus. Vehementnost prosazování trasy „J“ a zarputilé odmítání racionálních argumentů - především politiky ODS - je až nápadné. Nabízí se pragmatické vysvětlení: korupce a propojení politiků se silnými investory

Jak by která varianta ulevila městu?

Není pochyb o tom, že přednostně musí být vyřešeno vedení vnějšího tranzitu mimo vnitřní město - to splňuje trasa „Ss“ lépe než „J“. Z hlediska úlevy města od tranzitu a rozvádění dopravy jsou obě varianty tedy rovnocenné. Zastánci varianty „J“ tvrdí, že hlavním důvodem pro její preferenci je, že by převzala více dopravní zátěže z města. Má silniční okruh především ochránit město před vnější dopravní zátěží nebo „vynášet“ neomezovanou dopravní zátěž generovanou městem do okrajových partií? Trase „Ss“ je vyčítáno, že nezajišťuje atraktivní spojení Prahy 6 a Prahy 8 (Bohnic). **To ale přece není hlavní smysl trasy evropského významu.** Kvůli tomu není okruh stavěn. Praha by si za státní (případně evropské) peníze chtěla řešit lokální dopravní problém? Propojení jde zajistit vhodně situovaným místním spojením přijatelné podoby, přednostně pro přívětivou městskou hromadnou dopravu. Propojení by právě nemělo umožňovat průjezd dálkové dopravy. Místní spojení, jako doplněk trasy „Ss“ navrhlo sdružení Ekoforum. Kombinace tranzitní funkce a místního provozu může být výhodná třeba v průmyslové oblasti, kde vede k snadnému a krátkému rozvádění nákladní dopravy. Takový charakter ale nyní severozápadní segment Prahy absolutně nemá a bylo by trestuhodné, kdyby jej díky velekapacitní kombinované trase okruhu ve variantě „J“ získala!

natelný a výsledek hodnocení tím byl zkrácen. Návrh trasy „T“ vychází z toho, že: 1) přednostně řeší vedení tranzitu mimo centrum Prahy. 2) zvýšení dopravního provozu v oblasti (při jakémkoli řešení) bude znamenat další a již neúnosné zatížení obcí jako Kralupy, Tursko a Velké Přílepy průjezdnou dopravou na radiálních tazích. Obce budou požadovat vybudování obchvatů. Propojením těchto obchvatů vzniká trasa „T“. 3) Trasa spojuje existující industriální zóny: průmyslovou oblast u Kralup, oblast nákladové části letiště Ruzyně, oblast skládky Úholičky, skládové území u Tuchoměřic. 4) přechází Vltavu v nejméně kritickém místě. 5) neprochází žádným chráně-

je veřejným tajemstvím. Trasa „J“ se jevila jako jistá a komerční „zhodnocení“ krajiny podél ní jako mimořádný byznys. V takovém případě se v předstihu zajišťují pozice. Náhlá změna trasy není vítána.

Jaká bude Praha?

Podle statistik se Praha stává zřejmě nejvíce automobilizovaným městem Evropy - na 1 200 000 obyvatel je více než 700 000 aut, tedy jedno auto na 1,7 obyvatele (včetně nemluvňat a důchodců). Změníme do budoucna přívlastky jako „Zlatá Praha“, „Praha magická“ nebo „Praha město věží“ na „Praha město aut“? V řadě míst znečištění ovzduší překračuje hygienické limity. Automobily pro jízdu i pro parkování zabírají stále více městského prostoru. Statistika mrtvých a zraněných je krutá. Jezdit autem je ale lákavě pohodlné a výhodné. Silný nárůst automobilového provozu je jev objektivní. Panuje shoda, že se celkově jedná o stav nedobry. Je to nezměnitelná, neovlivnitelná fatalita? Je řešením vybudovat tolik kapacitních komunikací, aby vyhovely neomezovaným nárokům individuálních automobilistů, nebo tento negativní jev všemi možnými prostředky (pobídkami i represemi) potlačovat? Zkušenosti z měst, která toto trauma řešila a řeší, ukazují, že i šestiproudá dálnice městem se zaplní a nastanou zácpy, že zlepšování podmínek automobilové dopravy pochopitelně vede k atrofii městské hromadné dopravy, že každá

Pokud by byla postavena trasa „J“, a zvláště až by její okolí podlešlo suburbanizací, byl by celý severozápadní segment města až po centrum silně zatěžován novou dopravou! Zárodek tohoto jevu je možno pozorovat již dnes v ostatních oblastech: kolony osobních aut ze satelitních městeček nebo komerčních zón míří každodenně do centra.

Problém radiál

Zastánci trasy „J“ si představují, že dopravní zatížení této trasy SO by měl z větší části tvořit městský provoz přenesený sem z vnitřní části města, aby se té ulevilo. Představme si ale, o čem je vlastně řeč. Kudy a za jakých podmínek by se dostalo nemalé dopravní zatížení přivedené z města (např. ze silného tahu úseku MO Strahovský tunel - Mrázovka - a dále, od severního portálu Strahovského tunelu - aby se ulevilo Letné a Pelc - Tyrolce) na onen „vysněný“ silniční okruh ?? Jako spojnice připadají v úvahu pouze radiály: 1) Karlovarská, resp. Břevnovská - je dnes již velmi zatížená a je to směr téměř nazpátek - rozhodně zcela opačným směrem, než předpokládaný potřebný směr Letná a dále. Objížďka by byla tak dlouhá, že by ji použil jen blázen - každý by raději ten čas přeťpěl přes Letnou. 2) Evropská - první problém je, jak se na ní dostat (přes Prašný most a okolo Kulaťáku, nebo někudy Střešovice-mi?) - druhý problém je, že již dnes je vnímána jako neúnosně zatížená

ným územím, lesními pozemky ani morfologicky náročným terénem. 6) jako spojení dálkových tahů (D8-R7 a dále) je nejkratší. 7) vzhledem k nižšímu dopravnímu zatížení, by se nemělo jednat o gigantickou šestiproudou dálnici, ale o dobře průjezdnou, menší, do krajiny přijatelně začlenitelnou silnici maximálně místy dvakrát dva jízdní pruhy, lépe jen celkem tři nebo dva jízdní pruhy. 8) díky tomu by trasa nebyla tak finančně náročná a mohla by být i poměrně rychle realizována. Zároveň by nevyžadovala rozšiřování stávající R7 a D8. Zatížení trasy „T“ je odhadováno na 20 000 vozidel denně. V posouzení EIA byla trasa „T“ nesprávně uvažována jako šestiproudá

- díky tomu došlo také ke zkrácení dopadů (např. rozsahu záboru zemědělské půdy). Nepravdivě bylo také tvrzeno, že by trasa procházela přírodním parkem Dolní Povltaví a u Kralup byla zbytečně posunuta, aby zasáhla do biocentra. I tak vycházela z hlediska vlivů na životní prostředí v dokumentaci i v hodnocení dotčených orgánů státní správy příznivě. Trasa „T“ opravdu nesplňuje předpoklad, že by na ni byla převáděna městská dopravní zátěž. To ani nebylo zamýšleno. Návrh počítá s tím, že musí dojít k celkovému snížení provozu IAD ve městě, nikoli umožnění jeho zvyšování a nikoli jeho převedení „jinam“, a jen tranzit nejde jinými

městskými přepravními způsoby nahradit. Návrh místních spojení navazujících na stávající komunikace vychází z pochopitelného požadavku místních obyvatel (např. v Roztokách): „chtěli bychom spojení na druhý břeh, ale nechceme tady dálnici“. V konceptu územního plánu VÚC pražského regionu (byl zveřejněn po projednávání EIA na SO) je téměř shodně s trasou „T“ navržena trasa tzv. aglomeračního okruhu (AO). To poukazuje na potřebnost přiměřeného dopravního spojení touto oblastí. Ať už budeme trasu nazývat „T“ nebo „AO“, mohla by přednostně vyřešit propojení dálkových tahů, odklonit tranzit a zlepšit rozvádění vnější dopravy.



Kdo by si chtěl lépe představit, v co krajinu promění suburbanizace v okolí SO na okraji metropole, ať se zajede podívat třeba na Zličín ...

nová kapacitní komunikace způsobí indukci až 20 % nové dopravní zátěže. Neznamená to ovšem, že by se žádné technické a stavební úpravy komunikační sítě neměly provádět, jde o nalezení správné míry kombinace systémových změn, omezujících opatření a přijatelných, nárůstů, třeba nenáročných stavebních úprav tak, aby nedošlo ke zvýšení dopravní zátěže, ale k plynulosti a snižování automobilového provozu. Když ale ta omezující opatření mohou být politicky nepopulární a naopak velké dopravní stavby jsou příležitostí k čerpání obrovských veřejných finančních prostředků! A zároveň mohou být prezentovány jako kýmžné kouzelné řešení kritizovaného stavu.

Suburbanizace krajiny

V dosavadním projednávání tras SO na severozápadě, a to i při posuzování EIA, byl zásadně podceněn pro krajinu silně destruktivní druhotný jev - živelné zastavování okolí velké dopravní trasy, především komerčními a skladovými areály. Je pochopitelně o to intenzivnější, čím je trasa blíže městu. Suburbanizace radikálně mění charakter celé oblasti - má na podobu krajiny ještě rozsáhlejší vliv než samotná silnice. Severozápad Prahy je dosud výjimečně nezasažen industriální urbanizací. To je jeho mimořádná přednost celoměstského významu. Harmonická předměstská krajina zde navazuje na obytná území Vokovic,

Dejvic, Hanspaulky (a prostřednictvím Stromovky i Letné a Holešovic) a na území Bohnic a Čimic na pravém břehu. Zůstává v kontaktu s historickým centrem včetně Pražského hradu a přivádí do vnitřního města čerstvý vzduch. Silniční okruh ve variantě „J“ by pro celý severozápadní segment města znamenal radikální změnu - z hlediska krajiny o 100% k horšímu. Suburbanizace je u něj prakticky nezadržitelná (investoři již sprádaří plány). K pouštění je argumentace městských radních, že územní plán Prahy zde výstavbu nepřipouští - změny územního plánu jsou přijímány jako na běžícím pásu a to i v případech slabších zájmů. (Od schválení územního plánu na konci r. 1999 bylo již podáno přes pětset návrhů na změny.) Na jihu Horoměřic komerční zónu při trase „J“ již územní plán obce obsahuje. Trasa „J“ by touto industrializací hrubě poškodila oblast současného (a na přípučných místech i dalšího možného) velmi příznivého bydlení. Kudy by měl na severozápadě procházet navrhovaný tzv. Zelený pás? Až za silničním okruhem v trase „J“ s kamionovou dopravou a kolonami aut z města? To by Praze příliš neprospěl. Přetížené prostředí metropole musí být v přímém kontaktu se zeleným okrajem a jeho součástí by mělo být i Drahaňské údolí i Tiché údolí - Roztocký háj! Pro zdravý život města je zapotřebí zachovat a rozvíjet radiální tahy zeleně co nejloubeji vnikající do centra.

a celé navržené dopravní řešení se mimo jiné odůvodňuje potřebou úlevy Evropské.

3) Horoměřická z Červeného vrchu přes Jenerálku - problém, jak se k ní dostat, je stejný jako u Evropské, navíc je stavebně a konfiguračně terén (vynecháme-li, že prochází přírodním parkem) pro takový provoz naprosto nepřijatelná (o podmnožnosti radiály od Jenerálky přes Nebušice snad ani nemá cenu uvažovat).

4) Jugoslávských partyzánů - tzn. přes Prašný most a Kulaťák - nebo kudy Dejvicemi? Na Jugoslávských partyzánů by nastalo hotové dopravní

peklo - co by mělo zmizet z Veletržní ulice by bylo zavedeno sem?

Více možností radiálního spojení není. Použití kterékoli z těch čtyř tras předpokládá, že Letná je totálně ucpaná (tedy stav, který by měl být odstraněn!) - jinak je nikdo nepoužije (leda pro směr na D8 a ven z města, ale to je již rozvádění dopravy, a tomu stejně dobře vyhoví i vzdálenější, případně méně kapacitní trasa SO.)

To, co je uváděno jako výhoda bližší trasy SO k centru (že převezme větší zátěž z města), by bylo z hlediska zatížení radiál a přilehlých oblastí zhoubné.



Drahaňské údolí

**Vydal: Veřejný dopravní audit
Spolupráce a podpora realizace: MČ Suchdol, MČ Dolní Chabry, MČ Lysolaje, Rockefeller Brothers Fund, SOS Praha, Ekoforum, Přiso, Společnost Šáreckého údolí
další informace na www.volny.cz/szokruh**

Řešení ?

Taková velká stavba dálničního typu, jakou SO je, znamená vždy silný zásah do krajiny a životního prostředí. Pokud je dopravně nezbytná, je zapotřebí najít nejméně špatnou možnost. Posouzení EIA, ale i ekonomické a bezpečnostní okolnosti zřetelně prokazují výrazně větší přijatelnost trasy „Ss“. Hlavní „argument“ prosazovačů trasy „J“, že pouze ona by ulevila 300 000 obyvatel severní části Prahy je pouze účelovým propagandistickým tvrzením. Obě varianty - „J“ i „Ss“ by ulevily centru odvedením tranzitní dopravy („Ss“ tím, že neslučuje tuto funkci s městským provozem a že vede mimo město v tom vyhovuje lépe). Trase „J“ by padla za oběť hodnotná krajina, zasáhla by nevhodně do urbanistické struktury města a k tomu by naopak více indukovala další automobilový provoz, Zásadně špatné je brát enormní městský automobilový provoz jako neměnnou fatalitu, jen hledat, kam jej lokálně přesunout, a novými velekapacitními komunikacemi umožňovat zvyšování zátěže. Naopak je zapotřebí všemi možnými prostředky provoz redukovat: nabídkou kvalitní veřejné dopravy, snižováním celkové zátěže decentralizací města, i ekonomickými nástroji (např. zavedením mytného). Uvnitř města stavebními zásahy jen zlepšovat plynulost provozu v kritických místech, ale nevytvářet souvislé kapacitní průjezdné tahy. V severní oblasti realizovat vhodná spojení vltavských břehů pouze pro místní provoz. Vnější objezd zajistit skutečně vnější trasou „Ss“.