

Název: Skutečnosti kolem dálničního okruhu

Zdroj: Večerník Praha

Datum vydání: 11.10.2002

Autor: Ing. Petr Hejl, Ing. Jaroslav Korf

Strana: 23

Silniční okruh (SO) kolem Prahy je součástí IV. evropského dopravního koridoru spojujícího Berlín, Prahu (s odbočkou na Norimberk), Budapešť a Istanbul. Jeho základní funkcí je oddělit místní dopravu od tranzitu a Prahu ochránit. V zásadě se vede spor o dvě varianty. Varianta „Ss“ se odklání od kladenské dálnice za Tuchoměřicemi, obchází Velké Přílepy, Vltavu přechází za Řeží a za Klecany se napojuje na teplickou dálnici. Varianta „J“ vede kolem Horoměřic, prochází středem Suchdola, před mostem přes Vltavu je k ní připojen přivaděč z Dejvic, protíná několik přírodních parků na severu Prahy a ničí tak cennou příměstskou krajinu. Pak pokračuje těsně kolem Bohnic, Čimic a Dolních Chaběr na D8. Výraznou nevýhodou trasy „J“ je, že slučuje tranzitní a městskou automobilovou dopravu (viz Barrandovský most a Jižní spojka) a přitom neumožňuje provoz MHD. Ve variantě „Ss“ by se vnitroměstské spojení a to i pro MHD mezi Prahou 6 a 8 realizovalo plánovaným „nízkým“ mostem přes Vltavu v Podbabě.

Základním aspektem pro výběr trasy je konečný výsledek zákonného procesu posouzení stavby na životní prostředí (EIA). Ze stanoviska MŽP z dubna t.r. citujeme: *“Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako „Ss“ a J, ostatní varianty byly vyloučeny. 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 velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „Ss“.*

RNDr. Vyhnálek říká v Posudku k dokumentaci EIA z října 2001: *“... nejvyšší počet nadstandardních technických řešení obsahuje varianta „J“ (mosty přes údolí Vltavy, Čimické údolí, Drahánské údolí, hloubené tunely Suchdol a Zámky, ražený tunel Rybářka) ... Varianty „Ss“ a T obsahují z náročných staveb „pouze“ most přes údolí Vltavy.“* Trasa „J“ má též značně složitě stavebně geologické podmínky oproti takřka bezproblémovým v trase „Ss“. Investice u trasy „J“ by tak byla o miliardy Kč vyšší a výstavba by trvala mnohem déle.

V trase „J“ by se má budovat mnohem více protihlukových valů. I tak by vznikl přebytek zeminy (4.5 mil. m³ t.j. 500 tisíc Tater). To představuje obrovský problém a náklady min. 2 -3 miliardy Kč. Odvětrávání a osvětlení tunelů v trase „J“ by vyžadovalo až 20x větší příkon (5 – 7 MW). Varianta „Ss“ nabízí i větší bezpečnost provozu, než tunely a vysoké mosty varianty „J“. I ze strategického hlediska doporučuje Gen. štáb armády ČR variantu „Ss“, stejné doporučení z pohledu ochrany zdraví obyvatelstva dává nejen Hlavní hygienik hl.m. Prahy, ale i hygienik Středočeského kraje.

Na základě procesu EIA pokládáme tudíž za prokázané, že prakticky všechny relevantní věcné, odborné a ekonomické důvody potvrzují výrazně vyšší přijatelnost trasy „Ss“ ve srovnání s trasou J. Z hlediska dopravně inženýrských funkcí a to i ve vztahu k Praze, jsou přitom obě varianty plně srovnatelné. viz www.volny.cz/szokruh

Ing. Petr Hejl - radní MČ Praha Suchdol, Ing. Jaroslav Korf - o.s. Ekoforum D. Chabry