

# 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 nezájate, 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 zmiňována 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 průjezdnic tahů). Městskému okruhu je jednoznačně určována funkce řešit městské dopravní vztahy (jeho možné zneužití k průjezdu (jak známe např. v severojižní magistrále okolo Muzea) je zamlčováno).

Silniční okruh je určován několika funkcemi:

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 vyhláše 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 spojení 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 - Lysolaj. Jižně od Horoměřic prochází místem uvažované komerční zóně, (v některých dokumentech je na křížení 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<sup>-1</sup>. Z tunelu trasa vychází v místě zvláště chráněného území PP Sedlečské skály a Vltavu přechází 548 m dlouhým a 90 m vysokým mostem I (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 Čimčické údolí mostem 128 m dlouhým a přes Drahaňské údolí mostem 495 m dlouhým. Je vedena ve vzdálenosti cca 250 m od zástavby Čimic a Dolních Chaber na návětrné straně. Komunikace má mít 2x3 jízdní

pruhu. 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 Kněževěs 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 RSD), nebo by mohla raději procházet skladovou zónou. Od silnice R/7 až do místa okolo Velkých Přílepů 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 Úholetěck. 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 rezervací, jak byv nepravdivě uváděno) a zároveň přechází v délce 250 m přírodním parku Dolní Povltavá a prochází ochranným pásmem Ústavu jaderného výzkumu v Řeži. Napojení

na dálnici D8 bylo zpracováno tras pro EIA umístěno v místě křižovatky do Klecany 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 navrhuji varianty 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 Hobeletu 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 nyní se severní varianty („Ss“, „Sd“), jsou zaměňovány za dřívější severní („S“, „Sa“ „Sb“ „Sc“) - i když vedou podstatně jinudy.

## Míchání funkcí?

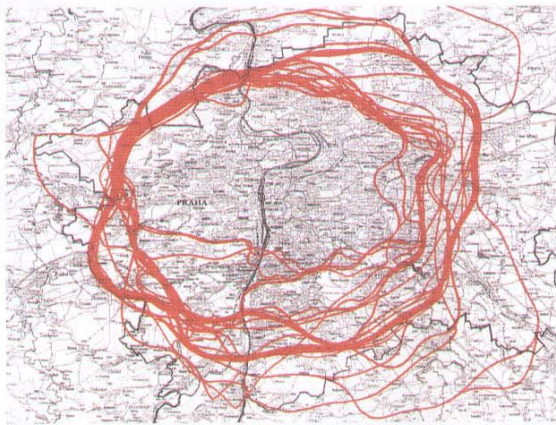
Silniční okruh kolem Prahy propojující dálkové tahy je navrhován jako

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 nepředvede 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 slítk, a to staneme-li se součástí EU nebo ne. Spojení všech funkcí do jedné velké trasy je nedobře i z dopravního hlediska - dojde-li např. k havárii, není k dispozici náhradní objízdna 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 středoečeské aglomerace z r. 1976 (včetně pozdějších změn a doplňků) přijaté vládou, je trasa okruhu vedena přes Roztoky. V návrhu Základního komunikačního systému z r. 1984 (PŮDIS) 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 středoečeské aglomerace, v němž rozhodně vede rychlostní automobilový okruh H1 přes Roztoky a zrušila územní rezervu přes Suchdol. Tím dopravní odborníci při ZHMP 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 Sedlice 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“ (roztočká) s podvariantami „Sa“, „Sb“, „Sc“ (s rozdílným přechodem Vltavy), trasa „J“ (suchdolská) s podvariantami 1, 2, a trasa „K“ (Ing. Klika) vedená mezi Šareckým 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 nezkuoval 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 jednání 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 (vyplyvá z to zmyslu 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 Šareckého 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 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 Šareckého 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.

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 konceptu ÚP VÚC. Koncept je podle zákona zpravidla zpracován 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 nekoncepčně 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 středoečeském kraji, jejižmiž katastrálními územími by procházela (pochopitelně, neboť byly přijaty před tím, než byla navržena). Trasa ale nezasahuje do stávající ani navržené 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 odmítl posoudit celkovou dopravní koncepci ÚP HMP z hlediska vlivů na životní prostředí. Stejně tak odmítl posouzení celého územního plánu, s tím, že zákon to v územním plánu **obce** nevyžaduje (ovšem ani nezakazuje) a že bude posouzen provedení při projednávání ÚP VÚC. Vzhledem k tomu, že Praha byla v konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vynechána, **nebude posouzen 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 nevhodnost). 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

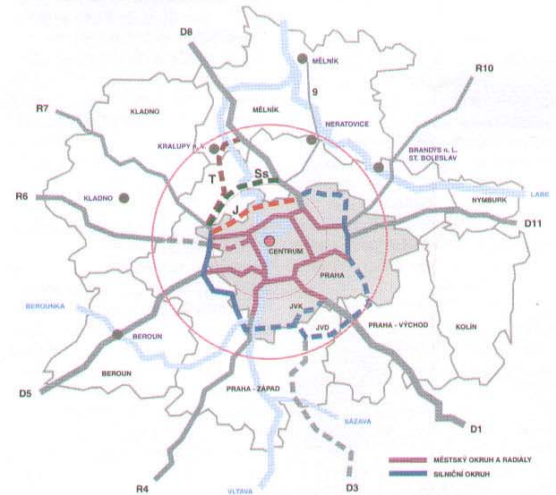
To je měřeno mezi koncovými body - Ruzyní a Březiněvsi (což jsou vlastně koncové body varianty „J“) a v trasách „Ss“ a „T“ délka zahrnuje souběh s R7 a D8. Jaká je délka tras bez souběhu s D8? tedy jaká je délka trasy jako spojnice dálkových tahů (jako část mezi D5 - D8)?:

„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, zůstává z ní



délka 7,420 km, resp. by s ní mohl být aglomerační okruh zcela totožný). Koncové body v Ruzyní a Březiněvsi mají význam vzhledem k provozu z města převáděného okruhu. 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 (načto spojení D8 - D11). Z tohoto příkladu jasné vyplývá, že pro vnější dopravní vztahy může dobře vyhovovat technový způsob objezdu (okružní způsob si vynucuje snaha o převádění městského provozu na obchvat).

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 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 Bohdálec? Praha se rozvíjela asymetricky - hlavně kvůli terénním podmínkám, ale i šťastné příznivé, neboť hůře prověřitelná 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, řídce 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 Únětice k Praze, což by bylo prakticky možné jako třeba kdysi připojení Hostivaře, Studůlek nebo Modřan, by ráz hranice vedla jinudy).

Trasa „J“ je navrhována **pouhých 6 km od Pražského hradu**. V místě Suchdola je stejně vzdálená od centra jako nechalvalně 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 stejné 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 **celá nejbližší úsekem SO k centru** - jiné úseky jsou dvojnásobně 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 nejdíší - 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 k rozhodnutí. EIA má charakter expertního posudku a závěry stanoviska nejsou ze zákona závazné. (od ledna 2002 platí novela zákona - posouzení této části SO proběhlo popsaným 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 mnohdy vytknout (podstatné okolnosti jsou utápěny v množství hlubšiny nebo opomenuty, některé údaje jsou pochybné nebo nesprávné, tendence je např. vyjádření k dotčení krajinného rázu), ale evidentní fakta nebylo možné v celku pozměnit, takže jako nevhodnější z hlediska dopadu stavby na životní prostředí dotčeného území byla vyhodnocena varianta „Ss“. Ve zveřejněné 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:**

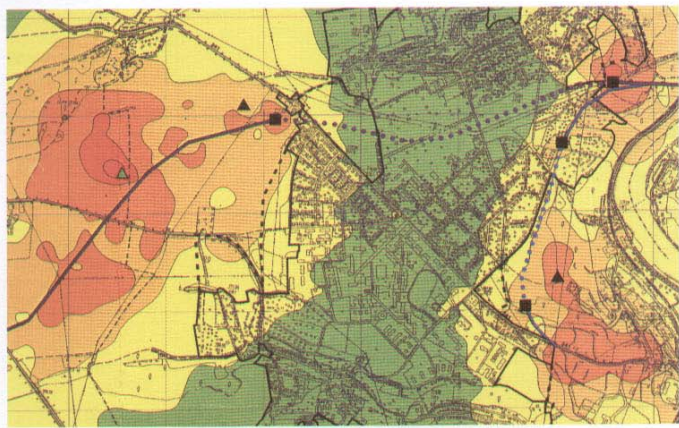
... lze považovat za přijatelnou pouze variantu „J“ ... (podáno více než půl roku po termínu - autor Ing. Klíka - viz historie hledání trasy. Argumentace dopisu byla vzápětí doslovně použita primátorem Kaslem v deníku Metro) **Ministerstvo životního prostředí - odbor ochrany ovzduší:** „... je nejvhodnějším 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 nejmenší 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 vytýčení a realizaci objíždky. 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 Vyhnaněk, 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.“



## Pověstnostní 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 Piša - ATEM), včetně návrhu na úpravu výdechu z plodin 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 železnice nezasažila 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 (přitom 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 přeplyněné 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 proklamované vlivu na vnitřní město. Proti trase „Ss“ vystoupili starostové obcí z oblasti a bylo vyřčeno, že nesmí procházet ochranným pásmem ÚJV v Řeži. To záleželo 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 ÚČP Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „Ss“.

## Vyjádření MŽP k ÚP ÚVČ

... MŽP doporučuje realizaci varianty „B“ (dle EIA „Ss“). Varianta „A“ (dle EIA „J“) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN ÚVČ PR vyloučí možnost realizace varianty „B“, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN ÚVČ 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 něj např. nebyly zahrnuty dodatečné úpravy výdechu v trase „J“, komplikované rozplety komunikace při uvažovaném patrovém mostě v trase „J“, nezbytná další vodo hospodářská 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, mimořádně komplikovaný most přes Vltavu a další dva mosty přes Čimčick 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 složitější stavební 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 přebyteku výkopové horniny, který v trase „J“ je neuvěřitelných 4,5 milionů m<sup>3</sup> !! Velmi hrubý odhad nákladů na jeho odvezení a uložení je minimálně 2 - 3 miliardy Kč ! navíc. Dokumentace EIA okolnosti likvidace přebyteku 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 Chaber. Porovnáni 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 dle projednávání, 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 Suchdola 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 ÚVČ PR). V jeho konceptu je vyznačena i varianta „Ss“ i „J“. Trasa „J“ (krom úseku u Horoměřic) nemůže být ale v rámci územního plánu ÚVČ schválena, protože území Prahy bylo vyneseno a tak pro něj bude nadále platit starý ÚP ÚVČ, 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 ÚVČ vzniká ze zákona povinnost převzít řešení do územních plánů obcí. Vzhledem k tomu, že území Prahy bylo z ÚP ÚVČ vyneseno, není pochopitelné 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 ÚVČ schválena dříve než „J“, neboť schválení trasy „J“ by vyžadovalo zahájit znova proces projednání ÚP ÚVČ i s územím Prahy. K realizaci by měla být vedena nejméně škodlivá možnost, nejpřijatelnější z nejbližšího 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 nespĺňuje 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. Neuvážováním místních spojení byl návrh vzat celkový smysl, byl s ostatními neporov-

natelný a výsledek hodnocení tím byl zkreslen. 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. Propojení těchto obchvatů vzniká trasa „T“. 3) Trasa spojuje existující industriální zóny: průmyslovou oblast u Kralup, oblast nákladové části letiště Ruzyně, oblast skládky Úholčický, skladové území u Tuchoměřic. 4) přechází Vltavu v nejméně kritickém místě. 5) neprochází žádným chráně-

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 zkreslení dopadů (např. rozsahu záboru zemědělské půdy). Nepravdivé bylo také tvrzení, 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 okruhů státní správy příznivé.

Trasa „T“ opravdu nespĺňuje předpoklad, že by na ni byla převáděna městská dopravní zátěž. To ani nebylo zamyšleno. 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 projednání EIA na SO) je téměř shodně s trasou „T“ navržena trasa tzv. aglomeracního okruhu (AO). To poukazuje na potřebnost příměřeného dopravního spojení touto oblastí. Ať už budeme trasu nazývat „T“ nebo „AO“, mohla by přednostně vyřešit propojení dálkových tahů, odklonit tranzit a zlepšit rozvádnění vnější dopravy.

## Kampaň prosazovačů trasy „J“

Posouzení vlivu stavby na životní prostředí variant SO na severozápadě bylo dokončováno v roce 2001. Primátor Kasl, radní Kovářik, 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 tým, že ji organizovali politici) - obsahuje nepravdivé a zavádějící informace. Primátor Kasl při otvírání 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 poškození životního prostředí v trase „J“ a proti manipulaci veřejného mínění. Úřad městské části Praha 6 objednal speciální autobusy pro svou občanů na veřejné projednání EIA, aby podpořili prosazovanou trasu „J“. Úředníci odboru dopravy magistrátu, která zpracovala odborně správné, ale vedení města nepohodlné vyjádření nepodporující trasu „J“, byla propuštěna ze zaměstnání. Demagogicky popopřil před parlamentními volbami trasu „J“ i V. Klaus. Vehementně prosazovaní trasy „J“ a zarputilě odmítání racionálních argumentů - především politiků ODS - je až nápadné. Nabízí se pragmatické vysvětlení: korupce a propojení politiků se silnými investory

je veřejným tajemstvím. Trasa „J“ se jeví 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 nemluvnat 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 lákavé pohodlné a výhodné. Silný nárůst automobilového provozu je jev objektivní. Panuje shoda, že se celkově jedná o stav nedobrý. 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 atrofií městské hromadné dopravy, že každá



## Suburbanizace krajiny

nová kapacitní komunikace způsobí indukci až 20 % nové dopravní zátěže. Neznemá 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, napadých, třeba nenáročných stavebních úprav tak, aby nedošlo ke zvýšení dopravní zátěže, ale k plynulosti a snížení 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 křídlené kouzelné řešení kritizovaného stavu.

V dosavadním projednávání tras SO na severozápadě, a to i při posuzování EIA, byl zásadně podceňen pro krajinu silně destruktivní druhotný jev - živelné zastavování okolí velké dopravní trasy, především komerčními a skladovými areály. Je pochopitelné 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 nezasazen industriální urbanizací. To je jeho mimořádný přednost celoměstského významu. Harmonická předměstská krajina zde navazuje na obytná území Vokovic,

Dejvic, Hanspauky (a prostřednictvím Stromovky i Letné a Holešovic) a na území Bohnice 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 spřádají plány). K pouštění je argumentace městských radních, že územní plán Prahy zde výstavbu nepřipouští - změny územního plánu jsou přijímány jako na běžícím pásu 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 přípustných 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 neprospělo. 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 zelené co nejloubejší vníkáající do centra.

## Jak by která varianta ulevila městu?

Není pochyb o tom, že přednostně musí být vyřešeno vedení vnějšího tranzitu mimo vnitřní město - to spĺňuje trasa „Ss“ lépe než „J“. Z hlediska úlevy města od tranzitu a rozvádnění 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? Trasa „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“ navrhol sdružení Ekoforum. Kombinace tranzitní funkce a místního provozu může být výhodná třeba v průmyslové oblasti, kde vede k snadnému a krátkému rozvádnění 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“ získal

Pokud by byla postavena trasa „J“, a zvláště až by její okolí podlehlo suburbanizaci, 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) Karlovská, resp. Břevnovská - je dnes již velmi zatížená a je to směr téměř nazpátek - rozhodně zcela opačným směrem, než předpokládány potřebný směr Letná a dále. Objížďka by byla tak dlouhá, že by ji použil jen blázen - každý by raději ten čas přetřpěl přes Letnou. 2) Evropská - první problém je, jak se na ní dostat (přes Prašný most a okolo Kulařák, nebo někdy Šteřovice-místo?) - druhý problém je, že již dnes je vnímána jako neúnosně zatížená

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 terénu (vynecháme-li, že prochází přírodním parkem) pro takový provoz naprosto nepřijatelná (o podmožnosti radiály od Jenerálky přes Nebušice snad ani nemá cenu uvažovat). 4) Jugoslávských partyzánů - tzn. přes Pražský most a Kulařák - 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 kterékoliv z těch čtyř tras předpokládá, že Letná je totálně ucpaná (tedy stav, který by měl být odstraněn) - jinak je nikdo nepoužije (leđa pro směr na D8 a ven z města, ale to je již rozvádnění dopravy, a tomu stejně dobře vyhoví i vzdálenější, případně méně kapacitní trasa SO.) To, co je uváděno jako výhoda blíže 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 Suchbát, MČ Dolní Chabry, MČ Lysolaje, Rockefeller Brothers Fund, SOS Praha, Ekoforum, Příslo, Společnost Šáreckého údolí další informace na [www.volny.cz/szkruh](http://www.volny.cz/szkruh)**

## 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). Trasa „J“ by padla za obě 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 velkokapacitními komunikacemi umožňovat zvyšování zátěže. Naopak je zapotřebí všemi možnými prostředky provoz redukovat: nabídkou kvalitní veřejné dopravy, snížením 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 průjezdny tahy. V severní oblasti realizovat vhodná spojení vltavských břehů pouze pro místní provoz. Vnější objezd zajistit skutečně vnější trasou „Ss“.