

TÉMA DENÍKU:

www.denik.cz

Městský okruh: jih proti severu

Souboj o varianty pražského silničního okruhu z pohledu zastánců jižní a severní varianty

Primátor Prahy **Pavel Bém** je zastáncem jižní trasy

Odpůrci jsou sobečtí



JAN PUCI

Proč vedení města prosazuje jižní variantu severozápadní části Pražského okruhu?

Hlavním úkolem silničního okruhu kolem Prahy je kromě převedení tranzitní dopravy kolem hlavního města také zajištění kvalitní dopravy mezi okrajovými městskými částmi a velkými sídlištními celky, jako je například Severní Město a Jihozápadní Město. Proto je důležité vedení okruhu po co nejkratší trase. Pokud by byl postaven dále od města, vedlo by to k jeho nižšímu využití a příliš by pražské dopravě neulehčil.

V čem je tato varianta lepší?

Hlavní výhodou je osvobození obytné zástavby od negativních vlivů z dopravy. Čím více automobilů se podaří na Pražský okruh odvést, tím méně jich bude projíždět centrem. Severní varianta by bohužel znamenala, že okruh kromě tranzitní dopravy Praze nijak významně nepomůže.

Jak hodnotíte přístup odpůrců vámi podporované varianty?

Jako nesmírně sobecký a arogantní, neboť říkají, že okruh chtějí, ale co nejdál od nich. Pro prosazení tohoto názoru využívají nejen všechny zákonné možnosti, ale v mnoha případech i zkreslenou argumentaci a polopravdy.

Kdy podle vás pojedou řidiči poprvé po severozápadní části okruhu?

Podle plánů investora v roce 2011. Předpokladem je samozřejmě realizace stavby dle platného územního plánu hlavního města Prahy, to znamená v jižní variantě.

Popište vliv současných bouřlivých veřejných slyšení vliv na územní řízení k celé stavbě.

Atmosféra průběhu ústních jednání v rámci řízení o umístění stavby nemůže mít vliv na celkový výsledek správního řízení. O něm bude rozhodovat soulad předložených dokladů s příslušnými zákony včetně souladu s územními plány jak hlavního města Prahy, tak Středočeského kraje.

Proč kolem Prahy stále není dokončen Pražský okruh, když už se o něm mluví desítky let?

Před rokem 1989 a v 90. letech byla hlavním problémem

musí být navržena a postavena tak, aby dopad na život okolních obyvatel byl v souladu se zákony a dalšími předpisy. Na druhou stranu ale již není vyhodnocován její vliv v širších vztazích, kdy jižní varianta odvede z obytné zástavby v širším centru Prahy podstatně více automobilů na okraj města než varianta severní. Přínos jižní varianty tak pozitivně pocítí statisíce Pražanů.

Z jakých zdrojů čerpáte údaje, kterými obhajujete vámi prosazované řešení?

Základním zdrojem informací jsou podklady Ústavu dopravního inženýrství, které byly zpracovány a shromážděny při tvorbě a schvalování Územního plánu hlavního města Prahy. Ty vycházejí mimo jiné z pravidelných sčítání dopravy a z rozsáhlých dopravních průzkumů, jsou pravidelně aktualizovány a doplněny i o expertní studie zpracované nezávislými dopravně inženýrskými firmami.

Co byste vzkázal odpůrcům jižní varianty?

Aby přestali být tolik sobečtí. Každé milionové město potřebuje ke svému životu nezbytné infrastrukturní stavby. Nelze egoisticky říkat: Chceme využívat celoměstskou infrastrukturu, ale nám ji sem nedávejte, postavte ji, kde chcete, ale ne u nás!

Jižní trasa

Je navržena mezi Ruzyní a Březiněvsi okrajem území hlavního města s vedením přes Suchdol. Středem této městské části by trasa procházela hloubeným tunelem dlouhým 1,96 kilometru. Vltavu přechází 548 metrů dlouhým mostem. Délka této varianty je 16,4 km.

Starosta městské části Praha-Suchdol **Petr Hejl** obhajuje severní trasu

Chovají se arogantně



JAN PUCI

Jaké jsou hlavní důvody, proč prosazuje Suchdol, Dolní Chabry a několik občanských sdružení severní variantu severozápadní části Pražského okruhu?

Propojuje dálnice mimo zastavěné území, byla považována radou Středočeského kraje za nejvhodnější z pohledu regionálního rozvoje a byla doporučena z hlediska vlivů na životní prostředí. Výstavba obou mostů vyjde levněji, takže celková úspora je minimálně pět miliard korun. Propojení

severních částí Prahy je třeba řešit samostatným mostem s preferencí veřejné dopravy. **V čem je lepší než jižní?**

Jižní trasa je v rozporu se zdravým rozumem. Je neekologická, protože ničí zelený pás na severozápadě Prahy a je provozně nebezpečná. V důsledku technické složitosti je nesmírně nákladná, slučuje tranzitní a městskou dopravu. **Jak hodnotíte odmítavý přístup města k severní variantě?**

Jako ješitný a nekoncepční postoj, který není možné vysvětlit jinak, než že se nerozhoduje věcně, ale že v rozhodování hrají velkou roli pozemky na území hlavního města, které jsou několikanásobně dražší než za Prahou.

Kdy podle vás projedou řidiči poprvé severozápadní části okruhu?

Podle zveřejněných informací z minulého týdne tedy projedou ve variantě jižní bez započítání lhůt našich odvolání a soudních podání někdy v roce 2013. Pro severní trasu studie

ministerstva dopravy uváděla také rok 2013, její výstavba je totiž o dva roky kratší než výstavba jižních tunelů, za tyto dva roky je třeba dopracovat dokumentaci a provést změnu územního plánu.

Popište vliv současných bouřlivých veřejných slyšení na územní řízení.

Jednání jednoznačně prokazují nesmyslnost jižní trasy. Například bylo potvrzeno, že jižní trasa je umístěna do zastavěného území Suchdola a Dolních Chabíř v rozporu s rozhodnutím EU o trasování transevropských dálnic, které ukládá umísťovat tyto trasy mimo sídelní útvary.

Proč kolem Prahy stále není dokončen Pražský okruh, když už se o něm mluví desítky let?

Především je to dáno zájmy vedení ministerstva dopravy a Ředitelství silnic a dálnic, které lokality ve svých projektech preferují. Například již v roce 1998 byla zadána dokumentace pro územní řízení pro severozápadní segment, což je rok před schváleným územním plánem. Dodnes není tato kapitola uzavřena. Příprava okruhu je vedena pod politickými tlaky, odborně věcná rovina rozhodování je potlačována, zrovna tak názory a postoje občanů a dotčených městských částí.

Jaké by byly celkové náklady na severní či jižní variantu severozápadní části okruhu?

Náklady na jižní trasu se nyní odhadují přes 28 miliard, z toho více než šest miliard je určeno na výkup pozemků převážně na území Prahy. Ministerstvem dopravy pořízená studie z loňského srpna prokázala úspory 4,5 miliardy korun v případě výstavby dvou mostů – jednoho pro tranzit mimo Prahu a druhého s preferencí veřejné dopravy pro spojení Prahy 6 a 8.

Která z variant bude mít větší dopad na životy okolních obyvatel?

Jižní varianta. Zavádí tranzitní dopravu do zastavěných částí Suchdola, Čimic a Dolních Chabíř. Dalším negativem je doprava na přivaděči Rybářka, která zbytečně zatíží Dejvice, protože spojuje městský a silniční okruh.

Z jakých zdrojů čerpáte údaje, kterými obhajujete své řešení?

Ze své dvacetileté zkušenosti, z oficiálních dokumentů státních a odborných institucí, tedy příslušných ministerstev, NKÚ, ombudsmana, ČIŽP, usnesení vlády, parlamentu, z podkladů EU, ale i z odborných studií, konzultací s projektanty či vysokoškolskými profesory.

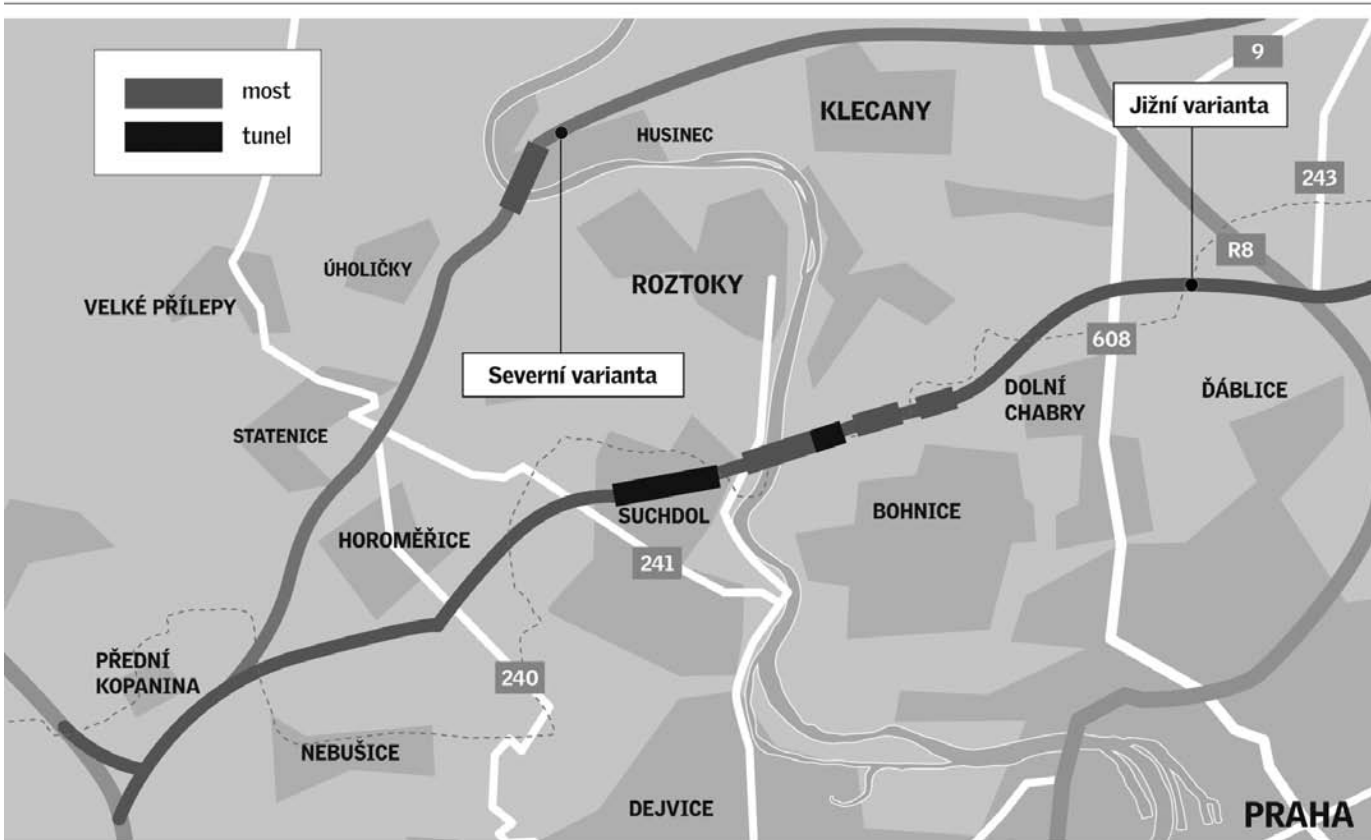
Co byste vzkázal odpůrcům severní varianty?

Poctivě uvažování, zdravý rozum, a aby opustili arogantní a pohrdavý přístup, který praktikují přes deset let.

DALŠÍ INFO:
WWW

Jakou variantu okruhu byste chtěli?
Hlasujтена: <http://prazsky.denik.cz>

SEVEROZÁPADNÍ ČÁST SILNIČNÍHO OKRUHU PRAHY



INFOGRAFIKA DENÍK / MATĚJ BOŠINA