

Proč je trasa „J“ silničního okruhu kolem Prahy nepřijatelná (stavby 518 a 519 Silničního okruhu)

1) Netvoří okruh kolem Prahy a směšuje městský a tranzitní provoz

- dálnice s funkcí transevropské dálnice prochází přes zastavěné území hlavního města - Suchdol, Čimice, Dolní Chabry, v blízkosti Bohnic
- prochází přes příměstskou zeleň (Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky, Drahaň-Troja
- slučuje tranzitní dopravu s městskou individuální dopravou / neřeší veřejnou dopravu. Viz stávající příklad Barrandovského mostu a Jižní spojky.
- viz přiložené zákresy do mapy

2) Je neekonomická

- velmi technicky náročná - přes 3 km tunelových úseků
- patrový most - technicky špatné řešení - náprava hodně oceli -> peníze
- výkup pozemků na území hl.m. Prahy - ŘSD odhaduje náklady na výkup pozemků 6,5 miliard Kč
- srpnová studie objednaná ministerstvem dopravy u firmy Mott MacDonald prokázala rozdíl ve stavebních nákladech ve výši 8 miliard Kč ve prospěch trasy „Ss“, v případě započítání rozšíření R7 a popř. D8 a druhého mostu vnitropražského mezi P6 a P8 - úspora přes 4 miliardy Kč ve prospěch trasy „Ss“
- přebytek cca 4mil. kubíků zeminy = zavezení Máchova jezera - kvůli kolizi s rovnoběžnou připravovanou paralelní drahou letiště - zahloubení od letiště až po Suchdol

Ze studie Mott MacDonald:

„Při porovnání obou variant „J“ a „Ss“ z hlediska základních charakteristik je zřejmé, že varianta „Ss“, která i když o 4,5 km delší je ve stavebních nákladech o 8,5 miliardy levnější a v investičních nákladech o 12,3 miliardy levnější, což je zřejmé, vlivem velkého rozsahu umělých staveb (tunely, mosty, zdi, galerie) ve variantě „J“.“

„... studie pozitivně prokázala ve prospěch varianty „Ss“ všechny tři požadavky zadání:

- „Ss“ je nákladově výrazně nižší, 8,5 miliardy Kč ze stavebních nákladů a 4,3 miliardy Kč při započítání stavebních nákladů realizace městské infrastruktury – spojení Pha 6, Pha 8 ohodnocení bezpečnosti a část stavby 520.
- časový horizont výstavby – uvedení „SOKP-518 519“ do provozu je možné teoreticky na rok 2013 pro obě varianty „Ss“ a „J“. Avšak splnění tohoto termínu je u var. „J“ značně rizikové zatímco u var. „Ss“ je splnění termínu prakticky bez rizika.
- průchodnost „SOKP“ v prostoru mezi ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle je realizovatelná, jak z hlediska „ÚJV Řež“ tak z hlediska ochrany přírody – Větrušická rokle.“

3) Je nebezpečná

- dle expertního posudku prof. Lehovce z ČVUT "Posouzení souladu navržených objektů s platnou legislativou, technickými předpisy a normami, včetně návaznosti na EU" je uvedeno "projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy)..."
- Navržené řešení v upravené dokumentaci pro DUR - bezpečnostní rampy napojeny na místní komunikační síť v Suchdole
- tunelové úseky dle projektu pro územní rozhodnutí nevyhovují evropské směrnici na minimální bezpečnost v tunelech (54/2004EU)

- tunel okruhu musí být 2 x 4 pruhy místo navrženého 2x3 pruhy
- tunel přivaděče musí být do dvoutubusový, na rozdíl od navrženého jednotubusového (tunel je delší než 0,5 km a intenzita větší než 12500 aut / den / jízdní pruh)
- křižovatka Rybářka - na malém prostoru - velmi technicky komplikované dílo mezi tunelem (tubusy vedle sebe), patrovým mostem (vozovky nad sebou) a přivaděčem Rybářka (také v tunelu) => nenormativní poloměry zatáček - > omezená rychlost, nenormativní příčné a podélné sklony

4) Poškozuje životní prostředí v míře více než nezbytné

- v procesu EIA doporučená z dlouhodobého pohledu trasa „Ss“. ***Ze stanoviska EIA:***

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.

- prochází přes příměstskou zeleň (Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky, Drahaň-Troja
- synergický vliv negativních vlivů (hluk) od pozemní a letecké dopravy při paralelní dráze

5) Je v rozporu s direktivami EU

- je v rozporu s EU směrnicí 1692/96EU - podmínky trasování transevropské dálniční sítě TEN-T. Trasa „J“ „nemíjí hlavní sídelní útvary“, prochází přes Suchdol, Dolní Chabry
- je v rozporu s EU směrnicí 54/2004EU - minimální požadavky na bezpečnost v tunelech transevropské dálniční sítě TEN-T - tunelové úseky dle projektu pro územní rozhodnutí nevyhovují

Podrobnosti k problematice severozápadního segmentu Silničního okruhu, včetně záznamu komunikace s orgány Evropské unie jsou na webu <http://www.drahan.chabry.cz/>