

Arogance moci

Pražští ODSáci plně využívají toho, že mají v zastupitelstvu většinu a tak prosazují jednu příšernou stavbu za druhou. Nyní, se schyluje k tomu, za co by se nemuseli stydět ani v Kocourkově. Moc veselé to však není. Magistrát si tvrdě prosazuje nesmyslnou jižní variantu pražského okruhu, která je nejen dražší ale také pro provoz nebezpečnější a naprosto neohleduplná k místní přírodě i obyvatelům. Zdá se že jim to zase projde.



Srovnání obou variant okruhu.

www.drahan.chabry.cz

Situace je taková, že pro stavbu Severozápadní části Pražského okruhu se nabízejí dvě varianty. Severní (Ss), vedoucí kolem Řeže a vzdálenější od Prahy a jižní (J) vedoucí mostem přes Suchdol a Chabry. Dle studie objednané ministerstvem dopravy u firmy Mott McDonald je rozdíl ve stavebních nákladech více než 8 miliard korun ve prospěch severní trasy. Ve studii je navíc uvedeno, že u varianty J existují větší rizika zpoždění stavby. Silniční okruh kolem Prahy je navrhován jako součást transevropské dálniční sítě z Berlína do Istanbulu s odbočkou na Norimberk. Jde o koridor, kterému je přikládán nejvyšší dopravní význam. V Národním strategickém dokumentu ČR pro program ISPA – sektor dopravy je přitom zakotven požadavek, aby pražský silniční okruh umožňoval oddělení místního a tranzitního provozu dopravy. Jižní varianta však těžký tranzit z celé Evropy do Prahy přivádí a na mostě v Suchdole a v tunelech ho mísí s místní dopravou. Variantu J tedy nebude možné financovat z prostředků EU, protože trasa porušuje evropskou směrnici o trasování transevropské dálniční sítě TEN-T.

Jižní trasa je navíc výrazným zásahem do místního biotopu, jelikož prochází chráněnými přírodními oblastmi Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky a park Draháň-Troja. Tím, že by došlo k hloubení tunelového komplexu v této oblasti, chráněné přírodní úkazy by byly nenávratně zničeny (zvláště pro neznalé doporučuji [grafické znázornění](#) obou variant včetně vyznačených zásahů do přírodních chráněných oblastí).

Za [nebezpečnou](#) ji lze považovat kvůli tomu, že nevyhovuje minimálním bezpečnostním požadavkům na tunely transevropské dálniční sítě. „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,“ uvádí v expertním posudku k jižní variantě František Lehevec z ČVUT.

To samozřejmě není jediná vada. Zde lze vyjmenovat další hlavní bezpečnostní rizika:

- Zvyšuje radikálně možnost vážných nehod mícháním městského provozu s dálkovým mezinárodním a vnitrostátním tranzitem.
- Znamená nebezpečí velmi vážných havárií v dlouhém tunelu, zejména při požárech a hromadných nehodách.

- Patrové uspořádání mostu a části tunelů a tvarová i výšková složitost křižovatky Rybářka znesnadňuje únik a záchranný zásah.
- Kumuluje pro řidiče velmi stresující podmínky: na dlouhý tunel hned za výjezdem navazuje složitá křižovatka Rybářka přivádějící do hlavního proudu více než desetitisícovou denní dopravní zátěž městského provozu, pokračující vzápětí dále tubusem se stroboskopickým efektem mimořádně vysokého mostu (s vozovkou s podélným i příčným sklonem a ve směrovém oblouku), a dále znova do tunelu a na most.
- Byl by atraktivním cílem teroristického útoku a zranitelnou trasou z hlediska strategického v obydlené části hlavního města.
- Souběhem s letovou trasou nové dráhy RWY letiště Ruzyně vytváří vážná nebezpečí vzájemného ovlivnění s hrozbou mimořádných katastrof.

A aby toho nebylo málo, jednou ze zamlčovaných skutečností je, že stavbou jižní trasy se defacto zničí ulice Jugoslávských partizánů, kde se vykáčí vzrostlé stromy, aby se udělalo místo pro radiálu, která tudy povede. Tedy přesně opačný krok, než by tato ulice už dnes tak vytížená nejen auty ale i městskou dopravou potřebovala. Namísto zklidnění ještě více aut.

Navzdory všem těmto skutečnostem, magistrát stále trvá na variantě J. ŘSD navíc nerespektuje usnesení vlády č. 1064, ze dne 19. září 2007, které požaduje rovnocenné posouzení obou variant SZ části Pražského okruhu ale plně pracuje pouze na variantě J.



Proti plánované stavbě se rozhořelo spousta protestů a stížností od občanských sdružení, jednotlivců, politiků či zástupců dotčených městských částí. Velmi aktivně se proti stavbě angažuje mimo jiné starosta Suchdola Petr Hejl, který se do zastupitelstva dostal za Sdružení občanů Suchdola (SOS), které postavilo kampaň právě na postoji ke zmiňované dálnici. Je tedy zřejmé, že jeho snaha je snahou nikoliv osamocenou, ale že bojuje za většinu Suchdolských občanů, kteří se stávající variantou razantně nesouhlasí.

Podobná je situace i v městských částech Ďáblice a Dolní Chabry (kde Strana zelených, získala 17% hlasů), kde starostky zaslaly otevřený dopis ministru Bursíkovi, kde na něj apelují, aby "zabránil nenapravitelnému zhoršení životního prostředí a výraznému zhoršení kvality života desetitisíců občanů v této části Prahy".

Nedávno (10. 3. 2008) proběhlo ústní projednání stavby v budově magistrátu, které se změnilo v naprostou frašku. Úředníci odmítali odpovídat na věcné otázky několika desítek přítomných zástupců občanů a občanských iniciativ i zastupitelů městských částí, kteří přišli vyjádřit svůj nesouhlas s danou stavbou a kteří si ani neměli kam sednout. Nakonec bylo jednání svévolně ukončeno. 21. 3. bylo zase narychlo svoláno v náhle změněném termínu (jaká náhoda). Takto se rozhoduje o stavbě za 30 miliard korun!

Pokud však začneme pátrat hlouběji, už nám začne svítat proč městští politici tak trvají na horší variantě. Neoficiálně se mluví o tom, že ve skutečnosti už spekulanti v místech této trasy mají skoupenou spoustu pozemků, které chtějí lukrativně zpeněžit. Propojení s politiky, kteří stavbu prosazují zde není pouhou domněnkou ale veřejným tajemstvím. Zřejmě to je jeden z hlavních důvodů proč je tato trasa tak prosazována. Další si jistě odvodíte sami. Betonová lobby a spřízněné firmy v zajisté transparentních tendrech už si mnou ruce na další tučné sousto.

Další ukázka nesmírného diletantství a egoismu na nejvyšších místech správy našeho hlavního města. Za krátké období toho mocipáni uvelebení na magistrátě stačili zkazit až až. Od nesmyslné stavby tunelového komplexu Blanka, přes ubohé a trapné tahanice o Chobotnici až po do očí bijící amatérismus radního Richtera a jeho (anti)kulturní politiky. Toto je zdá se další v řadě špatných a nevratných kroků destruktivní politiky ODS na pražské radnici. Jen se ptám sám sebe, čím že to vždycky oblbnou ty lidi, že si to nechají líbit. A jak dlouho ještě?

Petici proti této stavbě lze podepsat [zde](#).

[Zde](#) můžete nalézt řadu dalších podrobných doplňujících informací k této stavbě.

[Ondřej Hudec](#), pondělí 19. květen 2008 23:28

Související články:

- [Dálnice na severozápadě Prahy, aneb jak vedl stavební úřad veřejné ústní jednání pro stavby 518 a 519](#)

Pražský magistrát se rozhodl po letech ostrých sporů definitivně prosadit výstavbu tzv. jižní varianty „J“ (stavby 518 a 519) severozápadního segmentu silničního okruhu okolo Prahy. Učinil tak v době, kdy je tato vysoce kontroverzní komunikace předmětem pozornosti Evropské komise a vlády ČR a kdy je stále průkaznější, že varianta „J“ je krajně nevhodná ve všech významných aspektech.

- [Silniční okruh na severozápadě Prahy](#)

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

Diskuze k článku:

- [21.5.2008 9:39:24 - 2 autor 2](#)
- [21.5.2008 9:34:16 - 2 autor](#)
- [20.5.2008 23:01:19 - Ondřej Hudec](#)
- [20.5.2008 22:42:22 - 2 Šuta:](#)
- [20.5.2008 22:10:19 - 2 Ondřej Hudec](#)
- [Přidat komentář k článku](#)

[o projektu](#) | [kontakt na časopis Respekt](#) | [nastavit jako homepage](#) | [přidat mezi oblíbené](#)