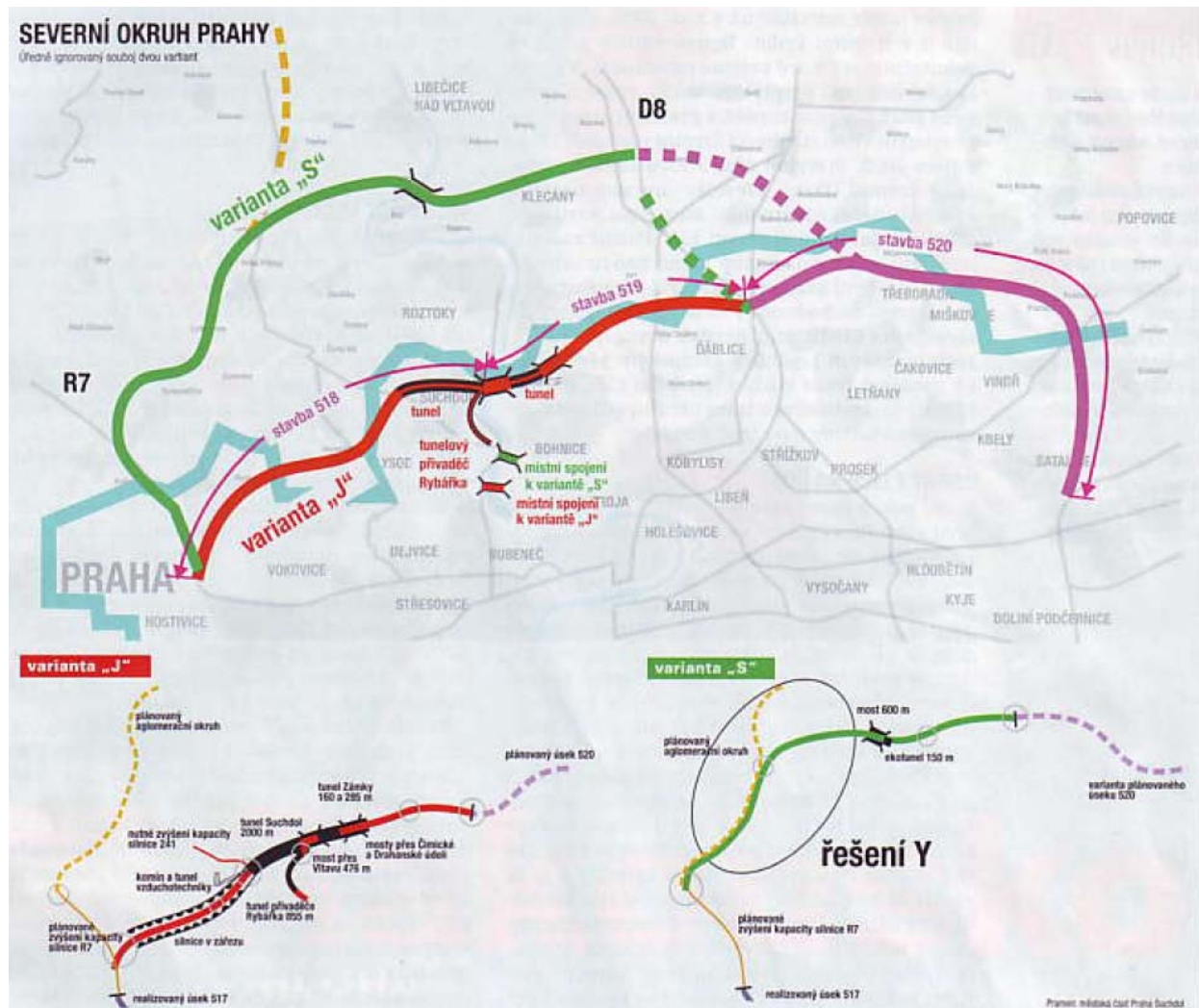


## NEJPŘESVĚDČIVĚJŠÍ JE Y

Euro | 26.5.2008 | rubrika: Report | strana: 55



Zveřejněné mapky dokumentují dvě varianty, o něž se vede až nesmiřitelný spor na severozápadě hlavního města. Červeně je značena jižní varianta J, kterou protežuje investor z Ředitelství silnic a dálnic a s ním rozhodující úřady a orgány včetně ministerstva dopravy, Magistrátu hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Na výzvu ze setkání zástupců samospráv obcí z přilehlého regionu 3. dubna 2008 ve Velkých Přílepech se k podpoře této varianty přihlásili i starostové a radní mnoha zdejších obcí.

Zelená varianta S se zrodila zdola jako návrh řešení zejména pro městské části Suchdol, Čimice a Dolní Chabry, kde by dálnice v navrhované červené trase velmi nepříznivě ovlivňovala životní prostředí obyvatel v husté zástavbě. Kromě úřadů městských částí ji podporuje celá řada občanských iniciativ, z nichž některé vznikly přímo pod hrozbou výrazného zhoršení životních podmínek, způsobeného výstavbou i silným provozem červené dálnice. Varianta S vychází mnohem příznivěji nejen dle hygienických a ekologických posudků, ale zejména v ekonomickém srovnání. Přesto ani investor, ani schvalující úřady neberou o deset miliard levnější variantu vážně. O to větší podporu má na ministerstvu životního prostředí.

Už na první pohled se obě varianty liší stavební náročností. Na cestě od východu po variantě J by automobil nejprve překonal dva mosty přes Čimické a Dražanské údolí, vjel by do tunelu Zámky a po přejezdu dvoupatrovým mostem, který by si vyžádal složitý systém mimoúrovňových nájezdů, rovnou do dvoukilometrového tunelu Suchdol. Na výjezdu z tunelu by pokračoval jízdou v hlubokém zářezu až na mimoúrovňovou křižovatku se slánskou silnicí R7, která je na samém konci plánované nové přistávací rampy letiště.

I přesto by měla být dost vysoká a přistávající i startující letadla by tu létala proklatě nízko. Do suchdolského tunelu by – rovněž tunelem – vyústil přivaděč Rybářka od kapacitního městského silničního okruhu. Na trati varianty S by čekal budovatele i dopravce pouze jediný obyčejný dálniční most. Pro snazší výškové řešení by na pravém břehu Vltavy mohl být doplněn kratinkým stopadesátimetrovým tunelem. Nevýhodou této varianty je o málo větší celková délka vozovky, ale budovaná v nekomplikovaném terénu.

Zatímco kolem těchto variant je vleklý spor, bez problémů prošel do územního plánu návrh na takzvaný aglomerační okruh, který by měl dopravně propojovat veškerá velká města Středočeského kraje. Jeho torzo je na obrázku značeno oranžově. Protože odborní projektanti vložili v této oblasti aglomerační okruh do druhé, již zapomenuté trasy intuitivního akademického malíře Karla Čapka, jeho zelená a oranžová cesta se na značném úseku překrývají. To by i navzdory nutnému kapacitnímu posílení tohoto úseku snížilo náklady na každý z obou projektů. Nečekaně tím přibyl další trumf ve prospěch odstrkované varianty. Čapek jej veřejnosti nabízí jako řešení Y – kvůli podobě společného zákresu obou tras s tímto písmenem.