

Nová trasa okruhu by byla dříve a levněji

Petr Janiš

Z iniciativy 11 starostů malých městských částí a středočeských obcí vznikl návrh nové trasy Pražského okruhu na východě a severu metropole. Tzv. regionální variantu podporuje petice, pod níž sbírá podpisy Iniciativa za rozumný okruh Prahy.

Trasu „za rozumnou cenu a v rozumném čase“ navrhl hlavní projektant dálnice D 5 na Plzeň Milan Strnad.

„Je umístěna mimo zastavěné území hlavního města Prahy a okolních měst a obcí. Vytváří rezervní plochy pro rozvoj metropole uvnitř okruhu, zlepšuje hygienické podmínky, snižuje negativní vliv na životní prostředí, zvyšuje bezpečnost provozu a k tomu se náklady sníží v dnešních cenách asi o 15 miliard korun. Výrazně to převažuje nad skutečností, že varianta znamená prodloužení okruhu asi o 15 km,“ přiblížil svůj návrh Strnad.

Zastánci regionální varianty tvrdí, že náklady by se oproti trase dosud prosazované Prahou, u níž se odhadují asi na 1,5 miliardy korun na kilometr, snížily nejméně o čtvrtinu a dostupnými by se staly zdroje EU.

Ubylo by mostů i tunelů, vykupovaly by se levnější pozemky,

realizace by byla rychlejší. Petice žádá, aby se věc projednala co nejdříve kvůli přípravám projektů pro druhou fázi Operačního programu doprava po roce 2014.

Most přes Vltavu by se nestavěl u Sedlce v přírodně cenném a chráněném území, ale mezi Ře-

Po půlstoletí se podmínky úplně změnily

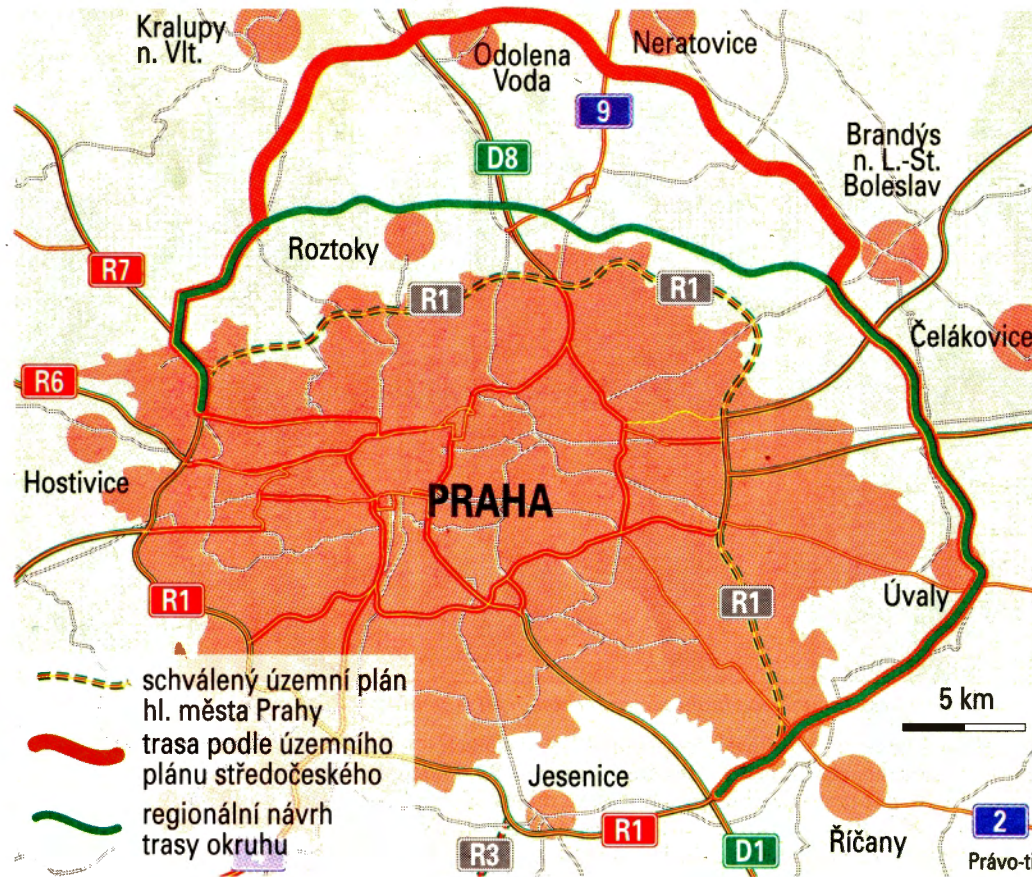
Milan Strnad,
autor regionální trasy

ží a Libčicemi nad Vltavou. Nevadilo by to prý ani Ústavu pro jadernou bezpečnost, který má v Řeži významnou pobočku.

Okruh, jak je nakreslen v územním plánu Prahy z roku 1999 a město ho na svém území prosazuje, vznikl podle Strnada v 60. letech, kdy Praha měla 900 tisíc obyvatel a intenzita provozu byla asi třicetkrát nižší. Tehdy trasa vedla mimo sídelní útvary, na Černém Mostě například nestál ani jediný panelák.

„Po půlstoletí se podmínky úplně změnily, nemůžeme z toho už vycházet,“ poznamenal Strnad. Petice žádá ministerstvo dopravy, Prahu a kraj, aby variantu rychle projednali.

Otázku výstavby okruhu ozna-



čil nedávno ministr dopravy Pavel Dobeš (VV) po schůzce s primátorem Bohuslavem Svobodou (ODS) za prioritu. Náměstek pri-

mátora pro dopravu Josef Nosek (ODS) na trase z roku 1999 stále trvá, zůstat by podle něho měla i v územním plánu, který se zač-

ne tvořit nově. „Přes problémy je to asi jediná trasa, kterou je možné v historicky krátké době zrealizovat. Jakmile začneme dávat

dohromady další alternativy, vrátíme se o deset let zpět a celé řešení se o několik let odsouvá,“ řekl Právu Nosek.

Takový argument odmítá nová iniciativa, poukazuje na fakt, že trasu preferovanou Prahou už několikrát zpochybnily soudy. „Jižní trasa je neprojednatelná pro závady, magistrát by kvůli územím zařazeným do soustavy Natura 2000 musel žádat Brusel o výjimky a tvrdit, že jiná možnost není. Jenže víme, že varianta existuje,“ řekl Jaroslav Korf z petičního výboru.

Plán Prahy ulevit Spořilovu od tranzitní kamiónové dopravy postavením úseku do Běchovic odmítají nejen místní. Poukazují na fakt, že už nyní je v Běchovicích hladina hluku stejná jako na Spořilově. Starosta Dolních Chaber Miroslav Malina poukázal na fakt, že magistrát jen přesouvá dopravní zátěž z jedné části metropole do jiné, protože dopravní koncepce nefunguje.

Regionální varianta Pražského okruhu na severu, tj. mezi Ružyní a Brandýsem nad Labem představuje kompromis mezi variantou jižní, již prosazuje Praha, a severní, již si do územního plánu zakotvil Středočeský kraj. Mezi Brandýsem a dálnicí D 1 je totožná s variantou preferovanou krajem.