

Pražský okruh = dálnice D0 – AKTUÁLNĚ a STRUČNĚ

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) neboli Pražský okruh je dálnice celostátního a mezinárodního významu a musí splňovat požadavky kladené EU na transevropskou dopravní síť silničních koridorů TEN-T.

Okruh kolem Prahy se začal poprvé plánovat už ve 30. letech 20. století, tedy v době, kdy aut bylo ještě málo, nejezdily kamiony a Praha byla mnohem menší. Od té doby se území Prahy několikrát rozrostlo a dnešní požadavky na silniční dopravu – osobní a také nákladní – jsou nesrovnatelně vyšší. Na rozdíl od minulosti je dnes třeba také více brát ohled na životní prostředí a veřejné zdraví.

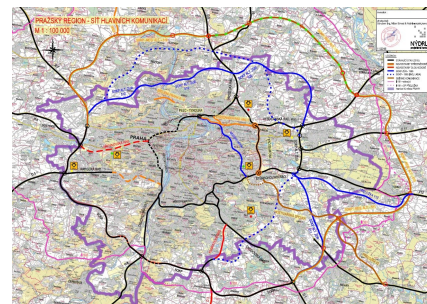
Ing. Milan Strnad, dopravní odborník, který projektoval silniční stavby doma i v zahraničí (např. plzeňskou dálnici D5) a léta pracoval pro zahraniční banky a posuzoval účelnost konkrétních projektů dálnic, v pořadu České televize „Nedej se“ řekl:

— premiéra na ČT2 byla 11. 3. 2012 — [odkaz na video](#) — titulky v čase 00:01:05 —

„V roce 2006 jsem byl vyzván, abych posoudil proklamovanou trasu jižní s trasou severní. Já jsem toto posoudil z hlediska mezinárodních pravidel Evropské a Světové banky, to znamená z hlediska dopravního, ekologického, územního a ekonomického. A strašně jsem se podívil, když ve všech čtyřech hlediscích byla trasa severní výhodnější a společensky efektivnější než trasa jižní, která byla proklamována do této doby. Bohužel můj názor, který byl vypracován v té dokumentaci, kterou si objednalo ministerstvo dopravy, nebyl vzat ve zřetel a stále se tvrdošijně opakovalo, že existuje jenom jedna jediná trasa, která v tom posudku vyšla jako špatná. Já jsem se vrátil k návrhu té severní trasy, kterou jsem s ohledem na současné platné podmínky a kritéria Evropské unie protáhl až k dálnici D1, aby byla mimo území hlavního města, ale zároveň jemu sloužila. Navrhl jsem teda novou trasu regionální, která v severozápadní části vytváří rezervní profil pro rozvoj města, míjí veškeré civilní útvary. Na straně východní rovněž prochází mimo území hlavního města a napojuje se na dálnici D1.“

PRAŽSKÝ REGION – SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ

Podrobná mapa (7,3 MB) a další mapové podklady jsou dostupné na: <http://rozumnadoprava.cz/index.php/publikace/>



U dálnice, která se buduje na sto a více let, je třeba zvažovat všechny negativní vlivy, a to jak jejich míru, tak také počet zasažených obyvatel, to znamená hluk, emise, špatné klima, ztrátu zastavitelného území (asi 3 km²), přímé ohrožení na zdraví (asi 125 tis. občanů).

V čem se shoduje a v čem se liší varianta A-ZÚR (trasa „J“) a varianta REGIONÁLNÍ

- Obě trasy leží ve společném dopravním koridoru, který je dán Politikou územního rozvoje PÚR ČR 2015 (aktualizace č. 1). Regionální trasa je v průměru jen o cca 3,5 km dále než trasa A-ZÚR a liší se tím, že první je v intravilánu Prahy a druhá v extravilánu – aglomeraci Prahy na území Středočeského kraje.
- Potřeba dokončení SOKP je aktuální pro zastánce obou variant a kritickou situaci s kamionovou dopravou, která je nyní v oblasti Spořilova, by řešily obě varianty.
- Rozdíl je v tom, že prosazovaná trasa (průtah) je řešení na úkor ostatních cca 12 městských částí (v úseku Běchovice až Suchdol), a alternativní řešení (tj. obchvat) je mimo Prahu v extravilánu, kde nezasahuje do zastavěného území dotčených obcí a kde je reálná účinná ochrana občanů.

Přesunem trasy SOKP v průměru o cca 3,4 až 4,0 km v rámci stejného dopravního koridoru dle PÚR ČR za hranice města z intravilánu do extravilánu se docílí při stejné kvalitě dopravní obslužnosti snížení ohrožení zdraví z negativních vlivů dopravy (hluk, emise) občanů cca na jednu pětinu, včetně trvalého zlepšení klimatu v Praze, které je druhé nejhorší v ČR (po Ostravě). Nejde o žádný nekoncepční přesun na jiné obyvatele dotčených obcí.

S trasou podobnou alternativě A-ZÚR se počítá od začátku 60. let 20. století, ačkoliv v řadě lokalit (Suchdol, Počernice, Běchovice atd.) již stála rezidenční zástavba z 20. až 50. let či dokonce z dřívější doby a nikdo se místních obyvatel neptal, jestli okruh chtějí nebo ne. Navíc v 60. letech minulého století byla dopravní zátěž mnohonásobně nižší. V zásadách územního rozvoje byl okruh definitivně stabilizován teprve v 90. letech i přes silný odpor dotčených městských částí a obcí, který trvá doposud a bude nadále pokračovat.

Je zapotřebí provést objektivní posouzení variant a poté zahájit veřejné projednávání, aby se zástupci samospráv a občané mohli důkladně seznámit s pozitivy a negativy obou alternativ.