

Změna dopravního řešení ušetří náklady a pomůže dopravní stavbu i urychlit

Je nutné zajistit maximální potřebnou diverzitu dopravního spojení na severu Prahy, zvýšit odolnost dopravní sítě a minimalizovat riziko dopravního kolapsu při havárii, uzavírce nebo špičce. Jedna kapacitní komunikace v hustě obydleném území s náročnými mosty a tunely představuje z vojensko-bezpečnostního hlediska kritický bod. Koncepce více dopravních cest je lepší pro zajištění strategické mobility, bezpečnosti civilního obyvatelstva a lepšího krizového zásobování. Změna je důležitá pro pražskou i tranzitní dopravu.

Jde nejen o záchranu příměstské rekreační oblasti, ale také o zachování chráněné historické krajiny celostátního významu. Kvalitní příměstské území přírodního parku by mělo předně sloužit k bydlení a rekreaci obyvatel. Navrhovaná změna dopravního řešení je dopravně i finančně efektivní a udržitelná. Řešení není v rozporu s Politikou krajiny a principy územního plánu.

Hrozí zdržení? Nikoliv. Zdržení s nejasným výsledkem naopak hrozí při pokračování záměru v nezměněné trase, protože bude muset v budoucnu čelit soudním řízením kvůli problematickému procesu EIA. Odpor dotčených městských částí Prahy, obcí i místních obyvatel je velký a bude trvat.

Dalším nevyřešeným významným problémem jsou extrémně vysoké náklady vlastní stavby i budoucího provozu dálnice. Pokud by byla stavba zahájena a přírodní park zničen, tak není vůbec jisté, kdy by byla celá stavba dokončena, a zda vůbec.

Ing. Josef Tomeš, Ing. arch. Petr Chaloupek

Změna trasování okruhu?

Nutnost, nikoli komplikace

Na zasedání pražského zastupitelstva byla projednána „Petice za záchranu přírodního parku Drahaň-Troja“.

Vystoupila řada odborníků, kteří upozornili na závažné dopady projektu úseků 518 a 519 dálnice D0 na životní prostředí, urbanismus, dopravu i zdraví obyvatel.

Projednáním petice byl pověřen náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček.

.....

Dopady na přírodu a krajinu

Ing. arch. Lenka Hornychová

„Plánovaná trasa by nenávratně poškodila cenné přírodní a kulturní památky. Již v rámci procesu EIA v letech 2001-2002 označila Česká inspekce životního prostředí tento záměr za nepřijatelný.“



Ing. arch. Vladan Hodek



„Tzv. „Severní kříž“ je území s výjimečnými přírodními hodnotami a zákonnou ochranou. Šestiproudá dálnice by znamenala zásadní zásah do krajinného rázu a biodiverzity severní Prahy.“

Urbanistické a dopravní souvislosti

Ing. arch. Tomáš Vích



„Proces EIA nehodnotí více variant a nedostatečně posuzuje z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje: ekologického, ekonomického a sociálního.“

Ing. arch. Peter Bednár

„Dálnice městu neuleví, naopak mu přitíží. Praha potřebuje byty, ne tranzitní koridor pro dojíždějící.“



Dopravní odborník Ing. Josef Tomeš



„Původní účel pražského okruhu bylo odvést tranzitní dopravu mimo zastavěná území. Současný záměr toto nesplňuje.“

Zdravotní rizika

Plicní lékař MUDr. Michal Šotola

„V důsledku výstavby dojde ke zhoršení kvality ovzduší v Praze, stoupne také hluková zátěž. Obyvatelé dotčených městských částí budou vystaveni vyššímu riziku plicních, kardiovaskulárních a dalších chronických onemocnění.“



Výzva zastupitelům

Mgr. Markéta Novák Arazimová

„Změna trasování je nutnost, nikoli komplikace. Máme teď jedinečnou příležitost zvolit lepší dopravní řešení, z něhož budeme profitovat my všichni.“



Plán okruhu z 30. let minulého století o šíři 17,5 metru vedl za hranici Prahy.

Dnešní záměr navrhuje 50 metrů širokou dálnici s 250 metrů širokým koridorem vedoucím skrz město.

Praha za 100 let
vyrostla. Musíme
tomu přizpůsobit
i řešení její dopravy.