

Pět nejčastějších mýtů o pražském okruhu

2.11.2023 - | PROTEXT

Zcela zásadní otázkou Pražského okruhu je pochopitelně poloha jeho trasy a objem převáděné dopravy.

1. Mýtus: Regionální varianta by byla výhodnější

Zcela zásadní otázkou Pražského okruhu je pochopitelně poloha jeho trasy a objem převáděné dopravy. V této souvislosti se objevovaly a stále objevují snahy o jeho odsun dále od středu metropole v tzv. "regionální variantě". Tato úvaha počítala na severu Prahy s trasou mj. kolem Brandýsa nad Labem, Kostelce n. L., Měšic atd.

Pouze současná varianta vedoucí přes katastrální území obcí Horoměřice, Zdiby, pražských částí Suchdol, Dolní Chabry, Březiněves a další, tedy blíže ku Praze, odpovídá Zásadám územního rozvoje hl. m. Prahy a Středočeského kraje. V nich je již dlouhodobě zanesena, stabilizována, a navíc ověřena, a především potvrzena soudním přezkumem. V případě takto radikální změny polohy trasy by bylo nutné znovu hledat shodu mezi hlavním městem, Středočeským krajem a dalšími obcemi. Veškeré projekty by se musely tedy přepracovávat a riskovat tak, že nebude možné najít východisko z hlediska územní průchodnosti a technického řešení.

Pokud by se poloha trasy Pražského okruhu měla měnit, znamenalo by to odložení stavby o mnoho let a možná i desetiletí se všemi fatálními dopady. Vůči myšlence regionální varianty se také vymezila většina starostů dotčených měst a obcí. V rámci odborné analýzy ji jako neefektivní z hlediska řešení dopravy pro Hlavní město Praha vyhodnotili také odborníci z ČVUT v Praze.

"Přistoupit k nové variantě trasy Pražského okruhu znamená začít zcela od nuly. Tedy, nejen změnit územní plány, ale i všechna související rozhodnutí, která se dlouhodobě projednávala a schvalovala. Troufám si odhadnout, že další možná desítky let by doprava v Praze a blízkém okolí kolabovala a veškeré dosud investované prostředky by se promrhaly. Nyní je nutné vrhnout veškeré společné úsilí všech dotčených k nalezení takového technického řešení v platné trase dle schválených Zásad územního rozvoje, které dostatečně omezí dopad stavby na životní prostředí a život obyvatel," uvádí generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR Radek Mátl.

2. Mýtus: Okruh je jen pro tranzit

Okruh je nutný především pro řešení dopravy v Praze a v jejím okolí. Bez jeho dostavby osobní doprava v pražské aglomeraci bude nadále kolabovat a situace se bude zhoršovat. Pokud jde o dopravu nákladní, pak okruh poslouží i tranzitní dopravě, a především zvýšení její plynulosti. Někteří odpůrci stavby namítají, že by okruh měl řešit výhradně tranzitní a dálkovou dopravu, nikoliv dopravu vnitroměstskou či příměstskou. Současná koncepce počítá s obojím a dopravní modely i zkušenosti ze zahraničí ukazují, že jedno neodporuje druhému. Ba naopak. Bez Pražského okruhu ve stabilizované poloze se bude osobní doprava v Praze dále komplikovat a zhoršovat podmínky pro život stovek tisíc Pražanů.

Teprve dostavba Pražského okruhu pomůže odlehčit celkové dopravě v Praze. Uleví zácpám na Spořilovské, Evropské, V Holešovičkách, v tunelovém komplexu Blanka, Karlovarské, Kbelské, Jižní spojce, Štěrboholské a mnoha dalších ulicích. Mezi Suchdolem a Bohnicemi se po novém mostě projedou kromě aut i cyklisté, projdou pěší, a především tranzitní a dálková doprava nebude vytvářet ve špičkách kolony jako dosud, což bude mít významný vliv i na bezpečnost silničního provozu.

"Silniční okruh má v zahraničí každé větší město a Praha jej měla mít už před mnoha lety. Moderní obchvat hlavního města je nezbytnost a obrovský dluh vůči všem motoristům. Nadměrná hustota dopravy na stávajících městských a příměstských komunikacích s sebou nese i zvýšené riziko dopravních nehod. Nemluvě o jejím dopadu na životní prostředí," komentuje dostavbu Pražského okruhu dopravní expert Roman Budský z Platformy VIZE 0.

3. Mýtus: Pražský okruh negativně ovlivní životní prostředí

Každá významná dopravní stavba má pochopitelně dopad na životní prostředí. Při celkovém pohledu na dostavbu Pražského okruhu však výrazně převažují pozitiva nad negativy, která jsou navíc nemalou měrou kompenzována náhradní výsadbou stromů, budováním zelených pásů, nových biotopů a dalších kompenzačních opatření. Někteří odpůrci ve svých námitkách upozorňují na rozpory s různými pravidly na ochranu přírody. Celkový vliv stavby na životní prostředí, včetně jednotlivých dílčích aspektů však detailně posuzuje Ministerstvo životního prostředí v rámci takzvaného procesu EIA, ve kterém nakonec rozhodne o tom, zda se stavba smí realizovat či nikoliv, respektive za jakých podmínek. Pokud by tedy stavba nevyhovovala platným předpisům z hlediska životního prostředí, nemohla by ani vzniknout. Naopak stavba je připravována z hlediska ochrany životního prostředí mimořádně vstřícně, aby byla zabezpečena ochrana přírody a obyvatel proti škodlivým vlivům z provozu na Pražském okruhu.

"Výstavba liniových staveb zásadním způsobem ovlivňuje život místní flory a fauny a vodní režim v krajině. Je proto morální, ale také zákonem danou povinností, chránit zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a přírodu obecně. Proto byla například v rámci úseku pražského okruhu D0 Běchovice - D1 již nyní před zahájením stavby realizována řada kompenzačních opatření, která pomohou zmírnit ztrátu původních biotopů vytvořením nových. Například vybudováním nových tůň, revitalizací drobných vodních toků nebo obnovením mokřadů můžeme vrátit přírodě to, co nenávratně zaniká v důsledku výstavby," popisuje kompenzační opatření expert na péči o životní prostředí a ochranu přírody Jiří Francek ze společnosti NaturaServis.

4. Mýtus: Hluk a emise se zhorší po celé Praze

Hluk a emise jsou stejně jako další faktory posuzovány v rámci procesu EIA, tedy vlivu stavby na životní prostředí. Navíc stavba musí vyhovět novým předpisům a přísným hlukovým limitům. Na řadě míst v Praze je přitom současná situace na stávajících komunikacích mnohem horší. Vzhledem k tomu, že Pražský okruh významně pomůže plynulosti dopravy v Praze i jejím okolí, vliv na emise bude zejména v okolí komunikací jako Jižní spojka, Spořilovská, V Holešovičkách a dalších příznivý.

Ke zvýšení hluku a emisí dojde v průběhu výstavby. Po jejím skončení se situace významnělepší. Svou roli v tom hrají i kompenzační opatření, ke kterým je nezbytné při takto velkých stavbách přikročit. Protihlukové stěny, zemní valy, zapuštění vozovky pod úroveň okolního povrchu, nízkohlukové povrchy vozovek či snížení rychlosti na navazujících komunikacích dokáží snížit i hlukovou zátěž.

5. Mýtus: Dostavba okruhu negativně ovlivní životní podmínky

Pražský okruh je i významnou podmínkou pro zlepšení nejen dopravní, ale i socio-ekonomické situace. Stavba sama o sobě představuje vytvoření nových pracovních míst. Dostavba pak zlepšení dopravní dostupnosti příměstských částí, zvýšení úrovně služeb a obchodních aktivit i v blízkosti projektu, vytvoření nových příležitostí pro malé a střední podniky, zvýšenou potřebu pracovní síly a ulehčení procesu hledání pracovních příležitostí. Zahraniční příklady poukazují také na růst cen některých pozemků v blízkosti stavby.

"Výstavba Pražského okruhu, jakožto klíčového infrastrukturního projektu kolem hlavního města, nese v sobě mnoho proměnných pro místní trh s nemovitostmi. Oblasti s dříve komplikovanou dopravní dostupností mohou díky novému okruhu zaznamenat vzrůstající zájem o nemovitosti, což povede k potenciálnímu růstu jejich cenové hodnoty," říká realitní investor Libor Váka a dodává, že lepší přístupnost může zvýšit atraktivitu některých pozemků pro investory a developery, což může vést k dalším vývojovým projektům v oblasti dostavby Pražského okruhu, které když budou z hlediska svého charakteru dobře regulovány, mohou mít výše uvedený potenciál.

Významné změny představuje také rozvoj rekreačních oblastí. Jedním z příkladů může být volnočasová plocha a park nad tunelovou částí okruhu v katastru Suchdola.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/pet-nejcastejsich-mytu-o-prazskem-okruhu/2435226>