

## Reakce na článek Petra Růžičky TOP 09

Obsah článku svědčí o naprosté neinformovanosti autora jak o dosud Prahou prosazovaném řešení okruhu, tak o alternativním návrhu 11 starostů, tedy o Regionální variantě, navrhované skutečně okolo Prahy.

Pokud "Silniční okruh kolem Prahy" (oficiální název stavby) bude veden dosud -vedením Prahy- prosazovanou variantou, tak to rozhodně nedovolí v oblasti Horních Počernic: *"vyřešit řadu současných dopravních problémů, mj. umožní výrazně omezit dopravu na Náchodské ulici, konečně umožní vyřešit zcela nevyhovující příjezdy k nákupním a zábavním centrům na Černém Mostě, a provést funkční odhlučnění všech velkokapacitních komunikací aj."*, jak tvrdí autor.

To je vyjádření z říše propagandistických pohádek TOP 09, která tento 50 let starý plán okruhu tvrdě a nezodpovědně prosazuje a ignoruje i oficiální námitky 11-ti městských částí, které se postavily proti. Pokud by skutečně došlo k realizaci tranzitní kamionové dálnice v původní trase, tedy: D1 - Běchovice - Černý Most - Satalice - a dále do Čakovic, Dáblíc, Suchdola; tak na Východní spojce v úseku Běchovice - Černý Most (tzv. SOKP 510) stoupne provoz ze současných 83 000 vozidel denně na 125 000 denně! Zároveň budou zrušeny některé stávající křižovatky na tomto úseku, a to právě proto, aby územím mohla projít transevropská dálnice (což tranzitní okruh Prahy je). Hustě zastavěné území s velkým počtem křižovatek jinak neumožní dodržet technické normy pro vzdálenost křižovatek na rychlostní komunikaci tohoto typu. Je ale zřejmé, že jestli nebudou moci vozidla využívat nájezdy a sjezdy na MÚK Chlumecká, tak se budou snažit využívat propoj právě dodatečně realizovaný z MÚK Olomoucká alespoň pro nákupy. Ze sdělení autorů mostů na začátku Hradecké dálnice D11 vyplývá, že původně vůbec nebyla křižovatka MÚK Olomoucká (start Hradecké dálnice) stavěna s připojením nákupního centra. To se dodělávalo až dodatečně. A zde je možné, že se rovněž rozhodne tuto propoj uzavřít, protože bude přetížená vozidly, která si budou zkracovat cestu do Hloubětína a naopak z Hloubětína na hradeckou dálnici.

Je to logické - v 60. letech, kdy byl okruh před H. Počernice plánován, byly H. Počernice daleko za Prahou. A sídliště Černý Most, navíc s řadou supermarketů, se nevyskytovalo ani v hlavách vizionářů. Tehdy byl okruh plánován správně. Od té doby se však Praha zvětšila rozlohou 2,5x, přibýlo v ní 250 000 obyvatel, otevřely se hranice státu a jsme křižovatkou evropské kamionové dopravy.

Původní plán je zcela nevyhovující současnosti, natož budoucnosti.

Nyní by tranzitní okruh tímto územím neznamenal vyřešení dopravních problémů (jak nám vedení Prahy rádo vypráví), nýbrž zakonzervování tranzitní kamionové dopravy v těsné blízkosti mnohatisícového sídliště Č. Most a taktéž Horních Počernic. Redukce křižovatek by způsobila vážné narušení zdejších dopravních vazeb, včetně tras MHD.

I selským rozumem lze dovodit, že nárůst 40 000 vozidel denně na Východní spojce mezi H. Počernicemi a Č. Mostem je tak obrovské číslo - že zmiňované funkční odhlučnění - by bylo zcela nedosažitelné.

Kromě zdraví nebezpečného hluku pak samozřejmě takto frekventovaná dálnice plodí řadu zplodin, které by nebylo možno řešit žádným způsobem. Již nyní je toto území OZKO (oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší), jsou překračovány limity benzoapyrenů a poletavého prachu. Kam půjdou emise z dalších 40000 vozidel, necht' si odpoví čtenář sám.

Tranzitní kamionová dálnice pro 21. století (propojení hlavních dálničních tras) patří za Prahu, neboť její hlavní funkce je ochránit město před tranzitní kamionovou dopravou a pokud se o to nezasadíme dnes, bude se pro ni později jen těžko hledat místo.

Nepovedených dopravních staveb máme z dob komunismu již dost (SJ magistrála, Barrandovský most atd.), někteří politici dneška se však zřejmě stále nepoučili. Nic pro ně neznamená ani argument, že tranzitní okruh za Prahou by byl minimálně o 20mld Kč levnější než ten jimi prosazovaný. (Území je méně konfliktní, vyžaduje méně tunelů, mostů, protihlukových opatření, navíc pozemky jsou levnější).

Poznámka na závěr, autor zmiňuje, že alternativní trasa by se hledala mezi Běchovicemi a Zelenčí ... nezbyvá než dodat, že o 11-ti starosty navrhovaném řešení neví nic, přestože toto několik let leží jak na Magistrátu, tak na ŘSD a MD.

Jedná se nám samozřejmě o propojení D1, D11, R 10, D8, R7 skutečně mimo Prahu, Středočeským krajem - tudíž nikoliv přes Běchovice.

Dr. Petra Šubrtová

Iniciativa za rozumný okruh Prahy