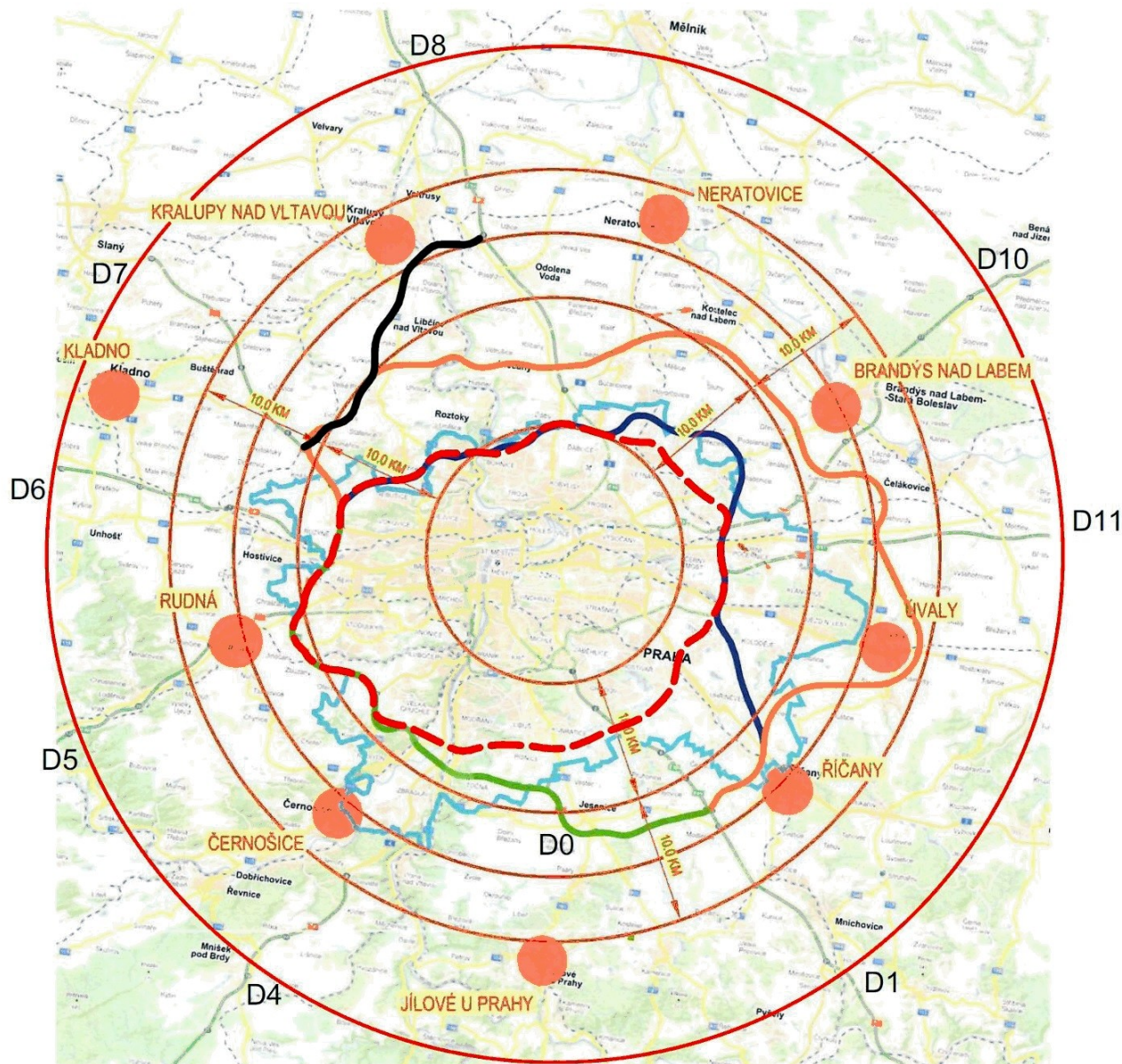


Tomáš Vích » Spor o Pražský okruh – krátký nebo dlouhý?

03. 04. 2019 | 11:51

26. února se díky prohlášení náměstka primátora pro územní rozvoj Petra Hlaváčka, že se vedení hlavního města nebude zabývat alternativní regionální trasou Pražského okruhu, rozhořela nová vlna sporu o to, kudy má vést Pražský okruh, jestli uvnitř města nebo raději za městem ve volné krajině. Pojdme se nad tím hlouběji zamyslet.



- | | | | |
|--|-------------------------------|--|--------------------------------------|
| | SOKP - V PROVOZU | | HRANICE PRAHY |
| | SOKP - ALT. A ZÚR (oficiální) | | HRANICE AGLOMERACE |
| | SOKP - ALT. REGIONÁLNÍ | | PŘELOŽKA SILNICE II/240 (D7-D8) 2014 |
| | ZÁKOS 1974 | | 9 SATELITŮ METROPOLITNÍ OBLASTI |

Trasy Pražského okruhu – PRŮTAH nebo OBCHVAT

POČÁTKY

Automobilizace moderní společnosti klade na rozvoj silniční sítě stále větší nároky. Metropolitní oblast jistě potřebuje svůj Pražský okruh. Letité spory se nevedou o jeho potřebě, ale o jeho správné trasování. Počátky plánování Pražského okruhu ve 30. letech 20. století daly vzniknout v 60. letech „roštovému systému“, ze kterého vznikl „Základní komunikační skelet“ neboli ZÁKOS, schválený v roce 1974 vládou Československé socialistické republiky. Etapa Satalice - Běchovice byla uvedena do provozu v roce 1984 a od té doby se výstavba dálnic přes hustě zastavěná území stala předmětem protestů občanské společnosti kritizující kritický stav ovzduší. Přehodnocení dopravní koncepce na začátku 90. let vedlo k tomu, že ZÁKOS byl na jihu odsunutý téměř o 10 km dál od centra, trasa místo od Radotína přes Písnici a Petrovice do Počernic byla v roce 2010 slavnostně otevřena delší varianta až za Jesenicí směrem na Říčany.

SLOŽITÁ SOUČASNOST

O navazující úseky okruhu se vedou letité soudní spory. Hlavní zdroje konfliktu jsou na jihovýchodě zda vést trasu 511 od Říčan přes Prahu okolo Běchovic na dnes již přetížený Černý Most, či zda jej odklonit za Úvaly k Brandýsu n. Labem. Dalšími spornými úseky jsou navazující části 518, 519, 520 na severozápadě od Ruzyně přes Suchdol, Čimice a Chabry na Březiněves a Satalice, kde se místní obyvatelstvo brání všemi prostředky a usiluje o její přeložku o 3,5 km dál za hranici Prahy za Řeží k Brandýsu n. Labem. Pro život v zasažených obcích je to zásadní věc, dálnice se nebudují na padesát, ale na sto a více let, prakticky jednou provždy.

POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Jak objektivně posoudit vhodnost trasy? Dle Politiky územního rozvoje schválené vládou je důvodem vymezení Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města a účelná distribuce dopravy v metropolitní oblasti a klade za úkol koordinovat rozvoj Prahy a Středočeského kraje. Politika stanovuje jako hlavní kritérium zajištění vyšší kvality dopravy, minimalizaci konfliktů s přírodou, krajinou, kulturními a civilizačními hodnotami a respektování požadavků Evropské unie na transevropskou dopravní síť TEN-T. S tím nejde než souhlasit.

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Pozoruhodný rozpor je v podrobnějších Zásadách územního rozvoje, které trasují okruh přes Draháň a současně zde vymezují specifickou oblast celoměstského významu Draháň-Troja-Bubeneč jako „Oblast světovou, vzdělávací a rekreačně společenskou, kde jsou plochy a zařízení určené pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu“ a teď pozor, a požadují „vyřešit dopravní obsluhu území při preferování hromadné a nemotorové dopravy a ověřit zde možnost rozvoje vysokoškolského areálu(!)“ Praha pravděpodobně za 200 let bude mít o milion obyvatel více, dnešní okraj bude městem a okruh 6 km od Hradu se jí zařídne do těla. Dopravní tah transevropské dopravní sítě je přirozeně spojený s výstavbou logistických center, které jsou schopny díky ní překládat zboží a dál ho distribuovat do regionu. To je její výhoda. Nevýhoda je, že je i velkou urbanistickou bariérou v území. Tak se všech odpovědných ptám, je rozumné vést dálnici na louce za Psychiatrickou nemocnicí Bohnice přes Přírodní park Draháň - Troja, kde je plánovaný vysokoškolský areál?

MĚSTSKÁ DOPRAVA

Příznivci krátkého okruhu se těší, že jej bude možné využívat hybridně jako obslužnou i tranzitní komunikaci. Jistě, Severojižní magistrála také pomohla dopravě z Jižního Města přes Muzeum na Severní Město. Ale lidé v její blízkosti trpí hlukem a smogem stejně na Pankráci jako v Holešovičkách. Koalice se dnes shoduje, že je třeba provést transformaci magistrály na městskou třídu dle světového dánského urbanisty Jana Gehla, která už nesmí území rozdělovat, ale spojovat, a přitom neuvěřitelně plánuje ještě větší bariéru o 5 km dál, jakoby vizí metropolitní dopravy 21. století byla dopravní stoka rozdělující město.

Ne, správné řešení je rošt 4-proudých místních sběrných a obslužných městských tříd, které rovnoměrně distribuují dopravu po městě v duchu myšlenky města krátkých vzdáleností. Např. na Severním Městě je praktičtější než dálniční most a tunely postavit normální most z Bohnic do Dejvic s tramvají a cyklostezkou a tím i umožnit odklonění tranzitu mimo rozvojové oblasti budoucího vysokoškolského areálu. Další krizové místo krátkého okruhu ve stopě ZÁKOSu ze 70. let je na Černém Mostě, kde se na jedné křižovatce potká denně až 200 tisíc automobilů. To je „kvalita“, kterou Praha dosud nezná.

REGIONÁLNÍ DOPRAVA

Středočeský kraj v současné době díky růstu cen nemovitostí v Praze získává významnou konkurenční výhodu. Můžeme diskutovat, jestli je dobře, že satelity Prahy posilují, je ale skutečností, že příliv obyvatel do Středočeského kraje je silnější než do Prahy. Je otázkou času, kdy města jako Kladno, Kralupy či Neratovice začnou vytvářet vlastní polycentrickou ekonomiku, jak je vyzývají politika i zásady územního rozvoje, a získají vlastní identitu a alespoň v něčem se osvobodí od každodenní závislosti na Praze.

Zatímco Prahu zaříznutý krátký okruh do těla města bolí, pro Středočechy bude dálnice ve volné krajině konkurenční výhodou a úsporou při přepravě lidí a zboží mezi městy. Zatímco se nedaří nalézt shodu na krátké trase okruhu, je v dlouhé variantě už dnes shoda na tzv. přeložce II/240 mezi D7-D8 propojující západní a severní transevropskou trasu. Silnice stejně jako železnice jsou motorem ekonomiky do okamžiku, než začínají svou zátěží potenciální rozvoj dusit, jak hrozí Praze, kde je nedostatek volných parcel za dostupnou cenu.

ČÍSLA

V roce 2018 žilo ve Středočeském kraji 1,37 milionu obyvatel a v Praze 1,30 milionu obyvatel. Hustota obyvatel v SČ je 124 osob/km² oproti dvacetinásobné v Praze, kde je 2582 osob/km². Už jen toto jedno číslo výmluvně naznačuje, že obtížnost hledání trasy mimo město je 20x snazší. Kritici dlouhého okruhu vedeného za hranicí Prahy operují hlavním argumentem, kterým je délka a plocha, kterou zabere. Kratší trasa 46 km je ve srovnání s delší 68 km o 24 km kratší. Zpracovatelé technicky náročnější krátké varianty uvádějí, že díky tunelům, mostům, terénním zářezům a valům v městském terénu cena okruhu přijde na 55,5 mld Kč, tj. 1,2 mld Kč/km. Autoři delší varianty uvádějí v jednodušším terénu za městem cenu 34 mld Kč, tj. 0,5 mld Kč/km, tedy méně jak za polovic. Otázkou je i na kolik přijde výkup pozemků, jejichž cena úměrně se vzdáleností od města klesá. Zatímco 10 km od centra Prahy pozemky stojí 8-10 tisíc Kč/m², o dalších deset km dál jsou již poloviční v ceně 4-5 tisíc Kč/m², takže cena za výkup delšího okruhu bude pravděpodobně nižší než za kratší. To jsou ale bez detailní analýzy jen rámcové předpoklady.

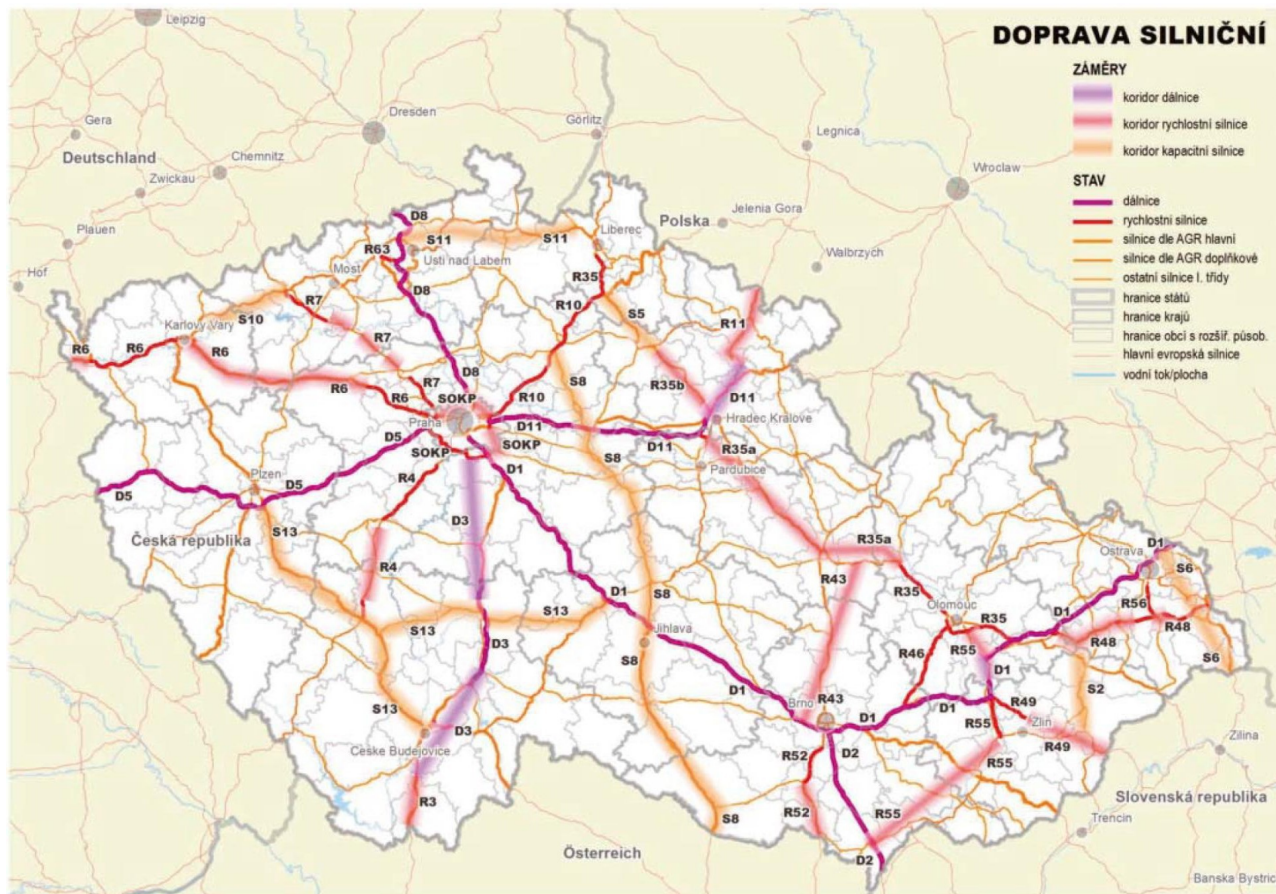
OBJEKTIVNÍ POSOUZENÍ

Situace je obdobná té ze začátku 90. let. Praha je před zásadním rozhodnutím, buď setrvá na staré variantě navzdory občanským protestům, odborným argumentům a úsilí postižených obcí, kde starostky a starostové spolehlivě vyhrávají volby, když hájí zájmy svých obyvatel s programem proti vnitro městské trase Pražského okruhu, anebo se vedení Prahy a Středočeského kraje už ale opravdu vážně! společně zamyslí a se vši odpovědností nechají posoudit klady a zápory možných variant. Územní plánování musí reagovat na aktuální životní nároky, které se od prvního trasování v 60. letech v Praze již 15krát kapacitně zvýšily. Je dobré se inspirovat, jak vizionářsky zakládal Karel IV. hradby Nového Města ve 14. století, které vydržely pět set let, než je město přerostlo. Pražský okruh jsou naše nové hradby a budoucí pouta. Pokud chceme ve městě volně dýchat a žít, je třeba je naplánovat co nejvelkoryseji a nejvolněji. Občané si zaslouží objektivní posouzení navrhovaných řešení.



Hradba na Slupi. Pohled z Vyšehradu na gotické opevnění nad údolím Botiče, Vincenc Morstadt, 1850

Politika územního rozvoje (PÚR)



Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1,

platná od 15. 4. 2015, kdy ji schválila vláda ČR,

kapitola 2.

REPUBLIKOVÉ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

článek (23)

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).