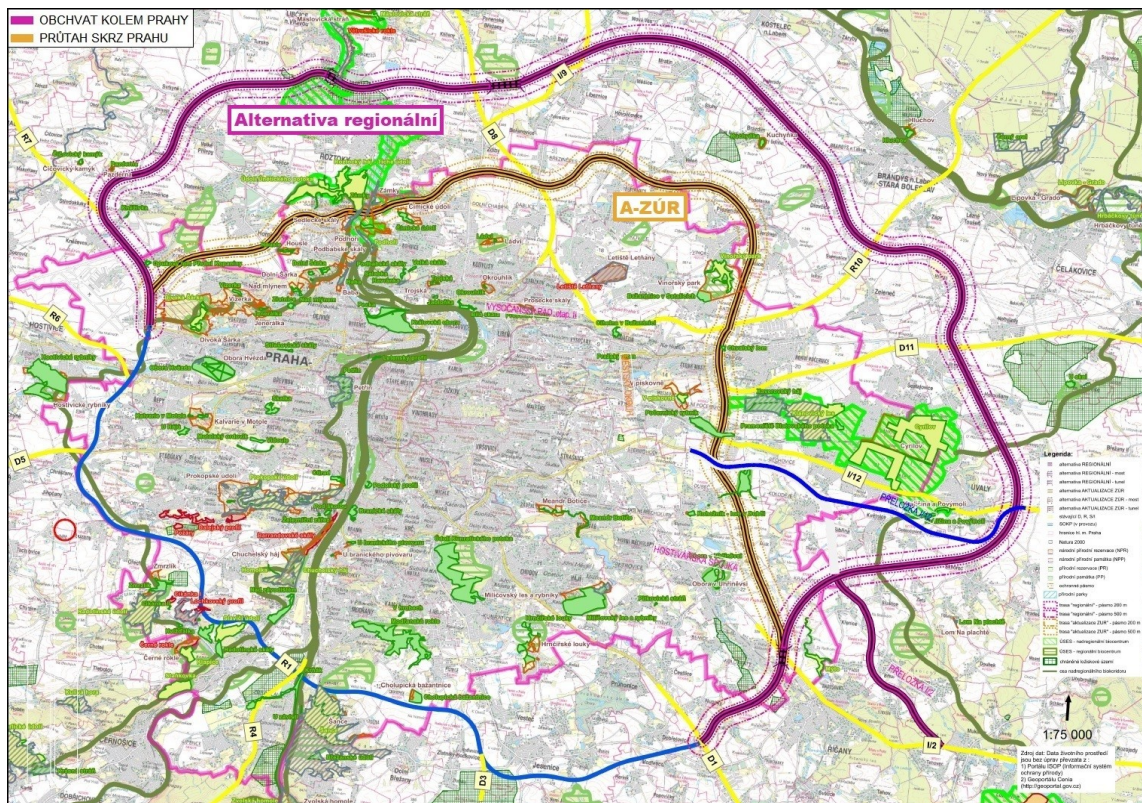


Dálniční okruh kolem Prahy jako obchvat nebo jako průtah?



Dokončení dálničního okruhu D0

- Alternativa regionální
- Alternativa A-ZÚR

Ing. Milan Strnad, dopravní inženýr, který u žádné trasy okruhu nebydlí a o okruh se zajímá z čistě profesního hlediska, již mnoho let říká:

“ Všichni dobře víte, že doprava slouží, ale také strašně škodí. Základ toho, aby nám maximálně sloužila a minimálně škodila, záleží na tom, kudy ta trasa vede. Pakliže ta trasa vede přes město zastavěným územím, tak pochopitelně škodí a žádná ochrana tomu nedokáže zabránit. Proto je tento okruh situován mimo Prahu.

V roce 1960 pan Ing. Lada vytvořil první okruh, který tehdy byl rovněž postaven tak, aby šel kolem Prahy, při tehdejšímu rozsahu Prahy. Za těch 50 let se však Praha zvětšila a ten okruh se prakticky dostal do Prahy. Stal se městskou komunikací.

V současné době je hlavní trend vyčlenit kamionovou dopravu z Prahy. Dokud tato doprava tady je, tak Praha bude mít trvale dopravní kolapsy a trvale zhoršené životní prostředí. To by si měl každý uvědomit a podle toho jednat.

K čemu slouží OBCHVAT	Co způsobí stále prosazovaný PRŮTAH
Obchvat je pozemní komunikace odvádějící dopravu mimo hustě obydlené části města.	Přivede dopravu – i novou tranzitní nákladní – do hustě obydlených částí města.
Má snižovat intenzitu dopravy, množství emisí a nebezpečí dopravních nehod.	Zvýší intenzitu dopravy, znečištění ovzduší, hluk a zvýší i nebezpečí dopravních nehod.
Obchvaty se staví kolem okrajových částí města s ohledem na rozvojové plochy.	Průtah také naruší rozvojové plochy okrajových částí města.
Potřeba dokončení SOKP je aktuální pro zastánce obou variant.	

V čem se obě varianty shodují a v čem se liší:

- 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. Obě trasy leží ve společném dopravním koridoru, který je dán Politikou územního rozvoje PÚR ČR 2015 (aktualizace č. 1).
- Kritickou situaci s kamionovou dopravou, která je nyní v oblasti Spořilova, by řešily obě varianty, ale 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.**
- Délka dálnic pro alternativu A-ZÚR je 61 km a pro regionální 64 km, tedy prakticky stejná (rozdíl je cca 3 km). **Regionální alternativa tranzitního okruhu SOKP vyloučí tranzitní dopravu, zejména kamionovou, z dálnic a silnic mezi alternativou A-ZÚR a regionální a také sníží zatížení silnic I. a II. třídy na území Středočeského kraje tranzitní kamionovou dopravou.**
- Z hlediska výběru mýta je důležitá ekonomická opodstatněnost. Při alternativě A-ZÚR se umožní jen část vlastních nákladů a zbývající financování bude nutno zajistit ze státního rozpočtu. **Regionální alternativa při nižších investičních nákladech vygeneruje výběrem mýta dostatečný objem finančních prostředků, které umožní vlastní investiční náklady a dále zajistí financování i běžné údržby a periodických velkých oprav.**
- 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 po Ostravě druhé nejhorší v ČR.**

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.

→ [Silniční okruh kolem Prahy](#)