

Ve stávajícím územním plánu Černošic je zapracována vize řešení dopravní situace ve městě podtunelováním. Vstupní portál tunelu je umístěn na úpatí kopce Staňkovka poblíž supermarketu Penny. Výjezd je do polí před Dobřichovicemi. Občanské sdružení AQUA INCCORUPTA na toto téma položilo všem zastupitelům města následující otázky:

1. Myslíte si, že se někdy budou tunely v Černošicích stavět?
2. Jaké vidíte přínosy takové stavby pro obec?
3. Vidíte také nějaká rizika nebo možnou újmu občanů Černošic vlivem stavby?
4. Myslíte, že by do budoucna bylo vhodnější se stavbou tunelu v ÚP již nadále nepočítat?
5. Domníváte se, že je možné obchvat Černošic řešit mimo vlastní katastr obce?

Daniela Göttelová (Věci černošické)

1. Doufám, že ne.
2. Minimální - zvýšení bezpečnosti a snížení hluku v Č. v důsledku svedení tranzitní dopravy pod zem.
3. Ztráty vody ve studních, stržení podzemních vod, nárůst výfukových plynů v důsledku zvýšeného počtu projíždějících aut (výfuků neubude, jen se budou z pod země vypouštět někudy na povrch)
4. Ano
5. To je větší jednání, měli bychom to zkusit.

Filip Kořínek (Věci černošické)

1. Myslím, že v horizontu následujících 10 let nejspíš ne, protože náš problém s automobilovou dopravou není tak velký, aby se tunel v Černošicích za několik miliard mohl propracovat mezi priority ČR nebo EU. V řadě západních zemí ale tunely i v menších městech a na méně frekventovaných komunikacích jsou. Za horizont 10 let předvídat neumím.

2. Přínosem by bylo vyvedení průjezdní dopravy z obytné části města. V Poberouní se rychle zvyšuje počet obyvatel. Pokud v rámci rekonstrukce železniční trati budou závory nahrazeny např. podjezdem a zároveň vznikne plánovaný obchvat okolo Radotína, průjezdní doprava skrze Černošice se zřejmě zvýší. Na druhé straně, při kvalitním a spolehlivém vlakovém spojení do Prahy a dobrými možnostmi parkování u nádraží v obcích podél trati na Beroun nemusí být nárůst průjezdní automobilové dopravy velký, zejména pokud se budou i nadále zhoršovat a zdražovat možnosti parkování v Praze.

3. Mluvil jsem o věci zatím s dvěma geology. Podle nich by stavba tunelu mohla změnit poměry v podloží a negativně ovlivnit množství vody ve studnách, asi zejména v oblasti Horka. Stavbě by jistě musely předcházet důkladné studie a sondy, a následně zvažování možných rizik a možných přínosů.

4. Na to zatím nemám jasný názor. Považuji ale za chybu, že územní plán schválený těsně před volbami mluví jen o tunelu a fabuluje o tom, jak na Vrážské budou stromy, ticho a klid. Strategie města se musí pohybovat v reálných mantinelech, i když i dlouhodobé vize jsou potřeba. V nejbližší době proběhne na téma budoucnosti Černošic další sezení úzké skupinky chytrých hlav orientovaných v problematice územního plánu, tentokrát s účastí odborníků právě na oblast dopravy, a těmito otázkami se budeme zabývat.

5. Obchvat v pravém slova smyslu nikoliv, pokud pomínu alternativy ještě dražší než tunel v dnes zakreslené podobě. Teoreticky by ale mohlo jít dopravu z Poberouní odklonit, ještě než se k nám vůbec přiblíží - lepším napojením na

strakonickou dálnici nebo pražský okruh mezi Slivencem a Ořechem. Z mého setkání se starosty a zástupci okolních obcí vyplynulo, že v tomto širším pojetí zatím dopravu neřešili, a naše iniciativa tedy zřejmě může být přínosem.

Šimon Hradilek (Nezávislí pro Černošice)

Myslím, že jsem vše podstatné vyjádřil již v IL2/2011 str 11.

Tomáš Hlaváček (Věci černošické)

1. V horizontu příštích deseti let pravděpodobně ne.
2. Odvedení tranzitní dopravy z centra Černošic.
3. Riziko ztráty spodní vody.
4. Považuji za korektní nedělat kategorické závěry před dokončením nové dopravní studie širšího okolí Černošic.
5. Teoreticky ano, bez kvalitní dopravní studie to ale potvrdit nelze.

Helena Langšádlová (TOP 09)

Ve zmíněný věci si dovoluji odkázat na mé předchozí vyjádření (IL2/2011 str 11).

Petr Wolf (TOP 09)

V současné době nejsem schopen na položené otázky odpovědět. K tomuto tématu ještě proběhne několik koncepčních schůzek s odborníky, tak abychom se byli schopni na zastupitelstvu zodpovědně rozhodnout.

David Hendrych (Věci černošické)

1. Dle mého názoru se jedná o projekt, který je a v dohledné době bude nerealizovatelný primárně z důvodu finanční náročnosti. Dokonce ani nevěřím, že by dopravní řešení Černošic a okolí někdy v budoucnu bylo považováno za natolik významné, aby prošlo schválení stavby takového rozsahu.
2. Myslím, že přínosy jsou zřejmé. Současné dopravní řešení průjezdu Černošicemi je dlouhodobě neudržitelné a jeho změna je nezbytná. Z tohoto pohledu by stavba tunelu jistě byla pro Černošice přínosem.
3. Rizika pro Černošice v souvislosti s touto stavbou samozřejmě existují. V tuto chvíli je vidím primárně ve dvou rovinách, a to:
 - Finanční: stavba tohoto rozsahu by samozřejmě musela být stavbou organizovanou mimo město (minimálně na úrovni kraje), nicméně je pravděpodobné, že by i pro Černošice znamenala, respektive mohla znamenat značené náklady (navazující vyvolané investice).

- Ekologické: v současné době se i díky Vaší iniciativě diskutuje zejména dopad na podzemní vody.

4. V současné době je dle mého názoru vhodné s tunelem nepočítat. Nesouhlasím s jakýmkoliv kroky, které by měly Černošice realizovat (např. dle ÚP), a které by s provedením záměru tunelu počítaly nebo na něj navazovaly.

5. Na tuto otázku bohužel nedokážu odpovědět. Vzhledem k rázu okolní krajiny a existující situaci bude každé řešení velmi náročné a vždy bude kompromisem.

Tomáš Prskavec (Hnutí na podporu dobrovolných hasičů)

1. Upřímně, ne.

2. Případný přínos takto extrémně nákladné investice, podle mého názoru, nevyváží svojí funkčností a využitím proinvestovanou cenu a "oběti" ze strany majetku, okolní přírody apod.

3. Samozřejmě. Podzemní stavba takového rozsahu může s sebou přinést nenávratné poškození podzemních vodních a půdních systémů, či škody materiální, tak jak jsme nedávno mohli bohužel vidět při realizaci podobného projektu v hlavním městě.

4. Myslím, že ano (nepočítat). Nejsem v žádném případě odpůrcem moderní dopravní architektury, která si za svůj cíl klade zrychlení, odhlučnění dopravy a snížení emisního znečištění klidových zón. Pokud však znovu zvážím poměr "cena/výkon" takového projektu, existují, dle mého názoru, jistě přijatelnější formy jak výše uvedených cílů dosáhnout.

5. Nejsem odborníkem v oboru plánování dopravy. Na tuto otázku nemohu odpovědět. Pokud však mluvíme o obchvatu města a při základní znalosti krajinných a urbanistických poměrů obce, neumím si představit obchvat jinak než mimo její katastr.

Michal Strejček (Volba pro město)

1. Pokud bude dlouhodobě trvat vůle odvést tranzitní dopravu mimo město a pokud se nenajde lepší technické řešení, pak je to především otázka peněz. Vývoj ekonomiky v horizontu překračujícím několik generací však nedokáží odhadnout, takže neumím dát ani jednoznačnou odpověď. Např. o přemostění nuselského údolí se také začalo uvažovat zhruba 100 let před otevřením „nuseláku“.

2. Odvedení masivní tranzitní dopravy mimo zástavbu obce přinese ve svém důsledku zvýšení komfortu bydlení.

3. Vzhledem k tomu, že jsem téměř 6 let strávil na ražbě pražského metra (včetně úseku pod Vltavou), tak si rizika představit umím. Pojmenováním těchto rizik se zabývá projektová dokumentace obsahující mimo jiné i technologické postupy, které tato rizika eliminují, což je práce stavebních inženýrů. Politická reprezentace má pak právo veta, pokud by se objektivně ukázalo, že újmu občanů nelze vyloučit.

4. Nepočítat v ÚP se stavbou tunelu by bylo vhodné pouze v případě, že by se našlo jiné řešení obchvatu města. Pokud by se takové řešení nenašlo a v ÚP by se se stavbou tunelu nadále nepočítalo, pak by to znamenalo rezignaci na řešení vzrůstající dopravní zátěže.

5. Řešit obchvat Černošic mimo katastr obce severním směrem znamená řešit ho na katastru CHKO, směrem jižním údolím řeky. Kombinace těchto dvou faktorů příliš nadějí na souhlas všech dotčených nedává.

Martin Stádník (Věci černošické)

1. Vzhledem k ekonomické situaci města, kraje a státu jako takového jsem přesvědčen, že v horizontu 15 let nikoliv
2. Svedení provozu do tunelu by pochopitelně znamenalo snížení dopravního zatížení města tranzitní dopravou
3. Každá větší stavba s sebou přináší jistá omezení a stavba tunelu by byla opravdu velkou "akcí". Řešení majetkových vztahů k dotčeným pozemkům, dopravní omezení a dopady stavby samotné, stejně tak i změna rázu přírody a okolí tunelu by byla samozřejmým důsledkem
4. Nejsem úplně přesvědčen o výrazně převažujících kladech tak velké stavby, a dokud fundovaný rozpočet akce nebude kryt důvěryhodným investorem, myslím, že jde spíš o akademickou debatu
5. Variant bude asi více, ale jako laik v této oblasti nejsem schopen nyní posoudit, co je a co není možné

David Otava (Nezávislí pro Černošice)

1. **NE**
2. **Odlehčení dopravy a zlepšení životního prostředí**
3. **Rizika a újmu občanů spatřuji především ve fázi samotné výstavby (dopravní a jiná omezení).**
4. **Prozatím ano**
5. **ANO**

Karel B. Müller (Věci černošické)

Zda budou někdy tunely postaveny opravdu nevím.

Pokud jde o posouzení jejich přínosů pro obec, považuji za klíčové odborné posouzení a vyhodnocení problému, kterému je třeba dát čas, který ale jistě máme.

Závěry dílčích expertíz znám a jejich rizika citlivě vnímám. K řešení dopravní situace v Černošicích je zajisté dobré pokoušet se řešit problematiku v rámci komplexnějšího řešení, které, pokud vím, je také na stole a přináší možné budoucí odlehčení dopravy v naší obci.

Zda je dobré se tunely již nezabývat, to si opravdu netroufám posoudit, vše záleží podle mne na více faktorech, nejen na shodě odborného posouzení, ale také na tom, jak se bude vyvíjet dopravní situace v Černošicích za 5-10 let, což ovšem není pod výsadní kontrolou města. Za sebe čistě subjektivně a trochu instinktivně mohu říci, že si stavbu tunelů spíše nepřeju, co si však rozhodně přeju, je umenšení hustoty provozu v naší obci a jeho další nárůst vnímám jako velký veřejný problém.

Mařatová Milada (ČSSD)

K tématu se již vyjádřila v IL2/2011 str 11.