



[< Zpět na článek...](#)

PRAHA: Kdo koho vydírá?

24. dubna 2008

Kdo přijíždí do Prahy od Písku či Strakonic, jistě si všimne, že okolo soutoku Vltavy s Beroučkou se dějí věci. V údolní nivě vyrostly a ještě rostou pilíře mostu, který překlene celé široké údolí a spojí dva tunely. Jižní část Pražského okruhu se konečně staví! Tranzitní doprava od Plzně na Brno nebo Hradec Králové se dostane tam, kam patří – mimo město.

Když se před několika desetiletími plánovala tzv. Jižní spojka, která stále ještě plní funkci provizorní spojnice tří dálničních tahů (D1, D5 a D11), byl poměr dálkové nákladní dopravy železniční a silniční (kamionové), podstatně jiný než dnes. V plánovaném hospodářství si těžko šlo představit tak prudký pokles na železnici a ještě prudší nárůst dálkové silniční dopravy. Již tehdy ale bylo jasné, že průtah městem, prudké stoupání či klesání od Barrandovského mostu na Barrandov a úzké hrdlo u tzv. Lanového mostu budou překážkou pro lehkou vnitroměstskou dopravu, natož pro těžkou dálkovou. „Provizorium“ přes dvacet let dokazuje, jak je myšlenka vedení dálkové kamionové dopravy okrajovou částí města nesmyslná. Bylo to zřejmé ještě před tím, než se radikálně změnila skladba přepravovaného zboží a s ní i poměr mezi železniční a silniční dopravou. Dnes je to nejen zřejmé, ale i tragicky (smrtné nehody) alarmující.

Chybovat je lidské, opakovat chyby je hloupé. Opakovat chyby s miliardovými dopady na mnoho let je mírně řečeno trestuhodné. A taková trestuhodná chyba se již mnoho let připravuje za nezájmu veřejnosti, ale (pravděpodobně) zájmu zainteresovaných skupin, kterým jsou bližší jiné věci než zdravý rozum.

Po dobudování jižní části vznikne polokruh (přesněji třičtvrtěkruh) od Ruzyně po Černý most. K tomu, aby byl Pražský okruh skutečně kruhem, bude chybět jeho severní kvadrant. Vede terénem, který má dvě části. Východní a západní. Mezi Černým mostem a D8 je nyní provizorium, které vede okrajovými částmi města. Definitivní podoba je známa a bude vedena relativně nenáročným terénem mezi Satalicemi a Březiněvsí po hranicích města. Zato západní část je předmětem sporu. Má dvě varianty nazývané Severní a Jižní. Obě musí překonat Vltavu, která je v úseku pod Prahou zaříznuta do okolní krajiny ještě hlouběji, než je tomu na opačném okraji města.

Jižní varianta, která projektovaná katastrálním územím Prahy, vede členitým terénem Dražanské rokle a řeku překonává, tak jako u Zbraslavi, mostem mezi dvěma tunely. Severní trasa, vedená již po území Středočeského kraje, spojuje rovněž dálnici D8 („teplickou“) s rychlostní silnicí R7 („chomutovskou“). Je vedena plošší krajinou a řeku překračuje v užším místě. Bez tunelů a po kratším mostě. I proto je podstatně levnější. A to nejen jednorázově při výstavbě, ale zejména provozně. Podstatný rozdíl v převýšení obou tras povede každoročně k podstatným úsporám pohonných hmot v severní verzi proti jižní variantě.

Opravdu nemusí být odborníkem na dopravu ten, kdo by bral vážně tvrzení zastánců jižní varianty, že provozní náklady údržby komunikace vedené terénem jsou shodné s provozními náklady na údržbu mostů. A to nemluvím o porovnání 1 km mostu a stejné délky tunelu. Údržba a provoz mostů je levnější než údržba a provoz (moderních a všemožnou vzduchotechnikou vybavených) tunelů. Délkový rozdíl provozně náročných úseků (tunelů a mostů) jižní a severní varianty je podstatný a hovoří jednoznačně pro severní variantu.

K dopravním nehodám dochází na všech komunikacích. S množstvím dopravy, podílem těžkých kamionů a členitostí terénu jejich pravděpodobnost a míra následků stoupá. Nedávná hromadná havárie na D1 byla jistě šokující. Výhodou bylo, že k ní došlo ve volném terénu. I mnohem menší nehody v tunelech mají následky nesrovnatelně těžší.

Vedení města Prahy dlouhodobě prosazuje jižní variantu i přes to, že náklady na výstavbu i provoz obou variant jsou podstatně rozdílné. Kdo jiný než zlí jazykové tvrdí, že si tím chce město za peníze EU vyřešit svůj vnitroměstský problém spojení severní a západní části města mostem mezi Bohnicemi (Trójou) a Dejvicemi (Podbabou), na který by, na rozdíl od tranzitní dopravy po okruhu, žádné evropské peníze nedostalo. Ano, ten most

(nazvěme jej pro názornost „vnitroměstský“, na rozdíl od vyššího mostu pro dálkovou dopravu) je potřeba a byl plánován již před válkou. Kdo někdy jel ráno i přes den Holešovičkami přes most Barikádníků, Veletržní ulicí a přes Letnou, jistě mi dá za pravdu, že je to přetížená trasa a zdá se, že ani právě budovaný tunel pod Stromovkou nebude spojení obou břehů řeky zajišťovat dostatečně. Městská hromadná doprava mezi oběma částmi zůstane i nadále nezabezpečena. A právě městské hromadné dopravě, není podstatné zda tramvajím či autobusům, stejně jako chodcům a cyklistům, by měl tento most mezi Bohnicemi a Dejvicemi sloužit.

Vraťme se ale k Pražskému okruhu. Realizace jižní varianty pro vnitroměstskou dopravu znamená odložení výstavby „vnitroměstského“ mostu Bohnice - Dejvice na neurčito. Tím ale vylučuje reálnou možnost použití městské hromadné dopravy mezi oběma částmi města, protože nedaleký most jižní varianty Pražského okruhu je pro tramvaje či autobusy nepoužitelný.

Za této situace proběhlo řízení EIA, které dle celoevropsky uznávaných norem posuzuje vliv každé významné stavby na životní prostředí. Na základě výsledků doporučilo MŽP (již v roce 2002!) jako výhodnější variantu severní, pro její nižší zátěž životního prostředí.

Zdálo by se tedy, že není co řešit. Jedna varianta je levnější, méně zatěžuje životní prostředí a z hlediska rozvoje města neblokuje jeho další růst ani rozvoj hromadné dopravy. Realita je ale jiná. Tak jako konšelé mnoha českých měst v devatenáctém století dali přednost svým povozníkům a odmítli se podílet na dopravní revoluci povolením dálkové železniční tratě přes jejich poklidné město, tak krátkozrace uvažují pražští radní už mnoho let a o jiné než jižní variantě odmítají vůbec diskutovat.

O nestrannosti rozhodování stavebního odboru magistrátu, který bude v dohledné době rozhodovat o obou variantách, si jistě nikdo iluze nedělá. Jeho nejvyšším nadřízeným je primátor. Zarážející je ale argumentace města, která používá argumenty mírně řečeno nekorektní. No uznejte sami: „Jižní varianta je projekčně i územně připravená. Realizace nepřipravené severní varianty by znamenala opožděné zahájení (a dokončení stavby) o několik let.“

Často se při jednáních o dopravních stavbách hovoří o vydírání investora a územních orgánů majiteli pozemků či ekologickými aktivisty. Nepochybuji o tom, že takové případy byly, jsou a budou. Zdá se, že se pražští radní poučili a převzali tuto taktiku.

Je-li od počátku známo, že jedna varianta je investičně i provozně významně levnější a současně od roku 2002 je známo stanovisko MŽP, že je současně i podstatně šetrnější k životnímu prostředí. Dále, že vzhledem k existenci v jednom a neexistenci tunelů v druhém případě je ta samá trasa i bezpečnější, **PROČ** nejméně šest let nebyla propracována tato výhodnější varianta do podoby, která by umožnila její zahájení stejně rychle jako zahájení dražší a vůbec méně výhodné varianty jižní?

Obávám se, že nyní jsou vydírání občané investorem a představiteli města. To není dobré pro společnost, nejen pro Pražany a obyvatele okolních obcí. Kdo chce za takovým postupem vidět korupci, tomu to budete těžko vymlouvat.

Josef Beran
