

Ředitelství silnic a dálnic ČR

ŘSD je pro okamžité kroky vedoucí k výstavbě severní části Pražského okruhu

10.03.2008 - Informační servis

V současné době probíhá územní řízení dvou úseků Pražského okruhu, a to úseku 518 Ruzyně - Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves, úseků kterými bude realizováno (kromě vlastní dopravní funkce propojení rychlostní silnice R7 na Chomutov s dálnicí D8 na Drážďany) především pro obyvatele Prahy důležité snadno dosažitelné propojení pravého a levého břehu Vltavy na sever od města, a to v poloze, která řeší nejen vymístění tranzitní dopravy mimo obytné části města, ale současně je i dostatečně dopravně atraktivní, aby mohla spolupůsobit s Městským okruhem, který by v opačném případě musel být dimenzován daleko robustněji.

Ačkoliv je význam uvedeného propojení z hlediska potřeb Prahy i Středočeského kraje nesporný a každý rok odkladu realizace znamená nesmírné ztráty ekonomické i na zdraví obyvatel Prahy včetně průběžných ztrát na životech, je tato investice již řadu let vystavena kritice a obstrukcím malé skupiny občanů, kteří snad z důvodu ochrany lokálních zájmů, osobních či jiných, za použití často vykonstruovaných argumentů či překroucených citací, snaží navodit pocit veřejnosti, že je prosazováno řešení, které je nevyhovující, škodlivé a sloužící pouze ekonomickým zájmům části hospodářských a politických struktur. Protože touto léty trvající desinformační kampaní se do podvědomí širší veřejnosti podařilo zmíněným aktivistům alespoň částečně zasít jistou pochybnost, považuje nyní Ředitelství silnic a dálnic ČR za svou povinnost veřejnosti poskytnout alespoň částečný přehled omylů, polopравd a neověřených tvrzení, které jsou jí podsouvány. Podle odpůrců jižní varianty prý:

- sledované řešení vede přes hustě obydlené části Prahy

Uvedení této nepravdy na správnou míru: prostým pohledem na mapu se však lze přesvědčit o nepravdivosti tohoto tvrzení. Trasa je vedena po polích v dostatečné vzdálenosti od obytných zón a jedinou výjimkou jsou MČ Suchdol (kde je komunikace vedena v tunelu bez negativních provozních vlivů na okolí, naopak cílově dochází ke zklidnění a scelení aglomerace, nyní rozdělené frekventovanou ulicí Kamýckou) a MČ Březiněves (kde je v souladu s požadavky zastupitelstva řešena ochrana zřízením protihlukových valů)

- zavádí evropskou tranzitní kamionovou dopravu do města 100 tisíc aut za den

Uvedení této nepravdy na správnou míru: zde lze pouze podotknout, že ŘSD ČR není známo, odkud se vzal uváděný, velmi nadhodnocený údaj, k vlastnímu alarmujícímu tvrzení pak připomínáme, že kamionová doprava v centru již je a naopak bude z centra odvedena)

- je neekologická, prochází chráněnými přírodními oblastmi Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky a park Drahaň Troja

Uvedení této nepravdy na správnou míru: celé údolí severně od Prahy je buď v různých úrovních významu chráněnou přírodní oblastí, nebo je obydleno. Není výběru, platí to pro všechny možnosti vedení SOKP, tedy i pro severní vedení okruhu, kdy by tento procházel ochranným pásmem Národní přírodní rezervace Větrušické rokle, přičemž tato NPR je evidována jako území zakázané a to do té míry, že vládním rozhodnutím byl zamítnut i záměr zřízení cyklostezky vedené po břehu Vltavy

- je nebezpečná nevyhovuje několika evropským směrnici a českým normám, např. nedostatečná požární odolnost dvoupatrového ocelového mostu (pro ocelové konstrukce standardně 15 min.)

Uvedení této nepravdy na správnou míru: opak je pravdou, právě s ohledem na soulad dokumentace se stávající i budoucí českou i evropskou legislativou byl vyhotoven Českým vysokým učením technickým expertní posudek a následně byla vypracována v souladu s evropskými předpisy "Studie bezpečnosti a analýzy rizik", která prokázala, že řešení je naprosto reálné. Není jasné, odkud čerpají autoři informaci o 15 minutové požární odolnosti. Dokumentace je projednána i s Hasičským záchranným sborem, který si klade podmínku 45 minutové odolnosti, což je prokazatelně s rezervou i v nejkritičtějších místech splněno

- je technicky složitá (přes tři kilometry tunelů a tři velké mosty), což pravděpodobně prodlouží dobu její realizace

Uvedení této nepravdy na správnou míru: nejedná se o tunely ražené, kde by opravdu realizaci prodloužily, ale o tunely hloubené, jejichž výstavba se jen o málo liší od prostého zářezu. Mosty pak se logicky nacházejí na různých místech a lze je stavět souběžně

- je neekonomická je o 8 až 10 miliard korun dražší než varianta severní

Uvedení této nepravdy na správnou míru: k této částce lze skutečně dospět, ale pouze v případě, že budeme hodnotit jen vlastní trasu v severní poloze, bez toho, aby spolupůsobila s dopravní infrastrukturou potřebnou pro zdárnou funkci Pražského Regionu i hlavního města

- je blízko městského okruhu

Uvedení této nepravdy na správnou míru: je třeba zdůraznit, že se jedná naopak o výhodu, protože jinak by městský okruh v plánovaných dimenzích nevyhověl a musel by být rozšířen na více pruhů. Protože jeho část je však již funkční a část rozestavěna, není již této úpravy možné docílit a doprava, kterou by MO nepojmul, by v budoucnu opět používala uliční síť města

- vznikne přivaděč s 35 tisíci aut přes Dejvice z třídy Jugoslávských partyzánů se stane druhá "Evropská"

Uvedení této nepravdy na správnou míru: modelovými výpočty prováděnými nezávislými firmami bylo potvrzeno, že zatížení ulic Jugoslávských partyzánů a následně Svatováclavské je odvislé zejména od rozvíjejících se oblastí Pražského Regionu severně od Prahy, volba polohy varianty nemá na vlastní zatížení zásadní vliv

- je nepoužitelná pro městskou veřejnou dopravu

Uvedení této nepravdy na správnou míru: skutečnost, že v tunelech bude snížena rychlost na 80km/hod. umožní využití mostního objektu i pro autobusy MHD

- je v konfliktu s připravovanou paralelní dráhou letiště, díky souběhu mohou letadla dálnici zaměnit za přistávací dráhu

Uvedení této nepravdy na správnou míru: tato myšlenka je natolik odvážná, že na ni nepřípadlo ani Řízení letového provozu; v liniových částech je okruh neosvětlen, v místech kde osvětlen je, je upravováno především kvůli možnému oslnění posádek letadel, případně zde budou zřízeny clony proti oslnění

- dochází ke spekulacím a machinacím s pozemky

Uvedení této nepravdy na správnou míru: v předmětné oblasti je trasa stabilizována desítky let, první záborový elaborát byl vypracován na konci devadesátých let, od té doby byl několikrát aktualizován a nejsou prokázány větší přesuny majetku, o čemž se lze přesvědčit i v internetové databázi ČÚZK.

V čem se odpůrci jižní varianty mýlí a co přehlédli:

- severní varianta vede opravdu OKOLO Prahy

Reakce ŘSD: je tomu skutečně tak, ale způsobí tak vyšší zatížení Městského okruhu s následným využíváním stávající uliční sítě města

- prochází MEZI obcemi Středočeského kraje

Reakce ŘSD: nicméně s těmito obcemi s výjimkou projednávání dokumentace EIA a Návrhu Územního plánu Pražského regionu nikdo nejednal, ve dvou zmiňovaných případech projednávání zaujímají k severní variantě negativní stanovisko

- severní varianta je doporučována Ministerstvem životního prostředí

Reakce ŘSD: informace není přesná, MŽP připustilo obě varianty a stanovilo pro ně podmínky, sledovanou variantu však podmínilo průkazem, že "projednání konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss". Což se stalo, ve schváleném Územním plánu Pražského Regionu již severní vedení nefiguruje

- severní varianta je technicky mnohem jednodušší, jen jeden most přes Vltavu

Reakce ŘSD: to je pravda pouze pokud bude řešena pouze samostatně a vyhne se dořešení dopravních potřeb města

- severní varianta umožňuje samostatné vnitroměstské spojení Prahy 6 a Prahy 8 s preferencí veřejné hromadné dopravy tramvaj Kobylisy Bohnice Dejvice

Reakce ŘSD: "umožňuje" je výraz značně podceňující fakt, že mezi Suchdolem a Bohnicemi by musel být vybudován most respektující podjezdnou výšku železničního koridoru ČD Praha - Drážďany a následně tunel na tento most navazující, aby se doprava dostala do prostoru Bohnic

- severní varianta je podstatně levnější při výstavbě dvou mostů, dálničního a vnitroměstského, je úspora 4,5 miliardy korun

Reakce ŘSD: což je možné opět pouze za cenu ignorování souvisejících investic, konkrétně tunelů. Výpočty se navíc opírají pouze o stavební náklady a ignorují přínosy ekonomické efektivity, se kterou oponenti vůbec nepracují

- může být financována z fondů EU

Reakce ŘSD: obecně je Pražský okruh financován z fondů EU; bohužel denunciací aktivistů u orgánů EU byla vyvolána situace, kdy si tyto orgány vyžádaly vypracování komparativní studie, která bude sloužit jako podklad pro rozhodování meziministerské komise o jejím vytvoření rozhodla vláda, i jako podklad pro orientaci EU

- s průchodem severní varianty kolem Řeže souhlasí Státní úřad pro jadernou bezpečnost

Reakce ŘSD: toto tvrzení vychází ze závěrů elaborátu, který sice objednalo Ministerstvo dopravy u nezávislého subjektu, nicméně byl odevzdán v takové kvalitě a na takové úrovni, že jej objednatel musel jednoznačně odmítnout. Nejednalo se totiž o řešení koncepční, autoři se zaměřili pouze na řešení tří z kontextu vytržených problémů. Příkladem budiž zmiňovaný průchod v prostoru Řeže. Autor si zde problém střetu ochranných pásem jaderného reaktoru a komunikace vyřešil lokální úpravou trasy, kdy tuto nasměroval nad původní i nově budovanou obytnou zástavbu Libčic. Neuvěřitelnou neznalost stavebního zákona a souvisejících předpisů pak autor prokázal tvrzením, že změnou varianty nedojde k odsunu termínu zprovoznění severozápadního segmentu (ačkoliv by bylo nutné změnit všechny územně-plánovací dokumentace obcí, hlavního města i Pražského regionu, které se severnějším vedením SOKP ani v jednom případě neuvažují), nepřipouští si ani nutnost posouzení vlivu staveb podporujících dopravní funkci severní varianty na životní prostředí (EIA). Ekonomických úspor stavebních nákladů pak v elaborátu autor docílil vyškrtáním některých částí dopravní infrastruktury potřebných pro dopravní využitelnost severní varianty

Doplňující informace:

Protože si je Ředitelství silnic a dálnic ČR vědomo, že nejvíce obav z připravované investice projevují obyvatelé městské části Praha - Suchdol, často nedostatečně či zkráceně informovaní, přikládáme orientační seznam přínosů, kterými sledovaná varianta výhledově přispěje ke komfortu bydlení ve jmenované lokalitě.

Vyloučení tranzitní dopravy Suchdolem ulicí Kamýčkou

Tato doprava bude oblastí Suchdola projíždět vždy hlavním tunelem na Pražský okruh (úsek MÚK Výhledy - MÚK Rybářka) a pro vztah do oblasti Dejvic dále tunelem Rybářka (úsek MÚK Rybářka - Kamýcká u Sedlce)

Maximální zklidnění ulice Kamýcké včetně regulace tonáže

V ulici bude připuštěna pouze místní obslužná doprava a městská hromadná doprava. Tento systém pak vytváří základ pro zpřístupnění Suchdola kvalitní hromadnou dopravou např. tramvajovou.

Stabilizace masivní zelené zóny

Realizací tunelových staveb v prostoru stávající stavební uzávěry bude již navždy stabilizován zelený pás, který ani v budoucnu nemůže být omezen či zrušen v rámci jiné, byť zdůvodňované investice. Ozelenění je v režii silničního investora a případně další rekreační využití je řešeno přímo s obyvateli.

Uvolnění vlastnických práv

Realizací stavby zaniká potřeba v současné době platné stavební uzávěry, vlastníci pozemků budou moci s pozemky nakládat a využívat je bez omezení, vyplývajících z ochranného pásma doposud nerealizované komunikace.

Zvýšení kvality stávající infrastruktury Suchdola

V rámci stavby jsou realizovány i přeložky a úpravy stávajících vozovek i inženýrských sítí, tyto jsou prováděny v aktuálně platných kvalitativních standardech provázaných s předpisy EU. Současně budou ze zákona kompenzovány negativní vlivy stavby na okolí.

Rozvoj oblasti

Suchdol se stane přirozeným zklidněným centrem s průběžným rozvojem obchodu a služeb, což vyplývá z potřeb rozvoje oblastí k Suchdolu přiléhajících, kde je plánována převážně obytná zástavba i malovýroba.