

Problematika severozápadního segmentu SOKP

Na severozápadě Prahy se v současné době jeví jako stavebně technicky možné dvě varianty - jižní "J" středem Suchdola a severní "Ss", která přechází Vltavu za Řeží. Trasa „J“ byla navržena v konceptu a schválena v navazujícím návrhu územního plánu hlm. Prahy (září 1999), aniž byly projednány možné varianty a dříve než bylo provedeno posouzení vlivu této stavby na životní prostředí, jehož účelem je právě hodnocení variant. Ve stanovisku MŽP k dokumentaci EIA, které bylo vydáno až v dubnu 2002 je uvedeno: „z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.“

NKÚ ve svém kontrolním nálezu 04/26 z května t.r. podrobuje schvalování trasy „J“ ostré kritice. Kromě jiného konstatuje: „**Výběr a schválení výsledné varianty vedení trasy okruhu prováděli zpracovatelé územních plánů, především hl. města Praha, kteří však nebyli investory. ŘSD připravovalo k realizaci pouze trasu, která byla schválena nebo navržena v příslušném územním plánu. Výsledky výpočtů společensko-ekonomických hodnocení, pokud byla provedena, respektovány nebyly. ...Porovnání variant „Ss“ a „J“ z ekonomického hlediska bylo přitom provedeno v březnu 2003. výsledky provedených společensko-ekonomických hodnocení byly zkráceny ve prospěch varianty „J“, především nesprávným zahrnutím údajů o dopravních intenzitách a nezahrnutím všech nákladů pro variantu „J“.**

Podstatou zjištění NKÚ je v daném případě skutečnost, že ŘSD připravovaná varianta vedení okruhu nevychází z výsledků společensko ekonomických hodnocení možných variant řešení. ŘSD by mělo prokázat, že vybralo optimální variantu a že se jí snažilo prosadit do příslušných územních plánů. V daném případě, jak je i v kontrolním závěru uvedeno, tento postup nebyl uplatněn. ŘSD zadalo v r. 1998 rok před schválením územního plánu hlm. Prahy zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí pouze ve variantě „J“, ačkoliv v té době existovaly další varianty vedení okruhu (Viz dopis člena kolegia NKÚ Ing. J. Adámka starostovi MČ Praha Suchdol z 31.8.t.r.)

Hlavní město prosazuje dlouhodobě variantu jižní, zřejmě z toho důvodu, že suchdolský most kromě dálniční dopravy, pro niž je okruh především určen, bude též využíván městskou automobilovou dopravou. Na severu Prahy beze sporu chybí mostní spojení Prahy 6 a Prahy 8. Dálniční suchdolský most spolu s přivaděčem Rybářka z Dejvic by tak mohl v jistém smyslu, byť dopravně inženýrsky nevhodným způsobem (slučování tranzitu a vnitroměstských vztahů – viz Barrandovský most), nahradit chybějící městský okruh v úseku od Malovanky na Pelc-Tyrolku. Tuto část městského okruhu sice hlavní město intenzivně připravuje, ale dosud není vyřešena otázka zdrojů finančního krytí na investici řádově 30 miliard Kč.

Postoj vedení hl. města Prahy má tedy v případě trasy „J“ nesporně investiční „logiku“. Suchdolský most by Praha měla „zadarmo“. Kolik miliard na investici s tak pochybnou efektivitou vynaloží stát, resp. EU (a které budou chybět na jiných důležitých dopravních stavbách), na tom nám přece nezáleží!

Varianta "J" totiž prochází velmi členitým terénem se složitými geologickými podmínkami a zastavěným územím. Zahrnuje tři náročné tunely a tři mosty, což se pochopitelně velice nepříznivě projeví na investičních a provozních nákladech.

Na rozdíl od toho, severní varianta "Ss" je vedena v rovinném území v polích a v dostatečné vzdálenosti od obcí. Vltavu přechází severně od Řeže a obsahuje jen jeden most přes Vltavu. Jelikož je zhruba o tři kilometry dále od středu Prahy, nahradit chybějící vnitro-městské propojení Prahy 6 a Prahy 8 by mohla jen značně obtížně. ŘSD proto prověřilo jako její součást samostatné mostní spojení ze Sedlce do Bohnic středně vysokým mostem, tzv. variantu "Ssb". Toto spojení obsahuje krátký tunel do Bohnic, tunelový průchod ulice Kamýcké pod Suchdolem, obchvaty obcí Černý Vůl a Velké Přílepy, rozšíření R7 a D8.

Přehled o investičních nákladech trasy „J“ (a jejich obrovském nárůstu od doby schválení ÚP HMP!) je zřejmý z příloženého grafu. Srovnání posledních investičních odhadů je následující:

- var. J s tunely a mosty přes Suchdol, pro kterou ŘSD nyní dokončuje dokumentaci pro územní řízení - 28 miliard Kč (viz webové stránky ŘSD)
- var. Ss včetně místního spojení Sedlec Bohnice - 21,8 miliard Kč (viz studie Babtie resp. SUDOP Praha)

Pan generální ředitel ŘSD Ing. Petr Laušman mimochodem 13.dubna t.r. písemně konstatoval, že náklady ve výši 22,5 miliard Kč jsou hranicí přijatelnosti pro trasu „J“ stanovené modelem HDM-4!

V září 2003 se k problematice trasování SZ segmentu okruhu vyjádřil Výbor pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí Senátu a Podvýbor pro ochranu životního prostředí a krajiny Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a doporučily ministru dopravy a ministru životního prostředí, aby iniciovaly zpracování studie proveditelnosti s ohledem na komplexní řešení dopravních a ekologických problémů Středočeského kraje a Prahy. MŽP podnět uvítalo, ale MD studii odmítlo zadat.

Koncem roku 2004 provedl expertní tým ČVUT Fakulty stavební vedený Prof.F. Lehovcem porovnání, jak projekt trasy "J" splňuje právní předpisy a normy. Ukázalo se, že trasa "J" nevyhovuje normě EU č. 2004/54/EC z pohledu minimálních požadavků na bezpečnost tunelů trans-evropské dopravní sítě. K dopravnímu uspořádání na Suchdole se v expertize říká: ***“ projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy)... “***

Dalším důležitým faktorem, který vážně problematizuje realizaci trasy „J“, je připravované rozšíření ruzyňského letiště o paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L. Trasa okruhu ve variantě „J“ prochází přes Suchdol prakticky rovnoběžně s osami stávající a uvažované letecké dráhy. Kumulace dvou zásadních dopravních záměrů nadregionálního významu v omezeném a nadto hustě obydleném a přírodně cenném území vyvolává nejen otázky bezpečnostních a strategických rizik, možného souběhu kritických a havarijních stavů a potenciálních vzájemných provozních souvislostí. Např. je možná záměna komunikace za přistávací dráhu. S tím nepochybně budou souviset vyšší investiční náklady na oba projekty - silniční okruh je veden v několika kilometrech asi v 5m zářezu, což generuje obrovský přebytek zeminy ve výši cca 4 mil m³, jehož likvidace může stát 2 až 3 miliardy. Neopominutelnou komplikací je zejména synergický vliv na životní prostředí vyvolaný silniční a leteckou dopravou. Obyvatelstvo by zde bylo postiženo hlukem ze silničního provozu (dle stávajících odborných dokumentací je takováto hluková zátěž na hranici přijatelnosti) a současně též hlukem z leteckého provozu. Lze se obávat, že dopady na lidské zdraví ze současného působení hluku z obou zdrojů budou neúnosné a nepřijatelné.

Pro reálnou a tím i brzkou výstavbu nepochybně potřebného severozápadního segmentu silničního okruhu, který je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru proto navrhuje samostatné dálniční spojení a samostatné spojení Prahy 6 a Prahy 8:

- a) připravit variantu "Ss", která prochází mezi obcemi Středočeského kraje a je třeba jen upřesnit přechod přes Vltavu severně od řežského areálu Ústavu jaderného výzkumu. Trasa je technicky mnohem jednodušší a proto také rychleji realizovatelná a je z hlediska dlouhodobé perspektivy doporučena v rámci ekologického posouzení EIA;
- b) připravit samostatné mostní spojení Prahy 6 a Prahy 8 na rozmezí Podbabý a Sedlce středně vysokým mostem (mimo záplavové území) do Bohnic, s preferencí hromadné dopravy (např. tramvajové spojení Kobylisy - Dejvice).

V případě, že by oba projekty byly posuzovány jako integrální součásti řešení nadregionální dopravy na SZ Prahy a i most mezi Bohnicemi a Sedlcem bylo hrazen z rozpočtu SFDI, stát by ušetřil ve srovnání s variantou „J“, už dle současných kalkulací minimálně 6 miliard Kč a Praha by získala jak dálniční obchvat, tak chybějící spojení Prahy 6 a Prahy 8.

Zástupce starosty MČ Praha Suchdol - Ing. Petr Hejl

v Praze 16.10.2005

Další informace ohledně severozápadního segmentu SOKP jsou na webu: www.volny.cz/szokruh