

Motoristé budou trpět ještě roky. Pomohou změny zákonů?

Před nedávnem magistrát oznámil, že cyklistům bude od jara na jejich cestách po metropoli sloužit nová aplikace. Pár stovek lidí z toho má možná radost. Pro tisíce nadávajících řidičů, každodenně trčících v zácpách, ale pražští radní nějakou dobrou zprávu nemají a hodně dlouho ani mít nebudou. Stejně tak pro ty, kteří musejí hluk, prach a smog v okolí vydržet. Tak jako i v jiných oblastech života mají lidé stále větší pocit, že na většinu se „tam nahore“ více méně kašle.

Neexistence kompletního vnějšího a vnitřního pražského okruhu včetně radiálních spojení je podle odborníků hlavní příčinou nynější a stále se zhoršující dopravní situace v metropoli. Řešení je jednoduché – stavět. Dále složitější ale je politicky se za takové rozhodnutí postavit. Především proti nejrůznějším aktivistům, sdružením a na ně napojeným novinářům. Přitom řečeno s klasicem: zdroje jsou.

Rozjede se alespoň úsek 511?

„Hlavní město stále nemá dokončený základní dopravní systém. Řidiči si pak klestí cestu nesmyslnými trasami. Třeba jen absencí části Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1 (úsek 511) trpí desetitisíce lidí nejen v Praze, ale i v jejím okolí,“ míní profesor František Lehovec z ČVUT.

Právě u úseku 511 se snad začíná blýskat na lepší časy. V těchto dnech by se měla finalizovat dokumentace k posouzení vlivu stavby na životní prostředí, takzvaná EIA. Materiál následně poputuje na Ministerstvo životního prostředí.

Veřejně projednán pak zřejmě bude letos v létě. Dokončení procesu EIA narýsuje případná kompenzační opatření i náročnost výstavby. Dá se očekávat, že s rozjezdem schvalovacího procesu se opět objeví řada protestů a připomínek. Stavět by se mohlo začít v roce 2020.

„Je ostudou všech předchozích vlád i vedení Prahy, že okruh ještě není dokončen. Vidím jako klíčovou právě stavbu jiho-východní části okruhu 511, která jde ruku v ruce s přeložkou silnice I/12 a která propojí oblast Černého Mostu s brněnskou D1. Právě na ni by měli všichni zúčastnění napnout maximální pozornost,“ konstatoval místopředseda hospodářského výboru sněmovny, poslanec Martin Kolovratník (ANO), dopravní expert hnutí. Podle něj není žádným tajemstvím, že polovina obyvatel Běchovic stavbu 511 nechce (z důvodu vzdálenosti od stavby) a naopak druhá půlka stavbu podporuje. „Jednoznačně se hlásím k podporovatelům trasy v aktuální navržené variantě. Věřím, že k realizaci této akce, která je v národním strategickém zájmu, pomohou současné změny legislativy, na kterých se osobně po-



JAK JSOU NA TOM

• PRAŽSKÝ OKRUH

Celková délka: 83 km
V provozu: 39 km
Co chybí: úseky dálnice D1 – Běchovice, Ruzyně – Suchdol, Suchdol – Březiněves, Březiněves – Satalice
Investor: Česká republika

• MĚSTSKÝ OKRUH

Celková délka: 32,1 km
V provozu: 22 km
Co chybí: trasa od Štěrbobojské radiály přes Balabenu k tunelu Blanka
Investor: Hlavní město Praha

dílím,“ řekl Kolovratník. O co jde: Například v chystané novele Stavebního zákona je snaha zavést institut takzvané předběžné držby. To zna-

mená, že pokud někdo soudně napadne proces vyvlastnění, nebude to mít na zahájení prací odkladný účinek a investor bude moci zahájit stavbu.

Typický ranní pohled na kolony v Liberecké ulici v severní části české metropole

Dále stavební povolení bude možné získat už před dokončením majetkoprávní přípravy a případné spory pak vyřeší specializovaný soudní senát. „To vše jsou kroky, které společně s poslanci ze všech stran činím pro urychlení stavby okruhu,“ prohlásil Kolovratník. Veřejně také ze své funkce deklaroval, že tuto stavbu nikdy neohrozí nedostatek finančních prostředků.

Jiná situace panuje v dalších částech okruhu. Na severu se vede nekonečný soubor mezi jižní a severní variantou, do soudních sporů vstupují městské části i obce. Plá-

novaný začátek výstavby v roce 2020 bude pravděpodobně o několik let překročen, z čehož většina obyvatel hlavně Prahy 8 a 9 asi nemá příliš radost.

Mrtvý městský okruh

Velmi důležitý pro chod města je i vnitřní okruh. I z něj jsou nyní v provozu asi dvě třetiny. Už před otevřením tunelu Blanka, což se stalo před rokem a půl, iniciativa vedení metropole prakticky utichla. „Vše se zastavilo, všichni spí a čekají na zázrak. Mezi příčiny určitě patří

i obavy politiků z vlivu okolí, hlavně aktivistů a novinářů. Ani se nedívám. U Blanky se mluvilo o nesmyslné megalomanské stavbě, dnes vidíme, že funguje. Omluvil se někdo?“ kladě si otázku profesor Lehovec. Za chybu také považuje skutečnost, že vedení metropole nežádá stát o příspěvek na výstavbu městského okruhu.

Náměstek primátorky pro dopravu Petr Dolínek (ČSSD) to vidí jinak. „Děláme maximum pro to, aby se potřebná infrastruktura dostavěla co nejdříve. V případě městského okruhu byl již zahájen proces výběru

projektantů,“ uvedl Dolínek. Podle něj jsou i další stavby „v procesu“, například Radlická radiála. „Maximálně tlačím také na stát v případě dostavby Pražského okruhu. Věci nejdou tak, jak bych si představoval, problém je zejména v příliš složité legislativě,“ dodal.

Pro připomenutí, proces výstavby tunelu Blanka trval 16 let, v roce 1999 byly zahájeny práce na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

Mnoho kritiků vidí za líkným přístupem pražských politiků právě již zmíněné obavy z negativní reakce okolí. Hlavní město se proto pod tlakem cyklistické lobby raději orientuje například na stavby nejrůznějších

kvalitě cestování. „Především metro bývá v některých časech často přeplněno, což nové cestující rozhodně nepřiláká. Dalším problémem, které potenciální zájemce o MHD odrazuje, je častá změna tras linek a absence dostatečného množství parkovišť P+R,“ sdělil Hrubeš. Domnívá se, že důležitou roli hraje i marketing. „Lidé často hromadnou dopravou necestují proto, že se tam běžně vyskytují bezdomovci či jiná individua. A mají přitom oprávněný pocit, že se kromě chytání černých pasažérů nikdo nenamáhá s vymáháním přepravních podmínek. Ty například říkají, že z přepravy jsou vyloučeny i osoby znečišťující svým oděvem sedadla ve vo-

” Mezi příčiny pasivity politiků patří i jejich strach z odporu veřejnosti a následně i kritiky médií. Například tunel Blanka by tímto přístupem nikdy nemohl vzniknout

cyklostezek, které takovou nevoli i pod ochranou médií nevyvolávají. „Řada lidí si myslí, že problém pražské dopravy vyřeší cyklostezky, že kolo bude prostředek, který sníží dopravu za prací. Je to nesmysl. Cyklostezky do města patří, ale hlavně jako součást odpočinku a relaxace,“ míní Lehovec. Někteří městští politici výstavbu okruhů za prioritu nepovažují, řešení dopravních komplikací vidí ve větším využívání prostředků hromadné dopravy. Ta pražská loni přepravila 1,17 miliardy lidí, meziročně o skoro deset procent více. I to se ale podle šéfredaktora webu MHD86.cz Ondřeje Matěje Hrubeše odráží na

zech či obtěžující okolí třeba hlukem,“ řekl Hrubeš.

Dopravní podnik hodlá alespoň částečně problémy řešit. Od 24. dubna například chystá poměrně výrazné posílení provozu metra na všech třech linkách. „Další potřebné posílení víkendového provozu je v plánu, ale nárazí na značné finanční náklady, což bude nutné řešit v rámci rozpočtu hlavního města Prahy,“ dodal Filip Drápal, mluvčí organizátora pražské dopravy (ROPID). ■ tk

Co je hlavní příčinou zhoršující se dopravy v Praze? Pište na e-mailovou adresu: nazor@nasregion.cz

OKRUH Memorandum o stavbě

Zastupitelé hlavního města schválili memorandum mezi Prahou a ministerstvem dopravy o spolupráci při majetkoprávním vypořádání v souvislosti se stavbou Pražského okruhu mezi D1 a Běchovicemi (úsek 511). Týká se komunikací, pozemků a nemovitostí. Tento krok ale rozhodně neznamená odstartování výstavby. Ta začne až za několik let.

Součástí dokumentu je problematika bezúplatných převodů pozemků nebo dohoda o uznání vlastnictví stavebních objektů. Platnost memoranda je na dobu neurčitou a jeho znění lze měnit pouze číslováním dodatků, podepsanými všemi stranami. „Cílem memoranda je deklarovat společnou vůli při vzájemné spolupráci a koordinaci postupů týkajících se majetkoprávního vypořádání dálnice Do (Pražského okruhu),“ uvádí se v materiálu.

Ředitelství silnic a dálnic nyní řeší materiál pro jednání o vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Dokument by mělo předložit ministerstvu životního prostředí k posouzení do 15. dubna. Stát loni vyřadil dostavbu úseku 511 ze seznamu staveb, jejichž proces EIA by měl být řešen ve zrychleném řízení. Proto musí projít stavba procesem EIA znovu. Úsek 511 měří přes 12 kilometrů a jsou na něm plánovány čtyři mimoúrovňové křižovatky. Součástí stavby, která propojí obě dálnice, jsou i dva tunely. Proces výstavby zatěžuje enormní množství námitek a protestů. ■ red