

DOPRAVA V PRAZE 6 PO KOLAUDACI BLANKY

V POLOVINĚ ŘÍJNA BYLA PO 49 MĚSÍCÍCH ZKUŠEBNÍHO PROVOZU ZKOLAUDOVÁNA BLANKA. I PŘESTO, ŽE PŮVODNĚ BYL TENTO KROK PODMÍNĚN DOKONČENÍM VNĚJŠÍHO PRAŽSKÉHO OKRUHU. MAGISTRÁT ALE DOSPĚL K NÁZORU, ŽE TAKOVÁ PODMÍNKA UŽ NENÍ NUTNÁ.

„Zrušení podmínky dostavby Silničního okruhu kolem Prahy před kolaudací tunelového komplexu považujeme z pohledu Prahy 6 za zásadní problém, byť chápeme, že původní vymáhání dané podmínky bylo značně problematické,“ říká místostarosta pro dopravu Jiří Lála (ODS). Speciální stavební úřad magistrátu nakonec tuto podmínku z povolovacího procesu vynesl s odůvodněním, že není možné stanovit jako podmiňující investici stavbu jiného investora. Stavba okruhu kolem Prahy je totiž v gesci státu, nikoliv hlavního města.

Praha 6, jejíž obyvatelé zprovozněním tunelu trpí nejvíce, okamžitě zareagovala a vyzvala hlavní město k řešení dopravních problémů na území městské části: „V reakci na kolaudaci Blanky přijala rada městské části usnesení, kterým po hlavním městě žádá učinit řadu kroků v oblasti dopravních staveb, akcentujeme zejména nutnost rychlého dokončení přípravy Silničního okruhu kolem Prahy, souvisejících radiálních komunikací a dostavby celého Městského okruhu v úsecích Pelc Tyrolka – Balaběnka a Balaběnka – Rybníčky,“ říká starosta Ondřej Kolář (TOP 09).

OBNOVENÁ PRACOVNÍ KOMISE PRO BLANKU

V Praze 6 obnovila pod vedením místostarosty pro dopravu Jiřího Lály svou činnost pracovní skupina pro dopady tunelového komplexu Blanka. První obnovené setkání se konalo v létě letošního roku, tedy ještě před kolaudací tunelového komplexu. Zúčastnili se ho zástupci Technické správy komunikací, Dopravního podniku, ROPIDu, odboru dopravy a odboru investic hlavního města a policie. „Bohužel z vedení

magistrátu, který ve finále ovšem rozhoduje, bez omluvy nikdo nedorazil, ani nikdo o probíhající kolaudaci neinformoval,“ konstatuje místostarosta Lála. Na tomto jednání byly na programu mimo jiné koncepce a stav budování P+R parkovišť na území Prahy 6, řešení bezbariérovosti přechodu se světelnou signalizací ve Svatovítské, rekonstrukce ulice Korunovačnické v trvalé úpravě, řešení ukončení vybraných autobusových linek v oblasti Podbavy, rozšíření Horoměřické ulice, příprava Břevnovské radiály, příprava realizace tramvajové tratě na Suchdol



ŽELEZNICE V ÚSEKU DEJVICE–VELESЛАVÍN

NEJLEPŠÍM ŘEŠENÍM, JAK ZABRÁNIT KOLONÁM V NEJEN V PRAZE 6, ALE I CELÉM HLAVNÍM MĚSTĚ, JE NABÍDNOUT LIDEM DOJÍZDĚJÍCÍM ZA PRACÍ A DO ŠKOL JINÝ DRUH DOPRAVY NEŽ AUTOMOBILOVOU – TEDY ZKVALITNIT MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU, VYUŽÍT ŽELEZNICI A V NÁVAZNOSTI NA NĚ V OKRAJOVÝCH LOKALITÁCH VYSTAVĚT VELKOKAPACITNÍ P+R.

Přesně tyto požadavky splňuje železnice do Kladna s odbočkou na ruzyňské letiště. U jedné ze zastávek na Dlouhé míli by mělo vzniknout P+R s kapacitou až pět tisíc vozidel. V úseku Dejvice – Veleslavín povede vlak v tu-

nelu hlubokém padesát až osmdesát metrů, o jehož nevhodnější trase se nyní diskutuje. Panuje kolem něj mnoho otázek a také nepravd a zavádějících informací.

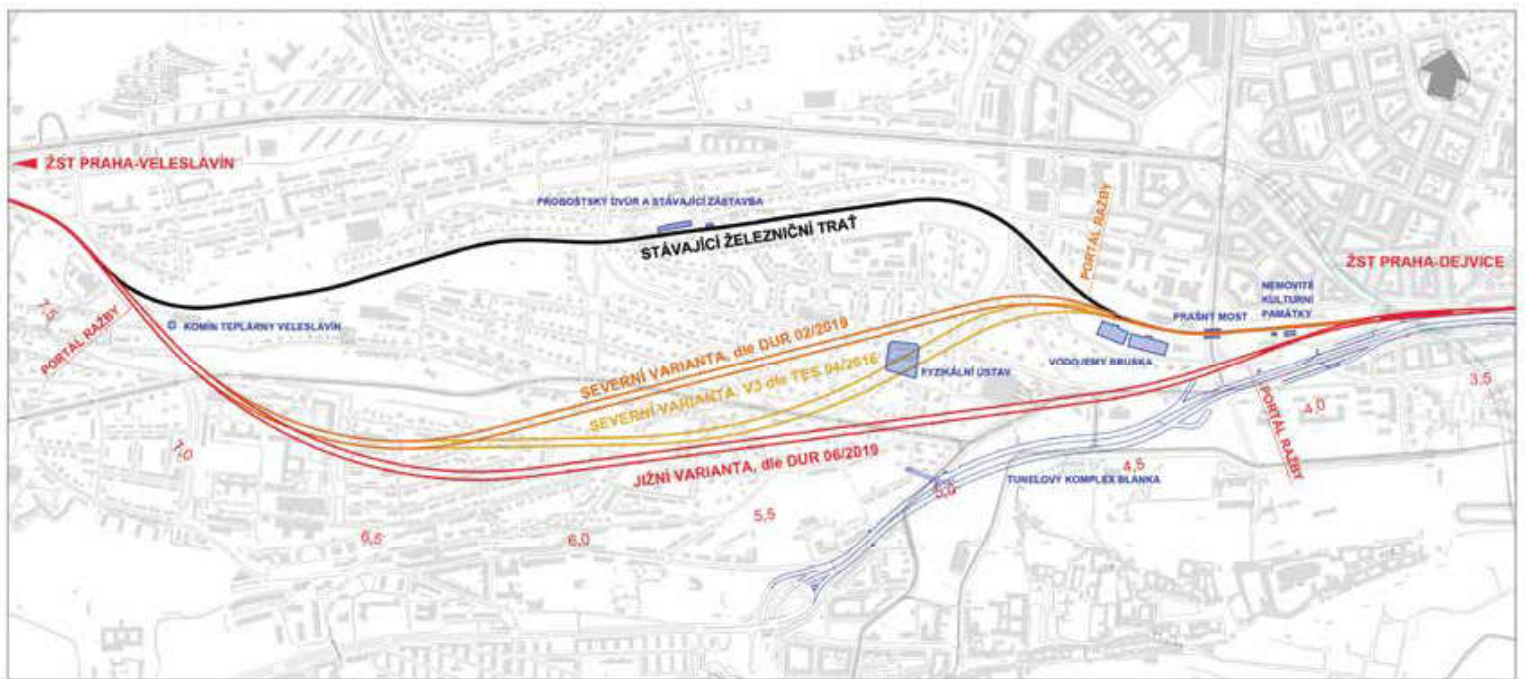
Čím se nová trasa liší od předchozí?

„Jižní varianta je navržena tak, aby byla trasa ražených tunelů vedena co nejvíce mimo stávající zástavbu a v co největší hloubce, která zajistí eliminaci negativních vlivů na zástavbu na povrchu. Hned mezi 4,2. až 4,9. kilometrem se trasa postupně zahlubuje a zároveň je vedena mimo stávající obytnou zástavbu pod ulicí Milady Horákové. Pod domy prochází až kolem pátého kilometru, ale to už jsou koleje pade-

sát metrů pod povrchem. V nehlubší části jsou koleje dokonce vedeny osmdesát metrů pod povrchem. Od předchozích dvou tras, o kterých se také diskutovalo, se tato jižní liší především bezpečností realizace – má mnohem vyšší nadloží a kvalitní geologické podmínky,“ vysvětluje radní pro strategický rozvoj Eva Smutná (TOP 09).

Jaký dopad bude mít budování tunelů i provoz železnice na domy a život na povrchu v ochranném pásmu železniční trati?

Stavby rodinných domů či podzemních garáží nebudou tunelem nijak ovlivněny. Je třeba si uvědomit, že tunely ve Střešovicích pove-



LEGENDA :

	STÁVAJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ / POVRCHOVÁ VARIANTA
	SEVERNÍ VARIANTA, V3 dle Technické studie 04/2016
	SEVERNÍ VARIANTA, dle DUR 02/2019
	JIŽNÍ VARIANTA, dle DUR 06/2019
	LIMITY V ÚZEMÍ
	METRO A

VÝHODY JIŽNÍ VARIANTY :

- Vedení ve vhodnějších geologických podmínkách
- Vedení trasy ve větší hloubce vůči terénu, 73% procent raženého úseku je více než 50m pod povrchem
- Vzhledem k vysokému nadloží a vhodnému trasování je minimalizováno ovlivnění stávající zástavby
- Fyzikální ústav AV, pracoviště Cukrovnická ani Přečerpávací stanice a vodojem Bruska nejsou dotčeny
- Trasa reflektuje požadavky občanů a zastupitelů Městské části Prahy 6
- Dlouhé ražené TBM tunely eliminují zásah do území během výstavby
- Koridor stávající železniční trati bude uvolněn pro další využití - pro Zelenou radiálu

a Strahov, nebo zvýšení propustnosti křižovatky Vypich – tedy problémy, které městkou část trápí dlouhodobě.

Další jednání komise proběhlo 7. listopadu, tentokrát už i za účasti náměstka primátora Adama Scheinherra (Praha sobě). Ten ujistil přítom-

né o jasném postoji hlavního města ke stavbě okruhu, když konstatoval, že alternativní trasa severní části okruhu je z pohledu města nereálná a magistrát tlačí na to, aby se urychleně prodjedna platná stopa vedení okruhu dle zásad územního rozvoje.

ŠLO BY TO I JEDNODUŠE

Zlepšit dopravu v Praze 6 by šlo ještě před dostavbou silničního okruhu. Proto městská část požaduje po magistrátu důkladné posouzení skutečných dopadů provozování tunelu Blan-

dou ve velmi velké hloubce. Z toho důvodu nebudou nijak dotčeny stávající ani nové plošně založené konstrukce. Do plošných základových konstrukcí se počítají pásy, patky, desky a rošty. Tunel díky vysokému nadloží neovlivní ani hlubinné základy, jako jsou piloty, studny a kesony, používané při založení výškových budov. Z důvodu vysoké variability provedení hlubinných základů je však při posuzování jejich vlivu na tunel třeba postupovat individuálně. Jediné, co by stavba tunelu mohla ovlivnit, jsou geotermální vrty hluboké sto metrů a více, avšak toto omezení by se týkalo pouze vrtů v bezprostřední blízkosti tunelu.

Proč nemohla vést železnice pod Fyzikálním ústavem, a pod Střešovickou nemocnicí ano?

Je Fyzikální ústav nadřazený nemocnicí?

V obou případech jde o pracoviště, kterým je v průběhu projekčních prací věnována maximální nadstandardní míra pozornosti. Vzhledem k tomu bylo již na úrovni technické studie v roce 2016 zajištěno kladné stanovisko vojenské nemocnice ke střešovickým tunelům podcházejícím pod areálem a byla zpracována studie posouzení vlivu na Fyzikální ústav. Tunel pod Fyzikálním ústavem vedl v hloubce poloviční než pod nemocnicí, kde je veden zhruba v osmdesátimetrové hloubce.

Lze předpovědět úroveň vibrací z dopravy v tunelech a s tím souvisejícího strukturálního hluku?

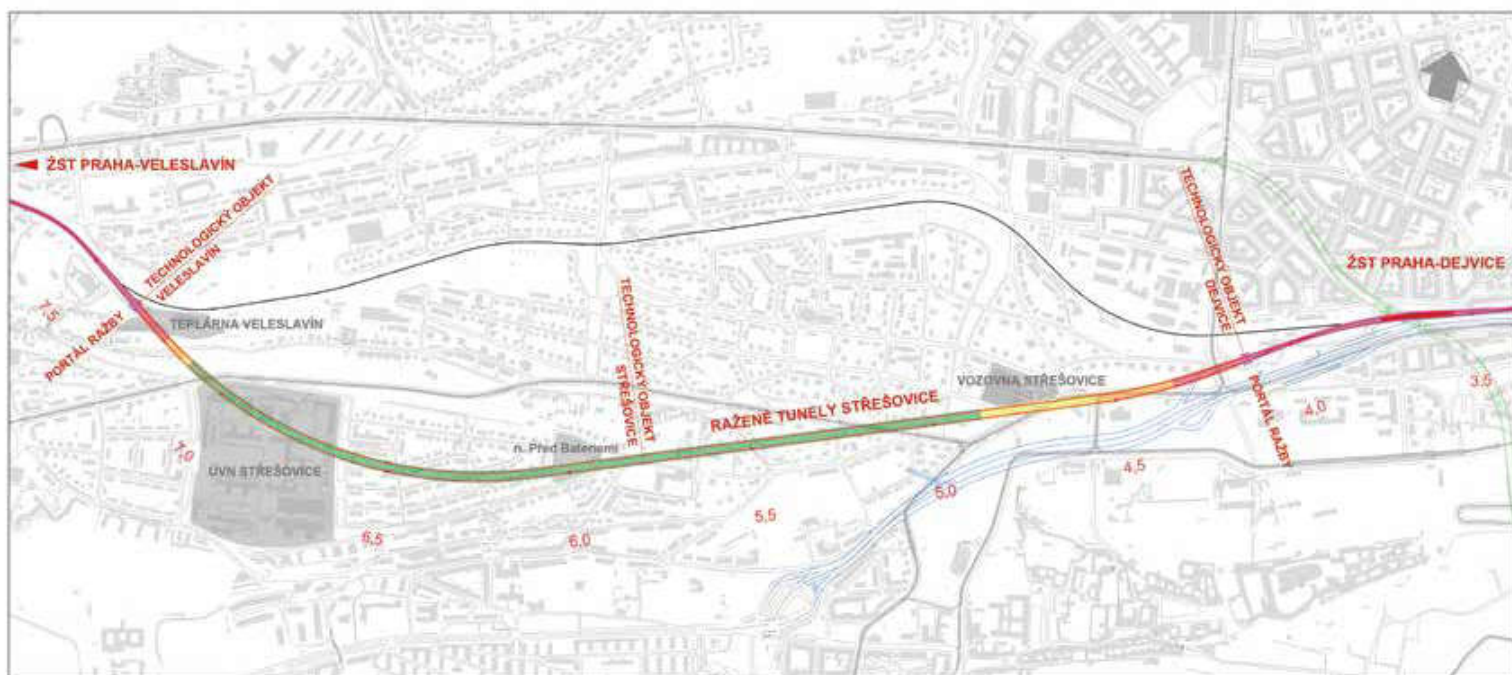
Ano, lze je předpovědět s chybou určení 3–5 dB.

Jak se projeví hladina podzemní vody na spektru hluku a vibrací od tunelu k povrchu?

Hladina podzemní vody, respektive zvodnění nadloží, se projeví na zvýšení hladiny vibrací. Tento aspekt je v posouzení přenosů vibrací započten. V případě poklesu hladiny podzemní vody lze předpokládat snížení přenosu vibrací.

Budou stanoveny limity a parametry pro maximální zatížení železniční tratě pro provozovatele?

Je navrženo zatížení osmnáct tun na nápravu a maximální traťová rychlost 120 kilometrů za hodinu. Na trati v úseku Praha-Bubny – Praha-Vešlavín budou provozovány výhradně elektrické vlaky o maximální délce 200 metrů.



LEGENDA :

	STÁVAJÍCÍ JEDNOKOLEJNÁ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
	TUNEL MO BLANKA
	METRO A
	NAVRHOVANÁ TRASA
	STÁVAJÍCÍ OBJEKTY (ORIENTAČNÍ)

HLOUBKA ŽELEZNIČNÍ TRATI POD TERÉMEM:

	nad 50 m
	40 - 50 m
	30 - 40 m
	20 - 30 m
	do 20 m (HLOUBENÉ TUNELY)

ka bez realizace okruhu, zejména s důrazem na území Prahy 6 v okolí nevyužívanějších příjezdových tras k tunelovému komplexu, což jsou ulice Patočkova, Bělohorská, Karlovarská, Evropská a Jugoslávských partyzánů. Dále by měla být zahájena intenzivní příprava takzvaných světelných závor na příjezdech do Prahy, čímž bude regulována individuální doprava před vjezdem do obytných částí Prahy 6. Z hlediska stávajícího provozování tunelového komplexu bylo město požádáno o optimalizaci a méně časté uzavírání vjezdů na Malovance a Prašném mostě.

„Za poměrně snadno a rychle realizovatelné opatření považujeme provedení úpravy řazení v trase Povltavská – most Barikádníků,“ říká starosta Ondřej Kolář a pokračuje: „Neuralgickým bodem, který komplikuje dopravu v šesté městské části, ale i na Jižní spojnici, je křižovatka u sjezdu do Povltavské ulice v Praze 8. Ve chvíli, kdy tady naskočí červená, auta se zastaví a začnou se tvořit kolony. V návaznosti na to se omezí rychlost v tunelu Blanka, auta se hromadí v Praze 6 a vznikají tady kolony – v Břevnově, u Orechovky, na Svatovítské u Vítězného náměstí, a dokonce až na Dobříšské.“ Dalším kritickým bodem je sjezd z Městského okruhu do ulice v Holešovičkách. Místo aby zde ve dvou pruzích byla plynule odváděna auta z Blanky,

je doprava svedena do jednoho pruhu a opět se zde tvoří kolony. „Chceme proto, aby nájezd do Holešoviček zůstal ve dvou pruzích, a naopak se do jednoho pruhu zredukoval nájezd z ulice Argentinská. Vedlo by to i k tomu, že lidé budou preferovat jízdu po Městském okruhu,“ dodává starosta.

SVĚTELNÉ ZÁVORY

Často zmiňovaným řešením jsou také světelné závor, v základní verzi semafore, které by omezily průjezd městskou částí. Vytipovanými lokalitami jsou začátky ulic Evropská, Karlovarská, Podbabská a po případném dobudování světelné signalizace i Jenerálka. „V první fázi stáčí ve své podstatě ‚přeprogramovat‘ světelnou signalizaci na příjezdech tak, aby kolony byly vně hranic Prahy, a nikoliv na jejím rezidenčním území,“ vysvětluje místostarosta pro dopravu Jiří Lála. Vzhledem k tomu, že jsou stávající vytipovaná místa na dvoupruhových komunikacích, může zůstat jeden pruh průjezdný pro hromadnou dopravu a integrovaný záchranný systém. Jednání s magistrátem o tomto opatření, které by ve své podstatě pomohlo celé Praze a zvýšilo by tlak na stát k vybudování obchvatu a s tím související stavby, již probíhají a z reak-

cí hlavního města to zatím vypadá, že by jejich realizace nemusela trvat až tak dlouho. Dalším připravovaným krokem, který bude dle dohody realizován v příštím roce, a který bude vyžadovat osazení sofistikovanější techniky, má být automatické sledování a pokutování nedodržování zákazu jízdy ve vyhrazených pruzích pro hromadnou dopravu.





Jak dopadá kolaudace Blanky na dopravu Prahy 6?



JIŘÍ LÁLA/ODS

Tunelový komplex Blanka byl otevřen pro zkušební provoz před více jak čtyřmi lety, a dopravu si již bez něho ani nedovedeme představit. Přinesl pozitivní i negativa. Pozitivní je

zklidnění dopravy v oblastech Střešovic, Letné, Hradčanské v sousední Praze 7 nebo na Malé Straně a třeba i vybudování dvou nových parků. Negativa přinesl v oblastech neexistujících radiál nebo navazujících staveb na Patočkově nebo Svatovítské. Toto ale nevzniklo otevřením tunelu nebo jeho kolaudací, ale právě tím, že další navazující stavby magistrát nerealizuje. Vždyť od doby primátora Pavla Béma se nezačala v Praze realizovat žádná dopravní stavba, a to ani v oblasti hromadné dopravy. Vzhledem k tomu, že Praha 6 nebyla o kolaudaci hlavním městem Prahou předem nijak informována, je nyní na nás, abychom prověřili, zda vše proběhlo v souladu se stavebním povolením, a zejména musíme trvat na tom, aby byl Městský okruh dostavěn a realizován se všemi doprovodnými stavbami, a hlavně na tom, aby již nesuploval nedokončený obchvat Prahy.



PAVEL WEBER/ZELENÍ

Na mimořádném zastupitelstvu 11. 11. 2005 se snažila Petra Kolínská (Zelení) varovat před naší dnešní každodenností s tunelem Blanka. Varovali jsme tenkrát, že tunel je nevhodně trasovaný;

že hrozí jeho zprovoznění před silničním okruhem kolem Prahy; že ze Svatovítské, Vítězného náměstí, Jugoslávských partyzánů a Patočkovy udělá auty přetížené výpadovky; že tunely nevyřeší přetížení návazných silnic a že Blanka nezvládne špičky dopravy ráno a večer a ty se rozlijí po okolí. A navrhovali jsme nejdříve vystavět kapacitní záchytná parkoviště po okrajích Prahy 6 napojená na veřejnou dopravu; posílit MHD spojení s Prahou 8 a Prahou 5; posoudit vliv Blanky na životní prostředí (EIA) a nejdříve dostavět silniční okruh kolem Prahy, jinak si Prahu 6 ucpeme auty. Proč jsme 14 let stará slova znovu oprášíli? Dnes totiž řešíme negativní dopady Blanky na Prahu 6 a její kolaudaci bez dostavby silničního okruhu kolem Prahy. A neradi bychom větu „My jsme vám to říkali“ opakovali i u nově připravovaných staveb jako nesmyslná mimoúrovňová křižovatka ve Svatovítské a další.



MARTIN POLÁCH/ANO

Samotná kolaudace nemá hmatatelný dopad, pro lidi se nic nezmění. Zásadní je ovšem v principu. Když se hledala nejlepší stopa trasování městského okruhu, tak se vědělo, že Blanka není pro

Prahu 6 nejlepší variantou, protože ke vjezdům do tunelů musíte projet přes celou šestku, zvláště přes Vítězný náměstí, a dokud není hotový vnější okruh, tak všichni ze severu musí přes Prahu 6 projet, aby se dostali do vnitřního okruhu. Praha 7 tehdy měla zřejmě lepší postavení na magistrátu než Praha 6. Když tedy nedokázala tehdejší vládní koalice šestky prosadit vhodné řešení pro ochranu naší městské části před dopravou, vymínila si aspoň podmínku, že Blanka nemůže být zkolaudována před dokončením vnějšího okruhu. Měla to být pojistka, kterou se nepodařilo díky blokování vnějšího okruhu dodržet. Není možné se nyní tvářit, že je vše v pořádku. Blanka měla zůstat ve zkušebním provozu do doby, než se zprovozní vnější okruh. Mimochodem, stejná podmínka je dána stavbě Bělohorské radiály. Opět platí, že pokud by se otevřela dříve, než bude dokončen vnější okruh na severu, tak by to byla pro Prahu 6 nikoliv úleva, ale další katastrofa...



EVA SMUTNÁ /TOP 09

Vlastní kolaudace TKB již provoz na Praze 6 nijak neovlivnila, ale zato zcela zásadně zasáhla do oprávněných požadavků občanů Prahy 6, tak, jak byly deklarovány ve stavebním povolení. Původně totiž mohl být kolaudační souhlas vydán až v momentě, kdy dojde ke zprovoznění Pražského okruhu. Tato doposud nenaplněná a následně kolaudací zrušená podmínka o podmíněnosti obou dopravních staveb má pro Prahu 6 zcela zásadní význam. Na úkor Prahy 6, již přes čtyři roky Blanka plní funkci dvojojokruhu, nejen toho Městského, ale bohužel i Pražského. V tuto chvíli žádáme o aktuální přehodnocení provozování TKB při absenci Pražského okruhu, omezení provozu na příjezdových komunikacích do TKB v jeho severním i jižním vstupu a omezení uzavírání vjezdu na Malované či Prašném mostě, realizaci světelných závor na vstupech do území Prahy 6. Dál také trváme na dostavbě Městského okruhu a urychlené realizaci Pražského okruhu, včetně výstavby kapacitních P+R.



JANA KABELOVÁ/PIRÁTI

Tak nám zkolaudovali Blanku. Málokdo ji chtěl, dobové protesty byly velké. Její přínos pro dopravu v Praze je ovšem nesporný a k návratu dopravy bez Blanky by se řidiči těžko hlásili. Provizorně byla Blanka užívána v režimu zkušebního provozu. Ten se teď překlopil do řádného právě proběhlou kolaudací. Na zkolaudovanou Blanku se ovšem snesla obrovská vlna kritiky. Především z řad jejích stavitelů, z opoziční magistrátní ODS. Svě si přisadila i radniční koalice Prahy 6 (ODS, TOP 09). K tomu se dá říct tohle: ODS zahájila stavbu Blanky v konečné ceně 40 miliard, ačkoliv věděla, že nemůže splnit podmínky ze stavebního povolení, které by umožnily stavbu korektně uvést do řádného provozu. To je gól století, do toho se jen tak někdo nepustí. ODS asi předpokládala, že „má“ Prahu na věčné časy a nikdy jinak. Teď se s důsledky jejich nedotaženého a polovičatého řešení museli na „velké“ Praze vypořádat vládnoucí Piráti, Praha sobě a TOP 09 spolu se STAN. Současný stav, determinovaný koncepcí rozhodnutou někdejší ODS, není ideál, jen reflektuje nejlepší ze špatných možností.



OLDŘICH KUŽÍLEK/STAN

Na nečekané kolaudaci tunelového komplexu Blanka mě děsí, jak pohrdavě lze hodit za hlavu zájmy velké části obyvatel Prahy a celých městských částí. Z hlediska právní teorie prý jen technické promítnutí již nastalé skutečnosti. Ani náhodou. Klíčová podmínka kolaudace – dokončení Pražského okruhu – byla a zůstává tak zásadní věcí, že kdyby se měla škrtnout třeba i jen ze zadní strany kalendáře na stole náměstka primátora, měla okolo toho politická reprezentace Prahy vyvolat hlučnou diskusi, popsat katastrofální dopady chybějícího okruhu, představit termíny a své závazky k řešení. Směst to ze stolu jako nezajímavou technikalii může jen někdo bez sociální empatie. Politický autismus ovládl vztah vedení celého města k jeho částem. V psychologii slovo komplex označuje „shluk vzájemně spjatých psychických obsahů, jež ovlivňují jednání člověka a jsou nevědomě asociovány či spojeny s určitým tématem“. Třeba komplex méněcennosti. V Praze tedy slova „tunelový komplex“ označují nejen dopravní stavbu, ale taky: popojždím a nekoukám napravo nalevo.