



DOPRAVA V PRAZE A VLTAVSKÉ MOSTY

Intenzita dopravy, zejména silniční, stále narůstá, přestože počet automobilů roste již pomaleji než tomu bylo po roce 1990. Zvyšuje se však počet jízd, k čemuž přispívá mimo jiné i rozvoj internetových obchodů, který vede k tomu, že i se zásilkou, kterou byste si odnesli z kamenného obchodu v tašce, nebo dokonce v kapse, musí auto přijet až před Váš dům. To je současný vývoj, který se v budoucnu asi příliš měnit nebude. Je proto

zcela jasné, že budování kapacitní dopravní infrastruktury je nevyhnutelné. Mimochodem je budována i ve všech větších městech vyspělých zemí. Zdá se, že na státní úrovni byl tento trend pochopen a po několika letech zpomaleného vývoje (zejména po roce 2010) roste objem investic do infrastruktury ve větší míře než dříve.

V hlavním městě však situace tak optimistická není. Pro udržitelný rozvoj dopravy je třeba dokončit stavby dvou okruhů – vnějšího Pražského okruhu a vnitřního Městského okruhu. Pražský okruh, který je pod správou ŘSD ČR, čelí administrativním problémům jak v technicky jednodušší části stavby 511 severně od D1, tak zejména v severní části, kde stavba velkého mostu přes Vltavu u Suchdola mizí v nedohlednu. Pokračování stavby Městského okruhu, jehož poslední část – silně kritizovaný, ale hojně využívaný tunelový komplex Blanka – byla otevřena již před šesti lety, je teprve ve fázi projektování. Zahájení výstavby při uvážení dopadu případných sporů při soutěžích je patrně v daleké budoucnosti. Představa, že výstavba další části přímo naváže na dokončení Blanky, se ukázala jako velmi nerealistická.

Další podmínkou pro udržitelný dopravní systém v Praze je zajištění dopravy přes Vltavu. V současné době jsou stávající mosty přeplněné a situace se výrazně zhorší, až se přistoupí k plánovaným opravám dnes již některých velmi starých mostů. Podíváme-li se na rozvoj mostů přes Vltavu v minulosti, vždy sledoval ve větší či menší míře rozvoj dopravy. Za asi nejvelkorysejší krok lze považovat výstavbu Karlova mostu, který měl kromě relativně velké výšky nad hladinou řeky šířku cca 9 m, což na poměry doby bylo velmi prozřavé rozhodnutí. Teprve průmyslový rozvoj Prahy v 19. století si vyžádal stavbu dalších mostů. Byly postaveny tři silniční mosty s malou šířkou odpovídající šířce Karlova mostu a dva železniční mosty.

Další velký rozvoj mostů přes Vltavu nastal ve 20. století. Do první světové války byly postaveny čtyři mosty a za dobu první republiky další tři. Jejich šířka se zvětšovala postupně z 16 na 21 m. Za dob socialismu dva nové mosty nahradily starší nevyhovující a byl postaven jeden zcela nový silniční (Barrandovský) a další dva mosty železniční.

Po roce 1990 nastal mimořádně silný rozvoj silniční dopravy. Počet vozidel se znásobil, avšak tolik potřebná výstavba mostů se téměř zastavila. Jediný dokončený most je nový Trojský z roku 2014. Další most, který bude možná v blízké budoucnosti realizovatelný, je most Dvorecký, jenž však podle současných projektů bude sloužit pouze pro tramvajovou dopravu, pěší a cyklisty. Má šířku 16 m, což odpovídá

zvyklostem z doby rakouského mocnářství. Přitom je urgentně nutná rekonstrukce Hlávkova mostu – podstatné dopravní tepny – a již je zahájena oprava Barrandovského mostu, zatím však s minimálními dopravními omezeními, která se tak na pražském provozu ještě plně neprojeví.

Pokud vše shrneme, tak v prvních 33 letech 20. století bylo postaveno sedm mostů, zatímco od roku 1990, kdy je rozvoj dopravy největší, dosud pouze jeden most a další se připravuje bez silniční dopravy!

Zcela zvláštní kapitolou je vývoj kolem Libeňského mostu. Přestože stohy průzkumů z let 1995 až 2018 poukazují na nevyhovující stav mostu, na základě zatěžovacích zkoušek provedených v roce 2020 Rada hl. m. Prahy uvěřila v dobrý stav mostu a odsouhlasila vyhlášení soutěže na opravu bez zásahu do statického systému mostní konstrukce z roku 1928. Nemluvě o požadavku na ponechání šířky 21 m, která je a zejména bude po dokončení okolní husté zástavby evidentně nevyhovující. Problematiku zadání soutěže dokresluje i fakt, že požadovaný termín podání nabídek v únoru 2021 byl z důvodu nekonečných dotazů k podmínkám soutěže zatím posunut na začátek září, a tak není jasné ani to, zda je tento termín konečný.

Podivné rozhodování v Praze dokresluje i vývoj kolem lávky propojující Holešovice s Karlínem přes ostrov Štvanice. Vítezný soutěžní návrh parapetního nosníku šířky pouze 3 m o čtyřech dlouhých polích byl během zpracování dokumentace pro stavební povolení a pro zadání stavby upraven tak, že šířka byla zvětšena na 4 m a počet polí zvýšen na šest. Jde o závažné změny v projektu, které byly zdůvodněny zejména nerealizovatelností původního soutěžního návrhu. Zadávací dokumentace předpokládala náklady na stavbu lávky ve výši 197 mil. Kč. Nejnižší nabídka v soutěži na dodavatele stavby je 298 mil. Kč, tj. navýšení ceny o více než 50 %. Tato cena za úzkou lávku odpovídá téměř ¼ nákladů na nový Trojský most, který byl kritizován jako předražený! Přesto byla takto vysoká nabídka prakticky okamžitě odsouhlasena Radou hl. m. Prahy. Jaká bude skutečná cena realizovaného díla a zda splní veškeré požadavky zadavatele, teprve možná uvidíme. Dalo by se očekávat, že takto kontroverzní projekt bude podroben nezávislé expertize, která by vyhodnotila reálnost požadavků zadavatele a skutečně nutné náklady na dílo. K žádné expertize však nedošlo a asi už nedojde.

Oba zmíněné projekty jsou příkladem neodborného postupu v případě zpolitizovaných staveb a velmi nevhodného nakládání s prostředky daňových poplatníků. Nezbývá než si položit otázku, kde je nějaký kontrolní mechanismus, který by omezil absolutistické neodborné rozhodování vedení města a který by měl fungovat v demokratické společnosti.

Výsledkem současné politiky v Praze je nečinnost v oblasti řešení dopravní situace nahrazená malováním čar na pražských silnicích, které vyznačují náhle začínající a stejně podivně mizející tzv. cyklostezky, jež vůbec nezajišťují bezpečnost cyklistů, ale naopak vytvářejí rizika jejich střetu s motorovými vozidly. Ve volbách v příštím roce budeme mít možnost sledovat, zda si voliči všimají, jak vedení města dopravu řeší, a komu své hlasy dají.

Jan L. Vítek

Fakulta stavební ČVUT v Praze & Metrostav, a. s.