

# Interpelace Josef Hampel

## Cyklolávka přes D11

Na svůj předchozí dotaz týkající se cyklolávky jsem se dozvěděl pouze to, že snad probírá nějaká inženýrská činnost. Bohužel jsem se nedozvěděl odpověď na dotaz, zda je cyklolávka připravována tak, aby byla realizována dříve než začne výstavba MÚK Beranka, u které má dle posledního letáku ŘSD dojít k zahájení stavby již v roce 2022, aby bylo zajištěno spojení mezi HP a Klánovicemi.

## Zkapacitnění 510 a studie bezpečnosti

Na svojí předchozí interpelaci týkající se dostatečné kapacity úseku SOKP 510 jsem nedostal žádnou odpověď. Pouze je zde následné usnesení rady ze dne 7.6.2021

### 1. bere na vědomí

informaci, že materiál "ANALÝZA RIZIK k DÚR záměru "Pražský okruh D0, stavba 510 Satalice - Běchovice; zkapacitnění" z 2017/2018 nebyla ŘSD nikdy oficiálně vydána v čistopise a není relevantním podkladem k aktuální konsolidované DÚR k záměru z února 2020.

V rámci projednávání konsolidované DÚR z února 2020 a na základě nových průzkumů byly zjištěny nové poznatky (připomínky IPRu, prostupnost územím, hluk, odvodnění ..... ) a proto ŘSD zpracovává nové kapacitní posouzení a aktualizovanou studii bezpečnosti a analýzy rizik.

nechápu, proč je tato studie označena za irelevantní materiál, neboť je uvedena v seznamu příloh konsolidované DÚR jako G.1

G.	Dokumentace k DÚR	
G. 1	Bezpečnostní audit	- pouze digitálně

Tvrdit, že není relevantním podkladem konsolidované DÚR z února 2020 je nesmysl, neboť je uvedena v průvodní zprávě konsolidované DÚR z února 2020 přímo jako jeden ze vstupních podkladů konsolidované DÚR, v kapitole A.3

- kapacitní posouzení jako součást studie „D0 510, Studie bezpečnosti a analýzy rizik k DÚR, aktualizace“ zpracovatel Sweco Hydroprojekt a.s. - květen 2018

Tato studie přestane být relevantní až v okamžiku, kdy se reálný stav projektu bude zásadně lišit od hodnoceného stavu, třeba aplikací doporučených opatření. K tomu však nedošlo.

I kdyby nebyla Studie bezpečnosti a analýzy rizik součástí DÚR, pořád je to materiál připravený auditorem bezpečnosti silničního provozu a pokud budou podklady této studie odpovídat navrženému řešení zkapacitnění a nebude tento materiál věcně vypořádán nebo zpochybněn, lze ho považovat za věcně relevantní.

K dispozici je email od ŘSD (2.6.2021, David Hak), kde se uvádí, že uspořádání 3+3 je nevyhovující a na základě toho byla vypracována konsolidovaná DÚR dokončená v 02/2020. Přitom i konsolidovaná DÚR je stále 3+3 a na výkresu celkové situace stavby nejsou patrné žádné relevantní rozdíly oproti verzi z roku 2018.

Součástí závěru bezpečnostního auditu z roku 2018 je doporučení zpracování kontrolního listu, kde bude zpracováno, jak bylo přistoupeno k návrhům, doporučením, rizikům atd. a jaká byla přijata

nápravná opatření. Nic takového součástí konsolidované DÚR z února 2020 není (nebo jsem si toho nevšiml), dispozice řešení je stále stejné jako v roce 2018 a přesto ŘSD předstírá, že konsolidovaná DÚR řeší nevyhovující uspořádání 3+3, aniž by bylo doloženo jak a po téměř roce a půl to není ověřeno žádným aktuálním posouzením, na které ŘSD údajně stále čeká.

Během komunikace při získávání podkladů reagoval pan Viktor Nejedlý z Apisu (1.3.2021, hlavní inženýr projektu), že navržená úprava je maximum možného a odehrává se z naprosté většiny na existujícím zemním tělese a další rozšiřování na 4+4 nebo 5+5 není za současné situace reálné (a to i kvůli předpokládanému nesouhlasu samospráv). Takže je tu z několika různých stran potvrzeno, že 3+3 je kapacitně nedostatečné, ŘSD na základě toho předložila konsolidovanou DÚR, která to má údajně řešit a která je ovšem stále 3+3 a dispozičně se od verze z roku 2018 nijak viditelně neřeší a další rozšíření nad 3+3 je označeno za nereálné. Žádné alternativní řešení v podobě zprovoznění dalších komunikací, jak doporučuje audit, předloženo nebylo. A poté co jsme se ozvali bylo konstatováno, že je připravováno jakési další kapacitní posouzení konsolidované DÚR, které není hotové ani 16 měsíců po zpracování konsolidované DÚR. Mám dojem, že si z nás ŘSD dělá srandu. Mimochodem, součástí konsolidované DÚR je další kapacitní posouzení z ledna 2020 (přílohy F.3), které také potvrzuje nedostatečnou kapacitu řešení 3+3. Nicméně toto kapacitní posouzení je pouze v horizontu 2030, zatímco Studie bezpečnosti z roku 2018 pracuje v horizontech 2025 a 2045 a dále. Toto novější kapacitní posouzení tedy nemusí zohlednit všechna dlouhodobá rizika.

Chtěl bych vyzvat představitele MČ, aby se tomuto problému věnovali aktivně a požadovali po ŘSD takové řešení zkapacitnění, které bude reálně a dlouhodobě funkční a to tak, že prokazatelně a nebudou zde žádné pochybnosti a nejasnosti. Případně se snažili do řešení zapojit další instituce, jako třeba MHMP, neboť ten je zodpovědný za celou Prahu. A to co nejdřív. Není možné čekat rok a půl na jakési další posouzení, aniž by se přitom na projektu něco podstatného změnilo. Řešení předložené v DÚR není dle slov představitelů ŘSD stále řádně ověřeno a přitom již letos plánují dle letáku získat ÚR. Musíme brát v úvahu, že zkapacitnění musí být dokončeno před dokončením 511, neboť tlak na uvedení 511 do provozu bude tak veliký, že k němu dojde nejspíš bez ohledu na stav zkapacitnění 510 a jeho dostatečnost. A pokud nebude zkapacitnění dostatečné, jak ze všech dostupných materiálů vyplývá, tak to může způsobovat závažné problémy bezprostřednímu okolí.