

## **Mýty a fakta o projektu Městský okruh v úseku Malovanka – Prašný most - Špejchar – Pelc-Tyrolka**

### **Mýtus: Městský okruh vyřeší dopravu v Praze**

**Fakta:** Umístění Městského okruhu v severozápadním kvadrantu města je nevhodné, neboť místo, aby „odsával“ dopravu směrem z centra, naopak větší množství dopravy směrem k centru přitáhne. Vytvoří jakousi levobřežní magistrálu, a to navzdory všem negativním zkušenostem s magistrálou severojižní, která také měla pražskou dopravu vyřešit.

Městský okruh má mít návaznost na silniční okruh kolem Prahy prostřednictvím tzv. radiál (Patočkova a Svatovítská – Jugoslávských partyzánů) a podle Strategického plánu hl. m. Prahy schváleného 25. 5. 2000 a Vize – Praha 2010 má být zprovozněn až po dostavbě tohoto silničního okruhu. Postup výstavby je ale ve skutečnosti jiný. Dostavba Městského okruhu před okruhem silničním v severozápadním segmentu města zavleče na Prahu 6 další tranzitní dopravu.

**Příloha: Mapa hlavní komunikační sítě Prahy (v tištěné podobě nebo dostupná na <http://www.praha6.ecn.cz>)**

### **Mýtus: Městský okruh odlehčí severojižní magistrále**

**Fakta:** Přesun dopravní zátěže a jejích negativních dopadů z jedné části města do jiné nelze nazvat řešením dopravního problému. Studie hl.m. Prahy předpokládají po zprovoznění Městského okruhu v úseku Malovanka - Prašný most - Pelc-Tyrolka pokles počtu automobilů na severojižní magistrále z dnešních 90 000 automobilů o 20 000 - 40 000. Na trase Městského okruhu se ovšem předpokládá nárůst 80 000! Navíc nově budovaná komerční a administrativní centra (Pankrác, Karlín, Holešovice) přivedou na severojižní magistrálu novou dopravu. Případný pokles počtu aut na magistrále proto bude pouze krátkodobý.

### **Mýtus: Městský okruh vyřeší dopravní přetížení Prahy 6 mj. tím, že svede dopravu do tunelů**

**Fakta:** Všechny dostupné oficiální prognózy, i takové, které jsou součástí dokumentace pro umístění stavby Městského okruhu, se shodují na tom, že na navazujících komunikacích (konkrétně radiálách Patočkova a Svatovítská - Jugoslávských partyzánů) vzroste významně intenzita provozu. Tunely nijak nevyřeší přetížení na návazné uliční síti. To lze mj. snadno dovodit z příkladu: jak by se změnila situace v Rumunské, Žitné a Ječné, kdyby byla severojižní magistrála v tunelu? Odpověď zní jednoznačně: Nijak.

Problém s vlivem Městského okruhu na okolní komunikace přiznává i Rada MČ Praha 6, když požaduje po hl. městu řešit problém tzv. „skryté radiály Svatovítská – Jugoslávských partyzánů“ v důsledku zprovoznění Městského okruhu (viz usnesení Rady č. 1421/04 ze dne 4. 5. 2004).

Žádná ze současných kapacitních komunikací nebude po dostavbě Městského okruhu zklidněna. Ulice Evropská, Patočkova, Milady Horákové zůstanou v současné podobě – tedy natolik plné aut, že pro pěší bude nutné vybudovat mimoúrovňové přechody („*povrchové uspořádání komunikací ul. Patočkovy, M. Horákové a křižovatky s ul. Svatovítská ... bude odpovídat stávajícímu stavu*“). „*Pod ul. M. Horákové bude vybudován podchod pro pěší, Další podchod pro pěší pod ul. Svatovítská bude spojovat...*“ str. 4 Rozhodnutí o umístění stavby Městského okruhu). Oficiální obavy ze zvýšení automobilové zátěže dokazuje i plánovaný obchvat Vítězného náměstí Evropská – Svatovítská.

Výstavba za desítky miliard korun nepřinese občanům Prahy 6 nic pozitivního a automobilová doprava se zvýší v hustě obydlených částech dvoj až trojnásobně!

**Příloha: Intenzity dopravy na vybraných komunikacích po zprovoznění Městského okruhu.**

### **Mýtus: Městský okruh zlepší životní prostředí na Praze 6**

**Fakta:** Posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA - Environmental Impact Assessment - podle zákona č. 100/2001) nebylo pro projekt Městského okruhu v úseku Malovanka - Pelc-Tyrolka nikdy provedeno. Neexistuje žádná komplexní studie, která by potvrdzovala přesvědčení radnice o vyřešení dopravních problémů a zlepšení životního prostředí. Naopak v rozhodnutí o umístění

Všechny aktuální informace k problematice velkých silničních staveb na Praze 6 najdete na internetové stránce

<http://www.praha6.ecn.cz>

stavby Městského okruhu dočítáme: „Projekt organizace výstavby bude zpracován tak, aby po realizaci stavby a jejím uvedení do zkušební provozu bylo provedeno zkušební měření imisního a hlukového zatížení dané oblasti a v případě překročení normových limitů byla provedena příslušná další opatření na obytných objektech /např. nucené větrání s přívodem vzduchu, **případně změna bytové funkce na nebytovou**“, str. 13). a ve stavební dokumentaci pro MÚK Malovanka (MUK - mimoúrovňová křižovatka) se na str. 28 uvádí: „V úvodu prací na stavbě musí být **provedena výměna oken obytných objektů a zařízení pro nucené větrání v obytných objektech u jižní strany ul. Patočková**“. Ve Studii proveditelnosti z května roku 2005 je na Městský okruh navazující Břevnovská radiála charakterizována jako: „jedna z nejvýznamnějších a v budoucnu patrně i nejzatíženějších komunikací hl.m. Prahy“.

Nepřesvědčivě působí také tvrzení, že posouzení vlivů na životní prostředí není třeba u zmíněného úseku Městského okruhu dělat proto, že jde o tzv. místní komunikaci, která procesu EIA nepodléhá. Silnice, po níž má denně projíždět stejný počet automobilů jako na dnešní severojižní magistrále, se však za pouhou místní komunikaci v žádném případě považovat nedá.

Ve prospěch požadavku, aby Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka podléhal zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí svědčí i fakt, že už následující dva úseky Městského okruhu (Pelc-Tyrolka – Balabenka a Balabenka – Štěrboholská) jsou právě v tomto období v procesu EIA posuzovány.

**Příloha: Informační leták o procesu EIA (posuzování vlivů na životní prostředí)**

**Mýtus: Městský okruh je podzemní, a tedy neviditelná stavba. Po jeho zprovoznění se zklidní situace na povrchu.**

**Fakta:** Na území Prahy 6 vystoupí Městský okruh na povrch v podobě dvou obrovských mimoúrovňových křižovatek Malovanka a Prašný most (další křižovatka ukrojí kus Letenské pláně před Spartou na Praze 7). Mimoúrovňová křižovatka na Prašném mostě oddělí Dejvice od areálu Pražského hradu fyzicky i psychologicky. Ve spojení s křižovatkou obchvatu Svatovítská – Evropská a novým mostem přes železniční trať širokým 40 metrů (dnes 16 metrů) vznikne urbanisticky zcela nepřijatelná bariéra.

V zájmu nejen Dejvic, ale i Střešovic či Bubenče je ale naopak komfortní pěší propojení s areálem Pražského hradu a vtažení centrálních Dejvic do turisticky atraktivní zóny.

Mimoúrovňové křižovatka a hromadné garáže na Prašném mostě u vchodu do areálu Pražského hradu, mimoúrovňová křižovatka Malovanka mezi Loretou a Strahovským klášterem či břevnovská radiála v těsné blízkosti Břevnovského kláštera jsou projevem vandalství a kulturního ignoranství a nemají nic společného s pokrokem či „řešením dopravních problémů“.

**Mýtus: O stavbě je rozhodnuto, projekt nelze zastavit. Městský okruh je zahrnut do schváleného územního plánu.**

**Fakta:** Lze pochopit, že kdosi v minulosti mohl udělat špatné rozhodnutí. Pokud ale víme, že navržené řešení je špatné, trvat na jeho realizaci je neomluvitelné. Výstavba úseku Myslbekova – Pelc-Tyrolka dosud nezačala, a proto je požadavek na její zastavení reálný. Zastupitelstvo hl. města ročně schválí stovky změn územního plánu, takže i z formálního hlediska je možné projekt přehodnotit.

Také z ekonomického hlediska je rozumnější v projektu zatím nepokračovat a vše znovu pečlivě zvážit. Hlavní město totiž dosud nemá jasný plán, jak bude celou stavbu za 30 miliard korun financovat. Prostředky dosud vynaložené na výstavbu Městského okruhu jsou stále mnohem nižší, než ty, které mají být teprve vynaloženy.

**Mýtus: Výstavba Městského okruhu je dobrou investicí**

**Fakta:** Městský okruh je stavba nad finančními možnostmi města. Hl. m. Praha ročně investuje do rozvoje dopravní infrastruktury průměrně 5 mld. Kč a šestikilometrový úsek Městského okruhu bude stát minimálně 30 miliard Kč. Město se tím zadluží na desítky let a bude muset výrazně omezit nebo úplně zastavit jiné investice, včetně rozvoje veřejné dopravy. Navíc v tuto chvíli Praha

dosáhla maximální míry zadlužení povolené zákonem o obcích – a tempo splácení dluhů stagnuje – v roce 2003 dlužilo hl.m. Praha 35 mld. Kč, v druhé polovině roku 2005 dluží 33 mld. Kč.

Vedení města dosud nepředložilo žádný, natož podrobný rozpočet výstavby Městského okruhu. Hrozí, že výstavba bude vzhledem k nedostatku peněz trvat mnohem déle, než je plánováno a výrazně se prodraží (např. kvůli inflačním doložkám). V tuto chvíli např. chybí investorovi (pouhých) 30 milionů na dokončení průzkumné štoly pod Stromovkou.

Na léta předpokládané výstavby Městského okruhu také připadá povinnost splácet starší městské dluhy a evropské peníze jsou pro projekty, které nesplňují vysoké standardy dopadů na životní prostředí, nedosažitelné. Město bude muset v nejbližších letech investovat 9 miliard do čistírny odpadních vod.

Pokud Městská část Praha 6 považuje za svoji prioritu prodloužení metra trasy A, jak jsme byli ujišťováni na mimořádném zastupitelstvu 17. ledna 2005, je dobré si uvědomit, že metro bude financováno ze stejného zdroje jako Městský okruh. Městská část Praha 6 se tedy musí jasně rozhodnout, čemu dá přednost.

#### **Přílohy:**

- Základní komunikační síť v Praze (tištěná mapa nebo viz <http://www.praha6.ecn.cz/dalsiinfo.php?a=3>)
- Intenzity automobilové dopravy na vybraných komunikacích po výstavbě Městského okruhu (tabulka v tištěné i elektronické podobě)
- Poměr výdajů na výstavbu silnic a rozvoj veřejné dopravy (Ročenka Dopravy Praha 2004 – viz <http://www.udi-praha.cz/>)
- Kopie str. 8 a 26 Dokumentace ke stavebnímu povolení na MÚK Malovanka (pouze v tištěné podobě)
- Informační leták Jak se může veřejnost zapojit do procesu EIA (informace o procesu EIA též na <http://www.ceu.cz/eia/is/> a na <http://obcan.ecn.cz>)

#### **Zdroje informací:**

- Usnesení Rady MČ P6 ze dne 05. 03. 2004 č. 1226 / 04: Plnění Programového prohlášení RMČ Praha 6 – Doprava (dostupné též na <http://www.praha6.cz>)
- Usnesení Rady MČ P6 ze dne 04. 05. 2004 č. 1421 / 04: Stanovisko Městské části Praha 6 k přípravě a realizaci nadřazené dopravní sítě v severozápadní části Prahy (dostupné též na <http://www.praha6.cz>)
- Ročenka dopravy Praha 2004 (Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy) – dostupná na <http://www.udi-praha.cz/>.
- Strategický plán hl- m- Prahy schválený 25. 5. 2000, usnesení ZHMP 19/03 – dostupný na <http://www.praha-mesto.cz/>
- Vize – Praha 2010. Dostupné na <http://www.praha-mesto.cz/>
- Rozhodnutí o umístění stavby Městský okruh Myslbekova – Pelc Tyrolka, stavba č. 9515 Myslbekova – Prašný most, stavba č. 0080 Prašný most – Špejchar a stavba č. 0079 Špejchar – Pelc Tyrolka, červenec 2002, č.j. MHMP/131247/01/OUR/DI/Š (jen v tištěné podobě)
- Dokumentace k SP 03.2001 Strahovský tunel 2 .st. č. 0065 2.A. MÚK Malovanka (jen v tištěné podobě)
- Studie proveditelnosti Břevnovské radiály. Objednatel HMP, zhotovitel SATRA, s.r.o., City Plan, s.r.o., květen 2005 pod č.j. 8664/2004. (jen v tištěné podobě)
- Rozpočet hl. m. Prahy pro roky 2004 a 2005 – dostupný na <http://www.praha-mesto.cz/>
- EIA/ MZP093: Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála - <http://www.ceu.cz/eia/is/info.asp?kodAkce=MZP093>
- EIA/ MZP092 Městský okruh, stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka - <http://www.ceu.cz/eia/is/info.asp?kodAkce=MZP092>

#### **V Praze dne 3. 11. 2005**

**Předkládají:** Občanské sdružení Wuchterlova; Občanské sdružení Eko Břevnov; Občanská iniciativa Letná – Bubeneč; Ochranné sdružení nájemníků na Praze 6.

Všechny aktuální informace k problematice velkých silničních staveb na Praze 6 najdete na internetové stránce <http://www.praha6.ecn.cz>