

**Pan dr. Aleš Ohrablo** (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer. Dámy a pánové, byl jsem požádán iniciátory tohoto setkání, tohoto mimořádného zastupitelstva, abych vás seznámil s prezentací a s informacemi, které vedly iniciátory tohoto setkání k tomu, aby požádali o mimořádné zasedání zastupitelstva. Paní Mgr. Kolínská bude obsluhovat počítač, já si dovoluji komentovat to, co uvidíte na obrázcích. (Vystoupení doprovázeno prezentací na promítací tabuli v čele sálu.)

Iniciátory tohoto setkání jsou čtyři občanská sdružení. Je to Sdružení Wuchterlova, Sdružení EKO Břevnov, Ochranné sdružení nájemníků Prahy 6, Občanská iniciativa Letná – Bubeneč. Pro toto setkání jsme pod tuto petici získali 1500 podpisů. Pokud se to někomu zdá málo, je to pouze proto, že tento počet byl dostačující. Samozřejmě ještě včerejšího dne byli občané ochotni a žádali nás o podpisové archy, což už nebylo možné.

Důvod toho, proč jsme požádali nebo proč jsme iniciovali toto setkání je ten, že občané, naši členové i sympatizanti se cítí ohroženi nekontrolovaným nárůstem automobilové dopravy v centru Prahy 6 a tím, že v současné chvíli postupem prací existuje reálná hrozba zprovoznění městského okruhu, to znamená vnitřního okruhu, před dokončením silničního okruhu kolem Prahy, se všemi negativními důsledky pro Prahu 6. Je také pravdou, že v současné chvíli nebylo provedeno – a chybí – posouzení vlivů těchto staveb na životní prostředí. Další věc je, že není zajištěno financování tohoto projektu. To znamená, že v tuto chvíli nevíme ani, kolik to bude stát, kde na to vezmeme a jak to zaplatíme.

Praha 6 logicky nese poměrně velkou část říkejme tomu dopravní solidarity s hlavním městem Prahou. Jsme mezi okrajem a centrem Prahy. Je to logické. Nicméně míra této solidarity si myslím už přesahuje – a podle občanů také – tu míru, která je pro Prahu 6 únosná. Navíc nás čeká rozšíření letiště, a to velmi zásadním způsobem, a pro dopravu na Praze 6 máme vlastně pouhé dvě stanice metra. Druhým faktem je, že vedení městské části podporuje politiku hlavního města, která směřuje k tomu, aby se Praha 6 stala v podstatě kapacitním koridorem individuální – tím je míněno také automobilové – dopravy. Všechna následná čísla a citace, které uslyšíte, jsou uváděny z oficiálních dokumentů. To znamená, že je to z různých studií, vyjádření, usnesení apod.

Úvodem jenom takovou informaci – já jsem předpokládal, že napřed budete seznámeni s plány a projekty. Je to tedy na nás. Takže: Silniční vnější okruh, o kterém budeme mluvit, je tato říkejme tomu kružnice, silniční neboli vnější městský okruh je ta vnitřní část, která je tady, nazývá se městským. (Řečník vysvětluje tuto pasáž za pomoci světelného bodu na slide.) Pro vaši informaci městský okruh v této podobě dneska je takzvaná jižní spojka. Tato část, o které hovoříme, ještě neexistuje. Další prvky tohoto systému jsou radiály, což jsou dostředné komunikace. To si myslím, že je jedna z největších vad z celého projektu. A pokud jde o Prahu 6, tak nás se týká v podstatě tato část. (Hlasy z řad občanů: Není vidět. Ani slyšet.) Máme laser, ale to nestačí. Takže já se pokusím mluvit trošku hlasitěji a pomaleji.

Nás se týká část v tomto kvadrantu – já nevím, jestli to je přesně vidět, ale bohužel to plátno je malé na tuto místnost. Takto je to možná lepší. Toto je trošku větší detail. To, co vidíte tady, to červené, je ten městský okruh, který se nás týká. To, co vidíte tady, je vlastně ulice Patočkova, Milady Horákové, toto je na Petřiny, toto je Evropská ulice, kulaté náměstí a tři velké mimoúrovňové křižovatky. Největší křižovatka bude zřejmě Malovanka, plánovaná - letos potvrzená - kapacita je 125 tisíc vozidel denně, což je v podstatě kapacita, která se rovná

dnešní jižní spojce. Ty křižovatky v podstatě jsou od sebe kousek. Toto je křižovatka Malovanka, podívejte se, jak je prezentovaná, toto je poměrně prázdná, při té kapacitě by mohla vypadat asi takto. (Na slide pulzuje mnoho světelných bodů.) To znamená 125 tisíc vozidel za den, je to rozptýleno do 24 hodin, nikoli pouze do nějakých špiček. Ty špičky budou samozřejmě horší.

Toto je křižovatka na Prašném mostě, tady je směr k Vítěznému náměstí, směr do centra na Špejchar, tady v těch místech dneska jsou hřiště a zeleň, bude tady vjezd a výjezd do tunelů a budou tam hromadné garáže s plánovanou kapacitou 900 vozidel. Pro vaši představu – parkování v obchodním domě Kotva má kapacitu 300. To znamená, že to bude obrovská kapacita, která sem podle našeho názoru vozidla přivede. To, co je modré, jsou podzemní tunely, které vedou dál, potom doprava na Špejchar a směrem k Letné.

To, co je tady v těch místech, je vlastně tunel dneska, který vede nahoru na Prašný most. Jeho šířka dnes je 16 metrů, plánovaná, projektovaná bude 40, což je více než Nuselský most. Kapacita v roce 2000 byla 27 tisíc vozidel, plánovaná kapacita po zprovoznění těchto staveb bude 47 tisíc. To znamená, že nárůst bude obrovský a v podstatě bude směřovat z Prašného mostu směrem dolů. Tato část je v podstatě začátkem takzvané utajené radiály směrem dolů na Jugoslávských partyzánů do Podbaby. Tady je fotografie nebo simulace, která nám ukazuje, jak dvakrát tři pruhy směřují dolů, pak se to zužuje. Nevím, co se stane tady, protože tady je zúžení velmi minimální, ale tam už samozřejmě ta vizualizace nepokračuje. Kromě toho tady v těch místech budou podzemní garáže, plánuje se výstavba na Vítězném náměstí s dalšími kapacitami atd. okolo.

Křižovatka na Prašném mostě. Tady jenom vidíte zobrazení zátěží. V tunelech se v této části bude pohybovat téměř 100 tisíc vozidel, na Milady Horákové 30 tisíc a jak jsme již říkali, v ulici Svatovítská z 27 tisíc na 47 tisíc. Další parkoviště – obrovské – bude na kraji Letné, kde se plánuje výstavba zhruba pro 1000 vozidel, To, co vidíte červeně, je na povrchu. To, co je modré, jsou tunely v podzemí. Toto je oblast, kde je tramvajová smyčka. To znamená, že další část zeleně z Letné tady ubude. Jinak povrchová doprava na Letné zůstane zachována a nebude žádným způsobem redukována.

Kolem městského okruhu v podstatě se vytvářejí různé mýty, šíří se základní mýty, těch je asi sedm, a hovoří o tom, že městský okruh vyřeší dopravu v Praze. Neznám město, nezažil jsem, neslyšel jsem, že by nějaký okruh v některém z měst dopravu vyřešil. Dále se hovoří o tom, že městský okruh odlehčí severojižní magistrále, což samozřejmě také není pravda, jak uvidíte z výsledků studií. Pokud nevyřeší individuální (automobilovou? – nesrozumitelné) dopravu v Praze, ani neodlehčí magistrále, samozřejmě nevyřeší ani dopravní přetížení Prahy 6. O zlepšení prostředí se mluvit nedá, protože nárůst kapacit, které se vytvoří těmito stavbami, bude obrovský. Uvidíte v tabulkách počty, oficiální čísla.

Další argument, poměrně řekl bych velmi slabý, je ten, že stavba je neviditelná, nenaruší prostředí, protože je pod zemí, což je samozřejmě nesmysl, ale povíme si a ukážeme si obrázky dál o tom, jak je to dobrá investice – opět ukážeme tabulku, přehledy.

Další mýtus, který se šíří, protože proti tomuto projektu se zvedl odpor dávno a ty diskuse už se o něm vedou velmi dlouho, je ten, že projekt nelze zastavit, protože o stavbě je rozhodnuto. O tom, jak se vyřeší doprava, svědčí tato tabulka nebo tato mapa. S tím, že vlastně to, co tu vidíte, to zelené, je jižní spojka, která v podstatě naznačuje, jak se na ní odsává doprava z města. To červené tady uprostřed je takzvaná památková zóna. To hnědé je

kompaktní město, to znamená běžná klasická zástavba, a právě tady je vidět, že severojižní magistrálu, která je v těchto místech středem, v podstatě nahradíme nebo spíš doplníme další komunikací, která má stejný směr, téměř stejný začátek i konec a jde nám zhruba 200 metrů od Pražského hradu, od Lorety a napojení je vlastně poblíž Břevnovského kláštera, směřujeme potom přímo do těchto historických oblastí, bude tam obrovská kapacita vozidel, která to zničí. To znamená, že nám vzniká nová magistrála a vzhledem k postupu prací samozřejmě vzniká nebezpečí, že toto se zprovozní dříve než severozápadní okruh, ten vnější silniční.

Závěrem – shrnutím je, že městský okruh, to znamená to červené, co se má stavět, de facto přivede dopravu blíže k centru a zvýší množství vozidel v této části Prahy.

Druhý mýtus o tom, že městský okruh odlehčí severojižní magistrále, spočívá v tom, že magistrála má kapacitu dnes zhruba 90 tisíc vozidel a po zprovoznění městského okruhu, to znamená té části, která půjde přes Prahu 6, by mělo dojít k poklesu přibližně 30 tisíc aut denně. Trasa městského okruhu ovšem, když si spočítáte kapacity, zaznamená nárůst, nikoli kapacitu, ale nárůst o zhruba 80 tisíc aut. To znamená, že celkový nárůst dopravy bude kolem 50 tisíc aut za den. Je to samozřejmě i důsledek toho, že v lokalitě Pankráce, Karlína, Holešovic a v dalších přílehlých oblastech probíhá výstavba obrovských obchodních a kancelářských center a plánuje se i další výstavba, která dnes ještě není v projektech a není prezentována. Samozřejmě na magistrálu tyto objekty přivedou další dopravu. Jedním z nich je například i obrovské obchodní centrum plánované a stavěné, realizované na náměstí Republiky. Znamená to tedy, že řešením dopravy rozhodně není přemístit dopravu z jedné části do jiné, to znamená ze severojižní magistrály na Břevnov. Znamená to také, že pokles na magistrále severojižní bude pouze krátkodobý a dočasný. Prostě ten prostor se tam stejně zaplní.

Mýtus toho, že se vyřeší doprava, je vidět z této fotografie, kde v podstatě je vidět, jak nám severojižní magistrála vyřešila dopravu v Praze. Jenom pro vaši informaci, pokud na to trochu dobře vidíte, tady je dohromady šest aut vedle sebe, z toho vlevo i vpravo se stojí na chodníku, takže toto je řešení severojižní magistrály pro přílehlé ulice. Jak by se zlepšila situace v případě, že by tato magistrála byla v tunelu – v podstatě znamená vůbec nijak, protože ta kapacita vozidel je podstatná, ta tam přijede a ta auta tu oblast zahlčí.

Mýtus o vyřešení dopravního přetížení Prahy 6 vyplývá – jak vidíte - a je patrný i z usnesení 1421 z roku 2004 rady městské části, která sama upozorňuje na to, že těmito stavbami dojde k nárůstu dopravy v ulici Svatovítské, Jugoslávských partyzánů, a už toto usnesení nazývá ulici Jugoslávských partyzánů radiálou. To, že je utajená, nic nemění na situaci, že tam kapacita dopravy obrovským způsobem naroste i po zprovoznění všech staveb, které jsou plánované.

Břevnovská radiála je další problém. Podívejme se jenom na to, že je to vlastně přivaděč na městský okruh a na Malovanku a ve studii proveditelnosti, kterou zpracovali projektanti, kteří tu sedí, předložili ji v květnu tohoto roku, je břevnovská radiála charakterizována jako jedna z nejvýznamnějších a do budoucnosti i jedna z nejzatíženějších komunikací hlavního města Prahy. To znamená, že to bude komunikace, která nám sem přivede nejvíce vozidel. O dopravním přetížení Prahy 6 svědčí i plánování obchvatu Vítězného náměstí, protože bude třeba uvolnit kapacitu Vítězného náměstí, protože ta vozidla by se tam v těch zátěžích nedostala, a dokazuje to v podstatě i zvýšení zátěží, které potom uvidíte v oficiálních tabulkách, v oficiálních číslech.

Závěrem tedy lze konstatovat, že ať je vozovka na povrchu nebo v tunelu, návazná uliční síť bude zahlcená a výsledkem pro Prahu 6 a pro občany v přilehlých oblastech a vůbec v Praze 6 jako takové, od Břevnova přes centrální Dejvice do Bubenče, bude, že v podstatě za velké peníze, řádově v desítkách miliard, vyprodukujeme další nárůst dopravy v přilehlých ulicích.

Tady je vidět ten mýtus o zvládnutí přetížení. To, co vidíte tady, ten graf, je v podstatě graf, který ukazuje možnosti městského okruhu na Letné a kapacitu poptávky, která je. Ve studiích pro územní rozhodnutí je charakterizováno toto místo tak, že nebude zvládat ani průměrné dopravní špičky, opakuji – ani průměrné dopravní špičky, a doprava se bude muset šířit na povrch, to znamená k té dopravě, která už tam je, která se obsluhuje po povrchu, k tomu bude nutno přeposílat dopravu z tunelů. Protože jak vidíte sami, a to jsou čísla opět z oficiální studie, bude nutno regulovat rychlost až na 35 km, popřípadě, tak jak známe ze Strahovského tunelu, dočasně ten prostor zavírat. Znamená to tedy znovu, že z té kapacity tunelů městského okruhu se to rozlije zpět na povrch.

O zlepšení životního prostředí – nevím, kde vznikl tento mýtus, protože na posouzení vlivů těchto staveb na životní prostředí – to provedeno nebylo, to znamená, že není pro to žádný podklad. Opak může být pravdou. Jenom k těm, kteří si myslí, že na tom městském okruhu auta pojedou rychle, plynule, že selepší ovzduší – je třeba si uvědomit, že na Letné dneska jede 36 tisíc aut, až to bude zprovozněno, bude tam jezdit zhruba 150 tisíc aut, nikoli jen po povrchu, ale v součtech. To znamená, že to zatížení bude, velké a nebude jezdit 70kilometrovou rychlostí, ale – jak jsme již ukázali na grafu – bude to tam popojíždět, popřípadě se to zavře.

To životní prostředí je patrné i z vyjádření rozhodnutí o umístění stavby, kde je uvedeno, že až se to postaví, tak se to změní, mluvíme o emisích a o hygieně, a v případě překročení limitu budou provedena příslušná další opatření na obytných objektech. To znamená nucené větrání s přívodem vzduchu - což je, že domů dostanete ventilaci a přes byt vám povedou trubky z druhé strany domu - a případně bude přikročeno ke změně bytové funkce na nebytovou. To je osud Legerovy ulice, kde se to vlastně vystěhovalo a jsou z toho kanceláře. Takže pokud máte bydlení někde poblíž, tak vás může potkat i tato skutečnost. To je otázka Malovanky a jak vidíte, i tady v této dokumentaci je popsáno, že je třeba vyměnit okna, připravit nucené větrání v obytných objektech na ulici Patočkova. Stavba začíná, práce na těchto pracích počaty nebyly. Ale je to spíš příklad toho, s jakým životním prostředím se v těch místech počítá.

Závěrem samozřejmě to, co jsme již říkali, nikoli tunely, ale nárůst dopravy je to nebezpečí, které nám hrozí a jednoznačně zhorší prostředí v Praze 6, jinak prostředí na Břevnově, pokud máme měření hygieniků – již dnes se překračují limity jak hluku, tak i v emisích.

Pátý mýtus, který hovoří o tom, že stavba je vlastně neviditelná, že nepoznamená Prahu 6, protože je pod zemí, je opět velký omyl. Protože na povrch samozřejmě ty tunely vycházejí na Praze 6, respektive na městském okruhu na třech místech velkými mimoúrovňovými křižovatkami. Je to křižovatka Malovanka, křižovatka na Prašném mostě a křižovatka na Špejchaře. Pokud jde o Prahu 6 jako takovou, je to ještě křižovatka na Vypichu, na břevnovské radiále.

Celá tato situace – tady vidíte siluetu Pražského hradu, v těchto místech, na té křižovatce budou vjezdy do tunelů. Tady vpravo vzadu, jak je zeleň, ta zmizí, protože tam budou také vjezdy do tunelů, a v těch místech budou vybudovány hromadné garáže. Znamená to tedy, že touto stavbou se Dejvice oddělí od Pražského hradu – jednak fyzickou překážkou, jednak psychologicky, a to si myslím, že zejména Dejvice poznamená velmi negativně, protože dojde ke ztrátě kontaktu Prahy 6 s areálem Pražského hradu a zabrání se tomu, aby Dejvice byly vtaženy do této atraktivní zóny. Tady vidíte opět jednu z fotografií, tak jak je to dnes a pokud se to postaví, tak v těchto místech, kde stojí fotograf v tuto chvíli, budou dvakrát tři pruhy, to znamená, že tady bude šířka té vozovky přes 40 metrů. To je – opakuji znovu – více než na Nuselském mostě. Z hlediska urbanistického samozřejmě velmi nepříjemná bariéra. Takto vypadá ta situace dnes u Strahovského tunelu, takto by měla v zásadě podobně vypadat i v místech na Prašném mostě. Na toto se asi turisté dívat nepřijedou.

Tady jsou tabulky, které jsem vám sliboval. Jsou to oficiální tabulky Ústavu dopravního inženýrství. Jsou to tabulky porovnané – rok 2000, to znamená doba nedávná, a rok 2010, v počtech, kdy je plánováno, že bude dokončen jak městský okruh, to je vnitřní, tak silniční okolo ve variantě J, jsou tyto počty: na ulici Patočkova z 27 tisíc na 60 tisíc, v ulici Střešovická z 12 na 20, takže pokud vám někdo říká, že tam se to zklidní, tak to pravda není, protože tam je plus 71 %, a ulice Svatovítská z 27 na 47 tisíc vozidel. Nejsou to naše čísla, jsou to oficiální čísla, která má samozřejmě radnice a magistrát k dispozici už dávno. Znamená to tedy, že situace v Praze 6 na povrchu se rozhodně nezlepší.

Pokud jde o další část, je tu jmenovaná oblast Milady Horákové, U Vorlíků, je to vlastně oblast kolem Špejcharu na Letnou. Jak vidíte, nárůst z 36 tisíc vozidel, bavíme se o povrchu, na 49 tisíc – na Letnou, to znamená, jestli tam je dneska nacpáno, tak až se to dokončí, bude to tam ještě horší o 37 %. V ulici Korunovační dojde samozřejmě k poklesu, protože z Vítězného náměstí to nepojede na Československé armády a k letenskému tunelu, ale pojede to právě přes Prašný most, takže tam dojde k mírnému poklesu zhruba o 10 tisíc vozidel. Nicméně když se podíváme potom na ty nárůsty, tak ty součty celkové říkají o tom, že křižovatka na Letenském náměstí, ta kapacita nebo to zatížení se zvýší o 6 %. Letenský tunel bude zatížen plus 53 procenty. Znamená to tedy, že ani Letné městský okruh výrazně nepomůže.

Mýtus o tom, že městský okruh je dobrá investice, by bylo dobré rozebrat, Mgr. Kolínská vám potom vysvětlí některá čísla, ale je třeba se podívat na to, že město dosud nepředložilo rozpočet na tu stavbu. Je třeba si uvědomit, že roční investice města do rozvoje infrastruktury je 5 miliard a Prahu čekají obrovské investice zejména v oblasti Podbaby, respektive čistírně odpadních vod, která je prioritou zejména z pohledu Evropské unie, kde nám potom hrozí nějaké sankce za nesplnění, a tam jsou plánované výdaje 9 miliard. Tak jak známe praxi, bude to samozřejmě – předpokládáme – více.

Zadlužení města v roce 2005, to je k dnešnímu dni, je uváděno v rozmezí 29 – 30 – 34, takže dejme tomu průměrně 33 miliard k dnešnímu dni, a Strahovský tunel - Pelc Tyrolka, to je ta oblast toho městského okruhu o které jsme se bavili, tam už dnes je plánovaná cena 30 miliard Kč. Jak jsem již říkal, nevíme zatím, kolik to bude stát skutečně, kde na to vezmeme, jak to zaplatíme. Pokud někdo počítá s projekty Evropské unie, z fondu Evropské unie, tyto fondy samozřejmě vyžadují splnit vysoké standardy na ochranu životního prostředí, takže bez toho na to finance nepřijdou.

Závěrem tedy z našeho pohledu je možno konstatovat, že městský okruh je nad finanční možnosti města a že při realizaci této stavby, tak jak je navržena, dojde k zadlužení města na velmi dlouhou dobu a v důsledku toho zejména k omezení či zastavení investic do jiných priorit, které jsou. Myslím si, že zejména je to oblast veřejné dopravy, která by výrazně pomohla Praze 6.

Městská část už se zmínila ve svých předchozích usneseních, že za prioritu považuje prodloužení metra trasy A a bylo by asi rozumnější penězi, které by se měly uhradit za silnice v rámci městského okruhu tady, financovat metro. Čemu dá městská část Praha 6 přednost, to už záleží na zastupitelích, kteří tu jsou.

Další je mýtus, který hovoří o tom, že o stavbě je rozhodnuto – je třeba konstatovat, že v podstatě v současné chvíli výstavba úseku dosud nezačala, to znamená, že vždycky se může neříkám zastavit, ale pozastavit, zvažovat a hledat lepší řešení. Vzhledem k tomu, že někdy je argument, že stavba je v územním plánu – je to vždycky takové účelové tvrzení, protože zastupitelstvo Prahy schvaluje ročně stovky změn v územním plánu, takže by tato skutečnost neměla ničemu hrozit. Domníváme se, že pozastavení této stavby je reálné.

Jak je to z ekonomického hlediska už jsme říkali, ale pozastavení této věci v podstatě by bylo zajímavé, protože nevíme dodnes, jak financovat tuto stavbu, dosud vynaložené prostředky jsou v porovnání s tím, co by ta stavba stála, dá se říci naprosto mizivé, a proto je rozumnější – myslíme si – projekt pozastavit a zvážit, než pokračovat v nějakém špatném rozhodnutí. Myslím si, že trvat na špatném řešení by bylo neomluvitelné.

Závěrem tedy asi shrnout to, jaká je představa, jak v této věci pokračovat. Zaprvé by bylo pozastavení výstavby městského okruhu a dostavění silničního okruhu, to znamená ten vnější, který by na sebe převedl podstatnou část kapacity, která dnes jezdí přes centrální Dejvice, posoudit vlivy těchto staveb na životní prostředí v rámci procesu EIA a vybudovat záchytná parkoviště, o kterých se velmi dlouho mluví, na okraji Prahy v té severozápadní části – naší - a napojit je na veřejnou dopravu. Je to rychlejší, je to levnější a pro centrální Prahu 6 a Prahu 6 jako takovou je to nepochybně i ekonomicky, ekologicky výhodnější. Přednostně tedy investovat do veřejné dopravy, to znamená do prodloužení metra na trase A, vyřešit propojení Dejvic a Bohnic tramvajovou tratí a bylo by velmi dobré, a nechápeme, proč se tak dosud nestalo, propojit Prahu 6 a Prahu 5 prostřednictvím Strahovského tunelu, protože je to velmi krátké, velmi výhodné, ale bohužel opět pouze pro individuální automobilovou dopravu.

Zdroje informací, kterými jsem vás tu obšťastnil, když to tak řeknu, jsou různé dokumenty, studie, rozpočty hlavního města, informace o posouzení různých projektů, takže jsou to všechno oficiální údaje a všechny tyto informace můžete najít i na webu, který pro tento projekt nebo pro toto zasedání byl zřízen, to je „praha6.ecn.cz“. Děkuji za pozornost. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů.)