

## MĚSTSKÝ OKRUH – DÁLNIČE UPROSTŘED MĚSTA

Štěpán Boháč, Oživení – Bohemian Greenways

### Vztah městského okruhu k urbanistické struktuře města

Centrum Prahy netvoří jenom Pražská památková rezervace, ale patří do něj přirozeně i Dejvice, Holešovice, Žižkov, Vinohrady, Smíchov... Před negativními vlivy dopravy je třeba chránit celé kompaktní město se souvislou zástavbou.

Jihovýchodní segment městského okruhu (dále MO) leží ve spáře mezi kompaktním městem a sídlištěm – **odsává tak dopravu z města**. Severozápadní segment MO naopak širší centrum Prahy protíná v těsné blízkosti památkové rezervace (např. výjezd ze Strahovského tunelu a plánovaná mimoúrovňová křižovatka na Malovance je cca 1 km od Pražského hradu) a **dopravu do města přivádí**.

### Městský okruh – dálnice uprostřed města

Zprovozněním tunelu Mrázovka vznikla rychlostní silnice vedoucí do centra města a končící na Malovance. Důsledkem toho je zvýšené množství aut v oblasti Letné (kde je v současné době již kapacita zcela zaplněna a další nárůst dopravy není de facto možný) a nově v oblasti Břevnova. „Řešením“ takto umocněných problémů bude pokračování MO na Pelc-Tyrolku. Vznikne tak Severojižní magistrála č. II – kapacitní rychlý průtah městem bez jediné úrovně křižovatky.

### Tunely – spásné řešení?

Samotný městský okruh v úseku Myslbekova – Pelc-Tyrolka bude sice v tunelu, ale problémy tím nezmizí:

- Emise nezmizí, pouze se zkoncentrují u portálů a výdechů (pozitivní vliv plynulejší dopravy bude negován celkovým nárůstem objemu dopravy)
- Bariéry na povrchu – mimoúrovňové křižovatky mají stejně výrazný bariérový efekt jako zatížená komunikace
- Tunely s sebou nesou vysoké provozní náklady a nemalá bezpečnostní rizika
- **Tunely neřeší zatížení okolních ulic – ty slouží jako přivaděče na městský okruh.**

### Důsledky velkokapacitního MO na přilehlé komunikace lze dobře ukázat na příkladu Severojižní magistrály – kdyby byla magistrála v tunelu, jak by se zlepšila situace v Ječné, Žitné, Vinohradské, Seifertově, Pobřežní...?

Enormní zatížení mimoúrovňových křižovatek a na ně bezprostředně navazujících povrchových komunikací potvrzují i oficiální vyjádření Ústavu dopravního inženýrství. Podle údajů ÚDI z roku 2001 a upřesněných v roce 2004 vyplývá, že po vybudování SZ části MO „je možné předpokládat, že křižovatkou Malovanka bude v období roku 2010 v běžném pracovním dnu projíždět všemi směry celkem cca 125 000 vozidel za 24 hodin. Přitom více jak 70 % z výše uvedeného počtu bude do křižovatky vjíždět z tunelů.

(...) V roce 2003 bylo zjištěno, že křižovatkou Malovanka v průměrný pracovní den 0 – 24 h projelo 49 tisíc všech vozidel.“

### Městský okruh a dopravní zátěž na přilehlých komunikacích

Městský okruh bezprostředně po zprovoznění odlehčí souběžným komunikacím – SJ magistrála, Milady Horákové, Korunovačnická, Veletřnická, Křižovnická. Současně však vzroste provoz na příčných komunikacích, které budou fungovat jako přivaděče – Plzeňská, Patočková, Evropská, Jugoslávských partyzánů, Letenský tunel...

**Konkrétně na Praze 6 nebudou hlavní třídy Evropská, Svatovítská, Jugoslávských partyzánů a zejména křižovatka na Vítězném náměstí kapacitně stačit a doprava se proto rozleje do obytné zástavby Dejvic, Ořechovky a Břevnova - viz zátěžový diagram SÚRM k roku 2015 (ÚPn VÚC).**

Důsledky výstavby tunelů MO pro přilehlou uliční síť lze ostatně vyčíst i z platného územního rozhodnutí pro úsek Myslbekova – Pelc-Tyrolka – zvýšená intenzita dopravy na Svatovítské je v ÚR ošetřena mj. rozšířením mostu ve Svatovítské na 40 metrů a dále (opět citace z územního rozhodnutí) – „**Projekt organizace výstavby bude zpracován tak, aby po realizaci stavby a jejím uvedení do zkušebního 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).**“

### **Hodnocení dopadu MO v severozápadním segmentu města**

Městský okruh nezklidní dopravu na povrchu, umožní ale celkový nárůst dopravy. Celkový průjezd ve směru východ – západ přes Letnou se podle oficiálních prognóz (ÚDI, ÚRM) zvýší na trojnásobek. Z vyjádření dotčených orgánů a odborných institucí v rámci územního řízení také jasně vyplývá, že MO je umístěn do území, které je již v současné době nadlimitně zatíženo hlukem a imisemi, a zprovozněním MO dojde ke zhoršení stavu životního prostředí.

### **Městský okruh a veřejná doprava**

Po zprovoznění tunelů Mrázovka vzniklo mezi Prahou 5 a Prahou 6 atraktivní rychlé silniční spojení. S ohledem na špatné spojení veřejnou hromadnou dopravou (z Vítězného náměstí na Smíchov může cestující využít buď trasu metra A a B s přestupem na Můstku, nebo díky kongescím IAD nespolehlivé tramvajové spojení přes Malostranské náměstí a Karmelitskou, popř. vyhlídkovou jízdu autobusem přes Strahov), je použití auta výrazně výhodnější – jedná se tedy o jasnou preferenci individuální automobilové dopravy.

Možný a žádoucí je ale opačný postup – tam, kde dnes propojení zcela chybí, je třeba primárně vytvořit kvalitní propojení veřejnou dopravou. Nejnázornějším příkladem je vybudování tramvajového spojení mezi Prahou 6 a 8 v trase Podbaba – Bohnice – Kobylisy a propojení Prahy 4 a 5 v trase Smíchov – Podolí – Pankrác s mosty pro tramvaj + pěší + cyklisty, díky čemuž by VHD mohla nabídnout přímé a rychlé spojení, zatímco řidič by buď musel jet přes centrum, nebo využít nadřazené komunikační sítě za cenu velké objížďky – byl by tedy silně motivován použít VHD.

**Další podrobnosti k problematice velkých silničních staveb na Praze 6 poskytně  
Petra Kolínská (mestskyokruh@seznam.cz, 776 55 20 22)**

**Tento text i další informace k požadavku na svolání mimořádného  
zastupitelstva MČ Praha 6 najdete na stránce <http://www.praha6.ecn.cz>**