

**Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková:** Já bych si dovolila teď ještě pozvat na posledních pár jenom srovnání pana ing. Lávice ze CITYPLANu.

**Starosta pan Tomáš Chalupa** (reakce na žádosti z pléna): Ne, povedeme rozpravu, budete moci v ní vystoupit, pokud jste občané Prahy 6. Teď jsou přednášky, postupujeme podle programu. Nezlobte se.

**Pan ing. Jiří Lávic, CITYPLAN, s. r. o.** ((vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer, dámy a pánové. Moje jméno je Lávic, jsem ze společnosti CITYPLAN a připravili jsme pro vás takovou krátkou prezentaci. (Přerušen panem starostou.)

**Starosta pan Tomáš Chalupa:** Já si vás dovoluji upozornit, pane inženýre, že máte opravdu nějakých šest minut, takže velmi rychle.

**Pan ing. Jiří Lávic, CITYPLAN, s. r. o.:** Pokusím se to maximálně zkrátit. (Výklad provázen prezentací na obrazovce v čele sálu.) Připravili jsme pro vás takovou prezentaci, která v podstatě porovnává varianty návrhu dopravního systému podle návrhu, který je uveden na webových stránkách občanských sdružení SOS Praha s tím řešením, které je zakotveno v územním plánu hlavního města Prahy. A to z hlediska prognózy intenzity individuální automobilové dopravy.

Na tom prvním slide je ta koncepce dejme tomu oficiální, kterou už jsme tady mnohokrát viděli, proto se s ní nebudu příliš zdržovat. Jedná se tedy o radiální okružní systém. Naproti tomu dopravní koncepce podle SOS Praha nahrazuje ten městský okruh polookruhem a v té části severní upřednostňuje variantu vedení trasy pražského okruhu tou vzdálenější trasou, to znamená variantou Ss. Předpoklady té dopravní prognózy jsou obdobné, jako prezentovali kolegové z Ústavu dopravního inženýrství, to znamená, vše je založeno na matici zdrojů a cílů toho daného regionu a ten objem dopravy tedy negeneruje ... (Přerušen panem starostou.)

**Starosta pan Tomáš Chalupa:** Dobře. Jděte k číslům. Omlouvám se. Vycházíte ze stejných principů.

**Pan ing. Lávic, CITYPLAN, s. r. o.:** Tady je v podstatě ta varianta, kdy jsou zprovozněny stavby podle územního plánu. Vidíme, že k nárůstu toho dopravního zatížení dojde na těch trasách, které jsou označeny těmi červenými šipkami, to znamená Strahovský automobilový tunel, břevnovská radiála, dále pak městský okruh Blanka a propojení Evropská – Svatovítská. Ovšem když porovnáme variantu, která by nastala v případě realizace, resp. nerealizace břevnovské radiály a té části toho městského okruhu, tak na tom povrchu bude situace vypadat následujícím způsobem: Ty nárůstu tam jsou znatelné. K poklesům dojde na Střešovické, potom na tom propojení Evropská – Svatovítská, na křižovatce na Malovance. Na ostatních komunikacích jsou větší či menší nárůsty. Je vidět, že ta dopravní síť je zahlcená, to znamená, že ta doprava se v podstatě rozlévá i do těch dnes relativně klidných částí místních komunikací, jako například Keplerova, Jelení. Na Patočkově je nárůst proti té variantě, kdy bude v provozu břevnovská a městský okruh, o 148 %, na Evropské nárůst o 35 procent, na Jugoslávských partyzánů 19 %. Celkový výkon na této části, na tomto výřezu Prahy 6 poklesne pouze o 10 %. To znamená, že ty dopravní vztahy se budou realizovat navzdory.

Další je centrální oblast města. Situace je tam obdobná, nebudu se tím zabývat. V té variantě, kdy je vytvořena kapacitně nedostatečná síť, se vlastně ta doprava rozlévá do celého města, to znamená, že jsou omezené možnosti, jak regulovat. Tady vidíme ještě rozdílový kartogram širšího území, červeně jsou zobrazeny nárůsty dopravního zatížení, zeleně jsou zobrazeny poklesy.

Závěry a doporučení, které z našich poznatků vyplynuly: Ta výstavba nových komunikací není sama o sobě řešením, které vede k zajištění udržitelné mobility, avšak narůstající individuální dopravě lze čelit promyšlenou dopravní politikou, nikoli návrhem nevyhovujícího dopravního systému, jehož důsledkem je potom nárůst časových ztrát a vyšší nehodovost. Dopravní zklidňování není možné tam, kde není k dispozici silniční síť, která zajišťuje přijatelnou míru mobility a dopravní obslužnosti. Automobilovou dopravu, která je nutná pro zajištění standardní úrovně základních funkcí městské aglomerace, je vhodné převést na typ komunikací, které jsou odděleny od té obytné zástavby, v tomto případě jsou to ty tunelové úseky.

Pro možnost regulace individuální automobilové dopravy v těch vybraných oblastech je nutné samozřejmě zajistit rozvoj dalších možností, jak tu danou cestu uskutečnit, to znamená veřejná hromadná doprava, vytvoření podmínek pro chodce apod.

Celkově by ta realizace návrhu dopravního systému s realizací městského polookruhu znamenala v tom výhledovém období horší dopravní situaci na většině posuzovaných míst. Celkový objem dopravy by se sice nepatrně snížil, ty dopravní vztahy by se realizovaly téměř ve stejném objemu, avšak za horších podmínek. Já bych poděkoval za pozornost a doufám, že jsem příliš nepřekročil časový limit.