

Pan ing. Aleš Merta, generální ředitel PUDIS (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer. Vidím, že jde o čas, tak přistoupím přímo k vyžádanému výkladu. (Výklad doprovázen prezentací na obrazovce v čele sálu.)

Jaká je výchozí situace? (Stížnosti občanů na špatnou slyšitelnost.) Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Není slyšet, pane řediteli, musíme upravit mikrofon tak, aby vás bylo více slyšet. Já bych v mezičase, než se připraví technika, upozornil, že stále ještě jsou v sále volná místa. Dámy a pánové, kteří stojíte, je možné se posadit. Zároveň se snažíme ještě doplnit jednu řadu židlí, aby opravdu každý mohl sedět a jednání mohlo probíhat úspěšně. (K dr. Hrubešovi:) Pane doktore, jak jsme na tom se židlemi? (Jsou doplňovány.)

Pan ing. Aleš Merta, generální ředitel PUDIS: Jaká je výchozí situace? Takový základní rámeček, na pozadí kterého připravuje město stavby svého dopravního systému: Praha jako správní centrum republiky, jak je vidět z tohoto obrázku, čelí vnějšímu tlaku dopravy, všechny zásadní komunikace jsou orientovány centrálně vůči Praze. Ten poměr, jak která komunikace, která vstupuje do Prahy, k tomu přispívá, je znázorněn na tomto obrázku. Je však nutno říci, že ten tranzit přes Prahu není pro vnitřní dopravu v Praze významný, rozhodně není převažující. Proto – tady taková trochu malá odbočka – jaké jsou mýty o tranzitu: Upozorňuji, že opravdu to platí pouze pro ulici Wilsonovu, čili takzvanou magistrálu u muzea.

Toto jsou objektivní čísla, zdrojem dat je dotazový průzkum ÚDI hl. m. Prahy z listopadu loňského roku. Z celkového počtu asi 90 tisíc vozidel za den, která projedou kolem muzea, je tranzitu pouhých 3 %. Tranzitu – myšleno vozidel, která mají cíl nebo zdroj mimo Prahu. To ukazuje v tom poměru ta červená spodní linka. Ten jeden odstín zelené vystihuje počet vozidel nebo podíl vozidel, která mají v Praze cíl nebo zdroj. Ten druhý konec – mimo Prahu, to největší pole jsou všechna vozidla, která projíždějí z Prahy do Prahy.

Praha má opravdu svůj velký potenciál na to a generuje si svoji vlastní dopravu. Je to vidět i na tomto grafu, který znázorňuje vývoj motorizace ve srovnání Prahy a České republiky. Česká republika celkem jsou ty modré sloupce, Praha je červeně. Jestliže se nám tam zdá, že v roce 2003 došlo k nějakému poklesu, je to jen zásluhou nějakého administrativního ... (Předsedající paní ing. Trnková upozorňuje řečníka na to, že grafy nejsou vidět, je třeba je slovně popsat.) Byl jsem upozorněn, že grafy nejsou zcela jasně vidět, myslím, že to není na závadu. (Smích z řad občanů.) Grafy vystihují spíše tendence, ta čísla nejsou rozhodující. Pokud tam budou významná čísla, tak je zmíním.

Tento graf znázorňuje vývoj dopravních výkonů na území hlavního města Prahy v období od roku 1961 až do roku 2004. Je to ve správném měřítku, takže je vidět, že do roku 1990 ten trend byl poměrně klidný, od roku 1990 každým rokem je dramaticky růstový. Nutno říci, že tento nárůst individuální dopravy není samozřejmě na úkor městské hromadné dopravy. Pokles nebo stagnace městské hromadné dopravy se zastavila. Já tady mám čerstvé údaje z ročenky dopravy pro rok 2004, z ročenky dopravy ministerstva dopravy, kde je vidět, že od roku 2000 do roku 2004 se v Praze už i zvyšuje počet přepravených osob. (Poznámka občana mimo mikrofon – nelze zaznamenat.)

Tento graf znázorňuje podíl intenzit na komunikační síti hlavního města Prahy v rozdělení na vnější a centrální kordon. Centrální kordon je znázorněn těmi červenými sloupci. Je vidět, že od roku 2000 intenzity na centrálním kordonu stagnují. Naopak vnější kordon stále strmě roste. Jaké jsou asi příčiny tohoto jevu? V centru města dochází už k naprosté saturaci. To znamená, že komunikační síť už víceméně více aut nepřeveze, naopak přenášejí se na vnější kordon dopravní vztahy, na realizované stavby. Například stavba Zlíchov a Radlická, tunel Mrázovka a Strahovský tunel již jsou na vnějším kordonu.

Jak na to Praha reaguje? Praha na to reagovala v roce 2000 přijetím územního plánu. Jednou ze zásadních kapitol územního plánu je kapitola dopravy. Systém dopravy pro individuální dopravu znázorňuje tento průmět toho základního systému do mapky města. Skládá se z pražského okruhu, který je v kompetenci státu, a z městského okruhu a radiál, které jsou v kompetenci města. Ale pozor, tento stav nebo toto schéma znázorňuje cílový stav. Jaká je situace v roce 2005? Z nadřazené komunikační sítě jsou dokončeny a provozovány ty okrové linie a je zcela zřejmá absence staveb v severním segmentu, čímž vzniká vlastně nespojitá funkce celého toho systému, a funkci toho systému nadřazené komunikační sítě přebírají městské třídy, v případě severního segmentu je to trasa Patočkova, Milady Horákové, Veletržní.

Jaký je důsledek tohoto stavu sítě, která je provozována v roce 2005? Takové dva gordické uzly pražské dopravy, Barrandovský most a řekněme Prašný most nebo průjezd Letnou: Ty grafy dole vpravo ukazují vývoj intenzit na Barrandovském mostě od roku 1995, stále tendence růstu, v roce 2004 projíždělo v průměrný pracovní den 125 tisíc vozidel za den, v koridoru severním – Milady Horákové, přesně v úseku Na Valech – Prašný most to bylo 45 tisíc vozidel za den. Je vidět, že zde od roku 1995 do roku 2004 ty intenzity víceméně stagnují.

Řešení toho problému vidí Praha v tom, a tak ho také podle územního plánu postupně realizuje, na jihu výstavbou stavby 514 a 513. Tam je situace taková, že v současné době probíhají výběrová řízení pro zhotovitele stavby, a na severu dvěma stavbami silničního okruhu, 518 a 519, a samozřejmě systémem městského okruhu – systémem Blanka.

Nějaké podrobnější údaje k pražskému silničnímu okruhu. Pražský silniční okruh je celý v kompetenci státu. Pověřeným investorem je Ředitelství silnic a dálnic, financování probíhá přes Státní fond dopravní infrastruktury a počítá se s příspěvky z EU.

Jaký byl vývoj stabilizace pražského okruhu v severním segmentu pro územní plán Prahy? V první polovině 90. let, kdy se tvořil koncept územního plánu, se hodnotily varianty řeknu ve svazku J, to jsou varianty Ruzyně – Suchdol – Březiněves se svými dalšími subvariantami v průchodu Suchdolem, a varianty S, které byly v trase Ruzyně – Roztoky – Zdiby, zase s dalšími subvariantami severně od Řeže, vztah ke Klecanům apod. Z tohoto vějíře variant si na základě vyhodnocení Praha zahrнула do územního plánu variantu takzvanou J, jižní.

Jaký byl následný postup přípravy varianty J? V březnu 1999 investor předložil k projednání návrh dokumentace pro územní rozhodnutí a současně s tím dokumentaci EIA, což je dokumentace hodnocení vlivu na životní prostředí. V červnu téhož roku byla z ministerstva životního prostředí dokumentace vrácena k přepracování s definicí variant pro posouzení. K posouzení bylo určeno celkem pět variant, varianta J, Sc, Sd, Ss a varianta T od jihu k severu. Investor tomuto požadavku vyhověl, zpracoval technické dokumentace pro

všechna tato řešení a zpracoval EIA, nebo opatřil EIA v úseku celého severního segmentu pražského okruhu. V září roku 2000 předložil tuto EIA k projednání, v září 2001 vznikl posudek této dokumentace. V prosinci 2001 došlo k veřejnému projednání posudku a v dubnu 2002 vydalo ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko s podmínkami. Na základě těch podmínek, které jsou zde uvedeny, to znamená, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci varianty Ss a J, ostatní varianty byly z posuzování vyloučeny, z hlediska vlivů na životní prostředí doporučuje ministerstvo životního prostředí realizovat variantu Ss. Variantu J lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss. Plus řada dalších podmínek, které byly stanoveny jak pro fázi přípravy, tak pro fázi výstavby a provozu. Ty podmínky byly stanoveny pro obě varianty.

Investor po dohodě s městem se rozhodl, že bude nadále pokračovat v přípravě varianty J, varianty jižní a že zapracuje všechny připomínky stanovené ministerstvem životního prostředí do dokumentace. V současné době je stav takový, že v prosinci letošního roku bude k dispozici úplný čístopis dokumentace a Ředitelství silnic a dálnic bude připraveno podat žádost k zahájení územního řízení.

Definice těch staveb v severním segmentu vypadá asi takto: Ruzyně – Suchdol, což je stavba 518 a stavba Suchdol – Březiněves, stavba 519. Ten žlutý puntík pulzující ukazuje rozhraní staveb.

Zde asi není prostor pro to, abychom popisovali technické řešení těch jednotlivých staveb, proto jenom ukázky toho rozhodujícího objektu, což je přemostění Vltavy v prostoru Suchdola. To přemostění vzniklo na základě architektonicko-konstrukční soutěže z února 1999 a ve vizualizacích vypadá asi takto. Zákres do fotografie, ještě jeden, včetně modelu.

Myslím si, že další podrobnosti ohledně staveb silničního okruhu, ale i těch dalších, které tady budou popisovány, uvidíte na dvou adresách, nebo můžete získat na dvou adresách. Jedna je Informační centrum dopravních staveb na Praze 6, které je zřizováno péčí odboru městského investora, sídlí v budově polikliniky v Břevnově, Pod Marjánkou 12, otevřeno je každou první středu v měsíci od 14 do 18 hodin. Druhé informační centrum, které spravuje odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy, sídlí na adrese Praha 1, Řásnovka 8, čili v sídle odboru dopravy, a otevřeno je v pondělí a středu odpoledne. To je za mě všechno. Děkuji.