

Pan ing. Ladislav Pivec, ředitel Ústavu dopravního inženýrství (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer, dámy a pánové, jak už řekla paní místostarostka, jsem z Ústavu dopravního inženýrství a naším úkolem bylo navázat na předchozí dvě informace, které nám poskytly základní vstupy pro to, jak jsou připravovány obě základní stavby, které se týkají území městské části Praha 6, to znamená pražského okruhu a městského okruhu. A naším úkolem bylo podle aktuálních informací o rozvoji výstavby na území městské části, na území okolí Prahy i v Praze celé, na základě posledních dopravních průzkumů a znalostí, které máme o vývoji pražské dopravy, modelovat, tedy prognózovat stav dopravy po zprovoznění těchto dvou dopravních staveb. (Výklad provázen prezentací na obrazovce v čele sálu.)

Nejprve alespoň krátká poznámka o tom, jakým způsobem taková prognóza vzniká. Tím základním vstupem je jednak řada dopravních průzkumů, které provádíme na komunikační síti města, nejen dopravních průzkumů klasických, ale i dopravních šetření, dopravních anket, abychom znali dopravní chování obyvatel, abychom věděli, jaké potřeby obyvatelé města ve vztahu k dopravě mají.

Druhým velice významným vstupem je otázka znalosti využití, skutečného využití ploch na území města nebo na území té oblasti, kterou posuzujeme, z hlediska rozvoje tohoto území, to znamená z hlediska naplnění územního plánu hlavního města Prahy. Víte, že i oblast Prahy 6 patří mezi rozvojová území, mezi území, kde se předpokládá a buduje řada nových staveb, které mají samozřejmě i velký dopad na dopravu.

Dalším vstupem byly varianty komunikační sítě, které přicházejí v úvahu, jsou popsány na tom slide. Základní vstup je pochopitelně definování současného stavu dopravy na současné komunikační síti. Druhý výpočet, který jsme prováděli, byl výpočet na komunikační síti, která se předpokládá v období let 2010 – 2011, bez jakýchkoli okruhů. Třetí variantou potom komunikační síť, která obsahuje pražský okruh a konečně poslední variantou, kterou jsme posuzovali, bylo řešení, které je obsaženo v územním plánu, to znamená oba dva okruhy v té severozápadní části města jsou dobudovány.

Na základě těchto vstupů, těchto informací potom přichází poměrně rozsáhlý programový balík software, pomocí něhož rozvrhujeme zátěže na komunikace. Je to software, který je používán v rámci prakticky celé Evropy, software, jehož autorem je firma PTV z Karlsruhe. Je plně aplikován na podmínky České republiky a speciálně na podmínky Prahy. Výstupem tohoto postupu, to znamená po definování základních vstupů, definování variant komunikační sítě a zpracování toho vlastního dopravního modelu, vznikají jednotlivé prognózy dopravy, prognózy intenzity dopravy.

Připomenu ještě, na jaké síti jsme to rozvrhování dopravy prováděli, čili jaký je předpoklad reálné výstavby sítě k tomu období roku 2010 – 2011. Je to zprovoznění části pražského okruhu v rozsahu od dálnice D 1 až po dálnici D 8, zprovoznění městského okruhu vlastně v celé délce s výjimkou té východní části.

Na tomto slide je definován, respektive popsán na vybrané komunikační síti městské části Praha 6, Praha 7 současný stav dopravy. Na těch hlavních komunikacích jsou uvedena čísla, která definují celodenní intenzitu – obousměrnou celodenní intenzitu – automobilové dopravy v jednom průměrném pracovním dni. To, co je uvedeno červenou barvou, jsou úseky

povrchové, to, co je barvou modrou, jsou jednotlivé tunely. Toto je tedy výchozí stav, se kterým se dnes potkáváte na komunikacích našeho města. (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Můžu vás, pane řediteli, poprosit – protože nevím, jestli ta čísla vidí všichni – jestli byste mohl ty základní tahy popsat, říci, odkud kam který úsek a říci k nim číselný údaj, kolik tam dnes, v tyto dny jezdí aut.

Pan ing. Ladislav Pivec, ředitel Ústavu dopravního inženýrství: Takže popíšu to, co je vidět. Vybrali jsme základní komunikační síť na tom území zhruba od pražského okruhu až po Argentinskou. Znovu opakuji – jsou to celodenní obousměrné zátěže, na pražském okruhu 46 až 61 tisíc automobilů, na ulici Evropská 35 tisíc automobilů, na ulici Patočkova 33 tisíc automobilů. Půjdu-li dál na východ, Jugoslávských partyzánů 20 tisíc, Svatovítská 26 tisíc, dál směrem východním, pokračování, Čs. armády - Pod kaštany – Korunovační 30 tisíc, Milady Horákové 37 tisíc, v oblasti Letné 33 tisíc vozidel, Veletržní 41 tisíc. Významné – jak dále uvidíte - je i zatížení třeba Nábřeží kpt. Jaroše, byť je to už Praha 7, kde ta intenzita je 37 tisíc vozidel.

Pro základní srovnání jednotlivých možných variant výstavby oné hlavní komunikační sítě jsme jako první namodelovali rok 2010. Toto je tedy schéma, jak by vypadala dopravní zátěž na komunikacích města, pokud by se nepostavilo vůbec nic, to znamená pokud by byl současný stav. Já se malinko vrátím k současnému stavu, jenom pro připomenutí, tam, kde jsou vidět ta čísla, a ta změna, která se uděje, pokud nepostavíme naprosto žádnou komunikaci, je takováto: Když se na to podíváte, dochází k nárůstu prakticky na všech komunikacích, všechny komunikace jsou zatíženy víc, než v současném stavu. Mohu-li zase komentovat některá čísla nebo je přečíst – Evropská 37, Patočkova 41, Jugoslávských partyzánů 28, Čs. armády – Pod Kaštany – Korunovační 36 tisíc, Milady Horákové 45 tisíc, v oblasti Letné 39, Veletržní 41 tisíc. Zmiňovaná komunikace levobřežní – 43 tisíc vozidel.

Pojďme dál. Další posuzovanou variantou je varianta taková, kdy se v tomto severozápadním sektoru města postaví pouze pražský okruh a nepostavil by se okruh městský. Jaké to má dopady na zátěže, vidíte. Když to jenom okomentuji ve vztahu k tomu srovnávacímu pentlogramu, který ukazoval stav 2010 bez jakékoli výstavby, tak vidíte, že pražský okruh skutečně už má pozitivní vliv především na ty komunikace, které jsou v západní části, to znamená speciálně Evropskou ulici, kterou může pro řadu motoristů nahradit, a na té Evropské dochází k poklesu dopravy. Zatímco v oblasti ulic Milady Horákové, oblasti Letenského náměstí, v oblasti ulice Pod kaštany, Veletržní žádný velký pokles nenastává.

Toto je poslední modelový výpočet, který prognózuje vývoj dopravy, to znamená intenzity dopravy na celé síti, která vychází z územního plánu. To znamená, že je postavena jak severozápadní část pražského okruhu, tak ona část okruhu městského. Za této situace vidíte, že dochází k poklesu, velmi výraznému poklesu zatížení na povrchových částech komunikací. Ty poklesy jsou výrazné. Mohu se ještě jednou vrátit k tomu stavu 2010, kdyby nebylo postaveno nic. Když se podíváte – Veletržní 41 tisíc vozidel, pokud postavíme oba okruhy, 26 tisíc vozidel. Můžeme-li se podívat třeba na oblast Milady Horákové – 18 a 27 tisíc pokud postavíme oba dva okruhy, 45 – 39 pokud nepostavíme nic. Čili myslím, že z tohoto pohledu na ten severozápadní sektor vyplývá, že skutečné řešení pro odlehčení povrchových částí komunikací spočívá ve výstavbě obou dvou okruhů.

Tady jsou ještě jednou všechny čtyři obrázky, tak jak jsem je popisoval, vlevo současný stav, vpravo stav roku 2010, když nepostavíme žádný okruh, vlevo dole pouze s pražským okruhem, vpravo dole oba dva okruhy podle územního plánu.

Nicméně si myslím, že není možný pouze pohled z hlediska jedné části Prahy nebo jednoho segmentu Prahy, že je vhodné se na dopravní řešení podívat i z hlediska celopražského, respektive z hlediska Prahy a jejího nejbližšího okolí. O takovýto pohled jsme se pokusili a spočítali jsme pro celkové dopravní výkony, které se na komunikační síti města a jeho nejbližšího okolí budou v roce 2010 konat, objemy ve vyjádření, které poskytuje pravděpodobně nejlepší informaci o zátěžích, které vyplývají z dopravy, to znamená vyjádření pomocí vozokilometrů.

Z té tabulky je zjevné, že v případě, kdyby Praha nepostavila žádný okruh, je celkový dopravní výkon na komunikační síti města a jejího nejbližšího okolí ona hodnota, která je v tom prvním řádku, to znamená 38,66 milionů vozokilometrů denně. Pokud město postaví nebo pokud bude v Praze postaven pouze pražský okruh, poklesne dopravní výkon na hodnotu 38,38 milionů vozokilometrů. Pokud se postaví okruhy oba dva, je tam další pokles na hodnotu 38,23. Když to řeknu ne v těch milionech, ale v tom, co to znamená, tak zprovozněním pražského okruhu dojde k poklesu dopravního výkonu na povrchové komunikační síti o 320 tisíc vozokilometrů denně. Pokud postavíme pražský i městský okruh, dojde k dalšímu poklesu potřebných najetých vozokilometrů, a to celkové snížení je oněch 880 tisíc vozokilometrů. Neboli pokud tyto dva okruhy postavíme, denně bude najeto o takřka 900 tisíc kilometrů méně, než pokud bychom nepostavili nic.

Co za sebe závěrem? Jaké jsou přínosy městského okruhu podle mého nebo podle našeho názoru? První – soustředění hlavních výkonů dopravy automobilové na nové trasy, které jsou vedeny převážně v tunelu. Z toho vyplývá snížení intenzit automobilové dopravy na řadě povrchových komunikací, které jsou dneska zatěžovány neúměrně dopravním provozem – Milady Horákové, Veletržní, Čs. armády a další. Velice významným dopadem je také to, že díky výstavbě těchto okruhů mohou vytvořit podmínky pro účinnou regulaci automobilové dopravy, a to jak na území Prahy 6, Prahy 7, tak i v centru města. A konečně bezesporu zajímavým přínosem městského okruhu v této části je to, že vytvořím dobré tangenciální spojení mezi oblastí Prahy 6 a Prahy 8, respektive 9, na jih potom na oblast Prahy 5.

Poslední poznámka: Aby tento systém mohl fungovat, jsou vhodná dvě opatření, která by měla doprovázet tuto výstavbu. Jednou z těchto věcí je zlepšení pohybu chodců v oblasti Vítězného náměstí, počítá se s podchodem, který by měl řešit tuto situaci. A konečně je potřebné ono propojení Svatovítská – Evropská, o kterém hovořil už kolega, aby došlo k odlehčení Vítězného náměstí. To je z mé strany vše.