



**Městský okruh
– zastaralá a nešetrná infrastruktura
je přítěží naší metropole**

Textová část

Praha 2008

Obsah :

Textová část:

1. Úvodní slovo
2. Historie Městského okruhu
3. Co nám politikové o Městském okruhu neřeknou
4. Nejzávažnější problémy jednotlivých úseků Městského okruhu – text
 - Malovanka
 - Prašný most
 - Svatovítská ulice
 - Hradčanská
 - Špejchar
 - U Vorlíků
 - Letenská pláň
 - Letná, Střešovic
 - Sparta
 - Stromovka
 - Trója – Pelc-Tyrolka
5. Jak spravit projekt Městského okruhu
6. Komentář k propagačnímu videu Městského okruhu
7. Iniciativa Auto*Mat

Grafická část:

Městský okruh jako bariéra uprostřed města

Městský okruh a památková rezervace UNESCO

Nejzávažnější problémy jednotlivých úseků Městského okruhu - grafika

- Malovanka
- Prašný most
- Svatovítská ulice
- Hradčanská
- Špejchar
- U Vorlíků
- Letenská pláň
- Letná, Střešovic
- Sparta
- Stromovka
- Trója – Pelc-Tyrolka

1. Úvodní slovo

V názvu této studie jsme si dovolili parafrázovat reklamní slogan pražského magistrátu, v němž kdosi tvrdí, že Městský okruh je moderní a šetrnou stavbou, která se stane dopravní páteří metropole. Při bližším pohledu není nejmenších pochybností o tom, že navržená stavba není stavbou šetrnou ani moderní, a ve svém důsledku způsobí Praze s největší pravděpodobností mnohem více problémů, než kolik jich možná vyřeší.

Tato studie si neklade za cíl stát se plnohodnotným protipólem stavebních plánů magistrátu. Po analýze návrhu severozápadní části Městského okruhu jsme však dospěli k přesvědčení, že stavba je z pohledu dopravy, životního prostředí, výše investic i urbanistické struktury Prahy 6 a 7 nesmyslná a škodlivá, a dále podrobně vysvětlujeme, proč si to myslíme.

Městský okruh je – jakkoliv zbytečný a škodlivý – nicméně realitou, s níž nezbývá než se smířit. V době zpracování této studie jsou podstatné části severozápadní části okruhu rozestavěné – razí se tunely pod Stromovkou, staví se mimoúrovňové křižovatky v Tróji a v Břevnově, řada dalších částí stavby se připravuje. Stavbu již v této fázi prakticky není možné zatavit – politická rozhodnutí byla učiněna, příslušná povolení vydána.

Jedním z klíčových hesel, pod jejichž záminkou se Městský okruh staví, zní „auta pod zem“ a na první poslech zní lákavě. Žádný obyvatel ani návštěvník Prahy si nemůže nevšimnout silnic věčně ucpaných dopravní zácpou, aut parkujících už i na chodnících a varovných čísel o znečištění ovzduší. Zaměřili jsme se proto na stavbu právě z tohoto úhlu pohledu a ptáme se: vyřeší opravdu Městský okruh dopravní problémy Prahy? Dostane auta z ulic pod zem? Bude Praha po výstavě okruhu lepším místem pro život s kvalitnějším veřejným prostorem?

Přáli bychom si, aby tato studie napomohla vyvolat veřejnou diskusi, a to jak o severozápadní části Městského okruhu, tak o dopravní politice města a struktuře jeho výdajů vůbec. Věříme také, že se nám upozorněním na konkrétní problémy v projektu nejnákladnější pražské stavby podaří přispět ke zlepšení toho, co ještě zlepšit jde, a předejít opakování stejných chyb při projektování dalších částí městské dopravní sítě.

2. Historie Městského okruhu

Základní komunikační systém, zkráceně ZÁKOS, byla koncepce rozvoje silniční sítě v Praze, schválená v roce 1974 a naplňovaná až do roku 1990. Městský okruh byl od počátku její důležitou součástí.

Cílem ZÁKOSu bylo zejména nejjednodušším způsobem vyřešit technicky dopravní funkce města s prioritou principu „nejkratší cestou k cíli“, s doprovodnou argumentací zvýšit cestovní rychlost, snížit spotřebu pohonných hmot, snížit počet nehod, snížit hluchnost apod. Do konce roku 1990 bylo prostavěno celkem 7,9 mld. Kč, do tohoto roku bylo v provozu asi 77 km komunikací, tedy necelá třetina celkové plánované délky – 236 km. Rozestavěno bylo dalších téměř 11 km tras o celkových rozpočtových nákladech 4,3 mld. Kčs.

ZÁKOS byl tedy ve své době postaven jen zčásti; jeho úplné dobudování znemožnil především nedostatek finančních prostředků. Po sametové revoluci se také předpokládalo, že koncepce rozvoje dopravy v hlavním městě se změní.

Historický vývoj

Z původní koncepce „roštového systému“ autodráhových komunikací ze 60. let (plán uvažoval tři severojižní a dvě východozápadní magistrály) roztínajících kompaktní město, se po mírných úpravách stal okružně radiální systém ZÁKOS. V roce 1972 organizace Národního výboru Prahy vypracovaly „Plánovitý podklad přípravy a výstavby ZÁKOSu v Praze“, jehož koncepci schválila 4. prosince 1974 vláda České socialistické republiky.

Budování celého systému bylo rozděleno do etap a několika pětiletok tak, aby bylo možné jej dokončit někdy kolem roku 2000. Počítalo se mimo jiné také se zachytnými parkovišti na okrajích města. Investice do celé silniční sítě se počítaly v miliardách Kčs. Vedle metra a přestavby železničního uzlu tak vznikl další velkolepý projekt v oblasti dopravy v metropoli.

Charakteristika

ZÁKOS byl založen na koncepci roštových radiál (celkem devět), které by propojovaly vnější a střední okruh. Uvnitř středního okruhu se pak měly křížit dvě magistrály: Severojižní a uvažovaná Východozápadní magistrála, jejíž součástí měl být silniční most na Výtoni, a která měla propojovat Radlickou a Strašnickou radiálu. Husitská a Koněvova ulice měly být přeměněny na přivaděč k Žižkovské radiále.

Tento plán předpokládal zásadní přestavbu celého města. Kvůli budování dálničních okruhů a radiál měla být plošně srovnána se zemí polovina Žižkova, Nuselského údolí a část Smíchova. Většina okruhů a radiál měla být vedena povrchově – město by tak v rozmezí maximálně každých tří kilometrů protínala dálnice.

ZÁKOS a občanská společnost

Výstavba husté sítě dálnic a radiál pro automobilovou dopravu v Praze byla již na konci 90. let dvacátého století předmětem kritiky a protestů občanské společnosti. Proti demolicím historických

čtvrtí Prahy a výstavbě povrchových kapacitních silnic se bouřili zejména environmentalisté, ale nejen ti.

Pražským dopravním systémem se zabývaly například Pražské matky. Jejich první akce začaly v zimě 1988, kdy reagovaly na kritické hodnoty znečišťujících látek v ovzduší a na nevyhovující smogovou vyhlášku. V květnu 1989 uspořádaly Pražské matky první demonstraci v tehdejší Československu upozorňující na neřešené environmentální problémy a požadovaly pravdivé informace o stavu životního prostředí.

Pražská doprava byla také předmětem kampaní Děti Země, Ekologické společnosti a řady dalších organizací a hnutí, jež prosazovaly odklon od výstavby dalších dálničních komunikací v historických čtvrtích města. Požadavek na přehodnocení dopravní koncepce podporovala velká část obyvatel Prahy.

Změny po roce 1990

Zastupitelstvo hl. m. Prahy ustavilo na jaře roku 1990 pod vlivem veřejného mínění (demonstrace a diskuse okolo tunelu Stromovkou), Komisi nezávislých odborníků pro posouzení koncepce ZÁKOS. Ta dospěla v červenci 1990 k názoru, že ZÁKOS je potřeba okamžitě přehodnotit, protože životní prostředí Prahy nejen, že neochraňuje před dopravní zátěží, ale v řadě případů jej dokonce zhoršuje.

Následně byla koncepce ZÁKOSu částečně změněna. Územní plán Prahy (1996) přejmenoval ZÁKOS na HUS (hlavní uliční skelet) a odstranil z něj nejničivější záměry, zejména Žižkovskou radiálu s přivaděčem (od dálnice D11 až k Bulharu), Veleslavínskou radiálu místo Buštěhradské dráhy a propojení uvnitř středního okruhu.

Z původních návrhů se však nadále vycházelo při přípravě staveb Pražského a Městského okruhu. Bylo převzato 7 z 9 radiál (3 z nich byly v roce 1989 již dokončeny). Po mnoha sporech byl dokončen i rozestavěný Strahovský tunel, jako součást okruhu vnitřního i středního. Městský okruh zůstal fixován prakticky ve své původní trase – přestože v koncepci ZÁKOSu byl označován jako „Vnitřní okruh“ a měl být celý veden povrchově. Nyní je velká část severozápadního segmentu Městského okruhu vedena v tunelech.

Přehled součástí systému ZÁKOS, které byly postaveny, staví se nebo se plánují:

- * Břevnovská radiála (nyní ve fázi plánování)
- * Tunelový komplex Blanka (nyní ve výstavbě)
- * Vysočanská radiála (nyní ve výstavbě)
- * Severojižní magistrála (etapy dokončeny 1973, 1978 a 1980)
- * Strašnická radiála resp. Štěrboholská radiála (etapy dokončeny 1997 a 1999)
- * Prosecká radiála resp. V Holešovičkách (etapy dokončeny 1980 a 1992)
- * Chuchelská radiála resp. Strakonická (dokončena v 80. letech)
- * Radlická radiála (vnější úsek dokončen 1980)
- * Pankrácká radiála resp. Chodovská radiála (dokončena 1971)
- * Jihozápadní část středního okruhu včetně Barrandovského mostu (80. léta)

Zpracováno volně podle textů z internetu a interpelace poslance Martina Bursíka z roku 1990. Děkujeme Wikipedii za cenné informace.

3. Co nám politikové o Městském okruhu neřeknou

Zastaralý

Městský okruh vychází ze zastaralé koncepce sítě rychlostních silnic – okruhů a průsečných radiál, které protínají nebo se přímo dotýkají širšího centra města. Dopravní řešení tohoto typu se v Evropě používala přibližně do 70. let 20. století. Negativním rysem takto sestavené páteřní sítě pro automobilovou dopravu je rozdělení města silnicemi dálničního typu do segmentů, které spolu obtížně komunikují. Rychlostní silnice jsou nepřekonatelnou bariérou pro pěší, přivádějí navíc automobily do všech částí města, včetně historického centra. Důsledkem takového řešení jsou zásadní problémy s parkováním, hlukovou zátěží, znečištěním ovzduší i bezpečností ulic.

Oproti původnímu ZÁKOSu se stávající síť liší pouze tím, že byly vypuštěny nejnemyslnější úseky, které by si vyžádaly například sanaci velké části Žižkova, Smíchova či Nuslí. Většina ostatních částí zůstala zachována, případně s drobnými modifikacemi. **Pozitivním krokem je přesun dálnic pod zem** v místech s historickou zástavbou, která měla být původně sanována.

Přesunutí dálnic pod zem nicméně neřeší navazující problémy na povrchu. Dálnice sice převezme tranzitní dopravní zátěž (či alespoň její část) z povrchu, avšak všechna auta musejí na dálnici najíždět a z ní sjíždět, přičemž opět projíždějí ulicemi na povrchu města. V okolí dálničních křižovatek tak vzniká vysoká dopravní zátěž, která vyvolává tlak na zvyšování kapacity okolních komunikací. Ulice města v širším okolí okruhu se tak mění na dálniční přivaděče.

Výstavbou nové dálnice v centru se zároveň výrazně zlepší podmínky pro jízdu autem po městě. **Rozšíření nabídky silniční infrastruktury pak logicky vyvolává poptávku** po jejím používání, zpravidla nejvíce na úkor městské hromadné dopravy. Brzy tak dochází k dalšímu vysokému nárůstu intenzit automobilové dopravy. Výsledkem je pak stav, kdy **doprava na povrchu v ulicích města brzy dosáhne nebo převýší stav před vybudováním nové dálnice.** Toho se lze oprávněně obávat i v případě Městského okruhu.

Velkoměsta západní Evropy dnes již postupují při plánování své dopravní sítě jinak. Především nezaměřují příčiny a důsledky, problémy dopravy řeší komplexně v úrovni územního plánování a urbanismu. Pojetí struktury města určuje způsob dopravy namísto pasivního formování města dopravou.

Vyspělá města **nepodporují plošnou výstavbu nových kapacitních komunikací,** nově stavěné úseky bývají spíše ojedinělé, mají doplňkovou funkci a jejich provedení vzhledem k prostředí města má diametrálně odlišný charakter oproti výstavbě 2. poloviny 20. století. **Investice směřují v takových městech primárně do alternativ automobilové dopravy:** především kolejové městské veřejné dopravy – tramvaj a železnice, protože metro je drahé a v případě Prahy je potenciál pro jeho další rozvoj prakticky vyčerpán (systém by pak nebyl efektivní), dále pak do pěší a cyklistické dopravy.

Smyslem není získat město bez aut, ale maximálně posílit ostatní druhy dopravy a vytvořit vyvážený dopravní systém, kde je automobilová doprava pouze v doplňkové funkci.

Tržní zákon nabídky a poptávky funguje i v dopravě, proto **vyvážený dopravní systém (nabídka) musí přiměřeně vyvažovat atraktivitu nabízené infrastruktury**. Například MHD realizovaná pomalými autobusy a tramvajemi v podřadné roli (bez preference) vůči povrchové automobilové dopravě nemůže být reálnou konkurencí nově vybudované dálnici. Tuto funkci by mohla plnit například městská železnice, jejíž uvedení do provozu by však mělo předcházet realizaci dálnice. Tím by se také prokázala nepotřebnost mnohých staveb pro automobilovou dopravu. Platí, že jakým způsobem se město a jeho infrastruktura vybudují, takovým způsobem budou fungovat.

Důležité jsou i podpůrné prostředky jako mýto, zpoplatnění parkování apod. Pasivní přijímání nárůstu intenzit individuální automobilové dopravy a budování nových staveb k jejímu dalšímu růstu nikam nevede.

Drahý

Cena severozápadní části Městského okruhu má dosáhnout cca 27 miliard korun. **Lze však předpokládat, že se vyšplhá až ke 40 miliardám korun** – v České republice je prodražování dálničních staveb poměrně běžné, stavební firmy si navíc pravidelně účtují vícepráce apod. Jedná se přitom jen o 6 kilometrů dlouhý úsek, každý kilometr tedy vyjde na více než 6 miliard korun.

V období po roce 1990 (tedy za celých 18 let) postavila Praha tyto úseky Městského okruhu:

Tunel Mrázovka: zprovozněn v roce 2004, délka 1.260 m, plánovaná cena 4,3 miliardy, skutečná 7 miliard

Strahovský tunel: zprovozněn v roce 1997, délka 2.004 m. Cenu je obtížné určit, protože stavba probíhala v několika etapách od roku 1986.

Na stavbu Městského okruhu není možné čerpat prostředky z fondů EU, protože stavba neprošla povinným posouzením vlivů na životní prostředí v proceduře EIA, což EU požaduje.

Bariérový

Městský okruh je projektován jako **soubor staveb sloužících výhradně automobilové dopravě**. Prakticky v centru města nebo v jeho těsné blízkosti tak vznikají kapacitní komunikace dálničního typu, které se také jako dálnice chovají – jsou bariérou v území, zejména pro chodce, a způsobují obrovský zásah do území a jeho fungování.

Městský okruh netvoří jen podzemní tunely, ale také povrchové mimoúrovňové křižovatky, přivaděče, nájezdové rampy, garáže a řada dalších staveb. **Auta zkrátka musejí – být po několika kilometrech jízdy pod zemí – vyjet na povrch a do ulic města.**

Necitlivý

Přestože Městský okruh měl být čistě podzemní stavbou, taková představa je velmi vzdálená realitě. **Výstavba okruhu má již dnes významný dopad také na povrch města**, a to zejména v těchto aspektech:

Výdechy z tunelu

Mají vzniknout ve Střešovicích a na Letné. Svou podobou (vysoké betonové věže) naruší panorama a velmi pravděpodobně zhorší kvalitu ovzduší v obou postižených lokalitách.

Nebezpečí provalení ražby

Jak ukázala nedávná havárie ve Stromovce, podzemní ražení dálničních tunelů může způsobit nečekané poklesy půdy na povrchu, což může ohrozit obyvatele Prahy.

Ohrožení Královské obory

Podle některých odborníků může stavba tunelů pod Stromovkou způsobit změnu hladiny podzemní vody. To by mělo fatální následky pro část parku – řada stromů by odumřela.

Hrozba pro Letenské sady

Kvůli přeložkám dopravy po dobu výstavby Městského okruhu prosadil magistrát výstavbu provizorní silnice přes okraj parku. Původně měla auta jezdit dokonce přímo přes Letenské sady. Nyní ohrožuje park plánovaná přeložka tramvajové trati.

Kácení stromů

Kvůli Městskému okruhu má na území Prahy 6 padnout zhruba tisíc stromů a má být vykáceno 40 tisíc metrů čtverečních keřových porostů. Náhradní výsadba dosahuje sotva pětina množství zeleně.

Utajovaný

Veřejnost nemohla projekt Městského okruhu nijak komentovat. Všechna rozhodnutí učinili politici a občané města jsou pouze zpětně pasivně informováni ve chvíli, kdy prakticky nejsou možné žádné změny.

Stavba, která je jedním z nejrozsáhlejších projektů v hlavním městě, **neprošla expertním posuzováním vlivů na životní prostředí** v procesu EIA. Nebyla tak nezávisle ověřena bilance jejích pozitivních a negativních efektů na obyvatele, návštěvníky a životní prostředí v Praze.

Posouzením v procesu EIA neprošly ani ostatní úseky dopravní sítě města a dokonce ani tato síť jako celek pomocí SEA. Dokud toto posouzení neproběhne, jsou tvrzení o nezbytnosti 40 km tunelů pro vyřešení dopravní situace města pouze ničím nepodloženou politickou tezí.

V době, kdy vznikala dopravní koncepce, nyní stále prosazovaná magistrátem, neexistovaly dnešní metody plánování a modelování měst a dopravy, technologický vývoj v oblasti řízení systémů v dopravě prošel spolu s informačními technologiemi doslova revolucí. Namísto příprav na výstavbu dalších úseků, které za zády veřejnosti z veřejných peněz probíhají, je nutné vyjít ze stávající situace a celý systém přehodnotit. Nynější systém je budován prakticky podle stejné koncepce, dle které byla vybudována severojižní magistrála.

Předimenzovaný

Vedle podzemního Městského okruhu vzniká při jeho stavbě ještě povrchová autostráda – vznikne tím, že se rozšíří současné silnice. Efekt zprovoznění tunelového komplexu Blanka pro prostředí města je tedy zcela opačný, než jak deklaruje magistrát – místo zklidnění dopravy dochází k jejímu zintenzivnění.

Všechny nadzemní komunikace napojené na Městský okruh jsou projektovány tak, aby mohly v případě uzavření tunelů (např. kvůli havárii nebo údržbě) naplno převzít jejich zátěže. **Prakticky se tedy staví dva okruhy nad sebou.** Povrchová autostráda bude za běžného provozu fungovat jako bariéra rozdělující město, umožňující kvalitnější provoz automobilů. Při uzavření tunelů pak bude situace na povrchu podstatně horší než dnes, protože po povrchu budou popojíždět desítky tisíc vozidel navíc.

Takto velkorysé záložní koncipování není běžné nikde ve světě. Ani např. Strahovský tunel nemá žádnou objízdnu trasu pro případ, kdy je uzavřen, a ani ji mít nemůže. Úplné **uzavření tunelů by mělo být natolik výjimečným stavem, že by kvůli tomu nemělo být nutné stavět záložní autostrádu.**

Ostatní **komunikace na území Prahy 6 a 7 jsou dimenzovány jako kapacitní dálniční přivaděče**, aby byla jízda autem plynulá při předpokládaných intenzitách. Tyto intenzity však budou vzhledem k dalším nárůstům dopravy časem stejně překonány a dopravní kolaps, podobný tomu současnému, nastane po určité době znovu, pouze ve větším měřítku. Vedení města přitom ani neuvažuje o tom, zda jsou předpokládané intenzity dopravy pro dané území vůbec únosné. Součástí zadání projektantům Městského okruhu nebyl cíl snížit intenzity na povrchu na takovou úroveň, která bude pro město a jeho obyvatele ještě přijatelná.

Například intenzity přesahující 30 tisíc vozidel denně ve Svatovítské a v navazujících ulicích jsou pro území Dejvic těžko snesitelné. Namísto řešení, které by neumožnilo další nárůst automobilového provozu, se budují komunikace, které snesou vyšší zatížení. Tím **vznikne výrazný tlak na výstavbu nové infrastruktury v navazujících úsecích**, například nové Suchdolské radiály vedené buď ulicí Jugoslávských Partyzánů, nebo tunelovým úsekem za vysokoškolským areálem ČVUT.

4. Nejzávažnější problémy úseků Městského okruhu

▪ MALOVANKA

Rozsáhlá mimoúrovňová křižovatka, která představuje významnou bariéru pro pohyb pěších i cyklistů a vylučuje důstojné cestování MHD.

Příklad: člověk se potřebuje dostat z bodu A do bodu B:

- pro dosažení zastávky autobusu MHD směrem do Motola od obytné zástavby musí **chodec** využít nadchod – lávku se zbytečným několikametrovým ztraceným spádem, přičemž délka cesty bude více než dvojnásobná oproti přímé vzdálenosti. Nejprve musí chodec sejít z kopce po klikaté cestě mezi betonovými zídkami, aby vzápětí vystoupal ještě výše po rampových schodech (nebo vyjel výtahem). Poté následuje asi 100 metrů dlouhá lávka, která je v celé délce rozdělena na dva úzké chodníky. Na jejím konci sestoupá chodec po rampě ještě níže, než leží výchozí bod. Pokud přesto stihne doběhnout autobus, má štěstí – v opačném případě bude čekat na okraji mimoúrovňové křižovatky v naprosto neatraktivním prostředí.
- pokud bude chtít křižovatku překonat **člověk na vozíku** pro invalidy a nebude fungovat výtah, čeká jej více než půlkilometrová objízdňá trasa. V tomto případě bude však stále v lepší situaci oproti člověku směřujícímu k zastávce autobusu MHD v opačném směru, kam se jinak než výtahem vůbec nedostane.
- **cyklistu** čeká objízdňá trasa v každém případě, protože výtahem nemůže přepravovat jízdní kolo. Kdyby projektant počítal s potřebami pěších, kočárků, handicapovaných i cyklistů od počátku projektu, vznikla by zde minimálně druhá souběžná rampa u jižního konce lávky. Díky ní by lidé plynule překonávali zanedbatelné převýšení, kterého by si ani nevšimli, navíc by odpadla potřeba provozně náročného výtahu, který by pro tento směr ztratil opodstatnění. (Směr ze západu lépe uspokojuje světelný přechod za křižovatkou bez zbytečného převýšení.)

Příklad: cyklista jede z bodu Ac do bodu Bc:

- pokud chce člověk na jízdním kole bezpečně a plynule projet v koridoru Patočkovy ulice do třídy Milady Horákové, má smůlu: na konci průjezdu mimoúrovňovou křižovatkou se najednou ocitne v levém jízdním pruhu mezi dvěma proudy rychle souběžně jedoucích vozidel. Musí tedy použít objízdňou trasu a proklíčkovat okolní zástavbou. Pokud by se počítalo s cyklistickou dopravou na začátku projektu, byla by koncepce křižovatky zcela jiná – a to bez nutnosti navýšení nákladů na její výstavbu.
- pro cyklisty bude po zásahu Komise pro cyklistickou dopravu RHMP dodatečně vyznačena objízdňá trasa – tu je však nutné chápat jen jako zmírnění negativních dopadů zastaralé koncepce křižovatky, nikoliv jako dobré řešení.

Motoristé

- pokud přijíždí řidič po Městském okruhu ze severní části Prahy a jeho cíl leží v oblasti Břevnova (Malovanky), bude muset vyjet na povrch nejpozději na Hradčanské – před Prašným mostem. Pokud sjede z okruhu až na křižovatce Malovanka, může pokračovat pouze



rovně Patočkovou ulicí bez možnosti odbočení do ulice Pod Královkou. Tuto vadu má odstranit až následující mnohamiliardová investice do navazujícího úseku Břevnovské radiály.

▪ PRAŠNÝ MOST

Mimoúrovňová křižovatka se všemi souvisejícími komunikacemi a rampami jen 250 metrů od Jízdárny Pražského hradu a 450 metrů od Chrámu sv. Víta představuje obtížně překonatelnou bariéru pro pěší i cyklisty. Z Dejvic a nového rozvojového území se chodec dostane na Hrad buď přes jeden ze dvou přechodů pro chodce na Hradčanské, nebo dvěma podchody.

2008: lidé v ulicích Dejvic

Před přechodem pro chodce je dnes sice nutné počkat na zelenou, ale pak stačí překonat dva jízdni pruhy a tramvajové koleje v celkové délce 14 metrů.

2011: lidé pod zemí

Úzkým podchodem pod šesti jízdni pruhy a tramvajovými kolejemi bude potřeba ujít přes 35 metrů ve vysoce neatraktivním a ne zcela bezpečném prostředí.

Příklad: pěší jde z bodu A do bodu B:

- pokud chce chodec překonat ulici Milady Horákové, aby se dostal z rozvojového území Dejvic (budoucí městské čtvrti – dnes prostor železnice a zahradnictví) k Pražskému Hradu, musí projít dvěma úzkými dlouhými podchody, vyjít schodiště a přejít přechod pro chodce. Namísto přímých 70 metrů tak prochází labyrintem dlouhým přes 210 metrů. Půjde-li o maminku s kočárkem nebo člověka na invalidním vozíku, bude mít cestu o dalších cca 60 metrů další.
- pěší budou nuceni procházet vysoce neatraktivním a potenciálně nebezpečným prostředím namísto pohodlného úrovňového přechodu pro chodce. Variantou by mohlo být i mimoúrovňové řešení, avšak jedině s pohybem pěších na povrchu namísto pod zemí.

Příklad: pěší jde z bodu T do bodu B:

- pokud přijede člověk tramvají ze Střešovic a bude se chtít vydat na Pražský Hrad, může jít buď podchodem se ztraceným spádem a celkovým převýšením téměř 10 metrů, nebo se vrátit do kopce na opačný konec tramvajového ostrůvku, zde počkat na zelenou, a pak po chodníku opět sestoupat a pokračovat v cestě. Tato 150 metrů dlouhá zacházka s absencí druhého úrovňového přechodu a zbytečným převýšením je velmi obtížná pro hůře pohyblivé lidi a lidi a na invalidním vozíku.

Cyklista v libovolném směru

- na pohyb cyklistů se v původním projektu vůbec nemyslelo, přestože se jedná o jedno z mála míst, kterými je možné tímto územím projet. Ve spolupráci projektanta s Komisí pro cyklistickou dopravu RHMP nyní vznikají dílčí úpravy projektu. Jejich provedení však pouze částečně zmírňuje negativní dopady zastaralé koncepce křižovatky, z hlediska novostavby nejde o optimální stav. Prvky cyklistické infrastruktury by měly být integrovány do vozovek i chodníků, aby bylo území bezpečně sjízdné pro rekreační cyklisty i ty, kteří používají kolo jako dopravní prostředek.

Příjezd motoristů k podzemním garážím

- podzemní garáže na Prašném mostě mají být určeny motorizovaným návštěvníkům Pražského hradu. Garáže leží přímo nad Městským okruhem v těsné blízkosti mimoúrovňové křižovatky Prašný most. Ta je však koncepčně natolik špatně vyřešena, že motoristé musí nejprve ujet několik kilometrů po povrchu, aby se z Městského okruhu ke garážím vůbec dostali. Z ramp Městského okruhu se totiž není možné dostat k nájezdové rampě garáží. Pokud bude řidič přijíždět od západu, musí z okruhu sjet již na Malovance a dále pokračovat ulicemi Patočkovou a Milady Horákové. Pokud přijíždí z východu, bude muset okruh opustit již na křižovatce U Vorlíků a použít například objízdnou trasu přes Mariánské hradby a Jelení ulici, alternativně může sjet až na Prašném mostě a pokoušet se proklídkovat obytnou zástavbou Střešovic či Dejvic, nebo provést zakázané otočení ve světelné křižovatce.

▪ SVATOVÍTSKÁ ULICE

Současný most ve Svatovítské ulici nad železniční tratí je široký 16 metrů a celý prostor si udržuje lidské měřítko. V každém směru má most pouze jeden jízdní pruh pro automobily.

Nový most má mít celkem šest jízdních pruhů a oddělené tramvajové těleso. Jeho celková šířka přesáhne 40 metrů – to je více, než kolik měří napříč například Nuselský most. Celý prostor se tak změní v kapacitní dálniční přivaděč. Stavbě nového mostu ustoupí vzrostlé stromy podél ulic.

▪ HRADČANSKÁ

Prostor je celkově pojat jako dopravní koridor pro automobilový provoz se snahou o vysoký stupeň **segregace jednotlivých druhů dopravy**. Tím je vytvořeno nepříjemné bariérové prostředí nepřátelské k pěším, cyklistům i cestujícím hromadnou dopravou namísto dostupného atraktivního městského prostředí.

Řešení naprosto **ignoruje historický kontext místa** a odděluje jižní parter ulice Milady Horákové od městské zástavby Dejvic. Šetrné řešení by naopak umožnilo mnohem vyšší stupeň volnosti pohybu lidí v území s důrazem na zklidňování motorové dopravy namísto utvrzování její nadřazené pozice.

Zde se má pro pěší a cyklisty změnit jen vzhled zábradlí a sloupů, bariéra zůstává zachována.

Plánované přechody pro chodce zde měly být již dávno – zastávky by byly bezbariérové a zkrátily by se docházkové vzdálenosti o stovky metrů. Chodci by pak nemuseli nebezpečně přebíhat vozovku a kolejiště, přecházet po trávnicích apod.

Středová plocha a historická trasa od Dejvic směrem k Písecké bráně by měly být přístupné pěším a propojeny namísto upevňování bariéry a rozdělení cenného prostoru na jednotlivé dopravní koridory. Správným řešením by byla výrazná prostorová změna a koncepčně naprosto odlišné pojetí prostoru.

▪ ŠPEJCHAR

Vzrostlý kaštan na nároží má být zbytečně pokácen – jen kvůli pohodlnější rekonstrukci vozovky.

Důležitý přechod pro chodce má být zrušen, nový přechod vznikne až o 100 metrů dále u tramvajové zastávky. Lidem procházejícím mezi Pelléovou a Bedeniho ulicí se tak zbytečně zkomplikuje chůze a prodlouží doba potřebná k překonání křižovatky.

Zatím není jisté, zda zde vznikne potřebný přejezd pro cyklisty. Ti zde v současnosti mohou kolo pouze převádět pěšky přes vozovku, přičemž se jedná o jedno z mála míst, kde vůbec lze překonat bariéru automobilového průtahu po třídě Milady Horákové

▪ U VORLÍKŮ

Plochu zeleně navždy nahradí rampa Městského okruhu. Definitivně se tak poruší ucelenost nezastavěné parkové plochy, což může být impulsem pro pozdější výstavbu druhého letenského tunelu, který byl původně součástí varianty tunelu Blanka.

Sportovní areál i prodejna a půjčovna sportovních potřeb jsou již definitivně minulostí, nahradí je rampa Městského okruhu.

Po výstavbě okruhu zde vzniká hluchý problémový prostor. Mohl by zde přitom být vytvořen atraktivní parter pro pěší a sportoviště nad rampou Městského okruhu podobně, jak tomu u obdobných staveb běžné bývá v jiných zemích.

Secesní vila měla být původně zachována, nicméně investor prosadil její demolici. Uvolněný pozemek není vůbec nutný pro realizaci stavby – usnadní jen dočasné přeložení inženýrských sítí.

▪ LETENSKÁ PLÁŇ

Garáže pro 863 automobilů mají vyhrážnout nad terén části Letenské pláně možná o více než tři metry. Místo výhledu přes pláň do parku tak budou mít chodci po ulici Milady Horákové vedle sebe betonovou zeď, nebo v lepším případě umělý val. Na Letenskou pláň už se z ulice nikdy nepodívají.

Všechny vzrostlé stromy lemující soubor činžovních domů Molochovo **mají být zbytečně pokáceny** a nahrazeny méně než polovičním počtem mladých stromků.

▪ LETNÁ, STŘEŠOVICE

Tunelový komplex Blanka má mít dva výdechy (na Letná a ve Střešovicích) v podobě věží. Informace o emisích ani vizualizace těchto věží dosud nebyly zveřejněny.

Lze předpokládat, že věže výdechů viditelně **převýší okolní zástavbu** – věž na Letné bude viditelná i ze vzdálených horizontů.

V případě Letné je výdech umístěn na návětrné straně na kraji obytné zástavby, u Malovanky v kotlině v obytné zástavbě. V obou případech mohou výdechy **postihnout obyvatele okolních domů zhoršením kvality ovzduší**.

▪ SPARTA

Původní stav 2008

- ulice Milady Horákové supluje Městský i Pražský okruh
- v obou směrech zde projíždí celkem 33 tisíc vozidel denně
- tvorbu kolon ve směru do Holešovic způsobuje nízká propustnost křižovatky Letenského náměstí ve směru do Veletržní ulice
- tramvajové zastávky jsou nedůstojné a nepohodlné, problematická bývá bezohlednost některých řidičů u nesignalizovaného přechodu
- + tramvajové zastávky jsou v krátké docházkové vzdálenosti – chodec překonává vždy pouze jeden jízdní pruh, je možné přecházení i na opačné straně ostrůvku od přechodu, trasy k překonání ulice jsou krátké
- + křižovatka zabírá relativně málo prostoru. Blízkost zastávky dává prostoru lidské měřítko
- šikmá parkovací stání u činžovních domů Molochovo jsou z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu nevhodná
- + přes 20 vzrostlých stromů tvoří příjemný uliční parter a akustickou bariéru obytnému domu

Výhledový stav 2011 – „zklidnění“ dopravy po dostavbě Městského okruhu

- + ulice Milady Horákové slouží pouze místní dopravní obsluze a dopravě směrem k Florenci, všechen ostatní tranzit je převeden do tunelu Blanka
- lze očekávat určitý pokles intenzit automobilové dopravy v této křižovatce oproti dnešku, ale pouze v řádu několika tisíců vozidel denně, což není významný pokles
- + délka kolon od Letenského náměstí by neměla dosahovat až po tramvajovou zastávku Sparta tak, jak tomu bývá dnes
- tramvajové zastávky nejsou navrženy dostatečně prostorné, částečné zlepšení mobiliáře stěží zamaskuje zhoršení podmínek cestování MHD
- docházkové vazby se prodlouží o mnoho desítek metrů nevhodným umístěním zastávek, chodci budou muset překonávat dva až tři jízdní pruhy na každé straně ulice
- dojde ke zhoršení dostupnosti MHD nejen prodloužením docházkových vazeb, ale také nekoordinovaností světelné signalizace pěších a tramvají (cestující MHD se tak budou bezmocně dívat na ujíždějící tramvaje)
- tramvajové zastávky nejsou navrženy dostatečně prostorné, částečné zlepšení mobiliáře stěží zamaskuje celkové zhoršení podmínek cestování MHD
- výrazný plošný nárůst křižovatky a komunikací, měřítko dopravní infrastruktury odpovídá spíš prostředí mimo město
- kolmé stání u Molochova může ohrožovat bezpečnost a plynulost provozu
- na dvě desítky původních stromů jsou vykáceny a nahradí je pouhých 9 stromků

▪ STROMOVKA

Původní sliby:

- Královské obory se stavba Městského okruhu vůbec nedotkne
- betonové injektáže se budou provádět pouze z několika málo míst z povrchu, do konce března 2008 bude vše uvedeno do původního stavu

Realita, červen 2008:

- injektáže stále nejsou dokončeny a v okolí Šlechtovy restaurace fakticky vzniklo staveniště
- po květnové havárii je uzavřena část parku poté, co zde vznikl kráter o průměru 17 metrů
- další části parku nad budovanými tunely jsou oploceny a znepřístupněny preventivně, zřejmě kvůli hrozbě dalších havárií

Nevyjasněné otázky:

- magistrát dlouhodobě klamal veřejnost tvrzeními, že Stromovka nemůže být stavbou Městského okruhu dotčena. Přitom muselo být zřejmé, že vzhledem k údajně značné finanční úspoře bude provedena injektáž nadloží shora z povrchu.
- složité a obtížně předvídatelné geologické podmínky ve Stromovce jsou všeobecně známé. Již od počátku stavby tedy měla být část parku nad probíhajícími podzemními pracemi zabezpečena, aby nebyli ohrožováni lidé. Pokud by ke vzniku kráteru nedošlo v nočních hodinách, ale ve dne, pravděpodobně by se na povrchu nalézali návštěvníci parku.
- není jasné, jak chce zhotovitel stavby ve složitých geologických podmínkách zaručit, že nedojde k dalším sesuvům půdy i po dostavbě Městského okruhu. Podobná havárie se může opakovat i mnoho měsíců po dokončení stavby.

▪ TROJA – Pelc-Tyrolka

Dálniční mimoúrovňová křižovatka na okraji rekreační oblasti trojské kotliny. Namísto přestavby stávající křižovatky u mostu Barikádníků, která by umožnila zachovat hodnotu klidové rekreačně-sportovní zóny, se zde staví druhá dálniční křižovatka s druhým mostem přes Vltavu.

Dálniční rampa se dotýká vysokoškolského sportovního areálu, povrchové vedení Městského okruhu tvoří nepřekonatelnou bariéru mezi vysokoškolskými kolejemi a povltavským rekreačním pásem zeleně. Dopravní obslužnost vysokoškolských kolejí se zhorší, neboť budou zrušeny stanice MHD.

Problémy spojené s těmito dvěma křižovatkami Městského okruhu se přenášejí i na opačný břeh Vltavy do Holešovic, kde se současný chaotický spletenec komunikací (Argentinská, Vrbenského, Partyzánská, Bubenská a další) pouze upevňuje a definitivně zakonzervuje. Po dostavbě severozápadní části Městského okruhu bude nutné v Holešovicích pokračovat se zkapacitňováním silnic a doplňováním dalších, prozatím však stále není jasné, podle jakého scénáře.

Příklady některých opomenutí chodců, cyklistů a cestujících MHD:

▪ Chodci

Zapomnělo se na chodník: při západní straně čtyřproudové komunikace s tramvajovým tělesem nevznikne chodník, přestože zde lidé budou chodit. Jedná se totiž o logickou spojnici mezi chodníkem ukončeným v nové zastávce autobusu a Trojským mostem, resp. povltavskými promenádami. Stačí zde úrovně překonat pouze dva jízdni pruhy a mohl zde tedy být jen jeden bezproblémový přechod. Projektanti však nutí chodce ujít několik stovek metrů navíc a překonat přitom celkem osm přechodů, nebo přebíhat čtyřproudovou komunikaci s tramvajovým tělesem.

▪ Cyklisté

Příliš úzká vozovka ohrožuje cyklisty: z rychlostního extravilánového čtyřproudového pojetí mostu a křižovatek přechází silnice do úzkého hrdla, které v délce několika stovek metrů prakticky neumožňuje bezpečné předjetí cyklisty automobilem, cyklistovi též neumožní ani bezpečnou jízdu po chodníku díky nevhodně umístěným sloupům (obdobně jako například v právě rekonstruované Radlické ulici).

▪ Cestující MHD

Chaotické přestupy a rozmístění zastávek: zastávky autobusů MHD jsou nelogicky vzdálené. Toto pojetí vychází zjevně z mechanické aplikace potřeb automobilové dopravy než potřeb cestujících. V případě přestupu mezi autobusem a tramvají, jejichž zastávky nejsou navzájem ani viditelné, je cestující nucen ujít desítky až stovky metrů a přecházet rušné komunikace. Zastávky mohly být integrovány, čímž by se ušetřil prostor a lidé by pouze popocházeli o několik metrů.

5. Jak spravit projekt Městského okruhu

Vzhledem k tomu, že severozápadní část Městského okruhu je na několika místech rozestavěná a všechna klíčová povolení byla vydána, stavbu již prakticky není možné zastavit. **Zbývá však stále ještě čas k tomu, aby se upravily projekty na řešení povrchových komunikací a veřejného prostoru** nad dálničními tunely. Přestože zásadní úpravy projektu již zřejmě možné nejsou a Městský okruh tak nikdy nebude moderní ani šetrnou stavbou, ještě stále je možné zlepšit mnohé. Za zásadní krok považujeme koncepční změny úprav povrchu v tomto smyslu:

1. **Základním cílem musí být lepší urbanistické řešení**, které umožní vytvořit nové náměstí Hradčanská a moderní městskou třídu (ulice Milady Horákové). Přeprocování studie projektu a následný autorský dozor až do konce vlastní realizace by měl převzít namísto dopravních inženýrů urbanista.
2. **Do projektu je nezbytné zpracovat nejen kvalitní sadové úpravy**, ale řešit dostatečnou výsadbu nové zeleně, zvláště uliční stromořadí. Výsadba musí být koncepční a nahradit kácenou zeleň i kompenzovat vyšší provoz automobilů.
3. Dílčí úpravy stavby mohou výrazně zmírnit negativní dopady silného automobilového provozu a nové povrchové infrastruktury na obyvatele města. **Je důležité věnovat se potřebám chodců** (odstranit podchody, přidat přechody pro chodce, snížit počet jízdnic pruhů komunikací, vybudovat výtahy do stanice metra apod.).
4. **Do hlavního dopravního prostoru všech významných dotčených ulic je třeba v maximální míře zakomponovat vyhrazené pruhy pro cyklisty**, které zvýší bezpečnost dopravy a budou reflektovat současné trendy. V území mohou být současně zřízeny i nové rekreační a rekreačně dopravní cyklistické stezky.
5. **Je nezbytné posílit spolupráci investora a projektanta se zástupci městských částí**, Komisi pro cyklistickou dopravu a Komisi pro pěší dopravu MHMP a dalšími partnery. Cílem spolupráce by mělo být hledání kompromisu mezi pokročilým stupněm příprav a realizace stavby na straně jedné a požadavky na humanizaci s komfortním, bezpečným a atraktivním prostředím pro všechny uživatele na druhé straně.
6. **Do příprav projektů na úpravu povrchových komunikací a veřejného prostoru by měla být v maximální možné míře zapojena veřejnost**. Nejde jen o prosté informování občanů – které je samozřejmě důležité, ale o vyvinutí mechanismu, který umožní uplatit občanům připomínky tak, aby mohli aktivně ovlivnit budoucí podobu jejich veřejného prostoru

Není pravdou, že by nebylo možné dosáhnout alespoň částečných změn a úprav. Příklad plánovaného kácení 26 stromů v Letenských sadech kvůli výstavbě náhradní silnice v souvislosti s přípravou Městského okruhu ukazuje pravý opak. Díky veřejnému tlaku se tento projekt nerealizoval, přestože magistrát jej prezentoval jako „jediné možné řešení“. Záhy se našlo řešení jiné, s nesrovnatelně menším devastacním účinkem na Letenské sady a potvrdilo se tak, že původní plán byl pouze nejpohodlnějším řešením pro investora.

Obdobně je právě teď možné zabránit mnoha dalším nevratným či obtížně napravitelným krokům – pokud existuje veřejná kontrola a vůle ke spolupráci, je možné prosadit řešení, která budou možná méně pohodlná pro investora, ale zato výhodnější pro občany Prahy.

6. Komentář k propagačnímu videu Městského okruhu

Video: Městský okruh – sjednocené řešení parteru v dotčených lokalitách, červen 2008

koncept a scénář: Jakub Karlíček

komentář: Barbora Niničová, hudba: Marek Černoch, výroba: ing.arch. Petr Bednář
artoo 2008, www.artoo.cz

V případě nadzemních částí Městského okruhu je zcela zřejmé, že se nejedná o moderní a šetrnou dopravní infrastrukturu, ale o necitlivé řešení, které urbanisticky destruuje veřejný prostor a znemožňuje důstojný pohyb všem ostatním uživatelům města, kteří nejedou automobilem. Jde o koncepčně zastaralé řešení, které arogantně preferuje pouze jednu minoritní uživatelskou skupinu na úkor všech a všeho. Moderní šetrná infrastruktura by naproti tomu rovnoprávně zohlednila všechny uživatele města a jejich potřeby.

Komentáře k tvrzením, zaznívajícím v propagačním videu:

00:15 (trasa Městského okruhu) *„...dotýká se hranice historického jádra zapsaného na seznamu historického a kulturního dědictví UNESCO...“*

Přesněji: dálniční tunel prochází v délce jednoho kilometru okrajovou částí historického centra UNESCO, přičemž mimoúrovňová dálniční křižovatka se nachází jen 200 metrů od Jízdárny Pražského hradu a 450 metrů od Chrámu sv. Víta.

00:35 porovnání tras Městského okruhu posuzovaných v 90. letech 20. století

Video zamlčuje fakt, že nedílnou součástí dopravního řešení variant Blanka a Dana byl druhý Letenský tunel. Není zcela jasné, zda se s ním v budoucnu stále tajně počítá či nikoliv.

00:50 *„soubor staveb městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka nezahrnuje pouze podzemní komunikaci, ale i revitalizaci rozsáhlých oblastí na povrchu“*

Přesněji: v naprosté většině případů se vůbec nejedná o revitalizaci, ale o radikální zhoršení podmínek života ve městě. Na území Prahy 6 a 7 vznikají nové rampy a nepřístupné plochy mimoúrovňových křižovatek, rozsáhlá povrchová parkoviště či území necitlivě zastavěná podzemními garážemi a technologiemi. Většina těchto ploch byla původně zelení.

01:15 *„definitivní úpravy povrchových komunikací a okolních parterů jsou rozšířeny a vzájemně propojeny tak, aby vzniklo ucelené a vyvážené řešení širší oblasti města...“*

Přesněji: při podrobnějším prozkoumání projektu je zcela evidentní, že připravované řešení není vůbec vyvážené – zohledňuje jen potřeby automobilové dopravy a širší vazby neřeší prakticky vůbec.

01:45 *„...nové nebo rozšířené parky, doplněné rozsáhlou výsadbou zeleně ve všech dotčených lokalitách...“*

Přesněji: parky vznikají celkem dva, přičemž vždy pouze nahrazují původní vegetaci. Plochy zeleně a celkové množství stromů se přitom oproti původnímu stavu snižuje zhruba o 4/5.

02:22 zahloubená úrovňová křižovatka Malovanka

Mimoúrovňová křižovatka je umístěna na povrchu i pod úrovní terénu, avšak je zcela odkrytá a tvoří obrovskou plošnou bariéru a mrtvou zónu o rozloze asi 6 hektarů uprostřed urbanizovaného území.

03:01 *„nově řešeny jsou komunikace pro pěší včetně lávky přes křižovatku Malovanka“*

Přesněji: prostupnost území pro pěší se tímto finálním řešením definitivně zhoršuje.

03:33 park ve Střešovicích: „*vstupy do podzemních objektů jsou zakryty parkovou úpravou*“

Přesněji: nehumánní železobetonové zdi s odvětráním jsou maskovány obkladem a stromky – obdobně jako například v parteru ulice Radlická u tunelu Mrázovka.

04:54 Prašný most: „*Svatovítská ulice je s novým parkem (a Pražským hradem – pozn. Auto*Matu) propojena podzemní pasáží*“

Přesněji: pasáž je vznešené pojmenování pro úzký dlouhý podchod, ve kterém bude umístěna prodejna a veřejné toalety. Mnohem blíže k realitě než prezentovaná vizualizace má existující podchod pod severojižní magistrálou mezi Muzeem a Vinohradskou třídou. Druhý podchod, který tvoří 35 metrů dlouhý úzký železobetonový koridor, zde není raději zmíněn vůbec. Zvláště večer a v noci mohou být obě místa nebezpečná.

05:43 Hradčanská: „*Nově jsou řešeny zastávky městské hromadné dopravy...*“

Přesněji: jejich řešení není vůbec nové, pouze se zde zastřešením a prosklenými stěnami definitivně zakonzervuje stávající nehumánní technokratické pojetí tramvajového nádraží, které absolutně nerespektuje potřeby cestujících ani urbanistický kontext místa.

07:18 „*Od Malovanky je ulicemi Patočkovou a Milady Horákové vedena cyklistická trasa dále do Holešovic*“

Přesněji: bohužel se jedná pouze o trasu s dílčími prvky cyklistické dopravní infrastruktury. Při přepracování původního projektu asi před rokem na žádost města došlo ke zúžení vozovek, avšak chybně na úkor pruhu pro cyklisty. Ve spolupráci s cyklistickou komisí RHMP vznikly dodatečně dílčí úpravy. Zásadní pozitivní změny by si vyžádaly významnější přepracování projektu. K tomu by byla nutná silná politická vůle, která by napravila dřívější chybné rozhodnutí magistrátu.

08:18 „*Díky snížení intenzit povrchové dopravy (...) dojde k výraznému zlepšení životního prostředí v rozsáhlé oblasti centrální části města. Po dokončení městského okruhu se tak zvýší hodnota dotčených lokalit jak z pohledu rezidentů, tak návštěvníků historického jádra Prahy*“

Přesněji: jde o naprosto nepodložené tvrzení. Intenzity na povrchu se dle prognóz Útvaru dopravního inženýrství MHMP v dotčených lokalitách sníží pravděpodobně jen na několik let a pouze o několik tisíc vozidel denně. V kontextu celé Prahy jde jen o několik procent. Dlouhodobě naopak provoz vzroste nad stávající úroveň, protože povrchové komunikace budou kapacitnější. Stěžejí lze očekávat, že se zvýší hodnota nemovitostí v lokalitách, jež budou stále silněji postiženy dopravní zátěží, hlukem a exhalacemi.

Hradčanská: sloupy veřejného osvětlení a trakční vedení nejsou umístěny doprostřed ulice, jak by bylo logické (je tomu tak např. na Letenské pláni), ale po stranách, kde zabírají prostor pěším a zhoršují rozhledové poměry.

Letná a Střešovice: ve videu se ani jednou nemluví o výdechu ve Střešovicích a na Letné, přestože budou nezanedbatelnou součástí parteru města i horizontu Prahy.

Pohledy na Městský okruh: naprostá většina pohledů je vytvořena pouze z ptačí perspektivy a s rychlými průlety, i přesto je necitlivost řešení vůči pěším, cestujícím MHD atd. dostatečně výmluvná. Pokud by však bylo video sestaveno celé pohledu pěších, byl by to velmi silný negativní zážitek. V celé animaci je navíc jako jediný „život a pohyb“ ve městě prezentován pohybem motorových vozidel, s výjimkou „pasáže“ zde nejsou ani náznakem zachyceni pěší a cyklisté, přestože to současný software bez problémů umožňuje. To jen opět demonstruje nevyváženost přístupu projektanta a investora ke všem uživatelům města a jejich potřebám.

7. Iniciativa Auto*Mat

Projekt Auto*Mat vznikl v roce 2003 jako neformální obrodná iniciativa jednotlivců, kterým nebyl lhostejný zhoršující se stav životního prostředí a kvality života v Praze v důsledku neustále rostoucí intenzity individuální automobilové dopravy. Společně vymysleli ideu Auto*Matu jako přístroje, který s hravostí a vtípem oživuje město a vrací ho lidem k jeho původní funkci. Začali probíhat první pouliční happeningy, tématické cyklojízdy, závody kočárků, výstavy, atd. V dalších letech se kolem původního občanského jádra soustředila silná a pestrá skupina sympatizantů a spolupracovníků z řad architektů, dopravních odborníků, ekologů, ale také politiků, aktivních rodičů, umělců a mediálně známých osobností. Společným zájmem v rámci Auto*Matu bylo nejen téma dopravy a jejího vztahu ke kvalitě života ve městě, ale také snaha používat při propagaci udržitelné dopravy a souvisejících myšlenek jazyk srozumitelný široké veřejnosti. Auto*Mat se proto zaměřil na pořádání osvětových akcí ve veřejném prostoru, na užívání srozumitelné a hravé vizuální tváře, na zapojení výtvarníků a performerů při realizaci svých kampaní.

Součástí neformální struktury Auto*Matu se staly významné ekologické a kulturní neziskové organizace jako Oživení, WorldCarFree Network, Pražské matky, produkční filmová společnost Bionaut, nebo Motus – produkce divadla Alfred ve dvoře. Tyto organizace vytvořily silné pole synergie, které umožňovalo organizovat pod hlavičkou iniciativy Auto*Mat akce, které se svým zaměřením dotýkaly propagace udržitelné mobility a ekologické osvěty, svým formátem však přesahovaly do oblasti občanských a kulturních událostí.

Dosavadním vrcholem této spolupráce byl program s názvem Zažít město jinak 2006. Jednalo se o sérii kulturních a společenských akcí na podporu udržitelné dopravy, která proběhla v Praze v rámci Evropského týdne mobility (16. – 22. září). Hlavními organizátory týdenního pouličního festivalu byli Oživení a Motus, celkový rozpočet akce, sestavený z grantů získaných těmito organizacemi, činil více než 2,6 mil. Kč. Vrcholem celého týdne byl dvoudenní program na Smetanově nábřeží, které bylo v rámci Dne bez aut uzavřeno pro automobilový provoz. V rámci programu se představilo více než 100 umělců a performerů, proběhl zde Festival environmentálně zaměřených nevládních organizací a vznikl zvláštní zážitkový program pro děti zaměřený na pochopení souvislostí mezi faktory ovlivňujícími kvalitu životního prostředí ve městě. Druhým vrcholem týdne byla pak Velká podzimní cyklojízda dne 22. září, které se zúčastnil tou dobou rekordní počet účastníků – 1200.

V roce 2007 se konal druhý ročník festivalu Zažít město jinak. Výše získaných dotací sice neumožnila realizaci programu v rozsahu loňského roku, nicméně forma úzké spolupráce organizací a jednotlivců pod hlavičkou iniciativy Auto*Mat zůstala zachována. Velké cyklojízdy v roce 2007 se zúčastnilo více než 3000 lidí.

Se zintenzivněním aktivit v posledních letech začalo být patrné, že pro další realizaci projektů, které jsou specifickým produktem Auto*Matu, je nezbytná formalizace iniciativy. Vzniklo tak občanské sdružení. To pokračuje ve stejných aktivitách a nadále usiluje o lepší podmínky pro chodce a cyklisty ve městě. Sdružení navazuje na práci neformální platformy se stejnými lidmi, toutéž výtvarnou tvář i stylem práce kombinujícíím odbornou činnost, informační kampaně a umělecké happeningy.