Tunel Mrázovka a doprava na Smíchově

Analýza dopravních opatření a intenzit dopravy na Smíchově v souvislosti se zprovozněním tunelu Mrázovka

Pro Auto*mat připravil Marek Bělor

21. května 2014

Úvod

Letos v srpnu uplyne 10 let od otevření tunelu Mrázovka, klíčové stavby jihozápadní části pražského Městského okruhu (MO), jež propojila již postavené stavby Zlíchov - Radlická (ul. Dobříšská) a Strahovský tunel. Vzhledem k tomu, že letos se otevře pokračování jihozápadní části MO, jeho severozápadní část známější jako tunel Blanka, bylo by dobré se podívat na efekty, jaké mělo otevření tunelu Mrázovka na Smíchov, kterému měla zásadně ulehčit. V této stati rozebereme, jaká opatření se v souvislosti s tím na Smíchově zrealizovala a jaká se dle našeho názoru zrealizovat měla, aby tato část MO bývala měla smysl.

Mrázovka v pražském kontextu

Jestli je možno boom individuální automobilové dopravy (IAD) v 90. letech nějak charakterizovat, dalo by se říci, že auta začala pražskou uliční síť využívat na doraz. Deformované ekonomické podmínky za socialismu jsou asi hlavní příčinou, proč zkapacitňování pražské uliční sítě zdaleka předcházelo nárůstu intenzit dopravy. Po Magistrále tak v r. 1990 jezdily při stejné kapacitě cca 2/3 aut, co dnes, po Jižní spojce pouze ¼ aut.[1] Jak se postupně dokončovaly jednotlivé stavby pražské nadřazené silniční sítě, vždy během několika let i ty začaly být využívány až na hranici jejich kapacity. Dnes když se podíváme na intenzity dopravy, tak zatížení skoro každé významnější komunikace uvnitř Pražského okruhu odpovídá její kapacitě. Zde se projevují zákonitosti již dobře známé z USA. Tam se při výstavbě jejich městských dálnic ukázalo, že dopravní výkony IAD se zvyšují v přímé úměře 1:1 s nárůstem kapacity komunikací. Dnes řada měst v USA řeší to, že ač mají dálniční sítě dokončené, dopravní kongesce nezmizely.[2]

Řada lidí kritizuje teorii dopravní indukce a říká, že doprava přece není samoúčelná. To je jistě pravda, však také za nárůsty IAD v Praze je možno vidět řadu jednotlivých rozhodnutí uživatelů silniční sítě. Nebylo by jinak možné, že v roce 2009 projelo po Jižní spojce 100 000 aut denně, kdežto v roce 2012 projelo v součtu Jižní spojky a jižní části Pražského okruhu 163 000 aut denně, když se tyto komunikace do značné míry doplňují. To je impozantní nárůst, i když odhlédneme od faktu, že část tohoto nárůstu se dá přičíst faktu, že přesun řidičů z vedlejších ulic, jimiž do té doby Jižní spojku či neexistující Pražský okruh objížděli.[3] Tedy nárůst o cca 60 000 jistě nebyl samoúčelný, jednoduše v trase, po které spousta lidí jela pouze, když musela, vzniklo nové kapacitní spojení a lidé tak přestali mít důvod na této cestě auto nevyužívat. Zajet z Jesenice na letiště? V roce 2009 to byl problém. Dnes je to mnohem jednodušší spojení, než se dostat z Jesenice do centra města. Zároveň kvůli naprosté časové nekonkurenceschopnosti MHD na této trase nedává její použití smysl. Časové zpoplatnění

[1] TSK 2012, s. 12
[2] Glaeser 2012, s. 104-106
[3] podrobněji viz TSK 2010, s. 17 (Je nutné dodat, že podle údajů z novějších ročenek se pokles na vedlejších komunikacích již částečně smazal)

Pražského okruhu pomocí dálničních známek pak znamená, že čím častěji jezdíte, tím levněji vás to vychází.

Cílem této statě ale není kritizovat jižní část Pražského okruhu, jež jistě velmi ulevila dopravě v jižní části Prahy. Jde především o poukázání na rizika, jež má poskytnutí vysoké nabídky pro IAD na její výkony, v tomto případě znásobená neexistencí adekvátní hromadné dopravy. Podobný vývoj nastal totiž i na Smíchově po otevření jihozápadní části MO, jíž je tunel Mrázovka klíčovou součástí.

Dějiny tunelu Mrázovka.

Předně je dobré se podívat na historii vzniku tunelu. V roce 1990 dostala nezávislá komise za úkol posoudit plány na tehdejší Základní komunikační systém (ZKS), de facto systém městských dálnic, sledovaný od 60. let. I díky zahraničním příkladům pochopila, že budovat dálnice do center měst trvale nevyřeší jejich dopravní problémy. Doporučila vůbec ve stavbě v té době rozestavěného Strahovského tunelu nepokračovat a celý plánovaný nepostavený zbytek MO z plánů vypustit. Pouze měla být dokončena Radlická radiála jako propojení Barrandovského mostu a dálnice D5 a jako východní část MO měl sloužit Průmyslový polookruh. Nová politická reprezentace vzešlá z komunálních voleb v roce 1990 se však pod tlakem zastánců především z řad odborníků doposud se na přípravě ZKS podílejících rozhodla pokračovat v koncepci ZKS, pouze z ní vypustit některé části a značnou část zbývajících úseků přesunout pod zem.[4] Dostavba MO tak dostala zelenou.

Podle původních plánů z doby před r. 1989 měl být v oblasti Smíchova MO veden ze Strahovského tunelu směrem k Barrandovskému mostu povrchově. To by vytvořilo značnou urbanistickou bariéru přímo v centru Smíchova a měla proběhnout demolice mnoha objektů. Proto bylo r. 1992 rozhodnuto centrální část Smíchova obejít tunelem pod vrchem Mrázovka.[5] Zde začíná linka rozhodnutí, jež měly určit budoucí podobu řešení IAD v oblasti. Strahovský tunel byl otevřen v roce 1997, úsek Zlíchov - Radlická, dnes ul. Dobříšská v roce 2002. Samotný tunel Mrázovka, jenž dva zmíněné úseky spojil, se stavěl mezi lety 1999 a 2004. Otevření Mrázovky oddálila soudní pře mezi občanskými iniciativami a městem., kvůli níž byla stavba dočasně zastavena. Aktivisté argumentovali tím, že MO je městská dálnice a jako takový má podléhat procesu hodnocení vlivu na životní prostředí (EIA) podle zákona 244/92 Sb. To město odmítlo s tím, že MO je oficiálně místní komunikace a jako taková hodnocení EIA nepodléhá.[6] To je však zcela absurdní, neboť MO sice nesplňuje normové parametry dálnice, avšak svým charakterem a funkcí (více pruhů, MÚK) je s dálnicí zcela totožný, stejně jako je totožný s městskými dálnicemi v jiných městech.[7] MO tak není dálnicí

[4] více viz Horák 2014, s. 131 - 143
[5] SATRA 2004, s. 21
[6] Viz SATRA 2004, s. 26
[7] Například s pražským MO srovnatelný MO ve Stockholmu je oficiálně městská dálnice. (http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/E20-norra-lanken/Om_projektet/)

de iure, ale je jí de facto a za zdůrazňováním, že jde o místní komunikaci, tak pravděpodobně stála i snaha otupit odpor veřejnosti k jeho výstavbě.[8]

Mrázovka a organizace dopravy na Smíchově

Berme tedy jako fakt, že tunel Mrázovka a Městský okruh v této části města stojí a podívejme se na to, jak toho bylo využito k proklamovanému zklidnění Smíchova a jaké mělo dokončení MO v této části města efekty na jeho dopravní zatížení. I když má totiž budování městských dálnic velmi sporné efekty, dá se ho využít k zásadnímu zklidnění dopravy na stávajících komunikacích. Jak se však dočteme dále, tak k tomu s otevřením Mrázovky bohužel nedošlo.

Rozplety

Předně je nepochopitelné, proč byla vybrána varianta tunelu s rozpletem v ražené části, který tunel zásadně prodražil. Byly přitom i varianty, jež tento rozplet na křižovatku s Radlickou umisťovaly až do hloubené části tunelu a do pustého území dnešních nevyužívaných odstavných kolejí nádraží Smíchov.[9] Toto rozhodnutí přitom znamenalo i nutnou ražbu částí tunelu jako třípruhových, tedy mnohem dražších.

MÚK

Zásadním dopravním problémem, který změna řešení z povrchového na podpovrchové přinesla, je nedostatečná kapacita mimoúrovňových křižovatek, jež se již dnes začíná projevovat tím, že se rampy vedoucí z MO na Radlickou a Plzeňskou zahlcují. To je způsobeno nedostatečnou kapacitou komunikací navazujících na MO, který přivádí více aut, než jsou schopny semafory (SSZ) na křižovatkách odbavovat. Vzhledem k nežádoucímu výskytu kongescí v tunelech proto hrozí, že bude muset být do tunelových komplexů nárazově omezován vjezd a bude docházet k dopravním kolapsům.

Zde je na místě srovnat pražský MO s jiným podobným příkladem. Švédské hlavní město Stockholm podobně jako Praha staví kolem centra města městský okruh, velmi podobných parametrů, dokonce také ve významné části délky v tunelech. Avšak zásadním rozdílem oproti Praze je to, že na tento MO navazuje dostatek kapacitních komunikací, jež dokážou dopravu rozptýlit, jeho MÚK jsou také dostatečně kapacitní.[10] Toho však v těsné blízkosti centra Prahy lze jen velmi těžko dosáhnout. Proto vzniklo řešení, kde mezi budoucím křížením s Radlickou radiálou a Pelc-Tyrolkou nebude žádné křížení s ulicí, jež by dokázala tunely rychle vyprázdnit[11] až na křižovatku Malovanka. Proto se dá očekávat tlak na dostavbu Břevnovské radiály, na Patočkově lze totiž po dostavbě Blanky očekávat zvýšení intenzit

[8] Pražská Síť hlavních komunikací by se tak spíše měla nazývat Síť městských dálnic.
[9] SATRA 2004, s. 23
[10] http://sv.wikipedia.org/wiki/S%C3%B6dra_l%C3%A4nken
[11] To je z dopravního hlediska nedostačující a vyžádá si do budoucna navazující investice či další opatření, aby se netvořily kolony v tunelech, například nepreferenci MHD na podle nás velmi nevhodně řešených křižovatkách Prašný most a Špejchar.

dopravy.[12] Do nákladů na MO je tedy třeba zahrnout i opatření, jež se pro jeho fungování budou muset dále udělat.

Radlická

V roce 2001 byla protažena Radlická ulice od Plzeňské až ke Kartouzské, mj. aby mohla sloužit jako objízdná trasa pro vedení MO do doby dokončení Mrázovky. Ulice byla proto zrekonstruována včetně tramvajové tratě. Bohužel po otevření tunelu nebyla ulice jakkoliv zklidněna či omezena, Dopravní podnik dokonce ulicí nemůže vést trvalou tramvajovou linku, jediná tramvajová zastávka v tomto úseku u Ženských domovů byla kvůli zkapacitnění ulice zrušena.[13] Přitom se přímo nabízí, aby zde vznikla zastávka např. u areálu Mafry a tím jej i s okolní zástavbou lépe obsloužila. Dlouho také nebylo možno ulici skoro v celé délce vůbec přejít, tomu bránilo mohutné zábradlí. Až letos! (2014) se podařil vznik přechodu pro chodce u ulice Karla Engliše, bohužel vzhledem k parametrům ulice signalizovaného.

Malý smíchovský okruh

Otevření Mrázovky také předcházela v roce 2001 rozsáhlá změna organizace dopravy na Smíchově, kdy ze stávajících obousměrných komunikací byl vytvořen tzv. Malý smíchovský okruh (MSO).[14] Ten na jedné straně umožnil efektivnější organizaci automobilové dopravy, umožnil vytvoření pěší zóny v oblasti křižovatky Anděl,[15] zúžení Kartouzské či zklidnění ul. Matoušovy u Portheimky.[16] Na druhé straně však MSO vytváří bariéru, kdy centrální část Smíchova je uzavřena automobilovým okruhem ze všech stran. MSO především zkapacitnil průjezd Smíchovem pro IAD, je místy až třípruhový a extrémně zatěžuje hustě obydlené a k silnému provozu zcela nevhodné ulice. Paradoxní je, že tento okruh oproti původnímu stavu nutí automobilisty, co jedou od Plzeňské na Jiráskův most udělat si téměř kilometrovou zajížďku oproti opačnému směru (cca 1,8 km oproti 900 m) a projet o 3 SSZ více, než cestou zpět (10 oproti 7). To s sebou kromě delšího času nutného pro průjezd Smíchovem přináší vyšší emise výfukových plynů a postižení více obyvatel silnou dopravou a hlukem. MSO je také mezi řidiči tramvají známý plošnou „červenou vlnou“ pro tramvaje.[17] Dlouhé čekací doby na SSZ postihují i chodce a cyklisty.

Bylo by dobré zvážit zrušení tohoto jednosměrného okruhu a ulice V botanice, Kartouzskou, Vltavskou a Ostrovského opět zobousměrnit ve verzi 1+1 pruh a zavést preferenci pro tramvaje. Radlickou ulici by pak jako dublující Městský okruh stálo za to nechat v úseku Ostrovského - Plzeňská pouze obslužné dopravě, tramvaji, cyklistům a pěším. Tím mj. motivovat automobilisty k využívání Mrázovky oproti cestě po povrchu. Bohužel se

[12] V dokumentu Informace o stavu přípravy Břevnovské radiály z r. 2005 se předpokládají intenzity mezi Vypichem a Malovankou po dostavbě této radiály ve výši 86 000! vozidel denně, oproti dnešním cca 30 000 denně, a to za minimálního poklesu intenzit na jiných komunikacích (SATRA 2005 s. 7)

[13] (http://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041801)

[14] ÚDI Praha 2001 s. 26

[15] Pěší zóna v této lokalitě tedy není úspěchem Mrázovky ani Dobříšské.

[16] Zároveň ji ale nikdo fyzicky nekultivoval a nesmyslně zde stále zůstává nesmyslné SSZ na křižovatce s ul. Preslovou.

[17] (http://preference.prazsketramvaje.cz/showpage.php?name=antipreference)

toto opatření mělo udělat již při zprovoznění Mrázovky, nyní bude těžké do tunelu tuto dopravu vymístit, jelikož ten je již poměrně zaplněn a po zprovoznění Blanky se intenzity pravděpodobně ještě zvýší. K tomu je nutno přičíst problém s kapacitou MÚK (viz výše). V Radlické je ještě ten problém, že mezi ul. Bieblovou a ul. Za Ženskými domovy není v délce 200m dokončeno rozšíření Radlické tak, aby umožnilo oddělit tramvaje od aut. Je to jeden z příkladů, kdy město kvůli obrovské nákladnosti výstavby městských tunelů není schopno najít peníze na ani poměrně malé, ale potřebné stavby, neboť v lokalitě dochází k častému zdržování linky 7 vozidly čekajícími na kolejích.

Strakonická

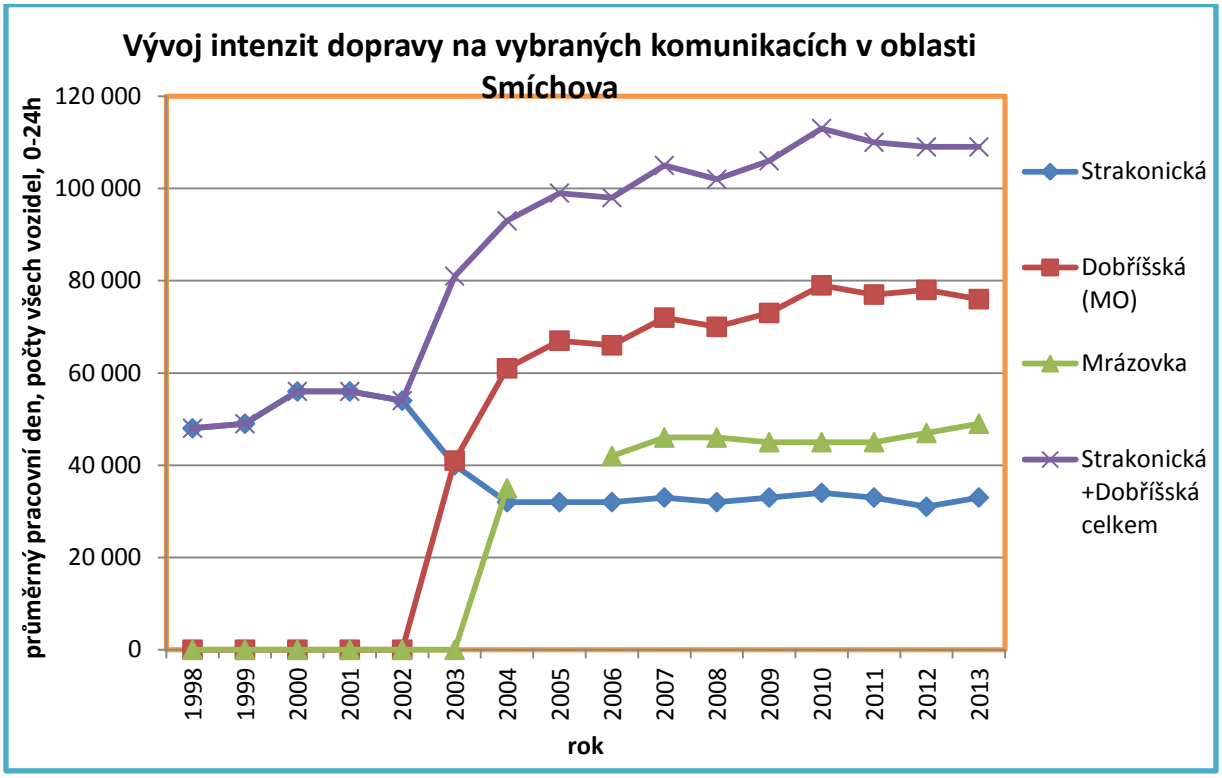
Důležitou paralelou k MO je Strakonická ulice. Zde sice intenzity poklesly po otevření MO o cca ⅓, avšak komunikace oddělující velkou část Smíchova od řeky zůstává zásadní bariérou a je tu dokonce povolena rychlost 70km/h. Přitom je to ulice potenciálně vhodná k vedení levobřežní cyklotrasy, jejíž vedení v oblasti je v současnosti značně problematické a pro cyklisty nepříliš bezpečné. Bylo by dobré ulici přestavět do městu bližší podoby a zklidnit do podoby 1+1 pruh s cyklostezkou a případně s parkováním, aby přes ni nemusely být signalizované přechody. V poslední době se objevila, zejména ze strany investora snažícího se o development Smíchovského přístavu, myšlenka Strakonickou zcela zklidnit až zrušit a naopak zkapacitnit Nádražní.[18] To nepovažujeme za vhodné především proto, že Nádražní je nyní využívána pro bezkolizní vedení silné autobusové a tramvajové dopravy mimo zatížené komunikace a nápad je tudíž v rozporu s deklarovanou snahou o preferenci MHD.

Dvorecký most

V oblasti Lihovaru se dlouhodobě připravuje výstavba nového mostu přes Vltavu do Podolí, tzv. Dvoreckého. V konceptu Metropolitního územního plánu se most připravuje pro tramvaje, pěší a cyklisty, ale variantně i pro IAD. Zde je klíčové neustoupit požadavkům MČ Praha 2 a Praha 5,[19] stavět tento most i pro IAD hned vedle osmipruhového mostu výhradně určeného pro auta, danou snahou o zlepšení situace na Smíchově a Novém městě. Institut plánování a rozvoje[20] však ve své studii humanizace Severojižní magistrály (SJM) výpočty potvrdil, že pokud bude Dvorecký most i pro auta, nesníží se intenzity dopravy v centru města, akorát se vytvoří podmínky pro propojení Prahy 4 a Prahy 5 mimo Jižní spojku a té se uleví na úkor zásadního zhoršení životního prostředí pro obyvatele bydlící podél ulic Jeremenkova a Křížová.[21] Přitom v Jeremenkově se na SSZ ve Dvorcích tvoří nárazově kolony již dnes. Výstavba mostu pouze pro tramvaje a nemotorovou dopravu je pak také výrazně levnější záležitostí.

[18] (http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/praha-5-chysta-uzemi-pro-byty-i-novy-tunel-strakonickou-chce-zmenit-na-bulvar-1038233)
[19] (http://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha--chce-novy-most-pres-vltavu20091126.html)
[20] Tehdy ještě pod názvem Útvar rozvoje města
[21] (http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/humanizace/analyzy_03.pdf)

Intenzity



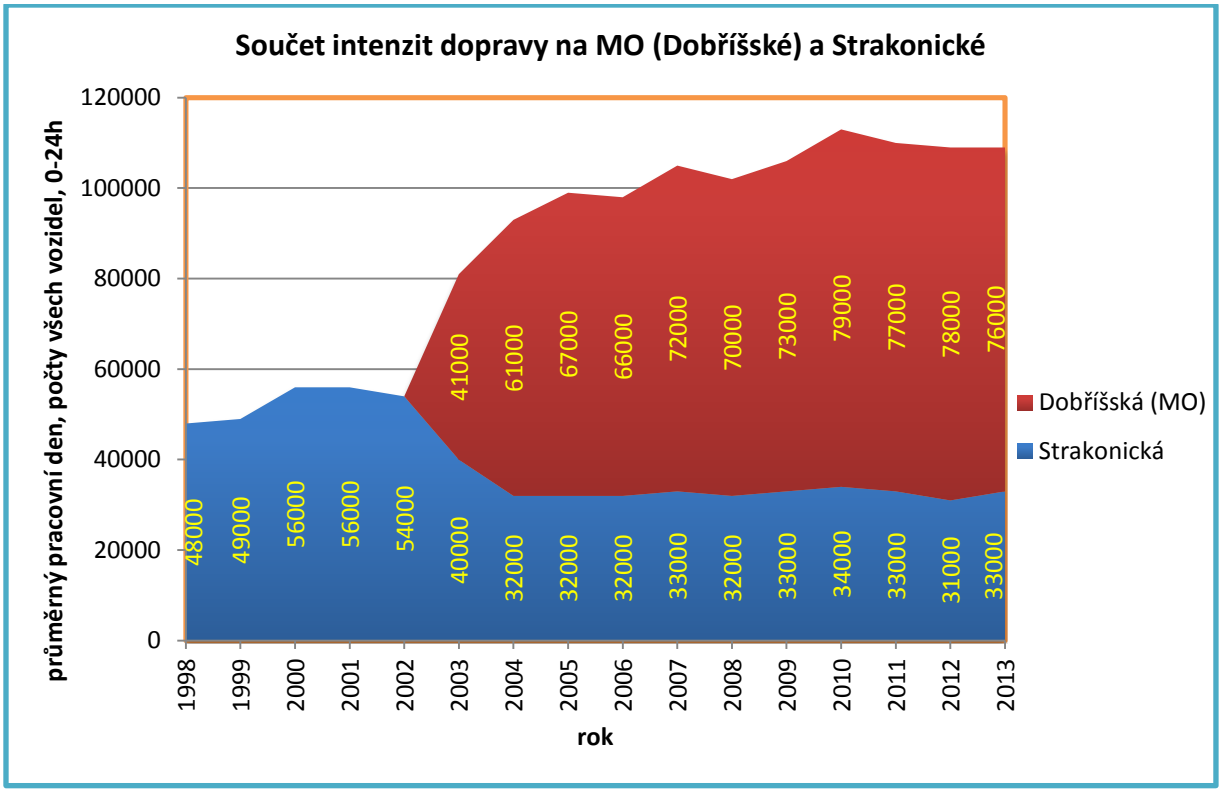
Graf 1 (zdroj dat: ÚDI Praha/TSK)

Zprovoznění Mrázovky a navazujícího úseku MO ke Zlíchovskému tunelu vedlo k výraznému poklesu intenzit automobilové dopravy například v Nádražní ulici[22] a především ve Strakonické ulici (viz graf 1)

Když se však sečtou vozidla na Strakonické a Dobříšské, ukáže se, že tunel Mrázovka umožnil nárůst intenzit dopravy na Smíchově téměř na dvojnásobek oproti stavu před jeho otevřením (viz graf 2).[23] Důležité je uvědomit si, že intenzity dopravy ve Strakonické v posledních letech před otevřením MO víceméně stagnovaly, kapacita Strakonické byla vyčerpána. Proto je třeba zcela odmítnout občasné tvrzení, že nárůst dopravy by proběhl bez ohledu na to, zda by se nové stavby postavily, či nikoliv. Naopak otevření MO umožnilo nový kapacitní průjezd oblastí a intenzity v součtu právě proto značně vzrostly.

[22] (http://mestskyokruh.info/mestsky-okruh/vychodni-cast-mo-libenska-spojka/prinosy-dusledky-vychodni-cast-mo-libenska-spojka/dosavadni-zkusenosti-vychodni-cast-mo-libenska-spojka/)

[23] I když vezmeme v potaz mírný pokles intenzit dopravy na Severojižní magistrále v profilu Nuselského mostu za posledních 10 let, kdy tato korelace je značně sporná (například v porovnání stavu 2001 a 2009 prakticky nedochází k úbytku vozidel na SJM, úbytek až v posledních letech) zbudou nám vysoké čisté nárůsty.



Graf 2 (zdroj dat: ÚDI Praha/TSK)

Sdružení SOS Praha v roce 2004[24] upozornilo na to, že po zprovoznění tunelu Mrázovka vznikne mezi Prahou 5 a 6 atraktivní rychlé silniční spojení, kde bude s ohledem na špatné spojení MHD použití auta výrazně výhodnější. To se bohužel potvrdilo a kapacita úseku MO Zlíchov - Radlická je dnes při neotevřené Blance téměř vyčerpána (viz graf 2). To je problém zejména ve vztahu k možnosti zklidnění Magistrály, kdy právě tudy by měla vést část odkloněné dopravy. Bohužel na ní již nezbývá velká rezerva v kapacitě komunikace. O to více se ukazuje, že řešit magistrálu až s Blankou je o 10 let později, než se řešit měla, jelikož její částečná náhrada pro vztahy vně MO, jihozápadní část MO, je již 10 let dokončena a mezitím se zaplnila. Další příležitost zklidnit magistrálu byla promarněna v době, kdy byla zprovozněna vnější sekce Pražského okruhu, a po převedení kamionové dopravy bylo Jižní Spojce dočasně odlehčeno ze 100 000 aut denně na 79 000 aut denně.[25]

[24] (http://www.sospraha.cz/doprava/cd/MO_bohac_text.htm)
[25] TSK 2010, s. 17

Jak po 10 letech vypadá okolí tunelu a jak se promarnila šance Smíchov zásadně zlepšit.

Bylo realizováno

- pěší zóna v délce tří bloků v části Nádražní, Štefánikovy a Plzeňské, (2001)
- zjednosměrnění dvou bloků Lidické pro auta
- rekonstrukce Zborovské (Újezd-Kořenského) s cyklopruhem + Janáčkovo nábřeží v opačném směru, (2010)
- cyklistická infrastruktura s dopravním stresem v části Hořejšího nábřeží, (2011)
- cyklistická infrastruktura s velkým dopravním stresem V Botanice a části Strakonické (2012)
- zákaz vjezdu aut od Strakonické do Nádražní na Lihovaru (1998)
- zákaz vjezdu aut na silnici vedoucí nad portálem Mrázovky (cca 1996) a její přestavba na park (2004)
- dělící prahy a sloupky, aby auta méně zdržovala tramvaje v Nádražní a Lidické.
- instalace podélných dělících prahů podél tramvajových tratí (průběžně)
- přechod Radlické u ulice Karla Engliše (2014)

Mohlo a mělo by být realizováno

- rekonstrukce Nádražní včetně bezbariérových zastávek
- rekonstrukce Štefánikovy: částečné zjednosměrnění pro auta, které odstraní zdržování tramvají (Švandovo divadlo - Kartouzská) + bezbariérové bezpečné zastávky
- rekonstrukce Vítězné: odklonění aut směřujících na Újezd + bezbariérová a bezpečná zastávka
- preference MHD na Malém smíchovském okruhu a zvážení jeho existence
- Radlická x Za Ženskými domovy: odstranění kolon aut z kolejí
- Lidická: bezbariérové a bezpečné zastávky
- zákaz vjezdu aut na Palackého most: zlepšení podmínek pro veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu na úzkém mostě, zlepšení plynulosti aut na Podolském nábřeží
- rekonstrukce ulic a nábřeží mezi Lihovarem a Kořenského včetně komfortních podmínek pro cyklisty
- omezení možnosti průjezdu Karmelitskou a Karlovými lázněmi pro nerezidenty, revitalizace Malostranského náměstí a Smetanova nábřeží
- humanizace severojižní magistrály
- ulice Smíchova jsou plné zaparkovaných aut, ač je v blízkosti mnoho částečně nevyužívaných podzemních garáží, proto by měla být provedena analýza dopravy v klidu s případnými dalšími kroky jako je zóna placeného stání či redukce počtu parkovacích míst.
- cykloobousměrky v ulicích Smíchova

Závěr

Celkový objem výkonu automobilové dopravy na Smíchově i v Praze za deset let provozu Mrázovky zásadně narostl.[26] Bez atraktivních komunikací by tak vysoký nárůst nebyl možný, protože kapacita sítě by nárůst neumožnila, jezdit autem by nebylo pohodlné a hlavně časově výhodné. Proto například v Londýně nebo v Torontu již od 70. let uvnitř města nestavějí nové kapacitní komunikace[27] a tato města dosahují na přední místa v hodnocení kvality života mezi světovými metropolemi.[28]

Výhodnost výstavby kapacitních komunikací pro auta ve velkoměstech nikdy nebyla prokázána. Výstavba městských dálnic dlouhodobě neřeší jeho problémy, protože jen láká další lidi do aut, technicky umožňuje celkový nárůst automobilové dopravy a tu zvýhodňuje před dopravou veřejnou a bezmotorovou. Proto by město mělo do budoucna velmi pečlivě zvažovat, zda a jaké silniční stavby vůbec stavět. Je velmi nadějné, že v rámci příprav nového Metropolitního územního plánu tato diskuse především na platformě Institutu plánování a rozvoje probíhá[29] a zatím to vypadá, že se jde směrem k větší udržitelnosti dopravy v Praze.

Smutné je co Praha mohla mít a nemá. Desítky miliard na výstavbu Městského okruhu a radiál silně zatěžují městský rozpočet[30] a mohly být místo toho použity na rozvoj veřejné, pěší a cyklistické dopravy, které místo následné léčby nabízejí prevenci.
Když už se ale jihozápadní a severozápadní části MO postavily, měly být využity ke zkvalitnění veřejného prostoru a zlepšení podmínek pro ostatní druhy pohybu, a to i za cenu omezení IAD na stávajících komunikacích.

Avšak Malá Strana a Smetanovo nábřeží nebyly zneprůjezdněny pro vnitroměstský tranzit. V ulicích Smíchova zůstaly bariérové zastávky tramvají a páteřní cyklotrasa nenabízí komfortní průjezd ze severu na jih. Ulice jako Strakonická, v nichž Mrázovka a přilehlé části MO snížily počet aut, jsou autům nadále podřízené.[31]

Praha bohužel po otevření Mrázovky neudělala téměř nic a dodnes tak promarňuje většinu s ní spojených příležitostí.

Autor by rád poděkoval Václavu Křížovi za vítanou pomoc při přípravě této práce.

[26] TSK 2013, s. 6
[27] (http://en.wikipedia.org/wiki/Cancelled_expressways_in_Toronto), (http://www.cbrd.co.uk/histories/ringways/background/epilogue.shtml)
[28] (http://en.wikipedia.org/wiki/Mercer_Quality_of_Living_Survey)
[29](http://www.iprpraha.cz/cs/upp-cesty-lidi-a-zbozi)
[30] Ano, Stockholm také staví svůj drahý a ambiciózní MO, ale je nutné si uvědomit rozdíl v ekonomické vyspělosti Česka a Švédska, zatímco ve Švédsku jde v zásadě o bonus k již tak dobré úrovni veřejných služeb, Praha kvůli obřím investicím do drahých a sporných staveb nemá peníze např. ani na opravy chodníků, které na spoustě míst v Praze ještě stále vypadají jako za socialismu.
[31] Když pan primátor Kasl slavnostně zahajoval stavbu automobilového tunelu Mrázovka, řekl, že v zásadě jde o ekologickou stavbu, která odlehčí Smíchovu. – viz (Winter, Filip. *Omyl pana primátora.* Praha. 16.3.1999, Lidové noviny, s.10, názory.)

Zdroje:

Glaeser, Edward. *Triumph of the City.* London 2012, Pan McMillan

Horák, Martin. *Úspěch i zklamání - Demokracie a veřejná politika v Praze 1990 – 2000.* Praha 2014, Karolinum

SATRA. *Tunel Mrázovka*. Praha 2004, SATRA

SATRA*. Informace o stavu přípravy Břevnovské radiály*, Praha. 2005, SATRA

ÚDI Praha/TSK. *Ročenky dopravy Praha 1998 – 2013*. Praha 1998-2013, ÚDI Praha/TSK