

č.j. MC05 1506/2018

Praha, 10. února 2018

Dotčená osoba:

Auto*Mat, z.s., IČO: 22670319, vedený u Městského soudu v Praze pod spis. zn. L 18119 se sídlem Bořivojova 694/108, Žižkov, 130 00 Praha 3

Připomínka k veřejné vyhlášce

oznámení o zahájení navazujícího územního řízení stavby

"Radlická radiála JZM - Smíchov, stavba č. 9567"

veřejně prospěšná stavba, Praha 5 - Radlická radiála - úsek Bucharova - Městský okruh 17/DK/5

č.j. MC05 1506/2018

Městská část Praha 5, Úřad městské části Praha 5, Odbor Stavební úřad zveřejnil veřejnou vyhlášku: oznámení o zahájení navazujícího územního řízení záměru "Radlická radiála JZM - Smíchov, stavba č. 9567", dále jen "stavby".

Cílem spolku Auto-Mat z.s. je bezpečné, zdravé a kulturní veřejné prostředí ve městech a obcích České republiky se zacílením na dopravní infrastrukturu, dopravní politiku a dopravní chování. Za tímto účelem se spolek zabývá:

- a) popularizací, propagací a vzděláváním směrem k udržitelným způsobům dopravy,
- b) pořádáním a spolupořádáním kulturních a osvětových akcí za účelem ožívování veřejných prostor, zlepšováním kvality života ve městě a propagací udržitelných forem dopravy,
- c) ekologickou výchovou, vzděláváním a osvětou,
- d) ochranou přírody, krajiny a kulturních památek,
- e) přípravou a zřizováním infrastruktury pro udržitelné způsoby dopravy, cyklistických a pěších tras a stezek a dalších opatření na podporu udržitelné dopravy,
- f) bezplatným právním poradenstvím a legislativním poradenstvím,
- g) aktivitami posilujícími spolupráci nevládních neziskových organizací, veřejné správy, výzkumných a vzdělávacích organizací a komerčních společností,

- h) aktivitami k posílení participace veřejnosti na výkonu a rozhodování samosprávy,
- i) aktivitami k rozvoji demokracie, občanské společnosti a právního řádu.
- j) zpracováním studií a jiných odborných podkladů v oblasti dopravy a životního prostředí.

S ohledem na výše uvedené spolek Automat z.s. jménem svých členů i jménem svým ke stavbě uplatňuje níže uvedené připomínky.

1) Obecné připomínky

Stavbě obecně vytýkáme, že je v této podobě zcela zbytečná. Radlická radiála by se tedy především vůbec neměla stavět a její realizaci považujeme za vyhazování peněz daňových poplatníků. Může být podle zákona veřejně prospěšná stavba, to ale nijak nemění realitu, že dopravní situaci v Praze vůbec nepomůže.

Zkušenosti s tunelovým komplexem Blanka koneckonců ukazují, jak moc je Radlická radiála zbytečná. Její potřebnost je čistý mýtus. **Stavbu proto z následujících důvodů odmítáme:**

- Stavba nikterak nepomůže Smíchovu odstranit jeho “malou magistrálu” – Malý smíchovský okruh. Předpokládaný pokles dopravy na Smíchově je nulový, radiála způsobí opak – ztraktivní příjezd do centra autem.
- Stavba dostane 185 tisíc aut denně na Lihovar. Doprava mezi Lihovarem a Barrandovským mostem zkolabuje. Úředníci na odboru strategických investic už v šuplících určitě někde mají navržené druhé patro Barrandovského mostu, aby celý uzel dopravu pojmul.
- Stejně jako Blanka zlikvidovala konkurenceschopnost veřejné dopravy na severozápadě města, tato stavba zlikviduje konkurenceschopnost veřejné dopravy na spojení mezi Jihozápadním městem a jihem Prahy. A to především proto, že vytvoří nežádoucí konkurenci lince metra B a způsobí tak zvýšení podílu automobilové dopravy na vykonaných cestách po městě.
- Tato stavba pouze zvýší hybnost aut po městě, což opět podrazí nohy veřejné dopravy a utopí peníze do dálničního tunelu ve městě, které potřebuje stavět městskou železnici, další linku metra a tramvajové tratě. Zkušenosti po otevření Blanky říkají, že městské dálnice bez realizovaných rozsáhlých doprovodných opatření městu mají vlivem dopravní indukce pouze krátkodobý a velmi omezený pozitivní dopad na povrchovou dopravu, dlouhodobě ale vedou ke zvýšení intenzity dopravy, často i tam, kde se původně očekávalo zklidnění.
- Tato stavba je odůvodněna potřebou odlehčit radiálně směřujícím městským ulicím (třídám) od automobilové dopravy. Jde především o Bělohorskou, Patočkovu, Plzeňskou, Radlickou a K Barrandovu. Těm ale podle dopravních modelů IPRu tato stavba neulehčí tak, aby to bylo zlepšení zásadní a tedy subjektivně hodnotitelné.
- Stavba významně zvýší zatížení oblasti Jinonic, Butovic či Stodůlek emisemi z aut, kterých tam fakticky projede násobně více než dnes.
- Na Dívčích hradech vyroste komín, který bude vypouštět zplodiny z tunelu na celou východní část Prahy. Katastrofálně se pak zvýší zatížení hlukem, prachem a zplodinami v oblasti Zlíchova, Podolí a Braníka přímo na dně úzkého kaňonu Vltavy, kde rekreační oblastí nově pojede 40 000 aut denně navíc a **z úseku Strakonické mezi Zlíchovským tunelem a Barrandovským mostem se stane nejzatíženější silnice v Česku s hrůzostrašnou mírou téměř 185 000 aut denně!**

Před 15 lety jich v tomto profilu jezdilo něco pod 60 000 denně. Těch nových 120 000 aut přitom z okolních ulic města nezmizelo, jedná se téměř o čistý nárůst. Celkové imisní zatížení Pražanů tak s Radlickou radiálou opět vzroste a zdravotní následky se jen rozprostřou mezi více lidí.

- Stavba vůbec nepomůže Smíchovu. Pokles dopravy na Smíchově je nulový a nárůst tam po otevření Radlické radiály nenastane jen proto, že v centru již nejsou parkovací kapacity pro další auta. Již dnešní zatížení Smíchova auty je ale – i přes to, že je “chráněn” tunely Městského okruhu Mrázovkou a Strahovským – nadlimitní.
- Stavba dostane do smíchovských ulic ještě více aut, čímž jde přímo proti žádoucímu zklidnění dopravy. Kapacitní silnice negativně ovlivňují možnosti města flexibilně pracovat s kapacitou ulic, protože řidiči dojíždějící pohodlně až do cíle cesty se hůře vzdají svého pohodlí, než řidiči, kteří se již rozhodují mezi rovnocennými variantami veřejné či individuální dopravy. Při vysoké kvalitě příjezdu do lokality pro auta mají také firmy a developeři, ale i městské části pracující s parkovacími kapacitami sklony požadovat v rámci výstavby více parkovacích kapacit.
- Stavba potvrdí oblast Smíchova a přilehlého Nového města jako oblast na křižovatce dvou dálnic snadno a ze všech stran dostupnou autem. Tím pádem si do budoucna zaděláme na zvýšení zátěže této oblasti, či minimálně nesnížení. A to je při pohledu na dnešní přetížení automobily zcela nežádoucí a jde to proti oficiálním městským politikám i zdravému rozumu. Tím se vracíme k problému odlehčení radiálních ulic jako je Plzeňská/Vrchlického. Kdyby se upravila kapacita průjezdu ulicemi Smíchova na stav přijatelný pro ulice v městské zástavbě, poklesly by tím i problémy s intenzitou automobilové dopravy na radiálách Plzeňské, Vrchlického a Radlické. K tomu Radlická radiála není vůbec potřeba.
- Stavba téměř zcela kopíruje linku metra B, což bude mít závažné dopady na atraktivitu této linky pro dojíždění z jihozápadního města a přilehlé oblasti Prahy východním směrem do centra a také tangenciálním směrem na Jižní spojku. Jihozápadní město je sice postaveno přímo na metru, má ale kolem sebe v duchu modernistického města obepnuty kapacitní komunikace v podobě Rozvadovské spojky (dokončená část Radlické radiály) a Jeremiášovy. Obě ulice jsou schopné přenést mnohem vyšší intenzity aut, než dnes po nich jezdí, ale neděje se tak, jelikož kvalitní napojení má celá oblast jen ven z města a po okruhu, kam potřebuje minimum lidí. Do centra se jezdí metrem a i do celé jihovýchodní části Prahy zase autobusy (díky rychlým autobusovým linkám ze Smíchovského nádraží). I Středočeši často nechávají při cestě do města auto někde na periferii (při nedostatku P+R) a dál jedou metrem. Mnoho jich právě díky neexistenci jakékoliv kapacitní silnice od západu do centra města raději jede MHD již od začátku cesty.
- Intenzity v Radlické ulici jsou dnes poměrně slabé. Autem, dalo by se říci, dnes jezdí jen ten, kdo musí, protože cesta je možná, ale není atraktivní. Přitom průjezdnost není zase tak špatná, i ve špičkách si postojíte pár minut. Ale psychologické působení nízké kapacity této ulice působí na všechny lidi tak, že se cesty tímto směrem automaticky snaží vyloučit či využít kapacitnější MHD. Neříkáme však, že je situace v Radlické i dalších radiálních ulicích ideální. Jen považujeme řešení těchto problémů stavbou v kapacitě Radlické radiály za nežádoucí a myslíme si, že by bylo potřeba spíše drobnějších chirurgických zásahů pro odvedení automobilové dopravy z obytných čtvrtí.
- Stavba způsobí se zvláště tangenciální směr na jihovýchod stane pro MHD totálně nekonkurenceschopný. Metro B má až po Smíchovské nádraží kapacity dost. Stavět k tomuto méně vytiženému úseku metra konkurenční tunely je naprosto

neekonomické a nepotřebné, město de facto konkuruje samo sobě v momentě, kdy bude provoz obou staveb dotovat. Jen jedna má ale pro Pražany přínos. Autem to také díky stavbě bude při cestě například z jihozápadního města na Jižní město či do Modřan až o několik desítek minut rychlejší, než MHD. A prognózované intenzity to dokazují. Tangenciální směr jihozápadní město – Jižní spojka je v nich zcela převažující a nevěříme, že mnoho lidí možnost projet trasu za pár minut tunelem nezláká. Lidé se rozhodují racionálně. Zlákala je i Blanka. Přínos pro jedny ale bude mít za následek nepřiměřenou zátěž pro řadu lidí přímo i nepřímo dotčených stavbou a vyvolanou automobilovou dopravou. Nemůžeme být sobci a své pohodlí nadřazovat těžkostem a zhoršenému prostředí jiných lidí.

2) Alternativy

Jak tedy vyřešit stávající nevyhovující radiální komunikace, kde auta smrdí lidem těsně pod okny či rezidenční ulice s tranzitní dopravou, která se snaží proplést se na Smíchov, jak odlehčit Centrálnímu Smíchovu a Novému městu? Nemáme za ambici v rámci tohoto řízení přinést řešení, na které by bylo třeba práce desítky odborníků po několik měsíců.

Jsme si ale jistí, že smysluplné řešení bude v zásadě kombinací následujícího:

- Zajistit metropoli alespoň základní zachytné kapacity v rámci systému P+R ve směru od západu,
- výrazně zlepšit propojení Prahy a Středočeského kraje za pomoci kapacitní železniční dopravy, především modernizace železnic Praha – Kladno a maximalizovat i potenciál Pražského Semmeringu a tratě Prokopským údolím,
- humanizovat podobu radiálních ulic a maximálně (za pomoci drobných zklidňujících opatření, světelných závor apod.) omezit tvorbu kolon v souvislé zástavbě,
- maximálně upřednostnit průjezd MHD vyhrazenými pruhy apod. (podle hesla „přepravujeme lidi, nikoliv auta“),
- rozšířit do doposud neobsložených oblastí tramvajové trati místo autobusů jako atraktivnější mód MHD a zvážit propojení se středočeskou železnicí ve vhodných místech (systém Tram-Train),
- omezit možnost průjezdu tranzitní dopravy přes rezidenční čtvrtě (jako např. Jinonice - ul. Karlštejnská či Klikatá),
- odstranit Malý smíchovský okruh a celkově omezit kapacitu průjezdu Smíchovem pro ochranu historického jádra města a majetku a zdraví jeho obyvatel,
- minimalizovat požadavky na parkovací kapacity u rekonstrukcí a novostaveb tak, aby nová výstavba nepobídla lidi k využití aut,
- stávající úsek Rozvadovské spojky pak přestavět tak, aby odpovídal stávajícím intenzitám a charakteru vedení v intravilánu.
- Některé úseky přetížených ulic, kde automobilová doprava neúnosně zatěžuje obyvatelstvo, nahradit drobnějšími přeložkami s tím, že nebude celkově zvýšena kapacita pro automobilovou dopravu v intravilánu hlavního města Prahy.

3) Dopad na životní prostředí

V Praze je (dle analýzy v Integrovaném programu snižování emisí pro kraj Praha z r. 2015) zdrojem drtivé většiny emisí prachových částic, oxidů dusíku a Benzo(a)pyrenu automobilová doprava. Na následky znečištěného ovzduší umírá každý rok zhruba 400 Pražanů. Zvyšování atraktivity jízdy auty, ke kterému by realizace stavby vedla, tak

přispívá ke zhoršování emisní situace v Praze a je tak v rozporu s výše zmíněným programem snižování ovzduší a nepřímo vede k větší úmrtnosti Pražanů.

4) Závěr

Radlická radiála patří na hřbitov idejí – k ostatním městským dálnicím. Tato stavba potřeba není. Je to stejně zbytečný projekt jako Blanka, Blanka 2 či Břevnovská radiála. Je pohrobkem modernismu 20. století. Tato stavba pouze zvýší hybnost aut po městě, které to vůbec nepotřebuje a které může ihned bez problémů své dopravní problémy řešit. RR utopí další miliardy do dálničního tunelu ve městě, které potřebuje stavět městskou železnici, metro a tramvajové tratě. RR zhorší katastrofální dopravní situaci na levém břehu Vltavy a nadále jej zohyzdí. Město bude dotací paralelních tunelů metra a automobilových konkurovat samo sobě. Kvalita života ve městě se pro jeho obyvatele bude nadále snižovat. Projektanti budou stejně nadále podle hesla “čím hůře, tím lépe” lhát o dalších městských dálnicích, které Nám konečně uleví. Proto stávající projekt v plném rozsahu odmítáme.

Na základě tohoto závěru požadujeme přípravu Radlické radiály v této podobě ukončit, žádost o vydání územního rozhodnutí odmítnout a znovu se zamyslet nad řešením dopravních problémů v jihozápadní části Prahy dle výše zmíněných zásad.

S pozdravem,

Za spolek Auto*Mat

Mgr. Martin Šotola, ředitel.

tel. 721 710 123

Email: martin.sotola@auto-mat.cz