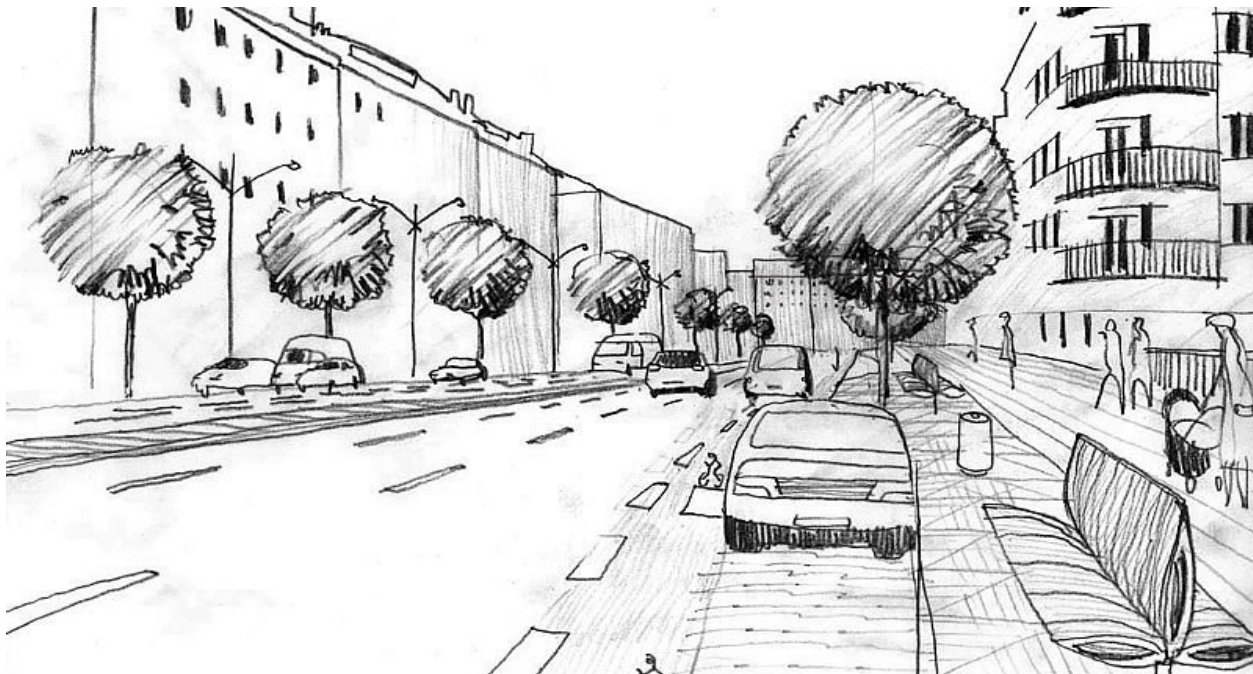


## Praha zahodila studii na zklidnění magistrály

V roce 2009 si nechal tehdejší pražský primátor Pavel Bém (ODS) vypracovat studii, jak zmírnit provoz na magistrále, po níž denně projede sto tisíc aut. Podle plánu by se magistrála zklidnila, aniž by došlo ke kolapsu dopravy. Poměrně rychle a levně. Ale magistrát ji smetl ze stolu a veřejnost s ní oficiálně neseznámil.



Až iniciativa Auto\*Mat, která bojuje za "bezpečnou, zdravou a živou Prahu", objevila část studie na webovém portálu magistrátu hlavního města a požádala jednoho z opozičních zastupitelů o její plné znění.

Po jejím prostudování pak oslovila radního pro dopravu Karla Březinu (ČSSD) s dotazem, proč s navrhovaným řešením nebyla seznámena veřejnost a z jakého důvodu upadla do zapomnění poté, co se s ní seznámil dopravní výbor letos v březnu.

Radní podle nich dva měsíce nereagoval, a tak sdružení došla trpělivost a rozhodlo se studii veřejnosti ukázat. To ještě nemělo ani tušení, že o studii vedení městských částí, které problémy okolo magistrály trápí, vůbec nic neví. Jde o městské části Praha 2, 4 a 7.

„Pokud máme jasně popsany problém a víme, jak ho řešit, je trestuhodné sedět s rukama v klíně a dívat se, jak se v Praze stále hůře dýchá. Navíc vedení města nejen že přešlo výsledky, které studie přinesla, ale navíc jedná a plánuje své další kroky v rozporu s jejími doporučeními,“ prohlásil při zveřejnění studie Vratislav Filler z Auto\*Matu.

### Snižit kapacitu magistrály o čtvrtinu

Ze studie vyplývá, že magistrála už dlouho neslouží jako tranzitní komunikace. Více než tři čtvrtiny vozidel mají start a cíl v širším centru města. Dlouhé i krátké tunely za Muzeem jsou dopravně a urbanisticky nevhodné řešení. Aby auta po zklidnění magistrály nezatížila okolní ulice, je nezbytné snížit automobilovou dopravu v historickém centru minimálně o 15 procent. A developerské projekty v rozvojových územích podél magistrály představují naopak hrozbu pro zklidnění provozu na magistrále.

Vypracovaná studie konkrétně navrhuje snížit kapacitu severojižní magistrály o čtvrtinu a přeměnit ulice 5. května, Sokolskou a Legerovu v městské bulváry. Ke zklidnění ulic má přispět zúžení vozovky, odstranění připojovacích a odbočovacích pruhů, kde nejsou třeba, umístění nových přechodů a výstavba stromořadí. Například Praha 2 by tak mohla získat až 10 000 m<sup>2</sup> pro pěší.

Mezi starou a novou budovou Národního muzea studie navrhuje vytvořit kulturní ostrov, kde by vznikla rozsáhlá pěší zóna. V plánu je také světelná křižovatka na křížení magistrály s Jižní spojkou od jihu a zúžení pruhů v Praze 4.

## Náklady se pohybují okolo jedné miliardy

Z řešení vyplývajícího ze studie je nadšené vedení Prahy 2, Sdružení Nového Města pražského a myšlenka kulturního ostrova nadchla i vedení Národního muzea.

Navíc odhadnuté náklady na tento způsob zklidnění Severojižní magistrály se pohybují okolo jedné miliardy korun, což například v porovnání s osmi miliardami za krátké tunely, které měly vyřešit problém úseku Prahy 1 a 2, je cena víc než příznivá.

Na dotaz deníku Právo na zmíněnou studii Březina řekl: „Třeba zúžení o jeden pruh v Legerově ulici je jeden z postupných kroků, které bychom chtěli realizovat. Než k nim přistoupím, chtěl bych jasné stanovisko městských částí. Jako Pražan bych samozřejmě rád viděl, aby Václavské náměstí nebylo rozděleno magistrálou, ale je to dědictví, se kterým jako realista musím počítat. Řešení jsou v horizontu několika let, neumím si představit nějaké rychlé určité řešení situace.“

Zda plán, který nabízí studie, se radnímu zdá nerealizovatelný či nepřijatelný z jiného ohledu, už ale bohužel nevyšvětlil.

*Stáňa Sedřová, Petr Janiš, Právo  
zdroj: [Novinky.cz](http://Novinky.cz), 15. září 2011*

## Dopravu na pražské magistrále lze utlumit a nedojde ke kolapsu, tvrdí studie

**Severojižní magistrálu, která vede centrem Prahy, lze podle studie iniciativy Auto\*Mat okamžitě utlumit, aniž by došlo ke kolapsu dopravy. Studii dostal v březnu k dispozici dopravní výbor pražského zastupitelstva, ale na její závěry nijak nereagoval, uvedl ve čtvrtek Vratislav Filler z Auto\*matu.**

"Výbor nepřijal žádné stanovisko a se závěry studie se nepracuje. Naopak, probíhající úpravy územního plánu jsou v rozporu s doporučeními odborníků. Proto jsme studii okopirovali a rozeslali členům zastupitelstva," říká Vratislav Filler z Auto\*Matu. Novou studii zpracovaly dvě příspěvkové organizace hlavního města Prahy a to Útvar rozvoje města spolu s Úsekem dopravního inženýrství TSK. Pracovaly na ní od roku 2009, studii konzultovaly s Prahou 2 a s Prahou 4.

"Propočty ukázaly, že magistrála neslouží tranzitní dopravě, jak se traduje. Tři čtvrtiny vozů řídí zlenivělí Pražané, kteří raději sedí v dopravní zácpě a obtěžují své okolí, než aby jeli do centra metrem, tramvají či na kole jako ostatní," tvrdí Vratislav Filler z iniciativy Auto\*Mat. Ta vyzvala v polovině července radního pro dopravu Karla Březinu (ČSSD), aby k magistrále ustavil pracovní komisi. Březina na to prý dodnes nereagoval.

Studie došla k závěru, že magistrálu je možné přeměnit v městský bulvár a nejméně o čtvrtinu snížit její kapacitu. Se studií souhlasí také zástupci Národního muzea. "Národní muzeum usiluje o zásadní zklidnění severojižní magistrály v prostoru Václavského náměstí a jeho okolí. Souhlasíme s myšlenkou 'kulturního ostrova' – rozsáhlé pěší zóny mezi starou a novou budovou muzea, kterou navrhuje i tato studie," komentovala materiál tisková mluvčí Národního muzea Radka Schusterová.

"Okolí magistrály v Praze 2 je dopravou vůbec nepostiženějším místem v celé republice. Statistiky ukazují, že kvůli smogu a hluku tu doslova umírají lidé, rapidně se zvyšuje výskyt vážných onemocnění. Zklidnit magistrálu je nezbytné," uvedl místostarosta Prahy 2 Václav Vondrášek.

**Ze studie vyplývá pro Prahu ještě jeden mimořádně závažný závěr. Jestliže město promešká otevření tunelu Blanka, bude pozdější zklidňování magistrály mnohem obtížnější. Blanka magistrále neulehčí, naopak zdvojnásobí kapacitu příjezdu do vnitřní Prahy a zvýší tlak na to, aby také kapacita ulic zůstala stejná jako dnes.**

*[Mediafax](http://Mediafax), František Bůžek, 15.9.2011*