

Název: Dopravu spasí jedině dálnice

Zdroj: Mladá fronta Dnes

Datum vydání: 14.5.2003

Podtitulek: Statisíce aut rdousí centrum hlavního města, stavba obchvatů se musí urychlit

Autor: JAN ZIEGLER

Rubrika: Praha [Praha]

Strana: 3

Statisíce aut projíždějí den

ně centrem Prahy. Pokud se v hlavním městě a okolí nebudou obchvatné komunikace stavět razantněji než dosud, hrozí městu velké dopravní potíže.

Praha Auta, která hlavním městem pouze projíždějí, beznadějně ucpávají centrum. Přitom by mohla objet město po obchvatných dálnicích. Ty však kvůli špatným zákonům a houževnatému odporu některých občanských sdružení stále chybějí. "Výstavba vnějšího dálničního obchvatu a městského okruhu je pro Prahu prioritou," potvrdil Petr Moos z Dopravní fakulty ČVUT. Proto nyní většina aut jezdí přes Prahu po Jižní spojce, kde jich v některých úsecích projede denně až sto dvanáct tisíc, a po severojižní magistrále, ze které centrum města ničí výfukové plyny až statisíce vozidel denně.

Magistrála se musí zrušit

Dopravní odborníci přiznávají, že severojižní magistrála je velkým omylem komunistických plánovačů a v budoucnu se musí změnit v obyčejnou městskou komunikaci. Vladimír Kadlec z Ústavu dopravního inženýrství uvedl, že to bude možné, ale až po dokončení vnitřního městského okruhu. "Pak teprve můžeme uvažovat o omezení dopravy v centru," tvrdí Kadlec. Centrum Prahy tak bývá den co den ucpané. Výstavba dálničního okruhu, který by měl z centra odvést desetitisíce aut, jež hlavním městem pouze projíždějí, je však již několik let zastavena. Na jihu brání stavbě úseku mezi Slivencem a Jesenicí protesty občanské iniciativy Společnost pro trvale udržitelný rozvoj a na severu se vedou velké boje o úsek okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsí. Zatímco magistrát a většina městských částí preferuje trasu blíž k hlavnímu městu přes Suchdol a kolem Bohnic, městské části Suchdol, Dolní Chabry a Březiněves naopak chtějí, aby tato dálnice vedla dále přes střední Čechy kolem Libčic nad Vltavou.

V cizině je to i horší

V některých zahraničních městech je však situace při průjezdu daleko horší než v Praze. To se týká především polských měst, která bývají velmi ucpaná. Motoristé se také jen s obtížemi prodírají ruským Sankt Peterburgem, kde situaci ještě značně komplikuje obrovská nekázeň řidičů. Naopak lépe se vypořádali s auty v Paříži, kde je k dispozici síť okružních komunikací, a dálnice vede také kolem Berlína. Díky rozsáhlé přestavbě v dřívějších dobách má široké městské okruhy k dispozici také Vídeň, Londýn zase rázně vyřešil problém s parkováním v centru zavedením mýtného.

Mýtné bude též v Praze

Centrum metropole denně zaplňují a blokují tisíce parkujících aut. Proto i v Praze uvažují odborníci a zastupitelé o zavedení poplatků za jízdu po určitých komunikacích. Pražský radní pro dopravu Radovan Steiner i Moos dávají přednost tomu, aby byly zpoplatněny některé úseky městského okruhu. Podle Steinera by mohlo jít o trasu mezi ústím Strahovského tunelu a Pelc-Tyrolkou. "Řidiči by měli za projetí zaplatit řádově desetikoruny," řekl radní Steiner.

JAN ZIEGLER

-----

Název: Moos: Okružní komunikace se musí stavět rychleji

Zdroj: Mladá fronta Dnes

Datum vydání: 14.5.2003

Podtitulek: Rozhovor

Praha (jaz) Razantněji musí hlavní město pokračovat ve stavbě důležitých dopravních komunikací, tvrdí dopravní odborník Petr Moos z Českého vysokého učení technického.

Jaký je podle vás největší problém pražské dopravy?

Problémem, který působí vážné komplikace, jsou nedostavěné komunikace, a to pražský okruh, jenž má odvést z města projíždějící auta, a městský okruh, který má odlehčit dopravě v centru. Tyto potíže trápí všechna velká evropská města, ale většina z nich řeší tyto problémy daleko razantněji.

Můžete uvést některé konkrétní příklady?

Například Londýn, jehož vedení se rozhodlo k zavedení mýtného v centru, a také Paříž, která vybuodovala síť obchvatů kolem města. Velké metropole v Evropské unii vytvořily program, který nazývají udržitelnou mobilitou. S jeho pomocí chtějí vyřešit svoji dopravu. To znamená výstavbu kruhových objezdů, kapacitních radiál a napojení na dálniční síť tak, aby auta nemusela jezdit přes centrum.

Co ještě může pomoci Praze ke zlepšení kritické dopravní situace? Je to upřednostnění městské dopravy. Tady pro změnu může Praha sloužit jako vzor pro západoevropská města. Od roku 1993 stále přibývá lidí, kteří před vlastními auty dávají přednost autobusům, metru a tramvajím. A je potřeba budovat další linky metra a stavět nové tramvajové tratě, aby tento trend dále pokračoval. Pomůže také výstavba dalších záchytných parkovišť P+R? Ano, ale jiná města to řeší daleko lépe než Praha. Mají parkoviště umístěna na okraji u železnic či stanic metra, odkud se lidé snadno dostanou do centra. Proto v řadě evropských měst v centru nezaparkujete, a když, tak jen velmi drazo.

Jak problém parkování v centru vyřešit u nás? Jak už jsem řekl, kvalitní městskou dopravou a výstavbou dalších parkovišť včetně podzemních garáží. Dalo by se také uvažovat o zpoplatnění některých komunikací.