

Zasedání Zastupitelstva HMP dne 25. 5. 2017

Interpelace: Zuzana Ondomišiová

Téma: Dopravní řešení SV části městského okruhu

Vážené dámy, vážení pánové,

jmenuji se Zuzana Ondomišiová a žiji v Praze 8, kde jsem se narodila, chodila do školy i na gymnázium, na Libeňském zámku jsem se vdávala. Prahu 8 mám prochozenou pěšky - nejprve s dítětem, později se psem – a celá léta tak zblízka sleduji, jak se v mé lokalitě nevhodná rozhodnutí o dopravě a s tím spojené vybourávání (nejen MO, také Palmovka) již od 70. let minulého století podepisují na devastaci veřejného prostoru, identity Libně jako historické čtvrti, zhoršování životního prostředí a kvality života občanů. Z oken se dívám na část předpokládané trasy městského okruhu – ulici Povltavskou od Košinky ke Kříži, již nyní přemost'ující Primátorskou a Zenklovu.

Chtěla bych se zeptat pana náměstka Dolínka, proč se prosazuje tzv. Libeňská spojka, která by na velmi krátkém úseku v podstatě propojila jen dvě výpadovky, ale zato by na necelém kilometru vyrobila tři rozsáhlé dálniční stavby s dopadem na rezidenční charakter okolní zástavby. Trojúhelník silnic a tunelů od Pelc-Tyrolky vedený Povltavskou ke Kříži a odtud na Bulovku, resp. Vychovatelnu by Holešovičkám ulevil jen minimálně a byl by dvakrát delší a jistě mnohokrát dražší než uvažované zahloubení Holešoviček, které by dopravu vyvedlo co nejkratší cestou z kotliny mezi Vltavou a severními pražskými terasami, z kotliny, která již takto trpí kumulací smogu, výfukových zplodin a hluku.

Proč se HMP stále drží zastaralých plánů a odhadů vývoje, které nezohledňují, že pohled na město, městský veřejný prostor a potřeby všech obyvatel, nejen řidičů, se za mnoho desetiletí změnil? Proč se nesnaží moderními přístupy odrazovat individuální automobilovou dopravu a naopak upřednostňovat budování komfortější MHD s dosahem do lokalit dosud závislých na autobusech – čili zapojit železnici, rozšiřovat síť metra a tramvají? Jsem přesvědčena, že prostředky uspořené zvolením měkčí varianty dostavby městského okruhu by mohly být účelněji využity právě pro rozvoj veřejné dopravy.

Pane Dolínku, řekl jste, že nikdo nepřišel s žádnými jinými racionálními návrhy podoby okruhu, než tím, který chcete předložit. Seznámil jste se s návrhy řešení IPR (tzv. Duál), návrhem Auto*matu (Městský okruh pro všechny), návrhem ateliéru D3A architekta Zímy? Nechal jste je odborně porovnat? Jaké jsou výsledky porovnání a kde se s nimi může veřejnost seznámit? Co je na nich neracionálního?

Navíc, vnitřní městský okruh podle podmínky EIA smí být spuštěn až po dokončení vnějšího pražského okruhu – proč se netlačí nejprve na jeho dokončení a potřeby vnitřního MO se neodvíjejí od toho?

Chtěla bych vyzvat představitele hlavního města, aby vše znovu dobře zvážili při rozhodování o dalším řešení dopravní situace, která bude mít nevratný vliv na podobu našeho okolí a každodenní život na generace dopředu. Vyzývám proto k zahájení skutečné veřejné diskuse s občany tak, aby byla nalezena kompromisní varianta přijatelná pro všechny strany – i pro občany, kteří se kvůli autům nechtějí vzdát městského stylu života – i my v Libni, nejenom vy v historickém centru Prahy, se u nás doma chceme procházet po ulicích, chodit ven do parků, na hřiště a cyklostezky, cítit se příjemně a bezpečně ve veřejném prostoru.

Žádám tedy, aby se odborníci znovu zabývali i alteranativními variantami vedení MO a přijali z nich mnohé podněty a nápady pro dopravu a veřejný prostor, hledali možná ještě nějaké další nové řešení. Věřím, že lze najít takovou variantu, která bude zohledňovat jak potřeby městské automobilové dopravy, tak veřejný prostor, život místních komunit, zdravé životní prostředí a životní styl. Jsem přesvědčena, že citlivější přístup ke čtvrtím, které jsou už dnes součástí historického jádra Prahy, nezadělá do budoucna na problémy podobné “přínosu” magistrály na Václavském náměstí.

Děkuji vám za pozornost.

PhDr. Zuzana Ondomišiová