

Kořenové příčiny pražských dopravních problémů

**Pavel Charvát
Čimice 22.1.2019**

Kdo jsem

- **Bydlím v Praze 6**
- **Člen spolku Via Praha 6; aktivní ve Společně pro 6; člen komise dopravy MČ Praha 6; člen rezortního týmu dopravy na MHMP**
- **Dlouholetý vrcholový manažer ČGS/Mitas**
- **Nejsem specialista na dopravu, ale snažím se číst materiály, kriticky je hodnotit a hledat v nich logiku a současně pracovat se zpětnou vazbou od obyvatel (připomínky k MPP)**

Zdroje

- **Prezentace “Dopravní stavby z pohledu občana“**
- <http://rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/09/Dopravn%C3%AD-stavby-z-pohledu-ob%C4%8Dana.pdf>
- **Analýza “Doprava Praha 2000-2040“**
http://prahasest.cz/system/files/55/original/Doprava_Praha_2000-2040_V6_24-11-2018.pdf?1546376973
- **Soubor materiálů na stránkách Společně pro 6**
<http://prahasest.cz/text/zpracovane-dokumenty>

Pozn.: Zdroje originálních dat jsou uvedeny v jednotlivých materiálech. Jedná se o materiály MHMP, IPR, TSK a ČSÚ.

Obsah prezentace

1. Cíl prezentace
2. Analytická data
3. Kořenové příčiny problémů pražské dopravy
4. Směry řešení
5. Hledání shody mezi účastníky rozhodovacích procesů

1. Cíl prezentace

1. Pokusit se o definici kořenových příčin problémů pražské dopravy na základě veřejně dostupných dat
2. Upozornit na rizika plynoucí z nekontrolovaného rozvoje hlavního města
3. Upozornit na chyby a nedostatky procesu přípravy, schvalování a realizace (dopravních) staveb

2.1. Základní data

Tab.1

Praha	2000	2017	Nárůst %
Rozloha km ²	496	496	0,0
Počet obyvatel	1 181 126	1 294 513	9,6
Silniční síť v km	3 366	3 977	18,2
Délka sítě Metra v km	49,8	65,1	30,7
Délka sítě autobusové MHD v km	812,6	834,3	2,7
Délka sítě tramvajové MHD v km	136,4	142,7	4,6

- Komentář k Tab.1
 - Prodloužení sítě Metra zahrnuje trasy Skalka-Depo Hostivař, dále Nádraží Holešovice-Letňany a Dejvická-Nemocnice Motol; konečné stanice těchto tras mají zatím problematické využití a další rozvoj trasy A směrem na západ se zkomplikoval
 - Rozvoj linek autobusů a tramvají je zcela zanedbatelný; rozvoj povrchové kolejové dopravy vůbec neodpovídá potřebám rozvoje Prahy; důraz je zjevně kladen na podporu automobilové dopravy

Zdroj: Data na snímcích 6-8 jsou čerpána z ročenek TSK 2000 a 2017 na <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/nabidka-sluzeb/rocenky>

2.2. Základní data

Tab.2

Automobilová doprava	2000	2017	Nárůst %
Počet vozidel celkem	746 832	1 058 949	41,8
z toho osobní	620 663	844 613	36,1
z toho užitková	126 169	214 366	69,9
Výkony v tisících vozokm za den	16 600	23 000	38,6
Průměrná obsazenost vozidla v osobách	1,44	1,30	-10,0

- **Komentář k Tab.2**
 - Počet aut registrovaných v Praze i výkony roste tempem výrazně převyšujícím růst počtu obyvatel
 - Velmi zajímavý je nárůst počtu užitkových vozidel, který zjevně souvisí s měnícím se charakterem zásobování města
 - Trvale klesá obsazenost vozidel, což asi nejvíc souvisí s denním dojížděním za prací

2.3. Základní data

Tab.3

Letecká doprava	2000	2017	Nárůst %
Počet odbavených cestujících Letiště VH			
mil.cestujících	5,8	15,4	165,5
Počet odbavených tun zboží Letiště VH			
tun celkem	30284	81880	170,0

- **Komentář k Tab.3**

- S výjimkou prodloužení metra do stanice Nádraží Veleslavín (v podstatě nic neřešící) nebylo pro dopravní obslužnost letiště VH od roku 2000 realizováno nic; doprava z/na letiště i nadále pouze auty a autobusy
- Dopady na dopravní situaci Prahy a zejména Prahy 6 nejsou nikde analyzované a nebo veřejně dostupné a Praha na rozvoj letiště (který nadále podporuje) účinně nereaguje
- V té souvislosti je zajímavým faktem, že platný Územní plán ani návrh Metropolitního plánu nepočítají s žádnou dopravní stavbou k plánovanému letišti Vodochody přes deklarovaný cíl investora minimálně 3 mil. cestujících za rok

2.4. Základní data

Tab.4

Všechna auta vně okruhu				
	2000*	2016**	2040**	Poznámka
D1+D2		81 180	87 900	mezi sjezdy Říčany a Stránčice***
D3	0	0	40 140	vně křížení s okruhem
D4 Strakonická	24 870	41 840	65 960	mezi K přehradám a Bartoňovou
D5	32 400	56 260	74 740	mezi okruhem s sjezdem na Rudnou
D6	18 030	27 580	38 470	mezi okruhem a sjezdem na Hostivice****
D7 Lipská	29 760	40 870	60 080	mezi Aviatickou a hranicemi města
D8	30 600	46 510	47 820	vně sjezdu na Neratovice
D10 Novopacká	24 342	59 340	75 640	mezi okruhem a Ve Zlíbku
D11	24 300	46 750	81 170	mezi okruhem a hranicí města
Σ		400 330	571 920	
Δ 2040/2016		+43%		
J okruh		40 910	65 030	mezi sjezdy na Cholupice a Vestec
SZ okruh (J var)		0	85 390	mezi sjezdy na Horoměřice a Suchdol
Nákladní auta vně okruhu				
Σ		53 240	81 210	
Δ 2040/2016		+54%		
J okruh		10 690	12 570	mezi sjezdy na Cholupice a Vestec
SZ okruh (J var)		0	12 790	mezi sjezdy na Horoměřice a Suchdol

Pozn.:

* - data z ročenky TSK

** - data ze Studie ČVUT

*** - úsek D1 je mimo hranice města a v ročence chybí

**** - v roce 2000 nebyla D6 v provozu; intenzita platí pro Karlovarskou

• Dopravní intenzity 2000-2040

- Porovnání dopravních intenzit na klíčových trasách přivádějících dopravu na Pražský okruh v počtech aut za den
- Porovnávají pouze dálniční tahy
- K ostatním trasám chybí porovnatelné údaje a prognóza 2040 je v kartogramu vyznačena pouze šířkou zvýraznění; můžeme jen konstatovat, že prognóza i těchto případech znamená nárůst intenzit
- Dolní část tabulky porovnává vliv dokončené severní větve SOKP na intenzitu dopravy na jižní větvě

2.5. Základní data

Tab.5

Všechna auta uvnitř okruhu				
	2000*	2017*	2040**	Poznámka
Jugoslávských partyzánů	16 552	18 325	20 600	mezi Vítězným nám. a Zelenou***
Evropská/Horoměřická	41 294	42 245	43 890	mezi Horoměřickou a Na Pískách
Rozvadovská spojka	17 500	34 000	83 200	mezi Jeremiášovou a Bucharovou
Poncarova		15 200	29 610	mezi Ke Zličínu a Jeremiášovou****
K Barrandovu	38 792	44 460	23 970	mezi Ke Smíchovu a K Holyni
Strakonická	47 960	50 852	60 120	mezi Dostihovou a Výpadovou
Komořanská	9 986	14 466	21 500	mezi mostem Záv.míru a Revolucí
Vídeňská	20 752	28 500	27 900	mezi přív.Vestec a Kunratickou spojkou
D1 Průhonice	71 700	111 600	116 170	mezi příp.Šeberov a hranou města
Přátelství	13 224	13 100	9 980	mezi K Netlukám a K Říčánům
Českokoborská	11 542	13 193	17 070	mezi Olomouckou a Nár.hrdinů
Poděbradská+Kolbenova	43 146	51 200	56 840	mezi Kbelskou a tram.smyčkou
V Holešovičkách	69 798	88 075	79 000	mezi Vychovatelnou a Pelc-Tyrolkou
Ústecká	13 618	19 407	20 730	mezi Spořickou a K Ládví
Σ	415 864	544 623	610 580	
Δ 2017/2000	+31%			
Δ 2040/2017		+12%		

Poznámky:

* - data z ročenek TSK 2000 a 2017

** - data ze Studie ČVUT 2016, příloha 2-11

*** - data ze zadání Soutěže na řešení Vítězného náměstí

Dopravní intenzity 2000-2040

- Porovnání dopravních intenzit na klíčových trasách spojujících centrum s Pražským okruhem v počtech aut za den
- Zvoleny trasy, u kterých bylo možné získat porovnatelná data ze dvou různých zdrojů TSK (ročenky 2000 a 2017) a ČVUT (prognóza na 2040)
- Z hlavních tras chybí Plzeňská a Bělohorská; pro tyto ulice chybí prognostická data na rok 2040; přesto lze tabulku považovat za relevantní srovnání
- Ve dvou případech (Evropská/Horoměřická a Poděbradská/Kolbenova) byl pro intenzitu dopravy použit součet, protože ve srovnání jednotlivých let dochází k obtížně vysvětlitelným přesunům mezi jednotlivými úseky

- **Dopravní model, jehož součástí je prognóza na rok 2040, nepočítá s žádným snižováním intenzity automobilové dopravy; naopak doprava dále poroste a to přes realizaci řady nákladných dopravních staveb; to je zjevný rozpor mezi dostupnou dokumentací a předvolebními sliby řady politiků**

2.5. Závěr

**Proč prostavět miliardy,
když to obyvatelům Prahy nepomůže?**

3.1. Kořenové příčiny problémů pražské dopravy

- **Změna struktury města**, související demografické změny, denní migrace a přesun aktivit od středu směrem až za hranice města
- **Struktura MHD vycházející stále z monocentrického charakteru města**
- **Zásadní změna charakteru zásobování města**
- **Centralizace služeb do věnce na obvodu města**
- **Dopravní indukce**
- **Zvyšující se motorizace a další průvodní jevy**

Pozn.: Tyto jevy jsou podrobně rozvedeny na snímcích 18-34

3.2. Kořenové příčiny problémů pražské dopravy

- Přírůstek obyvatel MČ v letech 2000-2017

Tab.6

Městská část	Počet obyvatel		Přírůstek obyvatel		Poznámky <i>počty k 31.12. daného roku</i>
	2001	2017	celkem	%	
Praha 1	34 581	29 499	-5 082	-14,70	
Praha 2	51 003	49 624	-1 379	-2,70	
Praha 3	72 840	74 559	1 719	2,36	
Praha 4	137 067	138 200	1 133	0,83	vč.Kunratice
Praha 5	79 164	88 906	9 742	12,31	vč.Slivenec
Praha 6	109 741	117 045	7 304	6,66	vč.Nebušice, Suchdol, Pí.Kopanina, Lysolaje
Praha 7	41 775	45 414	3 639	8,71	vč.Troja
Praha 8	108 107	114 879	6 772	6,26	vč.Březiněves, Dáblice, Dolní Chabry
Praha 9	41 863	58 050	16 187	38,67	
Praha 10	108 609	109 790	1 181	1,09	
Praha 11	85 020	85 107	87	0,10	vč.Křeslice, Šeberov, Újezd
Praha 12	62 721	66 512	3 791	6,04	vč.Libuš
Praha 13	54 767	67 260	12 493	22,81	vč.Řeporyje
Praha 14	38 529	49 519	10 990	28,52	vč.Dolní Počernice
Praha 15	37 491	48 950	11 459	30,56	vč.Dolní Měcholupy, Dubeč, Petrovice, Štěrboholy
Praha 16	18 789	24 431	5 642	30,03	vč.Lipence, Lochkov, Velká Chuchle, Zbraslav
Praha 17	26 283	30 993	4 710	17,92	vč.Zličín
Praha 18	14 275	20 071	5 796	40,60	
Praha 19	14 163	25 137	10 974	77,48	vč.Čakovice, Satalice, Vínor
Praha 20	13 036	15 360	2 324	17,83	
Praha 21	12 064	18 497	6 433	53,32	vč.Běchovice, Klánovice, Koloděje
Praha 22	7 238	16 710	9 472	130,86	vč.Benice, Královice, Kolovraty, Nedvězí
Celkem	1 169 126	1 294 513			

• Komentář k Tab.6

- Ubývá obyvatel v Praze 1 a 2
- V Praze 4 přibylo 1133 obyvatel, ale “z toho“ 4005 v Kunraticích; tzn. ve vlastní Praze 5 ubylo 2872 obyvatel
- V Praze 5, 6, 12 a 13 probíhá významná až podstatná část nárůstu v malých okrajových částech, které jsou uvedeny ve sloupci Poznámka; v Praze 12 je to 63% nárůstu, v Praze 6 pak 51% nárůstu atd.
- Počet obyvatel v centrálních MČ se buď snižuje nebo velmi mírně zvyšuje; výjimkou je Praha 9 s velkým nárůstem, který zjevně souvisí s výstavbou bytových domů v průmyslových areálech Vysočan (ČKD ...)
- Naopak počet obyvatel roste rychle až velmi rychle v okrajových částech a také asymetricky směrem na východ a jihovýchod
- To potvrzuje pokračování trendů ze snímků 18-20

Zdroj:

<https://www.czso.cz/csu/xa/casove-rady-za-mestske-casti-prahy>

3.3. Kořenové příčiny problémů pražské dopravy

- Přírůstek počtu obyvatel Středočeského kraje a okresů Prahy východ a západ

Tab.7

Území	Počet obyvatel		Přírůstek		Rozloha km ²
	2000	2017	obyvatel	%	
Praha východ	105 248	176 203	70 955	67,42	755
Praha západ	81 903	142 910	61 007	74,49	580
Celkem PrV a PrZ	187 151	319 113	131 962	70,51	1 335
Středočeský kraj	1 115 038	1 352 795	237 757	21,32	11 015
Poznámky:					
- Praha východ a západ představují 12% rozlohy kraje a žije v nich 16% obyvatel					
- Přírůstek obyvatel v těchto okresech ale činil 56% celkového přírůstku kraje					
- Současně je přírůstek obyvatel v těchto dvou okresech na obvodu Prahy významně vyšší než přírůstek v Praze (+113 387 obyvatel)					

Zdroj: https://www.czso.cz/csu/xs/casove_rady_regionalni

3.4. Kořenové příčiny problémů pražské dopravy

• Dojíždění za prací

Tab.6

Dojíždka za prací do/z Prahy (tis.osob)			
	2004	2015	Nárůst %
Dojíždka	124,3	180,4	45,1
z toho ze SČ		135,0	
Vyjíždka	20,2	29,2	44,6
z toho do SČ		27,0	
Celkem	144,5	209,6	45,0
Celkem SČ		162,0	

Pozn.: Data pro rok 2017 chybí, ale předpokládáme pokračování trendu

• Komentář k Tab.6

- 75% dojíždějících a 90% vyjíždějících za prací cestuje mezi Prahou a Středočeským krajem. Denně překročí hranice Prahy 160 tis. osob cestou do práce a 160 tis. cestou z práce.
- 50% obyvatel okresu Praha východ a 45% z Prahy západ cestuje za prací do Prahy; v tomto případě se jedná o denní dojíždění
- Trend nárůstu počtu osob překračujících denně hranice Prahy při cestě za prací je trvalý a bude pokračovat
- Způsob dojíždění závisí na podmínkách, které Praha vytváří
- Tento fakt souvisí mimo jiné i s klesající atraktivitou centra Prahy jako místa pro život a se stěhováním obyvatel do metropolitní oblasti. Jedná se o sociologický problém, který řeší řada evropských měst.

Pozn.: Data pro srovnání let 2000 a 2017 nejsou k dispozici; dá se předpokládat, že nárůst dojíždějících osob překročil 50%

Zdroj: <http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/Dojizdka%20a%20vyjizdka%20do%20zamestnani%20Praha%202016.pdf>

3.5. Kořenové příčiny problémů pražské dopravy

- Praha nemá alternativní řešení pro případ krizových situací.
- Krizovou situací se pak stává jakékoliv lokální omezení hlavních dopravních tahů (kterými ale mohou být relativně místní ulice používané jako objízdné trasy), ať už je to v důsledku nehody, havárie inženýrských sítí, stavu infrastruktury nebo plánované opravy komunikace.
- Praha se tak dostává do situace, kterou přesně vystihuje následující odkaz.
 - <https://www.e15.cz/domaci/omezeni-dopravy-v-praze-pri-smogovych-situacich-nejspise-nebude-zpusobilo-by-kolaps-1352958>
- Toto rozhodnutí by se dalo chápat jako dočasné, pokud by veřejnost byla seznámena s tím, jak bude problém dlouhodobě řešen. Takové řešení ale představeno nebylo.

3.6. Kořenové příčiny problémů pražské dopravy

- **Shrnutí**

- V diskutovaných řešeních dopravy v Praze chybí to nejdůležitější – jasné a kritické vyhodnocení kořenových příčin stávajícího stavu
- Převládá “rezortní přístup“, který pomíjí vazby řešené problematiky na ostatní oblasti života města
- Rozvoj dopravní infrastruktury po roce 1989 je zaměřen na podporu automobilové dopravy
- Rozvoj dopravní infrastruktury a hlavně MHD nereflektuje změny struktury hlavního města Prahy
- Praha se nevyvíjí dostředně, ale MHD setrvává na dostředném modelu pocházející z doby před rokem 1989
- Praha je a bude spádovou oblastí a spolu s dalším rozvojem se denní migrace bude dále zvyšovat
- Praha se bez dojíždějících neobejde a do Pražské aglomerace směřují klíčové tranzitní trasy. Proto Praha volí variantu tolerance porušování platných legislativních pravidel a vědomě vystavuje své občany prostředí, ve kterém jsou překračovány hygienické limity (hluk, emise) a kde trvale ubývá zeleně.

4.1. Směry řešení

- **Nezbytnost dlouhodobé koncepce, která je veřejně známá, veřejností podporovaná a kontrolovatelná a která se průběžně realizuje bez ohledu na výsledky voleb**
- **Vize, strategie, strategický plán, polyfunkční, polycentrické město, dopravní strategie, udržitelná doprava, město krátkých vzdáleností, adaptace na klimatickou změnu**
- **Všechny tyto body jsou obsaženy ve schválených strategických materiálech Magistrátu, ale do reálných kroků jako je návrh Metropolitního plánu s nimi nepracují**

4.2. Směry řešení

- **Koncepční řešení dopravy**

- Priority dopravních staveb v souladu s vizemi a potřebami udržitelné dopravy

- **Kolejová doprava** – zásadní provázání města do metropolitní oblasti. Budování tangenciálních spojů; modernizace a doplnění stávající kolejové sítě. Územní plán léta řadu záměrů definuje, ale nerealizují se.
- Důraz na rozvoj ostatních typů MHD; v případě autobusů vyčleněné jízdní pruhy, CNG, vodík, návrat trolejbusů
- P+R parkoviště na hranici metropolitní oblasti v návaznosti na MHD – i zde platí, že stavby v plánech jsou, ale nerealizují se
- Rozumná regulace vjezdu (mýto, preference MHD, flexibilní řízení dopravy, zvýhodnění aut s více pasažéry atd.)
- Nové komunikace stavět jako součást města - městské komunikace pro všechny typy dopravy
- Průchodnost pro pěší a cyklisty - bezpečná a krátká spojení - provázaný systém pěší a cyklodopravy a MHD pro celé město.

Pozn.: Priority a harmonogram realizace dopravních staveb v pražském územním plánování jednoznačně chybí

- Vize, priority i harmonogram postupu projednat a zkoordinovat v rámci procesu revizí a přípravy územního plánu.

4.3. Směry řešení

Klíčem je komunikace s veřejností = definování veřejného zájmu a vyjednání shody na řešení, která budou maximálně přijatelná pro všechny, kdo v Praze žijí a pracují

5.1. Hledání shody

- **Hledání shody** by mělo být základem politiky a to zejména na komunální úrovni
- Pokud partneři v diskuzi prosazují svoje jediné a správné řešení, nelze shodu najít
- Dopravní stavby jsou velmi často příkladem přesně takového přístupu
- **Hledání shody a okruh?**
 - Diskuse se omezila na argumentaci pro jednotlivé varianty a snaha po kompromisu se vytratila; shoda chybí
 - Přitom Praha jednoznačně potřebuje rozumné spojení částí 6 a 8
 - Ale potřebuje i severní větev pro dálkovou tranzitní dopravu, která do města nepatří

5.2. Hledání shody

- Podmínkou dobré shody je veřejný zájem, který chápu jako řešení nejvýhodnější pro všechny zúčastněné
- Praha veřejný zájem definován nemá, ani se nehledá; veřejný zájem pak určuje ten, kdo má právě rozhodovací moc; hledání shody chybí
- Proto se ve skutečnosti se prosazují řešení výhodná pro určité zájmové skupiny a “obyčejný občan“ je až ten poslední
- Veřejný zájem a okruh?
 - Veřejný zájem není dostatečně definován a důvody pro vedení tras nejsou dostatečně transparentní
 - To vede ke spekulacím o vlastnictví pozemků a dalším zaručeným zprávám, které realizaci záměrů komplikují

5.3. Hledání shody

- Projednávané stavby nejsou zasazeny do širšího kontextu
- Chybí vazby na okolí, zařazení do širšího rámce a odkazy na kroky realizace strategického plánu
- Výchozí data jsou často zastaralá, bilance neseďí a proto zpochybnitelná
- Pro občany jsou data navíc obtížně dohledatelná
- Vazby na okolí a okruh?
 - Prosazovaná trasa je předkládána jako osamocený projekt bez dalších vazeb
 - Jedním z kritických bodů je kombinace okruhu a rozšiřování letiště Ruzyně, popř. budování letiště Vodochody
 - Jakým způsobem se projeví plánované dramatické navýšení počtu cestujících a rozvoj karga z hlediska dopravních intenzit, ale i hladiny hluku, emisí apod. Jak se projeví další faktory uvedené výše?
 - Staveb, které jsou dlouhodobě ve zkušebním provozu je dost a automaticky vyvolávají v obyvatelích nedůvěru

5.4. Hledání shody

- Rizika expertních řešení
- Není-li definován veřejný zájem, nemůže být správné zadání a dostává přednost expertní řešení
- Expertní řešení nemá varianty, protože je jenom jedno – to, které technicky nejlépe vyhoví zadání
- Expertnímu řešení často chybí znalost lokální situace, lokálních vazeb i znalost veřejného zájmu
- Přitom veřejnost je vyloučena z řízení, protože věci nerozumí
- Výsledkem je, že se obtížně hledá smysluplný kompromis
- Expertní řešení a okruh?
 - Aktuální situace je taková, že existuje více skupiny expertů, která mají odlišná stanoviska, odlišné analýzy, odlišné studie, odlišné nezávislé autority a celá diskuse nevede nikam
 - Alternativy existují, všichni o nich ví, ale nejsou objektivně hodnoceny společným postupem a společnou metodikou; experti pouze přináší další a další argumenty, proč to jejich řešení je (technicky) to pravé; veřejný zájem se vytratil

5.5. Hledání shody

- Klíčem procesu je zadání, které by měl dělat politik s vizí hledající a hájící veřejný zájem
- **Není-li definován veřejný zájem, nemůže být správné zadání a dostává přednost expertní řešení**
- **Rozhodnutí o tak komplikovaných stavbách jako je severní část pražského okruhu je ale aktem politickým a ne expertním; rozhodnutí dělají politici zastupující veřejnost na základě mandátu, který dostali ve volbách a kteří by primárně měli hájit veřejný zájem**
- **Expertní stanovisko je nutnou součástí procesu, ale stanoviska expertů musí být v rovnováze s požadavky a potřebami občanů; ne vždy je nejlepší variantou ta nejlevnější nebo technicky optimální**
- **Zadání a okruh?**
 - **Aktuální stav vychází z tzv. politické objednávky – podle řady průzkumů si většina obyvatel Prahy okruh přeje a příští volby se blíží**
 - **Dá se proto očekávat stoupající tlak na realizaci řešení, které je podle všeho nejvíce rozpracované; to je varianta J a naopak nelze moc očekávat snahu změnit zadání**

5.6. Hledání shody

- **Jak to vidím já?**
- **Pokud máme najít řešení aspoň trochu průchodné, pak to musí být kompromis**
- **Kompromis vycházející ze všech výše uvedených faktů se nabízí**
- **Varianta J nebo podobná trasa (varianty nechme expertům) jako městský okruh spojující Prahy 6 a 8 s omezeními pro nákladní dopravu, popř se sníženou rychlostí a v ideálním případě kombinující auta s kolejovou dopravou (tramvaj)**
- **Varianta severní jako např. připravovaná rychlostní komunikace zmiňovaná v předchozích prezentacích jako varianta odklánějící dálkovou tranzitní dopravu od Prahy**
- **Otevřené a transparentní informace ze strany MHMP směrem k občanům, které by měly obsahovat**
 - **Pojmenování problému**
 - **Analýzu problému**
 - **Varianty řešení a jejich představení**
 - **Transparentní vyhodnocení a výběr optimální varianty**
 - **Realizace**
 - **Hodnocení a zpětná vazba po realizaci**
- **Pokud něco od politiků vyžadovat, tak je to právě tohle.**



Díky za pozornost