



Vyjádření spolku Auto*Mat k programovému prohlášení Rady hlavního města Prahy ze dne 7. listopadu 2018

V Praze dne 8. 11. 2018.

Auto*Mat vítá programové prohlášení nové Rady jako krok kupředu. Oceňujeme jej jako realistické a vědomé si pražských problémů. Pozitivně vnímáme zejména deklaraci snahy o větší otevřenost radnice, zájem o rozvoj veřejné dopravy, zlepšování podmínek pro pěší a cyklisty a zmenšení dopravní zátěže v centru.

Situace hlavního města přináší nicméně výzvy, se kterými se představený program nevypořádává dost důsledně. Jedná se zejména o dostavbu Městského okruhu, absenci přípravy železničního diametru a nedůsledné přihlášení se ke zlepšování kvality ovzduší a řešení dopadů klimatické změny.

Městský okruh a radiály

Upozorňujeme, že rychlá dostavba Městského okruhu, která je v prohlášení koaliční prioritou, je v aktuálně připravované podobě záměrem spíše kontraproduktivním. Představa, že Městský okruh sám o sobě může něčemu pomoci, je reliktem technokratického uvažování z doby normalizace. Bez současného zásadního posílení veřejné dopravy (jak například představil A*M ve své studii “Městský okruh pro všechny”) a dalších kompenzačních opatření, bude za desítky miliard Kč připraveno řešení, které na místo celkového zlepšení dopravy ve městě jednostranně upřednostňuje jízdu autem oproti veřejné dopravě.

Výstavbou dalších, drahých dopravních staveb pro IAD dále neúměrně zvyšujeme mandatorní výdaje na dopravu, přivádíme do města stále více aut, zvyšuje se a prodlužuje počet cest vykonaných autem, což nezadržitelně vede ke stále se zvětšujícím problémům s dopravní infrastrukturou a zvyšující se náchylností ke kolapsům.

Upozorňujeme, že zásadní podmínkou pro zprovoznění Městského okruhu, danou posudkem vlivu na životní prostředí, je předchozí uvedení do provozu celého okruhu Pražského. Příprava Městského okruhu bez deklarace plnění podmínek, za jakých má být postaven, znamená poddávat se tlakům těch, kdo chtějí Městský okruh postavit zcela bezohledně, aniž by chtěli třeba jen diskutovat o možnostech hledat citlivější a lépe fungující řešení. Je třeba deklarovat, že Městský okruh musí být dostavěn v souladu s podmínkami EIA. A pokud to podmínky pro současný projekt v dohledném čase nedovolují, musí být nalezeno jiné řešení, které podmínky EIA splní.

Kritizujeme také deklaraci pokračovat v přípravě Radlické radiály. Ta je ve skutečnosti zcela destruktivním záměrem, vytvářejícím konkurenci metru B, zhoršujícím životní prostředí desítkám tisíc Pražanů a vytvářejícím neudržitelný dopravní tlak na oblast Lihovaru. Zvyšovat kapacitu komunikací pro auta uvnitř Pražského okruhu považujeme za nežádoucí a proti takto škodlivým záměrům budeme i nadále vystupovat.

Železniční diametr

Jakkoliv program jmenuje řadu potřebných záměrů pro veřejnou dopravu, překvapila nás absence jakékoliv zmínky o přípravě železničního diametru (“metru S”). Domníváme se, že diametr je třeba zprovoznit nejpozději současně s Městským okruhem, aby - společně s metrem D - vznikly dvě nové kapacitní linky veřejné dopravy. Jenom tak Městský okruh auta z centra skutečně odvede namísto toho, aby do města přivedl další.

Územní plán a Institut plánování a rozvoje

U Metropolitního plánu vítáme deklaraci potřeby jeho úprav na základě připomínek veřejnosti. Chápeme to tak, že plán bude v souladu s dalšími body programového prohlášení řešen jako polycentrický a směřující více k udržitelnému rozvoji města.

Z prohlášení je také zřejmé, že dojde k posílení pozice Institutu plánování a rozvoje. To si vyžádá, aby jeho rozhodnutí, kroky a výstupy byly pod silnějším dohledem zvenčí a probíhala jejich důkladná veřejná oponentura.

Vítáme snahu o větší otevřenost k veřejnosti u záměrů hrozících zhoršit životní prostředí. Očekáváme tak otevřenou debatu jak o velkých dopravních stavbách - Městském okruhu, Radlické radiále a dalších, tak o velkých rozvojových záměrech ve vnitřním městě (Bubny, Rohanský ostrov, Masarykovo nádraží aj.).

Bytová politika, památková péče, veřejný prostor

V programu představená bytová politika je dle našeho názoru nastavena dobře a obsahuje několik progresivních opatření, která jsou v souladu se současnými trendy v oblasti dostupného bydlení i sociální politiky bytové nouze (podpora družstevního stavebnictví, obecní byty, ukončování bezdomovectví atd.). Slabinu koncepce bytové politiky spatřujeme paradoxně spíše v záměrech představených v sekci územního rozvoje. Soudobé analýzy, stejně jako čísla, která vykazuje trh s nemovitostmi poukazují na to, že nárůst výstavby situaci s bydlením v Praze, tedy s dostupností nových bytů pro její obyvatele, nemůže vyřešit situaci sám o sobě. V první řadě je třeba dohlížet na kontrolu různorodosti nabídky bytů - například podporovat stavění soukromých nájemních bytů spravovaných investičními fondy, regulovat nákup bytů ze strany zahraničního kapitálu a spekulantů.

Modernistickým sídlištěm je v programu sympaticky slibována ekvivalentní finanční péče jako čtvrtím blíže centru i snaha o revitalizaci veřejných prostranství, jež je pro mnohá sídliště stěžejní. I přes předvolební proklamace o podpoře kulturního života na sídlištích však nenacházíme v programu zmínku o zacílení kulturních strategií na specifické lokální podmínky a komunitní prostředí jednotlivých sídlišť. Bez aktivní podpory autentických aktivit "zdola" dva prvně zmíněné pilíře podpory sídlišť nedosáhnou viditelných a dlouhodobých výsledků.

Ovzduší a klimatická změna

Jistým zklamáním je vágní formulace priorit v oblasti životního prostředí, kde jsou sice jmenována potřebná opatření jako řešení vozidel s nefunkčními filtry, není ale deklarována potřeba pracovat s existujícím programem zlepšování kvality ovzduší. Obdobně útržkovitě působí nakládání se strategií přizpůsobení klimatické změně. Zlepšování životního prostředí by se mělo promítat napříč programem, což se ale děje velmi nedostatečně.

Otevřená radnice

Dlouhodobě postrádáme data, informace a analýzy na jejichž základě vedení města rozhoduje o realizaci jednotlivých projektů, zejména velkých dopravních staveb. Považujeme za nezbytně nutné zapojit veřejnost do procesu již ve fázi zadání projektu a hledání řešení problémů. Zásadní je nastavit procesy vzniku a realizace projektů, které budou jasné a přehledné a které umožní vstřícné zapojení veřejnosti v různých fázích projektů i jejich následnou kontrolu a vyhodnocení, aby vznikala pouze efektivní a kvalitní řešení.

*Za spolek Auto*Mat*

*Martin Šotola, provozní ředitel,
Vratislav Filler, vedoucí týmu rozvoje Prahy,
Michal Lehečka, expert týmu rozvoje Prahy.*