

Plány udržitelné mobility

Seminář spolupořádá iniciativa Auto*Mat a Útvar rozvoje hlavního města Prahy.

Program semináře

- 10:00 **Zahájení semináře, úvodní slovo**
Ing. Marek Zderadička, Útvar rozvoje hlavního města Prahy,
Ing. Vratislav Filler, Ph.D, Auto*Mat
- 10:15 **Plány udržitelné mobility na evropské úrovni**
(Sustainable Urban Mobility Planning on the European Level)
Dr.-Ing. Susanne Böhler-Baedeker
- 10:45 **Současný stav integrovaného dopravního plánování v Německu**
(State of the art of 'Integrated Transport Planning' in Germany)
Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
- 11:15 **Udržitelné dopravní plánování v městech ČR**
Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D.
- 11:45 **Panelová diskuse s přednášejícími a zástupci ÚRM a Auto*Matu**
- 12:15 **Ukončení semináře**

Úvodní slovo – Útvar rozvoje hlavního města Prahy

Vážení a milí účastníci semináře,

dnes máme šanci podrobněji se seznámit s nástrojem dopravního plánování, který není doposud v českých krajích běžný. Současně tento seminář vhodně zapadá do činností, kterým se Útvar rozvoje hl. m. Prahy nyní intenzivně věnuje, tj. přípravě nového územního plánu metropole a zejména aktualizaci Strategického plánu Prahy. A právě v rámci aktivit při aktualizaci strategie rozvoje Prahy je hodně intenzivně diskutováno i budoucí směřování rozvoje dopravního systému a nový pohled na řešení dopravy ve městě a jeho okolí. Jedním z konkrétních úkolů pro naplnění nové strategie, které může aktualizace strategického plánu definovat, může být i právě zpracování plánu udržitelné mobility pro hlavní město. I proto je důležité se seznámit s tímto nástrojem dopravního plánování.

Marek Zderadička,
vedoucí kanceláře INFR, ÚRM

Úvodní slovo – iniciativa Auto*Mat

Vážená paní, vážený pane,

nástroje, která mají města k řízení svého rozvoje, se postupem času zkvalitňují. Dnes máme v Praze velmi mnoho informací o tom, jak funguje, máme k dispozici detailní rozvojové materiály, studie a projekty a umíme je v případě potřeby vypracovat. Co ale chybí, je pohled na vývoj dopravy v Praze jako celku, zahrnující definici přijatelného cílového stavu, dosažitelného v reálném časovém horizontu. Integrované či udržitelné dopravní plánování, strategické plány mobility a další postupy se zdají být nástrojem, který k tomu můžeme použít.

Naše iniciativa se pohybuje v prostoru neziskového sektoru, kde je často nevyhnutelná kritika a bránění kontroverzním stavebním nebo dopravním záměrům. Drtivá většina zástupců neziskového sektoru je ale přesvědčena, že je vhodnější, když ti, kterým leží na srdci fungování města, spolu, namísto boje, spolupracují. Když budou záměry vznikající v prostoru města od začátku podloženy kvalitním rozhodovacím procesem zahrnujícím participaci se zainteresovanými subjekty, nebudou zdaleka tak často předmětem kritiky.

Integrované dopravní plánování vidím jako výtečnou příležitost k tomu, aby se zvýšila transparentnost rozvoje města směrem k občanům. Bude to k prospěchu všech obyvatel Prahy. Stanoví-li si Praha měřitelné cíle dopravního chování, bude tím moci zdůvodnit již existující nástroje dopravní politiky, které dnes nejsou chápány jako smysluplné. A domnívám se, že si bude moci stanovit i poměrně ambiciózní cíl v podobě dosažení podílu individuální automobilové dopravy kolem 25 % do deseti až patnácti let.

Vratislav Filler,
koordinátor aktivit iniciativy Auto*Mat zaměřených na dopravu

Anotace přednášek

Přednášky jsou v elektronické podobě k dispozici na stránce iniciativy Auto*Mat <http://www.auto-mat.cz/kauzu/dopravni-planovani/seminar-sumps>.

Plány udržitelné mobility na evropské úrovni

Sustainable Urban Mobility Planning on the European Level
Dr.-Ing. Susanne Böhler-Baedeker

Evropská komise ve svých dokumentech dotýkajících se dopravních politik, jako je Akční plán městské mobility a Bílé knize, zdůrazňuje potřebu strategického plánování. Nový přístup oproti tradičnímu chápání dopravního plánování klade důraz na zapojování občanů, dotčených skupin, na koordinaci jednotlivých rozhodnutí mezi jednotlivými sektory (doprava, územní využití, ekonomický rozvoj, společenské politiky, zdraví, bezpečnost, atd.), úrovněmi rozhodování a mezi sousedícími institucemi.

Panuje shoda, že udržitelné plánování městské dopravy zvyšuje kvalitu života a je cestou ke strategickému řešení otázek spojených s dopravou ve městě. Udržitelné dopravní modality, které zahrnují ekologičtější prostředky a veřejnou dopravu včetně cyklistů, pěších a mezimodálními způsoby přepravy, jako je taxi a car-sharing, by měly hrát hlavní roli v budoucnosti dopravních systémů. Očekáváme, že Plán udržitelné dopravy bude začleněn do agendy Evropské unie a jejích členských států.

Susanne Böhler-Baedeker je Senior Adviser v Rupprecht Consult – soukromé výzkumné a konzultační společnosti sídlící v Kolíně. Představuje myšlenky, principy a pozadí Plánů udržitelné městské dopravy. Poukáže nejen na zkušenosti z praxe zavádění konceptu v evropských městech, ale též na výsledky projektu CH4ALLENGE podpořeného Evropskou unií.

Kontakt:
s.boehler@rupprecht-consult.eu
Tel.: 0049-221-60605514
www.rupprecht-consult.eu

Současný stav integrovaného dopravního plánování v Německu

State of the art of 'Integrated Transport Planning' in Germany
Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Města jsou už dlouho příliš komplexními celky na to, abychom o nich mohli rozhodovat a vytvářet pro ně strategie bez předchozího plánování. Nicméně pohled, se kterým se k plánování přistupovalo, byl často příliš úzce zaměřený. Výsledkem byla neoptimální řešení, často s příliš mnoha vedlejšími negativními důsledky. Pouhé sledování cíle uspokojit poptávku navýšováním kapacity vedlo k větším objemům dopravy a nevhodnému dopravnímu chování.

Výsledek je, že se úzce nahlížené plánovací metody vyvinuly v postupy integrovaného dopravního plánování, založeného na snaze o dosažení konkrétních cílů.

Přednáška představí vývoj nástrojů integrovaného dopravního plánování v Německu. Letos byla dokončena nová sada doporučení pro přípravu integrovaných plánů udržitelné mobility. Jejím autorem je pracovní skupina FGSV (Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V.), složená ze zástupců měst a dopravního výzkumu.

Tato doporučení vstoupí v platnost tento podzim a přednáška shrnuje jejich hlavní body. Půjde o aspekty integrace, rozlišení plánovacího procesu na strategie a opatření, práce se scénáři vývoje, vyhodnocování procesu, sběru dat, a také pochopení plánování jako trvalého procesu. Vysvětlena je i role expertů a administrativy jako těch, kdo připravují podklady pro rozhodování na politické úrovni.

Lze předpokládat, že pouze projekty založené na takovýchto plánech budou moci v budoucnu podporovány ze zdrojů na národní nebo celoevropské úrovni.

Gerd-Axel Ahrens je profesorem Technické univerzity Drážďany a předsedou vědecké rady spolkového ministerstva pro dopravu, výstavbu a rozvoj měst.

Kontakt:
gerd-axel.ahrens@tu-dresden.de,
Tel.: 0049-351-4633 29 75
www.tu-dresden.de/srv

Udržitelné dopravní plánování v městech ČR

*Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D.
Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.*

Města ČR se pozvolna začínají seznamovat s pojmy „udržitelná doprava“ a „plány udržitelné městské mobility“. Tato témata k našim městům přicházejí ze západoevropských zemí a z hlavních strategických dokumentů EU. Udržitelné dopravní plánování na městské úrovni je jedním z klíčových bodů zájmů dopravních výzkumných projektů. Je pravděpodobné, že v budoucnosti budou při čerpání dotací z EU zvýhodněna ta města, která budou mít zavedeny nové plánovací mechanismy a zpracované plány udržitelné mobility, nebo projdou auditem dopravní politiky.

Jeden z auditů dopravní politiky přinesl i projekt QUEST, který v uplynulých 3 letech podstoupilo 6 měst ČR. V rámci projektu došlo k zapojení vnějších subjektů (stakeholderů) do diskuze o stavu a budoucnosti dopravy ve městech. Otevřená diskuze u kulatého stolu, které navazovaly na anonymní hodnocení aktivit města stakeholdery, a kde se sešlo vedení města, zaměstnanci magistrátu, zástupci dopravních podniků, významných zaměstnavatelů, zástupců zájmových sdružení a veřejnosti byly pro města něčím, s čím se dosud neměla příležitost setkat.

Projekt QUEST přinesl do měst mechanismy (zapojení veřejnosti, integrované dopravní přístupy), které města mohou využít při zpracování plánů udržitelné městské mobility. Do těch se v letošním roce odvážně pustila města Opava a Ostrava.

Kontakt:
zbynek.sperat@cdv.cz
Tel.: 602 372 486
www.cdv.cz

Rešerše vybraných měst realizujících integrované dopravní plánování

Iniciativa Auto*mat připravila nad rámec přednášek rešerše několika měst s vysokou kvalitou života, a jistými znaky podobných Praze, kde se realizuje integrované dopravní plánování. Na příkladech Lyonu, Vídně, Curychu, Mnichova a Bernu jsou ukázány jak principy plánování, tak jeho postupy, zahrnující například občanskou participaci nebo rozhodování prostřednictvím referenda. Výsledky integrovaného plánování jsou často patrné na konkrétních realizacích, nastavení pravidel a v neposlední řadě ve změně dopravního chování obyvatel města či regionu.

Každá rešerše obsahuje stručný popis dopravního systému města následovaný postupy dopravního a územního plánování. Pozornost je věnována velkým změnám v dopravní infrastruktuře a plánovacími u politickému pozadí, které k nim vedlo. Rozsah studií bez dodatků se pohybuje mezi 15 a 20 stranami A4.

Studie jsou nebo do konce září 2013 budou ke stažení na adrese <http://www.auto-mat.cz/kauzy/dopravni-planovani/mesta-kde-to-funguje/>.

Lyon

Aglomerace Lyonu (tzv. „Velký Lyon“) je plošně i počtem obyvatel velmi blízká Praze. V Lyonu přijali první dopravní masterplán ve Francii, a to už v roce 1997. Městu se daří měnit zvolna podíl jednotlivých druhů dopravy. Během deseti let se podíl cest autem snížil z 53 % na 47,5 %, daří se i pomalý nárůst MHD, cyklistické a pěší dopravy. Mezi lety 2005 a 2009 se podařilo zdvojnásobit podíl cyklistické dopravy. Cíle prvního masterplánu z roku 1997 byly povětšinou splněny, změny modal splitu jsou dokonce i částečně rychlejší.

Definitivní přehodnocení dopravní koncepce v Lyonu možná nastane v nejbližší době v návaznosti na proběhlé veřejné projednání k dostavbě tunelů na vnitřním okruhu.¹

Vybrané postřehy z dopravního fungování města

- Lyon má dokončenou větší část městského okruhu, včetně tříkilometrového tunelu, ve kterém se platí mýto. Nyní se rozhoduje o dostavbě západní sekce, v případě realizace by byla také placená.
- Lyon začal od roku 2001 obnovovat síť tramvajových tratí. Síť má nyní šest linek a délku 58,8 km.
- 87 km ulic v centru je v režimu zóny 30 km/h, jedná se o největší podobnou zónu v zemi.

Klíčové parametry územního a dopravního plánování

Aglomerace nad 100 tisíc obyvatel musejí mít ve Francii dopravní masterplán zpracovaný povinně ze zákona. V roce 2000 byla pozice masterplánu ještě posílena, musí být provázaný s ostatními územně-plánovacími dokumenty, například územním plánem.

Při naplňování masterplánu je sledováno devatenáct témat (dynamika a atraktivita města, redukce IAD, rozvoj veřejné, pěší, cyklistické a železniční dopravy, intermodalita, parkování, zásobování, plány mobility, znečištění atmosféry, bezpečnost, sociální přístupnost, kvalita veřejného prostoru, zpětná vazba, financování a mobilita obecně). Jsou stanoveny ukazatele, sledovaná oblast a četnost prováděného posuzování. Jednou ze zásad dopravního plánování od roku 1997 je zajistit informovanost občanů a komunikovat s nimi. Bylo ověřeno, že napohled nepříjemná opatření (snižování počtu aut ve prospěch alternativ) může fungovat jen tehdy, když je lidé přijmou.

¹ http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/hbd/Deutsch/Staedtebau_und_Planung/Weitere%20Dokumente/Planung/Richtplanung/Regionaler_Richtplan_stzh_2000.pdf

Zásadním současným dějem v dopravní politice Lyonu je probíhající veřejná debata o realizaci východní sekce městského okruhu l'Anneau des Sciences. Je pravděpodobné, že toto rozhodnutí výrazně ovlivní charakter dopravy v aglomeraci.

Curych

Město samo o sobě prohlašuje, že provádí aktivní dopravní politiku. Mnoho let je považováno za jedno z měst s nejvyšší kvalitou života. V hodnocení Mercer bylo mezi roky 2000 a 2008 první, v letech 2009 a 2010 druhé. Městu se daří výrazně snižovat podíl automobilové dopravy a stanovuje si smělé cíle do budoucna.

Vybrané postřehy z dopravního fungování města

Přes hranice města denně přejede více než milion lidí, více než 400 tisíc z nich veřejnou dopravou a přibližně 700 tisíc autem. S-bahn denně přepraví 400 000 lidí přes hranice města a počet cestujících narůstá. Navzdory velkému příjmu na hlavu vlastní auto jen zhruba polovina domácností. Město zmrazilo celkový počet parkovacích míst a ta na ulicích převádí pod zem. V okrsku 1 (historické centrum) nejsou žádné modré zóny. Místní mají právo na parkovací karty v okolních okrcích.

V září 2004 byla otevřena nová, půl kilometru dlouhá, pěší zóna s průjezdem kol a tramvají na nábřeží Limmatquai v centru, na místě podobném pražskému Smetanovu nábřeží. Proběhlo zkvalitnění veřejného prostoru. Vzniklo několik dalších pěších zón a byty se stavějí s menším počtem míst vyhrazených autům.

Klíčové parametry územního a dopravního plánování

Strategie dopravního plánování jsou v Curychu velmi dobře provázané. Pomocí prvního masterplánu z roku 2001 se v Curychu podařilo snížit za deset let podíl automobilové dopravy o 9 procentních bodů a stejně zvýšit podíl dopravy veřejné. Podobu aktuálního dopravního masterplánu z roku 2012 zásadně ovlivnily výsledky referenda z roku 2011. V referendu byl totiž schválen záměr, podle kterého má město za deset let snížit podíl automobilové dopravy o deset procentních bodů a o stejný počet procentních bodů naopak zvýšit podíl dopravy veřejné, pěší a cyklistické. Jako výsledek referenda bylo městem přijato nařízení, podle kterého město (mimo jiné) zasáhne pomocí opatření k ochraně obyvatelstva před negativními důsledky dopravy a bude důsledně prosazovat VHD, pěší a cyklistickou dopravu. V aktuálním dopravním masterplánu je pak jako důsledek referenda zakotveno, že nové nebo rozšířené silnice jsou dovoleny jen pod podmínkou, že nezvýší kapacitu celé sítě pro motorovou individuální dopravu.

Strategie rozvoje cyklistické dopravy sladěná s masterplánem si stanovuje zdvojnásobit podíl cyklodopravy do roku 2025.

Vídeň

Vídeň se v žebříčcích hodnocení kvality života světových metropolí umísťuje pravidelně na čelních místech. V letech 2009 až 2012 byla první čtyřikrát za sebou v hodnocení Mercer. Má po sobě již období naplňování dvou dopravních masterplánů a aktuálně připravuje třetí. Vídeň je městem vývojem i kulturně v minulosti propojeným s Prahou a z evropských metropolí duchem Praze asi nejbližší.

Vybrané postřehy z dopravního fungování města

Vzájemný poměr automobilové a veřejné dopravy je podobný Praze, Vídeň má ale o deset procent vyšší podíl bezmotorové dopravy. Vídeňské metro má pět linek se 101 stanicemi a je dlouhodobě rychle rozvíjeno (16 nových stanic od roku 2000). Roční předplatné na veřejnou dopravu bylo nedávno sníženo na 365 Eur, jednorázová jízdenka stojí 2 Eura. Existuje předplatné na P+R, roční stojí 550 Eur, s celoroční jízdenkou na MHD méně (468 Eur). Širší centrum pokrývají parkovací zóny, rezidenti platí ročně 130 Eur.

Cyklodoprava tvoří asi 6 % cest a je neustále na vzestupu. Původní obousměrné cyklostezky jsou doplňovány sofistikovanějšími řešeními. Rozsáhlá je ve Vídni síť cykloobousměrek (216 km), které umožňují projíždět na kole většinou vedlejších ulic. Při návrhu cykloobousměrky se přitom zpravidla nesnižuje počet parkovacích stání.

Klíčové parametry územního a dopravního plánování

Vídeň pracuje na postupné přeměně dopravního chování svých obyvatel. Od roku 1993 se podařilo snížit podíl automobilové dopravy o 13 procentních bodů, zároveň navýšit MHD o 10 procentních bodů a zdvojnásobit cyklistickou dopravu. Počet kilometrů najetých auty v ulicích by se neměl zvyšovat.

Územní plán z roku 2005 slouží jako spojovací článek více strategických dokumentů (Dopravní masterplán 2003, Strategický plán 2004, High-Rise Construction Concept 2002, Climate Protection Programme). Vídeň má pro celé své území kvalitní regulační plány.

První dopravní masterplán schválila Vídeň v roce 1994, současný je z roku 2003. Po pěti letech bylo plnění masterplánu vyhodnoceno a byla přijata doplňková opatření. Po volbách v říjnu 2010 se k tradičním Sociálním demokratům přidali do koalice Zelení, což vedlo k určitým změnám ve stanovení cílů i v naplňování aktuálního dopravního masterplánu. Na neurčito byl odložen záměr dostavby vnějšího okruhu, včetně tunelu pod Dunajem, a zvýšily se cíle na podporu cyklistické dopravy. V současnosti se připravuje nový územní plán (STEP 2014), který v sobě přímo zahrnuje dopravní masterplán. Je to reakce na rychle se měnící dopravní chování ve městě.

Vídeň má specifikovaná zvláštní kritéria kvality sítě pro pěší, jako například: minimální šířku chodníku 2 metry, čekací doby na přechodech, přímost tras a pocit bezpečí na nich.

Mnichov

Mnichov s propracovaným systémem dvou okruhů a radiál sloužícím dobře automobilové dopravě, je často dáván Praze za vzor. Má kvalitní infrastrukturu pro automobilovou dopravu, zejména mnoho let dostavěný městský okruh. Mnichov si ve větším rozsahu než Praha vyzkoušel různé dopravní fenomény, především vlnu rušení tramvají, výstavbu kapacitních komunikací a tunelů a podporu cyklistické dopravy.

Mnichov se umísťuje vysoko v žebříčcích hodnocení kvality života světových metropolí. V hodnocení Mercer se v roce 2012 umístil znovu na čtvrtém místě. Jen Curych, Vídeň a Auckland se můžou chlubit lepšími výsledky. Praha skončila na 69. místě.²

² 2012 QUALITY OF LIVING WORLDWIDE CITY RANKINGS – MERCER SURVEY. In: Mercer LLC [online]. 2012 [cit. 2013-09-08]. Dostupné z: <http://www.mercer.com/press-releases/quality-of-living-report-2012>

Vybrané postřehy z dopravního fungování města

Podíl cest autem je srovnatelný s Prahou, podíl veřejné dopravy je oproti Praze poloviční. Cyklodoprava zajišťuje přes 17% cest. První průjezdný tunel S-Bahnu byl v Mnichově postaven už v sedmdesátých letech u příležitosti pořádání olympijských her. Nedávno byl zkapacitněn a v roce 2020 má vzniknout ještě druhý.

Neúplný vnější silniční okruh nebude v jižní části dostavěn. Městský okruh, vybudovaný v padesátých a šedesátých letech, se od sedmdesátých let postupně zahlubuje do tunelů. V roce 1990 byla výstavba dalších tunelů zastavena, po těsném výsledku referenda z roku 1996 byla stavba tunelů obnovena. Mnichov má nejvyšší podíl cyklodopravy mezi německými městy nad milion obyvatel. Podpora cyklistické dopravy jde ruku v ruce s dopravním zklidňováním. Vedlejší ulice jsou až na výjimky v režimu zóny 30, ty tvoří 80 – 85 % celé uliční sítě.

Klíčové parametry územního a dopravního plánování

Cílem dopravního plánování Mnichova je přesunout co nejvíce cest vykonaných autem k šetrnějším druhům dopravy. Od roku 2002 do roku 2011 se podařilo snížit podíl automobilové dopravy o 8,5 procentních bodů, zároveň navýšit cyklodopravu o 7,4 procentních bodů. Počet aut denně vjíždějících do centra se mezi rokem 1993 a 2009 snížil na méně než polovinu, do oblasti vymezené městským okruhem vjíždí denně o sto tisíc aut méně.

Nové obytné oblasti jsou dle územního plánu zakládány v docházkové vzdálenosti k zastávkám S-Bahnu a metra. Jsou stanoveny standardy obsluhy veřejnou dopravou pro jednotlivé oblasti města, s definovanými maximálními intervaly veřejné dopravy. V roce 1991 bylo rozhodnuto o integrovaném plánování ve veřejné dopravě, následně došlo ke zlepšení infrastruktury, vozidel i preference. Zřízení preference tramvají na všech křižovatkách od roku 2003 zkrátilo cestovní časy na všech linkách.

Součástí organizace parkování v rámci dopravního masterplánu je i rozšiřování parkovišť P+R a míst vyhrazených pro zásobování. Od roku 2012 je povinné zřizovat všech nových a rekonstruovaných budovách povinně stojany na kola.

Bern

Bern byl zvolen díky komplexnímu systému dopravních a územních strategií pro město a region, které jsou ve vzájemném souladu. Se 132 tisíci obyvateli je Bern městem spíše menším, tím spíš je zásadní, že Bern dopravu aktivně plánuje směrem ke zvýšení podílu dopravy veřejné (a také cyklistické). Bern je centrem čtyřsettisícové aglomerace. Město je kopcovité, současně ale s vysokým podílem cyklistické dopravy (nad 10%).

Bern je městem s velkou dojíždělkou z regionu, na západoevropské poměry s vysokým podílem veřejné dopravy, zejména na příjezdu do města.

Vybrané postřehy z dopravního fungování města

- I v kopcovitém městě se dosahuje 11% podílu cyklodopravy, město si klade za cíl dosáhnout do roku 2025 22%. Vysokého podílu cyklistické dopravy je dosaženo vysoce kvalitní integrací cyklistů do hlavního dopravního prostoru (cyklopruhy a příbuzná opatření).
- Bern zavádí zóny 30 km/h už od roku 1993, v současnosti zavádí zóny 20 km/h.

Klíčové parametry územního a dopravního plánování

- Územní plán z roku 2005 stanovoval za cíl nezvyšovat dopravní výkon IAD na územní města a podporoval rozvoj zejména v oblastech dobře pokrytých veřejnou dopravou. Pokud by se nedařilo dosahovat předpokládaného vývoje v dopravním chování, měla být přijata doplňující opatření ve prospěch veřejné dopravy.
- Současný územní plán neplatí jen pro město, ale i pro celý region a vytváří tak komplexní nástroj umožňující kvalitní rozvoj aglomerace.
- Hlavní dopravní a územní plány jsou spolu sladěné. Dopravní masterplán Bernu a územní plán aglomerace sdílí tři hlavní zásady plánování dopravy:
 - dopravě zabraňovat: snižovat její objem územním plánováním vedoucím k městu krátkých vzdáleností,
 - dopravu přesouvat: Pobízet k vykonávání kratších cest alternativními způsoby, včetně osvětových a motivačních kampaní. Bránit tranzitu centrem a obytnými čtvrtěmi, zřizovat ulice s omezením vjezdu automobilů,
 - snižovat negativní dopady dopravy: dávkování dopravy, snižování kongescí. Součástí zásady je výstavba nových komunikací jen ve výjimečných případech.

Seminář byl ze strany iniciativy Auto*Mat připravován jako součást projektu „Bez zmatků a tunelů – kampaň za koncepční rozvoj dopravy v Praze,“ podpořeného z Fondu Otakara Motejla (www.motejl.cz).