



Vážení členové iniciativy,

reaguji na Váš dopis, v němž vyzýváte vedení Prahy, aby do září 2009 – během následujícího roku - přistoupilo ke konkrétním krokům, jež přispějí k pozitivní proměně města.

K jednotlivým bodům výzvy Vám sděluji následující:

1. Úpravy projektu Městského okruhu právě s ohledem na připomínky jak orgánů státní správy a samosprávy, tak i zástupců veřejnosti stále probíhají. V rámci tohoto procesu budou posouzeny a případně navrženy úpravy i podle Vašich konkrétních připomínek. Integrace cyklistické dopravy do hlavního dopravního prostoru se v současné době řeší za spolupráce členů komise RHMP pro cyklistickou dopravu a je zapracována v maximální možné míře. Z hlediska bezpečnosti chodců jsou nejbezpečnější zcela jednoznačně podchody, které jsou navrhovány zejména pod vícepruhovými komunikacemi.

2. Vytvořit na magistrátu pracovní místo obhájce práv chodců považuji za neúčelné, protože požadavky na zapracování infrastruktury pro pěší dopravu vyplývají z platných technických podmínek (např. ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“). Kromě toho je třeba si uvědomit, že ve světě jsou práva chodců historicky skutečně potlačována a v našich podmínkách jsou pro chodce vytvářeny podstatně lepší podmínky. Například přes ulici Patočkovu - čtyřpruhovou komunikaci se středním dělicím je celkem 8 samostatných přechodů (mimo křižovatky), z toho 3 signalizované. Ve světě by přes komunikaci tohoto typu nebyl asi ani jediný, protože na frekventovaném místě by byl podchod a jinde se používají nejvýše místa pro přecházení.

3. Zřizování nových vyhrazených pruhů pro cyklisty probíhá v úsecích, kde to stavebně technické podmínky umožňují. Např. Vámi citovaná Vinohradská v úseku Jičínská – J. Želivského ve směru z centra je již realizována. O vyznačení vyhrazeného pruhu pro cyklisty v ul. Vrchlického (ve vyhrazeném pruhu pro autobusy) se v současné době jedná, ale je třeba si uvědomit, že z hlediska preference MHD je toto řešení kontraproduktivní.

4. Hlavní město Praha má v současné době zajištěno 900 stojanů pro kola. Z tohoto počtu je jich osazeno cca 130 a dalších cca 500 lokalit je již stanoveno v souladu s požadavky jednotlivých městských částí. Konkrétní umístění stojanů bylo ponecháno jednotlivým městským částem právě proto, že bez potřebné místní znalosti nelze garantovat jejich účelné umístění. U nových staveb dopravního nebo občanského vybavení se samozřejmě požaduje zřízení zařízení pro odstavování kol v souladu

s platnými technickými normami. Poněkud obtížnější je jednání se soukromými investory u jejich nákupních center, ale i tam lze většinou místa pro odstavování kol zajistit.

5. K plnění požadavků uvedeným v petici Pět bodů Auto*Matu pro Prahu 2007 - 2008 uvádím následující:

I) Dlouhodobá koncepce pro podporu cyklistické dopravy je zohledněna v generelu cyklistických tras, který je připraven k zapracování do územního plánu. Koncepce rozvoje cyklistické infrastruktury na r. 2009 – 2010 je zpracována a obsahuje konkrétní akce.

II) Obousměrný provoz cyklistů v 5 vybraných ulicích je připraven k realizaci v Šeříkové a Opletalově. V Křížíkové a Dejvické se zpracovává projektová dokumentace. V ulici Pařížské je obousměrný provoz zatím vyloučen vzhledem k tomu, že památková péče nedává na Starém Městě příliš příležitosti zřídit parkovací místa mimo uliční parter, zejména z pohledu existence souběžných tras (Jáchymova nebo Věžeňská). Byly realizovány úpravy v jiných ulicích – např. obousměrný provoz cyklistů v ul. Na Vrstvách v Praze 4, v ul. Korunní v Praze 2, průjezd křižovatkou Anděl jak po Nádražní, tak od Plzeňské a další.

III) Předsazené prostory pro cyklisty byly z návrhu Auto*Matu navrženy k realizaci na náměstí Kinských a v křižovatce Svobodova x Na Slupi. V ostatních navržených lokalitách se prověřuje rozsah nutných úprav signalizace a jejich koordinace s dalšími pracemi (na ul. Dukelských hrdinů se např. projektuje cyklotrasa). Oproti požadavku Auto*Matu byly navrženy k realizaci prostory pro cyklisty v křižovatkách Masarykovo nábřeží – Myslíkova, Újezd – Vítězná, Štefánikova – Kartouzská, Otakarova – Bělehradská. V současné době jsou na všechny uvedené lokality vydána příslušná stanovění místní úpravy a např. v křižovatce Otakarova – Bělehradská je předsazený prostor již realizován v rámci cyklopruhu Vršovická.

IV) Délka zelené pro chodce na Auto*Matem vybraných přechodech je dána především stavebním stavem křižovatek a zajištěním jejich potřebné kapacity. Všechny uvedené přechody jsou velmi dlouhé (min. 12 m), což ve skutečnosti představuje minimálně 9 sec. nutných pro vyklizení chodců. Přitom ve všech uvedených křižovatkách jezdí tramvaje. Prodloužení volna pro chodce by znamenalo snížení kapacity křižovatek s negativními dopady na provoz MHD. Jediná křižovatka, kde bylo možno úpravou prodloužit délku zelené pro chodce o 3 s, je u Národního divadla, a to přechod přes most Legií a přechody přes Smetanovo a Masarykovo nábřeží. Využití prodloužení je vázáno na provoz tramvají, které jsou v této křižovatce preferovány.

Pro zvýšení bezpečnosti chodců je uplatňován u všech nových křižovatek požadavek, aby chodci vstupovali do vozovky dříve, než je volno pro vozidla, takže řidiči včas vidí chodce na přechodu ve stejném směru

V) Prvky cyklistické infrastruktury jsou do nových staveb zahrnovány (např. v rámci výstavby Městského okruhu okolí křižovatky Malovanka a úsek Prašný most – Letenské náměstí), při rekonstrukcích je však třeba si uvědomit, že vstřícnost k jejich realizaci nesmí znamenat, že integrace cyklistické dopravy bude probíhat na úkor ostatních účastníků silničního provozu či porušování pravidel památkové péče a podobně.

Závěrem Vás mohu ujistit, že Hlavní město Praha trvale zohledňuje potřeby cyklistické dopravy nejen výstavbou nových cyklostezek v okrajových částech města, ale i úpravou dopravního režimu v centru tak, aby se město stalo pro cyklisty příjemnějším.

S pozdravem,



Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě
Michal Křivohlávek
Lublaňská 18
120 00 Praha 2