

Kuchařka dobrých kroků Auto*Matu

Veřejná doprava

| | |
|--|---|
| 1. Železnice: zrekonstruovat tratě, postavit zastávky a zkrátit intervaly | 3 |
| 2. Postavit metro D a přehodnotit prodloužení metra A na letiště | 4 |
| 3. Zrekonstruovat stávající tramvajové tratě a postavit nové | 4 |
| 4. Urychlit nákup nových tramvají a zlepšit jejich výbavu | 5 |
| 5. Zlepšit přívětivost zastávek a přestupů | 5 |
| 6. Zrychlit dopravu rozšířením preferencí a zavedením zastávek na vyžádání | 5 |
| 7. Zlepšit prostředí ve vozidlech | 6 |
| 8. Zřídit více parkovišť P+R (B+R) podél tras veřejné dopravy | 6 |
| 9. Zlepšit spolupráci veřejné dopravy a cyklodopravy | 6 |
| 10. Zřídit roli výkonného koordinátora integrované dopravy | 6 |

Veřejný prostor a silniční doprava

| | |
|---|----|
| 1. Revidovat a rozšířit zóny placeného stání (ZPS) | 8 |
| 2. Připravit zavedení mýtného pro širší centrum města | 9 |
| 3. Přeměnit Severojižní magistrálu na městský bulvár a Smetanovo nábřeží na pěší zónu | 9 |
| 4. Přehodnotit zastaralou koncepci výstavby rychlostních silnic v Praze | 9 |
| 5. Nejprve dostavět vnější Pražský okruh v levnější a šetrnější variantě | 10 |
| 6. Městský okruh u Pelc-Tyrolky zahloubit pod zem | 10 |
| 7. Odstranit bariéry ve veřejném prostoru pro seniory, rodiče s dětmi a handicapované | 10 |
| 8. Vytvořit sdílené prostory bez vertikálního dopravního značení | 10 |
| 9. Nové čtvrti Prahy budovat pouze s moderním dopravním řešením | 10 |
| 10. Nezastavovat další volnou krajinu, ale rozvíjet existující městské plochy | 11 |

Cyklodoprava

| | |
|--|----|
| 1. Zvýšit podíl cyklistické dopravy na 5 % do roku 2014 | 12 |
| 2. Vyčlenit jedno procento dopravního rozpočtu na cyklistickou dopravu | 12 |
| 3. Dokončit síť 800 kilometrů souvislých tras v roce 2014 | 12 |
| 4. Posílit pozici cyklistické dopravy na Magistrátu hlavního města Prahy | 12 |
| 5. Zvýšit bezpečnost a pohodlí cyklistů v centru | 13 |
| 6. Zlepšit silniční zákon | 13 |
| 7. Instalovat tisíc stojanů na kola místo parkování u přechodů | 13 |
| 8. Spustit programy podpory dojíždění do práce a školy | 13 |
| 9. Podpořit soukromé podnikatele v účasti na budování cyklistické infrastruktury | 13 |
| 10. Vybudovat síť automatických půjčoven kol | 14 |

Zdraví a životní prostředí

| | |
|--|----|
| 1. Zavést nízkoemisní zóny | 15 |
| 2. Napravit ilegální stav na kriticky znečištěných místech | 15 |

| | | |
|-----|---|----|
| 3. | Pomocí zužování a změn ve vymezení jízdních pruhů zklidňovat dopravu..... | 15 |
| 4. | V rezidenčních čtvrtích vytvořit zóny 30 km/h..... | 16 |
| 5. | Zmírnit agresivitu motoristů..... | 16 |
| 6. | Zavést veřejný systém car-sharingu | 16 |
| 7. | Vytvořit rovnováhu mezi historickým vzhledem a současnými potřebami města | 16 |
| 8. | Vytvořit síť dostupné rekreační zeleně po celém městě..... | 17 |
| 9. | Na krátké vzdálenosti nabídnout příjemné prostředí pro chůzi | 17 |
| 10. | Zatravnit tramvajové pásy i velké ploché střechy | 17 |

10 bodů Auto*Matu pro veřejnou dopravu

Pražská síť veřejné dopravy je silně dostředivá, velká část spojení je vedena z okrajů přes historické centrum města, důsledkem čehož dochází k **přetížení veřejné dopravy v centru**. K odlehčení dopravy v centru přispějí tangenciální propojení mezi vnějšími částmi města, zřízení více zastávek a modernizace železniční dopravy a doplnění sítě tramvají v centru. Strategickým problémem současného stavu veřejné dopravy je **ztráta její konkurenceschopnosti v porovnání se silniční dopravou** v oblastech nadřazeného silničního systému – Městského okruhu. Výstavba kapacitních silnic bez současného zlepšení veřejné dopravy v oblasti je hazardem s kvalitou veřejného prostoru a zdravím obyvatel. Vlivem nedostatečného územního plánování a naředění zástavby v okrajových částech (tzv. urban sprawl) se **zhoršuje dopravní obslužnost**. Neochota řešit situaci lidí bez domova, přetížení některých linek, nelegální reklama a vandalismus společně vedou k **nízké kultuře cestování** ve veřejné dopravě. Vzhledem k zastaralému vozovému parku tramvají a autobusů a problematickému přístupu na řadu stanic je pražská veřejná doprava **silně bariérová**, a to zejména pro rodiče s dětmi, seniory a osoby se sníženou pohyblivostí.

Veřejná doprava v dnes již **urbanisticky rozvolněné aglomeraci**, kterou je Praha mimo širší centrum, musí být založena na nové koncepci. Základem sítě veřejné dopravy musí být co nejrychlejší radiální linky s možností přestupů na tangenciály, umožňující dosáhnout cestovní **rychlosti srovnatelné s automobilem**. Protože území Prahy nenabízí další možnosti efektivního vedení tras metra, jehož cestovní rychlost ve vnějším pásmu již není konkurenceschopná s automobily, měla by se kostrou rychlé sítě radiálních linek stát kvalitní železniční doprava s množstvím přestupních míst. Cestující z předměstské oblasti by měl strávit většinu cesty v nejrychlejší prostředku a v širším centru města už pokud možno nepřestupovat vůbec nebo s přestupy urazit co nejkratší trasu.

Pro dosažení intenzit ospravedlňujících u vlaků dostatečně nízký interval je nutné přitáhnout na nádraží maximum cestujících z okolních obcí i nových developerských výstaveb. Proto je nutná kvalitní nabídka autobusových přípojů z okolí stanic. Stejně podstatná je nabídka přestupu z auta do vlaku (P+R) co nejbliže bydliště cestujícího a samozřejmostí by mělo být pohodlné a bezpečné parkování jízdních kol.

1. **Železnice: zrekonstruovat tratě, postavit zastávky a zkrátit intervaly**

Využití stávající sítě železničních tratí se může ukázat jako levné a účinné řešení pro řadu chybějících spojení. Na území Prahy může vzniknout až 30 dalších vlakových zastávek, řada z nich na místě zastávek dříve zrušených. Doporučujeme, aby se vedení Prahy zasadilo o urychlení výstavby železničních zastávek, které jsou v pokročilé fázi přípravy (Rajská zahrada, Kačerov, Podbaba), i o přípravu dalších zastávek (Výtoň, Karlín, Bubny-Vltavská, Cibulka, Stodůlky).

Místo metra na letišti doporučujeme dlouho plánovanou rekonstrukci železniční tratě na letišti a do Kladna. Železniční trať by pomohla vyřešit mnoho problémů naráz. Zajistila by příměstskou dopravu, dopravu z letiště i obsluhu částí Prahy 6. Železniční stavby zpravidla

financuje stát, ale domníváme se, že tyto jsou v zájmu Prahy i Středočeského kraje, a tudíž by bylo vhodné je financovat i z jejich zdrojů.

2. Postavit metro D a přehodnotit prodloužení metra A na letiště

Metro D zajistí chybějící kapacitní spojení pro jižní segment města se sídlišti Krč, Libuš a Nové Dvory. Tato rozlehlá oblast je v současnosti obsluhována jen autobusy, jejichž kapacita je nedostatečná. Metro D bude možné využít jako náhradní kapacitní spojení jižní části města s centrem při nutné rekonstrukci trasy metra C. Doporučujeme důsledně prověřit vedení trasy metra D v oblasti od stanice Pankrác směrem do centra s ohledem na současné přepravní potřeby Pražanů – konkrétní vedení trasy by mělo být navrženo až podle výsledku těchto analýz.

Prodloužení metra A nepovažujeme v porovnání s trasou D za prioritní. Zejména v plánovaném úseku z Motola na letiště se předpokládá velmi nízké zatížení, které se pro metro nevyplatí, a investice do tohoto úseku by proto z hlediska poměru mezi vysokými náklady a malým přínosem byla neefektivní. Klikaté vedení trasy metra z Dejvic na letiště přes Motol a Bílou horu nedokáže nabídnout atraktivní jízdní dobu. Metro navíc není z hlediska svého prostorového uspořádání vhodným prostředkem pro hromadnou přepravu cestujících se zavazadly. Ve srovnání s železniční dopravou vykazuje metro vysoké náklady na ujetý kilometr, pro obsluhu letiště proto doporučujeme zahájit výstavbu moderní železniční tratě ve stopě současné železnice na Kladno.

3. Zrekonstruovat stávající tramvajové tratě a postavit nové

Nové tramvajové tratě mohou významně zkvalitnit dopravní obsluhu mnoha částí Prahy včetně velkých sídlišť. Tangenciální tramvajové tratě jsou spolu se zmodernizovanou železniční dopravou řešením přetížené veřejné dopravy v centru města. Moderní provedení tramvajových tratí s odpovídajícími soupravami přináší kvalitní a rychlou městotvornou dopravní obsluhu s nízkým hlukem a minimálními negativními dopady na prostředí města. Tramvajové tratě jsou třikrát až čtyřikrát levnější než metro a při vhodném provedení umožňují vysokou přepravní rychlost kolem 70km/h. Příkladem celkem úspěšného provedení je tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov.

Pražská veřejná doprava potřebuje následující tratě (seřazeno dle priorit):

Želivského – Eden – Spořilov – Opatov – Jižní Město
Pražského povstání – Pankrác – Budějovická – Dvorce – Zlíchov
Modřany – Libuš
Barrandov – Holyně
Nádraží Podbaba (Bubeneč) – Suchdol
Kobylisy – Bohnice – Dejvice

Výrazného zlepšení lze dosáhnout i přestavbou stávajících tramvajových tratí. Lze zvýšit rychlost, omezit hlučnost, způsobit, že trať lépe zapadne do prostředí, poskytnout pohodlnější používání. Existují totiž různé typy tramvajových tratí a každý má své klady i zápory. Vždy je nutné zvážit, jaký typ se nejlépe hodí na konkrétní místo (panely, otevřený svršek, zatravněná trať). Na tratích mimo zástavbu je i přes jisté výhrady vhodné rozšířit provoz na takzvaných tramvajových rychlodráhách.

Doporučujeme vrátit tramvaje do míst v centru města, kde už dříve jezdily. Současná tramvajová síť není pro obsluhu historického jádra dostatečná, metro je v této oblasti přetížené a pro krátké cesty neefektivní. Znovuobnovení tramvajových tratí v oblasti Václavského náměstí částečně podmiňuje rozvoj tramvajové dopravy do dalších oblastí města.

Navrhované tramvajové tratě (seřazeno dle priorit):

Vinohradská ulice – Muzeum – Vodičkova/Jindřišská

Muzeum – Hlavní nádraží

Národní třída – Můstek – Náměstí Republiky a Můstek – Vodičkova/Jindřišská

4. Urychlit nákup nových tramvají a zlepšit jejich výbavu

Průměrné stáří vozového parku pražských tramvají je 14 let a velká část vozů je z pohledu současných požadavků nevyhovujících, proto prosazujeme jejich rychlou výměnu. Nových 250 souprav nízkopodlažních tramvají typu 15T je již sice objednáno, podle dostupných informací jim ale budou chybět moderní prvky podstatně zvyšující kvalitu veřejné dopravy. Zlepšení lze jednoduše dosáhnout přehodnocením rozmístění sedaček v interiéru a ubráním cca 8 míst k sezení, což přispěje k lepší výměně cestujících a zvětší prostor pro stojící, kočárky a vozíčkáře. Dalšími zlepšeními by byly i víceúčelová plošina u třetích dveří vhodná pro kočárky, invalidy či jízdní kola, klimatizace či moderní wi-fi připojení k internetu. Maximum z těchto prvků doporučujeme co nejdříve zahrnout do standardní výbavy – tramvaje budou jezdit 35 let a investice do komfortu cestujících se vyplatí.

5. Zlepšit přívětivost zastávek a přestupů

Mnohé zastávky veřejné dopravy jsou nepříjemné, ba i nebezpečné, a to nejen pro méně pohyblivé občany, ale i pro ostatní cestující. Pro nástup v některých tramvajových zastávkách bez ostrůvku je nutné překonat jeden pruh pro auta. Proto navrhujeme postupně zastávky upravovat, například formou tzv. zastávkového mysu. Nástupy do autobusů zjednoduší využití tzv. kasselského obrubníku, který umožňuje těsné přistavení vozu k nástupní hraně.

U některých tramvajových křižovatek jsou zastávky distribuovány nevhodně. Kvůli rychlejšímu provozu staví každá tramvaj na křižovatce jen jednou, ale cestující přestupující zde na jinou linku musí při čekání přecházet mezi ostatními zastávkami a zjišťovat, která tramvaj jede dřív. Nejméně pohodlné řešení bylo zvoleno na křižovatce Strossmayerovo náměstí, kde jsou všechny zastávky umístěny před křižovatkou. Pro přestupy mezi linkami je výrazně pohodlnější právě opačné řešení, kdy by tramvajové zastávky byly systematicky umísťovány až za křižovátku a cestující by se pouze postavili na zastávku ve směru, kterým se chtějí vydat.

Některé přestupní body mezi autobusem a tramvají jsou vybaveny samostatnými zastávkami pro každý dopravní prostředek. Po určitých úpravách je ale možné vést autobusy po tramvajových kolejích a obě zastávky sloučit do jedné, a tím přestupy zjednodušit.

6. Zrychlit dopravu rozšířením preferencí a zavedením zastávek na vyžádání

Prostředky veřejné dopravy často zbytečně čekají. A to jak v kolonách aut, tak i na křižovatkách, kde existují technické možnosti jejich upřednostnění. Doporučujeme zřizovat vyhrazené pruhy pro veřejnou dopravu a preferenci na křižovatkách. Díky systémům preference dokáže veřejná doprava rychleji převést více lidí při použití méně energie.

V centru je vhodné v rámci možností vyhrazovat ulice pro MHD a místní obsluhu, abychom zajistili tramvajím spolehlivější průjezd (postupně například Malostranská – Újezd, Smetanovo nábřeží, most Palackého a most Legií, Vodičkova...).

V mnoha městech funguje pravidlo, že když nikdo ve vozidle nezmáčkne poptávkové tlačítko a na zastávce nikdo není, zastávka se projíždí. S rozšířením poptávkového systému otevírání dveří ve vozidle budou cestující muset stisknout tlačítko při každém výstupu. Pro cestující na zastávce se nic nemění. Zavedení tohoto pravidla je možné nejen u autobusů, ale i u tramvají, které v současné době musejí zastavit v každé zastávce. Projížděním „prázdných“ zastávek lze ušetřit čas cestujících, peníze za energie a snížit hluk spojený se zastavováním a rozjížděním vozidel. Změnu režimu musí nicméně provázet silná informační kampaň.

7. Zlepšit prostředí ve vozidlech

Vozy veřejné dopravy slouží lidem bez domova jako přístřešek a suplují tak nedostatečnou kapacitu sociálních služeb zaměřených na problém bezdomovectví. Praha nedisponuje dostatečnou lůžkovou kapacitou, veřejnými prádelnami a sprchami pro nebydlící. Praha nemá vytvořenou strategii sociální práce, která umožní lidem bez domova zůstat na přijatelné hygienické, zdravotní a sociální úrovni. Doporučujeme ve spolupráci s odborníky na sociální práci a s použitím dobrých příkladů ze zahraničí vyvinout systém cílených sociálních služeb a předejít tak přítomnosti zanedbaných a znečištěných osob v dopravních prostředcích. Pouhé vytlačování nepříjemných osob z veřejného prostoru není řešením, ale sociálním vyloučením a novým prostorem pro patologické jevy.

V prostředí veřejné dopravy se silně rozmáhá vizuální znečišťování. Vedle graffiti, tagování a rytí do oken je veřejná doprava stále častěji zneužívána k nelegální reklamě. Prokazatelně účinným prostředkem k nápravě a prevenci těchto jevů je okamžité odstraňování škod. Doporučujeme zachovat čistotu prostředků veřejné dopravy jejich častým a pravidelným čištěním.

8. Zřídít více parkovišť P+R (B+R) podél tras veřejné dopravy

Automobilová doprava je ze všech druhů dopravy nejnáročnější na prostor a infrastrukturu. Pro efektivní dopravu je proto nutné minimalizovat dojezdové vzdálenosti autem k veřejné dopravě a nabídnout motoristům kvalitní přestup v co nejkratší vzdálenosti od bydliště. Téměř každá zastávka veřejné dopravy umístěná na sběrné komunikaci silniční dopravy z oblasti by měla nabídnout několik parkovacích stání pro automobily. Na krátké vzdálenosti je účinným dopravním prostředkem jízdní kolo. Doporučujeme proto vybudovat stojany pro kola u všech stanic metra a železnice a u významných uzlů povrchové veřejné dopravy.

9. Zlepšit spolupráci veřejné dopravy a cyklo dopravy

Kombinace jízdy na kole a MHD může být pro mnohé obyvatele nejrychlejší formou dopravy po městě. Doporučujeme připravit a zavést možnost přepravy jízdního kola ve všech tramvajích, ovšem při zachování dostatečné prostorové kapacity pro osoby na vozíku a rodiče s dětskými kočárky. Přeprava jízdních kol v rámci Prahy by neměla být zpoplatněna ani na železnici. Doporučujeme dále zvýšením maximálního přepravního rozměru spoluzavazadel zlegalizovat přepravu moderních skládacích jízdních kol ve všech prostředcích veřejné dopravy.

10. Zřídít roli výkonného koordinátora integrované dopravy

Navrhujeme zřídit nebo posílit pravomoci organizace typu Regionálního Organizátora Pražské Integrované Dopravy (ROPID) a zahájit jeho přeměnu na skutečného koordinátora dopravy v Praze. Úkolem této organizace by mělo být zpracování analýzy dopravních potřeb Pražanů a plánování dalšího rozvoje dopravy na základě přepravních průzkumů a řízeného územního rozvoje Prahy. Z hlediska rozvoje města není možné, aby o budování nákladných dopravních staveb bylo rozhodováno pouze na základě aktuální politických nálad bez odborného základu. Koordinátor by měl na starosti veškeré rozhodování o úpravách linkového vedení, které je dnes stále roztrženo mezi ROPID a jednotlivé dopravce. Dopravní koordinátor by dále měl vystupovat jako jednotící prvek v dalších oblastech, např. tvorbě tarifu nebo informování cestujících.

10 bodů Auto*Matu pro veřejný prostor a silniční dopravu

Hodnota a vstřícnost většiny ulic a náměstí pro setkávání a pobyt je v Praze snížena na minimum. Pražané jsou z nedostatečné kvality městského prostoru frustrováni a jako hlavní problém vnímají podle průzkumů dopravu. Dvě třetiny z nich při tom mají na mysli nedostatečnou kvalitu místa kvůli nadměrné zátěži z dopravy, jedna třetina naopak nedostatečnou průjezdnost města osobním automobilem.

Pro vyšší kvalitu života ve městě musí fungovat **rovnováha mezi hodnotou místa a požadavkem na efektivní přepravu**. Každé území ve městě musí být obslouženo vhodnou kombinací automobilové, veřejné, cyklistické a pěší dopravy, a to tak, aby kvalita místa zůstala co nejvyšší. Automobilová doprava je vhodná zejména pro zásobování a příležitostné cesty, nikoli však pro každodenní cesty po městě.

Město potřebuje silnou a nezávislou **instituci pečující o veřejný prostor**, která opět vzdálí proces územního plánování partikulárním zájmům dílčích nátlakových skupin a umožní budovat dlouhodobou vizi rozvoje města a vést o ní diskusi. Touto institucí může být silný nezávislý útvar Magistrátu zaštitěný špičkovým odborníkem, známý v jiných městech jako úřad hlavního městského architekta.

Klíčem k úspěšnému rozvoji města je aktivní **prostorové plánování a dopravní politika**, které vznikají v souladu s dlouhodobými zájmy celé společnosti. Kvalitní prostorové plánování musí být veřejnosti srozumitelný, otevřený proces. V současné době již není důvod dělat rozhodnutí o území Prahy urychleně a zkratkovitě pod tlakem času. Namísto toho, aby byly veřejnosti pouze oznamovány záměry vedení města, je nutné vést otevřenou veřejnou debatu a vystavit vize a plány potřebnému připomínkování a kritice odborníků i laiků. Výsledkem je pak kvalitnější představa o tom, jak by město mělo vypadat, a její lepší přijetí všemi stranami.

Praha má unikátní centralizovanou strukturu s kompaktním městským jádrem, ale postupně ji ztrácí; chybí jasná a čitelná koncepce této samovolně probíhající decentralizace. Namísto **vytváření promyšlené struktury center a subcenter** a jejich udržitelné dopravní obsluhy jsme svědky toho, jak se město živelně rozrůstá. Výsledkem jsou známé neduhy – nárůst automobilové dopravy i zbytečné dopravy obecně a dopravní zácpy především v centrální části města.

1. Revidovat a rozšířit zóny placeného stání (ZPS)

Regulace parkování může být účinným nástrojem regulace individuální automobilové dopravy. Praha si musí stanovit, jakých cílů chce tímto nástrojem dosáhnout. Současné nastavení nevede k účinnému snížení zátěže veřejného prostoru, silně zvýhodňuje rezidenty a výrazně limituje dopravní obsluhu oblastí.

Doporučujeme rozšíření ZPS v silně urbanizovaném a dopravně přetíženém městském prostoru, tj. na oblast celého širšího centra Prahy, včetně dnes neregulovaných částí

Smíchova, Karlína, Dejvic a Vršovic. Doporučujeme zvýšit poplatek za celoroční využívání veřejného prostoru k soukromému parkování rezidentů, který nyní dosahuje neadekvátních 58 Kč měsíčně (700 Kč/rok). Doporučujeme posílení smíšených zón pro zajištění vyrovnanějších podmínek mezi rezidenty a nezbytnou (zpoplatněnou) dopravní obsluhu. Doporučujeme zvážit a navrhnout systémy ZPS na vybraných sídlištích. Doporučujeme rekultivovat uliční prostory uvolněné od parkování výsadbou zeleně a zřizováním míst pro pobyt a odpočinek.

2. Připravit zavedení mýtného pro širší centrum města

Doporučujeme částečné přenesení nákladů za využívání silničních komunikací v přetížených oblastech na koncové uživatele, tj. motoristy. Doporučujeme zavedení mýta v rozsáhlejšímu prostoru než pouze na území Pražské památkové rezervace, včetně zahrnutí souvisejících objízdných komunikací. Pro přípravu a zavedení mýtného v Praze není bezpodmínečně nutné dokončení celého Městského okruhu a radiál.

Dobře nastavený systém mýtného zmírní současné přetížení silniční sítě, zlepší dopravní obslužnost území, zjednoduší zásobování obchodů a služeb a umožní posílení veřejné, cyklistické a pěší dopravy.

3. Přeměnit Severojižní magistrálu na městský bulvár a Smetanovo nábřeží na pěší zónu

Doporučujeme vypracovat ucelenou koncepci pro řešení celého koridoru Severojižní magistrály uvnitř městského okruhu při porovnávání několika odlišných scénářů a variant. Je nutná intenzivní spolupráce architektů a urbanistů s dopravními odborníky od počátku přípravy studie. Doporučujeme úroňové řešení magistrály s přímým propojením na okolní zástavbu a její dopravní obsluhu (tj. žádné podchody, dostatečný počet a šířka přechodů pro chodce, místa pro přecházení). Doporučujeme využívat povrchové úroňové křižovatky, všechny významné s využitím světelné signalizace. Tunelová vedení nebo nadúroňové rampy nejsou vhodným urbanistickým řešením pro oblast širšího centra města. Doporučujeme rozšíření prostoru pro pěší a cyklistickou dopravu v rámci uličního profilu a zkvalitnění a oživení atraktivního veřejného prostoru.

Doporučujeme řešit Smetanovo nábřeží, potenciálně jednu z nejkrásnějších promenád Prahy, jako pěší zónu s tramvají a povoleným vjezdem cyklistů. Doporučujeme zklidnění historického jádra města vytěsněním zbytečné průjezdné automobilové dopravy.

4. Přehodnotit zastaralou koncepci výstavby rychlostních silnic v Praze

Dosavadní vedení Prahy realizuje při výstavbě rychlostních silnic zastaralou koncepcí ze 70. let, která neodpovídá současným potřebám a požadavkům na život ve městě. Moderní města aktuálně redukuje rychlostní silnice v městském prostoru ve prospěch klidných sdílených prostorů vhodných pro život. Pokud se rychlostní komunikace budují, tak jen na vnějších okrajích měst mimo zástavbu, aby do center nepřitahovaly nežádoucí objemy motorové dopravy.

V Praze se v současnosti připravuje pokračování rychlostní komunikace městského okruhu přes Libeň a Žižkov do Strašnic. Výstavba hrubé technické komunikace dálničního typu vyvolá

trvalý konflikt a poškození dotčených oblastí. Doporučujeme vyhnout se zbytečnému zatížení oblasti přehodnocením podoby navržené komunikace.

5. Nejprve dostavět vnější Pražský okruh v levnější a šetrnější variantě

Pokud výstavba a zprovoznění vnitřního okruhu předchází v některých úsecích výstavbě okruhu vnějšího, dochází k nežádoucímu zatažení průjezdné mimoměstské dopravy do centra města a nárůstu zatížení. Doporučujeme realizovat vnější Pražský okruh v trase, která nelikviduje nejbližší rekreační zázemí Bohnic, Čimic a Chaber a přírodní park Drahaň-Troja. Doporučujeme jednu ze severních variant, která nezavleče dálkovou tranzitní dopravu do těsné blízkosti obydlené zástavby Suchdola. Náklady na výstavbu i provoz severní varianty budou oproti jižní variantě nižší, dojde tedy k žádoucí úspoře veřejných prostředků. Časová náročnost přípravy a realizace severní varianty je srovnatelná s jižní variantou i přes méně pokročilý stupeň přípravy, což je dáno jednodušším a méně konfliktním průchodem územím.

6. Městský okruh u Pelc-Tyrolky zahлубit pod zem

Doporučujeme pozastavit přípravu realizace povrchového vedení rychlostní silnice Městského okruhu s jedním podjezdem, bariérovým efektem a akustickým znečištěním klidové oblasti. Doporučujeme úsek Městského okruhu mezi novým trojským mostem a mostem Barikádníků zahлубit pod zem a zabránit tak nevratnému poškození prostředí vysokoškolských, sportovních a rekreačních areálů. Těmito zásahy nedojde k oddálení termínu zprovoznění tunelu Blanka, ale bude umožněn budoucí rozvoj a kvalitní využití celého území.

7. Odstranit bariéry ve veřejném prostoru pro seniory, rodiče s dětmi a handicapované

Doporučujeme zajistit podmínky pro bezpečné a komfortní využívání veřejného prostoru i pro seniory, rodiče s dětmi či zdravotně znevýhodněné, především odstraňováním umělých bariér v uličním parteru a objektech a zklidňováním dopravy. Doporučujeme systematicky zajistit komfortní a bezpečnou dostupnost škol, zdravotních zařízení, veřejných budov a obchodních zón.

8. Vytvořit sdílené prostory bez vertikálního dopravního značení

Ve vybraných oblastech doporučujeme zrušení vertikálního dopravního značení. Oblasti s omezeným značením jsou nejen estetické, ale i výchovné, protože zvyšují vnímavost řidičů a tím i bezpečnost všech účastníků provozu. Doporučujeme vytvořit zklidněné zóny, především v centrální části města a v rezidenční či smíšené zástavbě. Ve zklidněných oblastech s minimem dopravního značení je pobytová funkce povýšena na úroveň funkce dopravní a zvyšuje se atraktivita veřejného prostoru se všemi souvisejícími pozitivními socioekonomickými dopady.

9. Nové čtvrti Prahy budovat pouze s moderním dopravním řešením

Stavět nové čtvrti bez promyšlené dopravní obsluhy přináší zátěž všem sousedním oblastem a ve výsledku celé Praze. Podmínkou umožnění výstavby musí být vytvoření dostatečné kapacity veřejné dopravy a komfortních podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. Zároveň musí dojít k odpovídajícímu dimenzování infrastruktury pro automobilovou dopravu. Tyto podmínky jsou aktuální také v souvislosti se vznikem nových čtvrtí ve významných

přestavbových územích – na místě nevyužívaných pozemků Masarykova nádraží, Nákladového nádraží Žižkov, Smíchovského nádraží, nádraží Bubny a dalších územích.

10. Nezastavovat další volnou krajinu, ale rozvíjet existující městské plochy

Zvolit promyšlený rozvoj vnitřního volného území namísto rozvoje extenzivního. Území s vyšší mírou kvalitní a promyšlené zástavby vykazuje vyšší efektivitu dopravy a vyšší ekonomické i sociokulturní hodnoty. Namísto nové zástavby v okolí stávajícího, původně venkovského osídlení ve vnějším pásmu Prahy požadujeme šetrné zahušťování současných prostorových rezerv v kompaktním městě. Volná vesnická krajina v okolí Prahy musí být uchována v podobě, která poskytuje Pražanům kvalitní rekreační zázemí. Plošné rozšiřování zastavěného území připojováním dalších souborů staveb či rozsáhlé projekty jako Západní a Východní město zbytečně zvyšují zatížení uliční sítě automobilovou dopravou.

10 bodů Auto*Matu pro cyklodopravu

Nedávná sčítání potvrzují trvající nárůst Pražanů využívajících jízdní kolo nejen k rekreaci, ale v čím dál větší míře i pro jízdu do zaměstnání či školy. Podle posledních průzkumů používá jízdní kolo alespoň jednou týdně asi 14 % obyvatel Prahy. Dalších 35 % jezdí na kole v Praze zřídka, ale v případě zlepšení podmínek by jízdní kolo ve městě využívali. Jízdní kolo má v Praze značný potenciál, podíl cest vykonaných na jízdním kole může v Praze i přes nepříliš příznivé výškové poměry dosáhnout až 10 %.

Cyklistice ve městě chybí leckdy jen drobná opatření, která lze uskutečnit v průběhu rekonstrukcí stávajících komunikací. Důležitým prvkem je dlouhodobé plánování a otevřená debata s občany o tom, jak má být to či ono místo upraveno.

1. Zvýšit podíl cyklistické dopravy na 5 % do roku 2014

Pražské ulice jsou čím dál víc ucpané automobilovou dopravou, jejíž prostorové požadavky rostou s tím, jak lidé v rostoucí míře využívají automobil ke každodennímu cestování. Cyklistickou dopravu považujeme za nedílnou součást dopravního systému města a chápeme ji jako jeden z ideálních nástrojů k řešení dopravní situace Prahy. Naším cílem je dosáhnout do roku 2014 nárůstu cyklistické dopravy ze současných 1-2 % na 5 %.

2. Vyčlenit jedno procento dopravního rozpočtu na cyklistickou dopravu

Rozvoji cyklistiky dnes brání nedostatek peněz přidělených z rozpočtu Hlavního města. Výstavba cyklostezek se prakticky zastavila a peníze chybí i na další prvky potřebné infrastruktury, jako jsou například stojany. Na další rozvoj cyklistické dopravy by měly být z městského rozpočtu přidělovány investiční prostředky odpovídající alespoň současnému podílu cyklistické dopravy (1 % cest), tedy ve výši minimálně jednoho procenta investic do dopravní infrastruktury (přibližně 200 milionů Kč ročně).

3. Dokončit síť 800 kilometrů souvislých tras v roce 2014

Síť komunikací vhodných pro jízdu na kole stále není propojena přes centrum města, kam ovšem směřují pravidelné cesty většiny Pražanů, a stále obsahuje problémová a nebezpečná místa. Například cyklopruh na trase Vršovická – V Olšínách je přerušen sedmkrát na cestě do centra a devětkrát v opačném směru. V následujících čtyřech letech lze docílit dokončení výstavby sítě souvislých páteřních komunikací použitelných pro dopravní i rekreační cyklistiku. Znamená to rozšířit síť tras ze současných 300 km na 800 a zajistit jejich bezpečné propojení na centrum Prahy. Na stávajících i nově upravovaných trasách je nutné zajistit bezpečný a pohodlný průjezd cyklistů přes problémové křižovatky.

4. Posílit pozici cyklistické dopravy na Magistrátu hlavního města Prahy

Nové stavby dosud neberou ohled na požadavky cyklistické infrastruktury, která se do nich nejčastěji instaluje neefektivně a draze až dodatečně. Chyběla například v projektech vyústění tunelu Blanka, kde byly instalovány až v závěrečné fázi realizace, kdy již nemohlo být měněno rozložení komunikací. Zkušenosti velkých evropských měst potvrzují, že cyklistika se nejlépe rozvíjí tam, kde jsou řešení pro cyklisty nedílnou součástí každé rekonstrukce či nové výstavby v území i všech dopravních staveb. Úředníci Magistrátu zodpovědní za cyklistiku mají mít právo vyjadřovat se k připravovaným

městským stavbám a zamítnout návrhy, které se jeví z hlediska cyklistické dopravy jako problematické.

5. Zvýšit bezpečnost a pohodlí cyklistů v centru

Povrchy ulic v centru Prahy nejsou pro cyklisty ani pohodlné, ani bezpečné. Například ulice Vodičkova je stále dlážděná hrubou dlažbou ve špatném stavu, stejně jako vyústění klíčové cyklostezky A2 na náplavce v oblasti Rudolfiny a mnoho dalších míst. Na důležitých průjezdech ve středu města doporučujeme osadit pohodlnější menší dlažbu a v historickém centru umožnit cyklistům projíždět i jednosměrnými ulicemi v obou směrech. Do vyřešení průjezdu po Smetanově nábřeží je třeba cyklistům nabídnout dočasné spojení obou náplavek pohodlnou a dobře značenou objíždnou trasou. Cyklistická doprava by měla být plnohodnotně integrována do alespoň 20 problémových světelně řízených křižovatek v širším centru města.

6. Zlepšit silniční zákon

Legislativní stav dnes kvůli nesmyslně nastaveným technickým parametrům v podstatě neumožňuje vytvářet na silnicích společný přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty a neumožňuje účinně provést cyklopruh křižovatkou – proto uvedené prvky v Praze nenajdeme. Doporučujeme podpořit v současnosti probíhající doplnění legislativy či iniciovat další potřebné změny silničního zákona, prováděcí vyhlášky a doprovodných norem, které umožní plnohodnotné začlenění cyklodopravy do stávajících uličních profilů. Navrhujeme zaměřit se především na odstranění ustanovení, která omezují bezpečné chování cyklistů v provozu a která brání zlevnění a urychlení výstavby cyklistické infrastruktury.

7. Instalovat tisíc stojanů na kola místo parkování u přechodů

Cyklisté mají problém zaparkovat tam, kam přijedou. Stojany by přitom mohly být na každém rohu a zaměstnavatelé by je mohli účinně začlenit i do stávajících parkovišť. Navrhujeme rozmístit nejméně tisíc cyklistických stojanů u všech vestibulů metra, na všech železničních stanicích a zastávkách a na důležitých křižovatkách. Stojany na ulicích doporučujeme umísťovat především tak, aby nahradily nebezpečné parkování aut těsně před přechody pro chodce. Cyklisté se dále bojí kola na ulici odkládat z obavy před krádeží, proto na klíčových místech ve středu města, nádražích a na letišti doporučujeme zajistit bezpečná hlídaná stání. Zaměstnavatele je dobré motivovat k tomu, aby svým zaměstnancům-cyklistům zajistili podobné podmínky, jako mají při používání automobilu. Podnikům, které toto provedou, navrhujeme přiměřené zvýhodnění při parkování v zónách placeného stání.

8. Spustit programy podpory dojíždění do práce a školy

Zatímco stavbu motoristické infrastruktury (např. tunelu Blanka) doprovází masivní informační kampaň, používání kola jako dopravního prostředku nijak aktivně propagováno není, byť je pro město jeho rozšiřování výhodné. Doporučujeme proto spustit co nejdříve propagační a vzdělávací programy podpory jízdy na kole do zaměstnání i do školy. Podpora cyklistické dopravy by se měla stát nedílnou součástí mediálních strategií města.

9. Podpořit soukromé podnikatele v účasti na budování cyklistické infrastruktury

Developeři a majitelé nemovitostí dnes nemají důvod vybavit budovy cyklistickou infrastrukturou, ačkoli mají povinnosti vzhledem k zeleni nebo zajištění parkování. Doporučujeme jim zajistit legislativní a správní podmínky k tomu, aby do svých staveb či rekonstrukcí začleňovali nová řešení cyklodopravy (především parkování kol). Nutností je minimálně ochrana prvků již vybudovaných:

pokud se zastavuje či oplocuje území doposud využívané cyklisty k průjezdu, musí být územní vazba průjezdu cyklistů zachována.

10. Vybudovat síť automatických půjčoven kol

V Praze chybí účinný prvek propagace cyklistiky, který by nezkušeným dokázal zprostředkovat zážitek jízdy na kole po městě. Ten lze nejlépe zprostředkovat právě veřejnou sítí půjčoven kol. Doporučujeme vybudovat síť automatických půjčoven jízdních kol po vzoru již více než dvou set evropských měst včetně Paříže, Milána, Barcelony nebo Londýna. V první fázi by měla pokrýt alespoň rozsah rovinatějších čtvrtí kompaktního širšího centra města.

10 bodů Auto*Matu pro zdraví a životní prostředí

Zdraví a životní prostředí Pražanů je ohroženo **škodlivinami v ovzduší, hlukovou zátěží a tendencí obyvatelstva k fyzické pasivitě**. Zejména rodiče s dětmi, mládež a senioři se potýkají se **špatnou prostupností města**, která v důsledku vede až k nižší fyzické aktivitě a omezení sociálních kontaktů. Všechny tyto jevy mají společného jmenovatele, kterým je **nadměrná automobilová doprava**. Přinášíme návrhy ke zmírnění tohoto trendu, které s úspěchem realizují města po celé Evropě.

1. Zavést nízkoemisní zóny

Znečištění ovzduší v Praze pochází ze 70 % z motorové dopravy. Množství vypouštěných škodlivin se ale podle různých druhů vozidel výrazně liší. Desítky měst v Německu, Švédsku, Dánsku i Nizozemí zavedly tzv. nízkoemisní zóny, ve kterých platí omezení vjezdu pro vozidla podle míry znečištění. Prakticky se jedná o princip, jak nechat nejvíce znečišťující vozidla na okraji města a do centra vpustit je vozidla s nejnižšími emisemi. Znečištění konkrétního vozidla se většinou určuje podle emisních norem EURO I–V. V některých městech platí omezení pouze pro nákladní automobily s dieslovými motory. V Německu, které bylo stejně jako ČR automobilovou velmocí, se již dnes zóny vztahují na všechny typy motorových vozidel.

Doporučujeme revidovat a rozšířit území současné zóny zákazu vjezdu pro vozidla nad 3,5 tuny v Pražské památkové rezervaci. Doporučujeme po vzoru německých měst zavést nízkoemisní zóny platící pro všechna motorová vozidla na území celého širšího centra Prahy.

2. Napravit ilegální stav na kriticky znečištěných místech

Tisíce obyvatel Prahy žijí v oblastech, kde znečištění přesahuje povolenou míru zátěže na životní prostředí. Trvalé překračování hygienických limitů narušuje ústavní právo obyvatel na zdravé životní prostředí a je v rozporu s hygienickými normami. Nejvyšší koncentrace polutantů jsou v blízkosti komunikací s intenzivní automobilovou dopravou, tj. okolí Severojižní magistrály, Anděla, Holešovic a dalších. Nadměrná zátěž poškozuje zdraví obyvatel – způsobuje zejména alergie, astma a rakovinu, ale velmi výrazně zatěžuje i psychiku, což vede ke stresu a srdečním chorobám. Praze hrozí za neschopnost uchránit své obyvatele před zdravím ohrožujícím prostředím sankce v řádech desítek milionů korun. Doporučujeme použít známá opatření ke zklidňování dopravy (plošné zklidňování, mýto, nízkoemisní zóny, snížení rychlosti) k odstranění nezákonných životních podmínek obyvatel.

3. Pomocí zužování a změn ve vymezení jízdních pruhů zklidňovat dopravu

V Praze mají auta hodně prostoru, co do počtu jízdních pruhů i jejich šíře, a tak se řidiči namísto ohleduplnosti k okolí snaží co nejvíce zrychlit a projet. Tento způsob jízdy vytváří zbytečný hluk, prach a zplodiny. Ve Francii i jiných zemích proto systematicky řidiče ve městech navádějí do úzkých jízdních pruhů, kde mají horizontálním značením i vertikálními překážkami přesně vymezeno, kudy mají jet. Dobrým příkladem je v Praze rekonstrukce křižovatky Kateřinská/Viničná, kde byl automobilům ponechán jen nezbytně nutný a pečlivě vymezený prostor. Stopy pro průjezd ulic jsou záměrně vytvářeny křivolace, aby řidiči museli

změnit styl jízdy na klidný, pomalý a vnímavý k životu ve městě. Při zužování je samozřejmě nutné brát ohledy na cyklisty. Velkým problémem, který přináší nebezpečí pro okolní čtvrti, jsou rychlé komunikace dálničního typu ve městě (Magistrála, severozápadní a budoucí severovýchodní část Městského okruhu, včetně tunelu Blanka).

4. V rezidenčních čtvrtích vytvořit zóny 30 km/h

V rezidenčních čtvrtích, kde doprava slouží pouze k místní obslužnosti, je žádoucí vytvořit zóny, v nichž se automobily nesmí pohybovat rychlostí vyšší než 30 km/h. Zóna s omezenou rychlostí efektivně snižuje hluk z dopravy (tření kol o dlažbu má nižší frekvenci) a zároveň vytváří bezpečný prostor pro pohyb nejzranitelnějších účastníků provozu – hrajících si dětí, chodců a cyklistů. V této zóně lze pak přistoupit k likvidaci dopravního značení, čímž podstatným způsobem ubudou vertikální bariéry pohybu a všichni účastníci se naučí chovat se k sobě s větším respektem.

5. Zmírnit agresivitu motoristů: zodpovědnost za riziko při použití auta ponechat především na řidiči

V Praze je zřetelný převládající způsob jízdy automobilem jako agresivní sportovní styl, jehož hlavním rysem je snaha být co nejrychlejší bez ohledu na riziko pro ostatní. Stačí se několik minut pohybovat v Berlíně nebo v Drážďanech a každému je zřejmé, že mnohem bezpečnější a příjemnější atmosféru lze vytvořit přístupem, jakému jsme běžně uvykli v mezilidském styku – silnější mají povinnost dát přednost a chránit slabší, a to všemi dostupnými prostředky. V Praze stále považujeme řidiče automobilů, cyklisty a pěší za rovnocenně silné účastníky provozu. Z faktického hlediska je jasné, že tomu tak není; ten, kdo je chráněn vrstvou plechů, je v případě srážky ve výhodě. Řidiči mají být k ohleduplné jízdě vychováni již v autoškole a každý řidič by měl být ze zákona zodpovědný za relativní nebezpečnost stroje, který řídí. Zatímco v Praze je z nehody při srážce auta s cyklistou obvykle viněn cyklista, v Nizozemsku je tomu právě naopak: řidič musí při nehodě prokázat, že využil všech prostředků, jak kolizi s cyklistou zabránit.

6. Zavést veřejný systém car-sharingu

Řada majitelů automobilů používá své vozidlo pouze příležitostně, ale jsou nuceni platit fixní náklady spojené s pořízením a provozem vozidla. To v důsledku vede k častějšímu využívání automobilu na úkor šetrnějších druhů dopravy. Ekonomicky i zdravotně je výhodnější alternativou systém plošné půjčovny aut, tzv. car-sharing. Systém představuje abonentní plošnou půjčovnu aut, která jsou po městě rozmístěna v síti bezobslužných stanic. Uživatel si vozidlo vyžádá prostřednictvím rezervace a platí pouze poplatek za projeté kilometry. Systém car-sharingu snižuje množství zbytných jízd a snižuje nároky na parkování ve veřejném prostoru, čímž přispívá ke kvalitě života.

7. Vytvořit rovnováhu mezi historickým vzhledem a současnými potřebami města

Podoba moderního města je vždy kompromisem mezi požadavky na autentický vzhled, který chrání památková péče, a požadavky na funkčnost odpovídající současné situaci a nejnovějším poznatkům. Za hlučnost dopravy může vedle hluku motorů také tření kol o hrubý povrch silnice. Čím hladší bude povrch, tím méně hluku z dopravy – a vedlejším efektem bude také pohodlnější pohyb pro pěší a cyklisty. Doporučujeme proto na řadě sběrných komunikací změnit hrubou dlažbu za hladší dlažbu nebo za asfalt.

8. Vytvořit síť dostupné rekreační zeleně po celém městě

Dostupnost rekreačního prostředí je důležitým ukazatelem kvality života ve městě. Jde zejména o parky a liniovou zeleň v pěší dostupnosti od bydlení. Kromě zachytávání prachu, tlumení hluku a zadržování vláhy umožňuje městská zeleň rekreaci pro všechny věkové kategorie a sportovní vyžití.

Navrhujeme využít stávajících zelených ploch a drobnými úpravami infrastruktury je propojit do zelených klínů, kterými se lze ze širšího centra města dostat příjemným prostředím dostat až za hranice katastru Prahy. Příkladem těchto klínů jsou:

Letná – Hradčany – Dlabačov – Ladronka – Hvězda (překážkou je dopravní uzel Malovanka)

Vítkov – Krejčířek – Smetanka – Kyje (chybí pohodlné propojky mezi jednotlivými zelenými oblastmi)

Libeň – Rokytka – Vysočany (chybí zřetelné a pohodlné napojení do centra)

9. Na krátké vzdálenosti nabídnout příjemné prostředí pro chůzi

Světová zdravotnická organizace označila za jedno z hlavních civilizačních rizik současnosti epidemii fyzické pasivity. Moderní město by mělo podporovat aktivní pohyb obyvatel pěšky, kdekoli jde o krátké vzdálenosti. Dnes jsou v Praze místa, kde lidé raději využívají veřejnou dopravu, než by přešli krátký, ale krajně nepříjemný úsek po svých. Hlavní nádraží lze snadno propojit s Vinohrady podchodem, z I. P. Pavlova do Ječné lze otevřít nový východ z metra nebo zastavit provoz na Magistrále.

10. Zatravnit tramvajové pásy i velké ploché střechy

Zeleň pozitivně ovlivňuje městské mikroklima tím, že zachytává prach ze vzduchu, tlumí hluk a zadržuje dešťovou vodu, která pak zvlhčuje vzduch. Proto je žádoucí v co největší míře zachovávat a rozšiřovat zelené plochy; velký potenciál mají tramvajové pásy a velké ploché střechy. Tramvajové pásy lze zatravnit zejména tam, kde jsou součástí široké komunikace. Kromě jádrového centra Prahy není vznik tramvajových pásů na překážku nouzové průjezdnosti okolními jízdními pruhy. Travnaté ploché střechy lze jednoduše vytvářet zejména v nových developerských projektech, podobně jako se s úspěchem prosazují v Evropě a v USA.