



Auto*Mat, Lublaňská 18, 120 00 Praha 2, <http://auto-mat.cz>
Michal Krivohlávek: 776 237 562, michal.krivohlavek@auto-mat.cz
Tereza Vohryzková: 777 235 079, tereza.vohryzkova@auto-mat.cz

Pět bodů Auto*Matu pro Prahu

přívětivější k chodcům a cyklistům

2008 – 2009

**Vyhodnocení naplnění požadavků veřejné výzvy iniciativy Auto*Mat,
adresované Hlavnímu městu Praha**

Na podzim 2007 zveřejnila iniciativa Auto*Mat výzvu 5 bodů pro Prahu přívětivější k chodcům a cyklistům. Výzva obsahovala pět konkrétních požadavků určených Hlavnímu městu Praha, a žádala jejich splnění během jednoho roku, do konce roku 2008. K výzvě připojilo svůj podpis více než 3.300 lidí. Kroky požadované ve výzvě měly přispět k pozitivní proměně města.

Na podzim 2008 vydal Auto*Mat novou výzvu s dalšími požadavky pro lepší kvalitu života v Praze. Vyhodnocení jejich naplnění je obsahem této zprávy. Celkem se k výzvě za přívětivější Prahu k chodcům a cyklistům připojilo bezmála 5.000 lidí. Díky tomuto tlaku se ve městě podařilo prosadit řadu pozitivních opatření, přestože mnoho zásadních problémů přetrvává.

Podrobný komentář k Pěti bodům Auto*Matu pro Prahu, formulář k podpoře této výzvy a další informace hledejte na <http://www.auto-mat.cz/aktivity/pet-bodu-pro-prahu/>.

Některé požadavky město splnilo, jiné nikoliv.

Naše hodnocení:



problém se zhoršil



výsledek je rozpačitý, problém stojí na místě



došlo ke splnění požadavku nebo zlepšení situace

1. Upravit největší veřejnou investici – rozestavěnou severozápadní část Městského okruhu – tak, aby zohlednila pěší a cyklisty (přechody namísto podchodů, cyklistické pruhy, zúžení silnic, zachování zeleně). Chceme ulice, ne dálniční přivaděče.



Ulice nad tunelem Blanka budou o něco lepší pro chodce a cyklisty, než původně plánovali projektanti. Podařilo se částečně zlepšit podmínky pro pěší v oblasti Hradčanské. Novinkou jsou pruhy pro cyklisty vedoucí od Malovanky po Letnou.



Stavba nabírá zpoždění – došlo k prodloužení termínu dokončení o 13 měsíců na prosinec 2012. Dochází ke změnám v projektech na poslední chvíli. **Není tak zcela zřejmé, jaký bude výsledný charakter opatření pro pěší a cyklistickou dopravu.**



Mnoho výrazných negativních zásahů (například podchody na Prašném mostě) se již nepovedlo odvrátit.



V návaznosti na Městský okruh probíhají přípravy dalších kapacitních silnic, například KES (spojení Evropská – Svatovítská). Tato čtyřproudová komunikace by nepomohla životnímu prostředí Prahy 6, ale umožnila další růst intenzit automobilové dopravy, přičemž by zlikvidovala zelený pás kolem Dejvic a přetrnula pěší spojení.

2. Vytvořit na magistrátu pracovní místo obhájce práv chodců, které je ve vyspělých městech běžné. Tato klíčová osoba zajistí, že do novostaveb a rekonstrukcí budou zahrnuty prvky pro zlepšení podmínek pěších. Chůze bude pohodlnější.



V závazné části Konceptu nového územního plánu se objevila významná pěší propojení. Bude-li tato pěší síť zachována a schválena, půjde o velmi důležitý krok ke zlepšení podmínek pěší dopravy a prostupnosti prostoru města a krajiny.



Naděje představují nově zřízená kancelář pro Prahu bezbariérovou a pracovní skupina se stejným názvem. V té se setkávají zástupci magistrátu a DPP s neziskovými organizacemi. Pokud by vedení města rozšířilo působnost skupiny i na veřejný prostor a posílilo kapacitu kanceláře, mohla by plnit velmi potřebnou roli advokáta pěší dopravy.



Pracovní místo obhájce práv chodců nevzniklo a podle vyjádření radního pro dopravu Radovana Steinera to ani nutné není, protože „město se o chodce stará dobře“.



Na jaře bylo zrušeno téměř 60 přechodů pro chodce. Akce se zastavila díky bouřlivé negativní reakci veřejnosti a spojenému úsilí občanských sdružení a městských částí. 19 přechodů bylo uhájeno. Později bylo asi 50 zrušených přechodů zase obnoveno.



Zásady pěší dopravy, byť je opakovaně projednal magistrátní výbor dopravy, stále neschválila Rada hlavního města. Nejde přitom jen o opravy chodníků, ale o koncepční rozvíjení pěší dopravy a odstraňování bariér ve veřejném prostoru.

3. Zřídit 5 nových cyklistických pruhů na hlavních tepnách městského centra (např. Vinohradská, Budějovická, Českomoravská, Jugoslávských partyzánů, Vrchlického). Centrum bude průjezdnější.



Rychle se šíří prvky pro cyklisty na významných radiálních ulicích ve vazbě na centrum, a to nejen cyklopruhy. Celkem bylo realizováno přes 35 km jednosměrných integračních opatření v desítkách lokalit.



Během roku 2009 byly představeny dvě úplné novinky nejen v Praze, ale v celé ČR: společné BUS+cyklo+TAXI pruhy a tzv. cyklopiktokoridory (tam, kde legislativa samostatné cyklopruhy neumožňuje či tam, kde by to nebylo vhodné).



Většina nových úseků není propojena: nejproblémovější kolizní místa zůstávají často nevyřešena a cyklisté zde musí jezdit mezi auty. Velkým problémem je negace cyklistické dopravy ze strany některých městských částí (nejhorší je situace v Praze 4).

4. Zajistit instalaci cyklistických stojanů ve veřejném prostoru a u veřejných budov (školy, knihovny, nádraží, stanice metra, kulturní a obchodní centra). Používání kola bude snadnější.



Bylo instalováno asi 1 000 stojanů na kola před veřejné budovy. (úřady, školy a sportoviště). Byla vytvořena více než stovka hnízd stojanů typu obráceného „U“.



Rozvoj sítě stojanů je nerovnoměrný, především z důvodu rozdílného přístupu městských částí. Zároveň zaostává prezentace přehledu umístěných stojanů a hnízd, což snižuje jejich přínos pro městské cyklisty.

5. Splnit požadavky, obsažené ve výzvě 5 bodů Auto*Matu 2007-08. Dodnes se uskutečnila jen malá část navržených kroků, ačkoliv jde většinou o snadná a levná řešení a magistrát jejich splnění slíbil. Politici by měli plnit své sliby.

1. Vypracovat dlouhodobou koncepci pro podporu pěší a cyklistické dopravy (za účasti veřejnosti). Vedení města tak získá přehled o tom, co chodce a cyklisty v Praze nejvíce trápí a jaká jsou možná řešení. **Problémy budou jasnější.**



Magistrát začal zpracovávat Zásady pěší dopravy, které budou podkladem pro vznik koncepce. Ke splnění požadavku sice nedošlo, město ale učinilo podstatný krok.



Magistrát **založil pracovní skupinu,** která se podílí na zpracování Zásad pěší dopravy. Oproti letům, kdy neexistovala žádná platforma pro potřeby chodců, je to zásadní posun.



Plán na postupné zřizování páteřních a hlavních **cyklotras celoměstského významu byl aktualizován, především v souvislosti s přípravou nového územního plánu.**



Koncepce cyklistické dopravy v Praze se postupně připravuje. Průběžně dochází k realizaci jednotlivých opatření na základě celkové koncepce cyklistické dopravy.

2. Umožnit obousměrný průjezd cyklistů v 5 jednosměrných ulicích (Pařížské, Šeříkové, Opletalově, Křížíkové, Dejvické). Město bude průjezdnější.



Pro provoz cyklistů **nebyla zprůjezdněna ani jediná z navržených jednosměrek.**



Ve sledovaném roce bylo pro cyklisty obousměrně zprovozněno několik jiných jednosměrných ulic, a to různými způsoby.

3. Zřídít představené prostory pro cyklisty před automobily v 5 křižovatkách (U Bulhara, Dukelských Hrdinů x Veletržní, náměstí Kinských, Na Slupi – Albertov, Těšnov – Florenc). Křižovatky budou bezpečnější.



Na žádné z pěti požadovaných křižovatek zatím prostory pro cyklisty nevznikly.



Magistrát automaticky **doplňuje prostory pro cyklisty do nově připravovaných projektů světelných křižovatek.** Průběžně přibývají desítky těchto prostorů.

4. Optimalizovat interval zelené na 5 frekventovaných přechodech pro chodce v centru města (náměstí J. Palacha, Smetanovo nábřeží před Národním divadlem, I. P. Pavlova, J. Želivského x Vinohradská, Vršovická u Vršovického nádraží). Přechody budou kulturnější.



Podle dostupných informací **magistrát nehodlá trističní situaci na přechodech nijak řešit, protože by si to vyžádalo zkrácení doby zelené pro automobily.**



Interval zelené pro chodce se prodloužil na jediném z pěti nedůstojných přechodů, a to jen o několik málo sekund (přechod u Národního divadla).



Na křižovatkách I. P. Pavlova, Želivského x Vinohradská, Vršovická u Vršovického nádraží se **připravuje obnova signalizace včetně zlepšení pro pěší.**

5. Zahrnout prvky cyklistické infrastruktury do všech rekonstrukcí a nové výstavby komunikací (zejména: Štefánikův most, Václavské náměstí, Kaprova ulice, Libeňský most, Hlávkův most, Letenská pláň). Praha bude modernější.



V rámci připravovaných nových staveb a rekonstrukcí se **postupně začíná dařit integrovat prvky cyklistické infrastruktury.**



V mnoha případech se s doplňováním cyklistické infrastruktury přichází příliš pozdě, v pokročilém stupni přípravy. Řešení pak bývají polovičatá.



Zásadním problémem je nestanovení priorit rozvoje dopravní sítě. Díky tomu je **zpravidla vadné už samotné zadání staveb;** a projektanti je řeší především z pohledu aut.

Pět bodů Auto*Matu pro Prahu

přívětivější k chodcům a cyklistům

2008 – 2009

Podrobnosti a komentář k vyhodnocení požadavků

1) Upravit největší veřejnou investici — rozestavěnou severozápadní část Městského okruhu — tak, aby zohlednila pěší a cyklisty (přechody namísto podchodů, cyklistické pruhy, zúžení silnic, zachování zeleně). **Chceme ulice, ne dálniční přivaděče.**

Ačkoli se podařilo dosáhnout dílčích úprav projektu, stavba zatíží život obyvatel zejména Prahy 6 a Prahy 7. Po vydání stavebních povolení se už nepodařilo přimět investora a projektanty, aby zásadně přehodnotili podobu povrchových komunikací komplexu Blanka – jde zejména o dálniční přivaděče i řešení ulic nad tunelem, např. třídy Milady Horákové.

Celkově tunel Blanka na povrchu sníží prostupnost mezi Dejvicemi a Pražským hradem. Zvýší se počet automobilů vjíždějících do tunelu, což bude mít dopad na zhoršenou kvalitu ovzduší v oblasti (viz rozdílovou mapu prašnosti porovnávající současnost s rokem 2015 v novém územním plánu). Politický tlak na urychlené zahájení výstavby znemožnil smysluplnou debatu o změně podoby stavby. Podstatná změna by totiž znamenala úřední průtahy. Podařilo se prosadit pouze dílčí zlepšení pro pěší a cyklisty. Přípomínky vyzývající ke snížení počtu jízdnicích pruhů na povrchu nebyly vyslyšeny.

V návaznosti na Městský okruh probíhají přípravy dalších kapacitních silnic. Mimo KES (komunikační spojení Evropská – Svatovítská), které je projekčně nejpokročilejší, jde také o Břevnovskou radiálu, pokračování KES tunelem do Podbaby nebo komunikační systém Holešovice – Bubny a další stavby.

Studie: Městský okruh – zastaralá a nešetrná infrastruktura
<http://www.auto-mat.cz/2008/06/2008062503/>

Tisková zpráva: Městský okruh zhyzdí tvář Prahy 6 a 7
<http://www.auto-mat.cz/2008/06/2008062502/>

2) Vytvořit na magistrátu pracovní místo obhájce práv chodců, které je ve vyspělých městech běžné. Tato klíčová osoba zajistí, že do novostaveb a rekonstrukcí budou zahrnuty prvky pro zlepšení podmínek pěších. **Chůze bude pohodlnější.**

Rušení přechodů

Hlavní kauzou celého roku bylo systematické rušení přechodů pro chodce. Magistrát se odvolával na vyhlášku ministerstva dopravy, která dává chodcům na přechodech přednost před všemi vozidly včetně tramvají, což může být v případě tramvají vzhledem k jejich brzdné dráze nebezpečné. Magistrátní úředníci si to vyložili jako pokyn k rušení stovek přechodů.

Zpráva: Jak dál s pražskými přechody?
<http://www.auto-mat.cz/2009/06/jak-dal-s-prazskymi-prechody/>

Zpráva: Zase po čase k přechodům:

<http://www.auto-mat.cz/2009/08/zase-po-case-k-prechodum/>

Kancelář pro Prahu bezbariérovou

Magistrát v roce 2009 zřídil kancelář pro Prahu bezbariérovou a zahájil činnost Pracovní skupiny pro Prahu bezbariérovou a otevřenou. V pracovní skupině se setkávají zástupci magistrátu a dopravního podniku s představiteli neziskových organizací, kteří se věnují péči o lidi s omezením pohybu. Předseda skupiny, Michal Prager z občanského sdružení Asistence, funguje zároveň jako kontaktní osoba, která zprostředkovává magistrátnímu odboru dopravy náměty veřejnosti k odstraňování bariér v MHD. Pokud by vedení města tuto pozici rozšířilo co do působnosti i na veřejný prostor a především posílilo personální a odbornou kapacitu kanceláře, pak by mohla plnit velmi potřebnou roli koncepčního a systematického zdroje podpory pro pěší dopravu v Praze.

Zásady pěší dopravy

Zásady pěší dopravy prošly opakovaným projednáním v magistrátním výboru dopravy, přesto nejsou stále schváleny Radou hlavního města. Je tedy patrné, že město nevěnuje pěší dopravě takovou pozornost, jakou by si zasloužila. Nejde totiž zdaleka jen o údržbu a „vylepšování“ existující infrastruktury, např. opravy chodníků nebo úprav přechodů pro chodce, ale o koncepční rozvíjení pěší dopravy jako způsobu dopravy nejméně zatěžujícího město a jeho životní prostředí. Koneckonců, po městě chodí všichni jeho obyvatelé. Klíčové je přitom především odstraňování bariér ve veřejném prostoru a v dopravních cestách (tzn. především mimoúrovňové přechody silnic, které zdržují a omezují chodce, bariérové přechody a dlouhé čekací intervaly, které tvoří „psychickou“ bariéru pro rozvoj pěší dopravy, a bariérový přístup do prostředků MHD).

3) Zřídit 5 nových cyklistických pruhů na hlavních tepnách městského centra (např. Vinohradská, Budějovická, Českomoravská, Jugoslávských partyzánů, Vrchlického). **Centrum bude průjezdnější.**

System a postup

Bariérou pro rozvoj cyklistiky je nadměrná podpora automobilové dopravy. Vnímání dopravní cyklistiky mezi úředníky a projektanty nicméně stoupá. Praha zkouší některá průlomová opatření pro cyklisty, která v ulicích hlavního města nikdy předtím nebyla. Veškerý rozvoj města pro cyklisty však naráží na velmi nízký strop. Ochota uvolňovat cyklistům místo v ulicích končí přesně tam, kde začínají nároky řidičů motorových vozidel. Ačkoli se Praha opakovaně zaklíná heslem zklidňování dopravy, dochází k němu jen velmi omezeně. Cyklistické prvky se nyní malují pouze tam, kde nepřekážejí autům. V téměř všech případech, kdy mělo dojít k realizaci opatření pro cyklisty na úkor řidičů aut, motorista dostává přednost.

Většina nových úseků cyklistické infrastruktury není vzájemně propojena. Nevyřešena přitom často zůstávají právě nejproblémovější kolizní místa a cyklisté jsou nuceni se pohybovat po silnicích společně s auty. Situaci způsobují zejména následující faktory, které podvazují možnosti plnohodnotného propojení cyklistické infrastruktury tak, jak ji známe z mnoha jiných zemí:

- legislativní problémy (nedostačující zákony, vyhlášky, normy, technické podmínky...),
- absence dopravní vize Prahy: vše je založeno především na předpokladu trvalého růstu automobilové dopravy bez dohlédnutí reálných dopadů pasivního přijímání tohoto jevu,

- absence koordinace záměrů a ucelené koncepce při tvorbě veřejného prostoru: jednotlivé záměry často vznikají izolovaně a na mnoho etap, což je dražší a zdlouhavější oproti ucelenému postupu. Zároveň to neumožňuje výraznější proměnu prostoru.

Při rozvoji nových pro-cyklistických opatření hraje významnou roli přístup všech zúčastněných stran a úroveň jejich spolupráce:

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy jako správce komunikací a investor spolupracuje s Komisí RHMP pro cyklistickou dopravu.
- V případě odborů dopravy a zástupců Policie ČR je situace různá: na úrovni odboru dopravy magistrátu a metodického přístupu dopravního inspektorátu probíhá převážně konstruktivní spolupráce, bez které by současný celopražský rozvoj nebyl možný. Do jejich rozhodovací pravomoci spadají např. významné komunikace a světelné signalizace.
- Na úrovni jednotlivých odborů dopravy městských částí je přístup značně odlišný: od aktivní podpory cyklo dopravy (např. Praha 11), přes převážně neutrální, zdrženlivý až vlažný přístup, až po naprostou negaci cyklo dopravy (úplně nejhorší je situace v Praze 4).

Jak dopadly konkrétní požadované ulice?

Vinohradská



mezi Florou a Jana Želivského byly vyznačeny cyklopruhy prakticky v celé délce úseku



mezi Jana Želivského a Černokosteckou bude nutná úprava připravovaného projektu, realizace bude možná v koordinaci s připravovanou rekonstrukcí tramvajové trati



na významných křižovatkách a od Jana Želivského dále do centra jsou v tuto chvíli připravovány pouze předsazené prostory pro cyklisty ve světelných křižovatkách, cyklisté se musejí i nadále pohybovat ve společném provozu mezi křižovatkami z důvodu maximalizace kapacity parkování v uličním profilu

Budějovická



v jednom úseku vzniká obousměrná cyklostezka, která však bude plnit pouze okrajovou funkci pro popojíždění podél obchodního parteru, bez plnohodnotných návazností



Praha 4 stále blokuje provedení cyklopruhů, které by bylo možné v převážné části Budějovické ulice a vedlo by ke zklidnění dopravy

Českomoravská



cyklopruhy a cyklopiktokoridory byly vyznačeny v převážné části obou směrů komunikace



ve směru do centra byla v úseku podél staveniště nové budovy realizace odložena do doby dokončení této stavby



integrační opatření zatím nebylo možné provést v rámci světelných křižovatek na obou koncích a uprostřed úseku z důvodu finanční nákladnosti a výrazně delší doby přípravy

Jugoslávských partyzánů



cyklopruh byl vyznačen v (důležitějším) směru do centra v téměř celé délce úseku, v rámci světelné signalizace bylo upraveno řazení pro průjezd křižovatkou



ve směru z centra by měl být příští rok proveden cyklopiktokoridor, problematické je zde však řešení dopravy v klidu (tolerované frekventované stání v druhé řadě, absence dostatečného počtu míst pro krátkodobé zastavení)



návazné úseky zatím není možné uspokojivě vyřešit, připravované prodloužení tramvajové trati podmínky cyklo dopravy nezlepší

Vrchlického



původní BUS pruh byl rozšířen o provoz jízdních kol a vozidel TAXI a velmi výrazně prodloužen až po Plzeňskou ulici: vznikl tak ucelený úsek s přívětivějším řešením pro cyklisty i veřejnou dopravu oproti původnímu stavu



vyhrazený pruh funguje pouze po určitou denní dobu, protože je prozatím časově omezen. Mimo dopravní špičku tak nepřináší cyklistům výraznější ochranu.

4) Zajistit instalaci cyklistických stojanů ve veřejném prostoru a u veřejných budov (školy, knihovny, nádraží, stanice metra, kulturní a obchodní centra). **Používání kola bude snadnější.**

Metoda umístování stojanů často selhává. Městské části nezřídka nejsou ochotny samostatně přijmout stojany pod svoji správu. Chybí postup, který by zájem o stojany mezi městskými částmi zvýšil. Cíli cyklistické dopravy vždy budou nejenom instituce samosprávy, ale hlavně celá škála soukromých organizací – nákupních center, obchodních domů, obchodů, míst zábavy, volného času a vzdělávání. Město v současné situaci nedokáže nabídnout postup, jak efektivně umístit hnízda stojanů do těchto míst. Přičemž se nejedná často o problém financí na samostatný stojan, ale administrativní problém správy a odpovědnosti za stojan a kola do něj umístěná. Vypracování a asistence při umístování stojanů mezi organizacemi vlastněných někým jiným než městem je účinnou cestou podpory cyklo dopravy.

Tempo umístování stojanů pomohla zvýšit i veřejná kampaň serveru Prahounakole.cz. Na základě upozornění vytypovaly desítky Pražanů vhodná místa pro cyklistická parkoviště na významných veřejných místech.

Zpráva: Napište svým politikům: Stojany

<http://www.prahounakole.cz/2009/05/10/napiste-svym-politikum-stojany/>

5) Splnit požadavky, obsažené ve výzvě 5 bodů Auto*Matu 2007-08. Dodnes se uskutečnila jen malá část navržených kroků, ačkoliv jde většinou o snadná a levná řešení a magistrát jejich splnění slíbil. **Politici by měli plnit své sliby.**

2. Umožnit obousměrný průjezd cyklistů

Naprostá většina jednosměrných komunikací (včetně pěti požadovaných) vhodných pro obousměrný provoz cyklistů není ve správě odboru dopravy magistrátu, ale jednotlivých městských částí, které mají na tuto problematiku velmi odlišné názory.

Největším problémem jsou často související zásahy do režimu parkovacích stání, které by sice byly zpravidla adekvátní daným místům (a to nejen z důvodu cyklo dopravy), ale ke kterým není politická vůle. Opět se zde ukazuje, že chybí ucelená územně a dopravně plánovací koncepce města a samotné odbory dopravy jsou pak pod silným tlakem politické reprezentace, resp. motoristické veřejnosti, takže ke koncepčně vhodným změnám nedochází.

Úspornějšímu pojetí dopravního značení a šířkového uspořádání dopravního režimu (s nutností vyššího zklidnění ulic) navíc příliš nepřeje současná legislativa. V zahraničí standardně používané

úpravy bez souvislého cyklopruhu v celé délce ulice jsou tak považovány téměř za nepřijatelné, a to především ze strany zástupců policie a některých odborů dopravy.

Přesto bylo pro cyklisty obousměrně zprovozněno různými způsoby několik jednosměrných ulic:

- Ovenceká ulice a Ortenovo náměstí: oddělené stezky na chodníku (Praha 7)
- ulice Na Vrstvách a napojení Ministerstva dopravy ČR na Nábřeží Ludvíka Svobody cyklopruhem ve vozovce (Praha 1 a 4)
- část ulice Dr. Zikmunda Wintra pouze svislým značením a snížením rychlosti (Praha 6)
- úsek Haštalské ulice pomocí zákazu vjezdu všech motorových vozidel v jednom směru (Praha 1)

5. Zahrnout prvky cyklistické infrastruktury do všech rekonstrukcí

Štefánikův most

ANO, ALE JEN ČÁSTEČNĚ. Po celkové rekonstrukci mostu byly na vozovce dodatečně vyznačeny cyklistické pruhy, vždy pro příslušný směr jízdy. Jsou však ukončeny před řadícími pruhy. Vzhledem k současným intenzitám automobilové dopravy nebylo možné zrušit jeden řadící pruh, protože by to znamenalo příliš rozsáhlý zásah do fungování dopravy v širším území. To nicméně není vyloučeno v budoucnu. Předzazené prostory pro cyklisty v křižovatkách nebyly vyznačeny, protože se s nimi původně vůbec nepočítalo a kvůli nevhodnému stavebnímu řešení by byl nutný výraznější zásah do světelné signalizace. Předzazené prostory lze doplnit v případě investice do přepočítání křižovatky a posunu či změny detekčního zařízení.

Libeňský a Hlávkův most

NENÍ ZŘEJMÉ. Vzhledem k nedostatku financí se plánovaná demolice a následná rekonstrukce Libeňského mostu, resp. renovace Hlávkova mostu, stále odkládají.

V případě Libeňského mostu proběhlo v polovině roku stavební řízení na výrazné rozšíření novostavby mostu po plánované demolici mostu kubistického, nově ve čtyřproudovém uspořádání namísto stávajícího dvouproudového, se samostatným tramvajovým tělesem a výrazně zúženými chodníky. S cykloprohovou se dosud nepočítalo vůbec, nově platí příslib zapracování alespoň dílčích prvků integračních opatření, avšak na plnohodnotné řešení cyklistické i pěší dopravy by byly nutné mnohem výraznější změny, ke kterým však chybí politická vůle.

Připravovaná demolice a následná rekonstrukce Libeňského mostu je tak další ukázkou absence dopravní a územně-plánovací koncepce města, kdy se prosazují nevhodná nákladná opatření, která oproti původnímu stavu zlepšují podmínky pro provoz automobilové dopravy a zhoršují podmínky dopravy pěší a cyklistické. Výsledkem je neustálé oddalování záměru a vyčerpání veřejných rozpočtů namísto realizace šetrnějších a městu přívětivějších řešení.

Tisková zpráva: Libeňský most se změní v dálnici

<http://www.auto-mat.cz/2009/07/2009072301/>

Václavské náměstí

NENÍ ZŘEJMÉ. Další etapy podrobnějšího zpracování vítězné studie na přestavbu celého Václavského náměstí nejsou známy. Bylo podepsáno memorandum o spolupráci města a vlády při výstavbě přeložky severojižní magistrály v oblasti Národního muzea – a v této rovině se cyklistickou dopravou v oblasti nikdo nezabýval. Podrobné zadání pro studii urbanisticko-dopravního řešení zatím není vypracované, jeho nedílnou součástí se musí stát moderní plnohodnotné řešení cyklistické dopravy. Důslednou kontrolu integrace cyklistické infrastruktury do projektů neumožňuje především nedostatečná pracovní-personální kapacita magistrátu.

Studie o zklidnění severojižní magistrály
<http://www.auto-mat.cz/aktivity/magistrala/>

Kaprova ulice

NENÍ, PRAVDĚPODOBNĚ NEBUDE. Je hotová studie bez integrace prvků cyklistické infrastruktury, která i tak vede k redukci parkovacích stání v uličním profilu, což je pro Úřad městské části Prahy 1 nepřijatelné. Zatím proto příprava projektu stojí. V případě integrace moderní cyklistické dopravní infrastruktury by bylo zrušeno ještě více stání. Realizaci brání dopravní politika Prahy 1.

Letenská pláň

ANO, ALE JEN ČÁSTEČNĚ. Vzhledem k pokročilému stupni rozestavěnosti Městského okruhu v této oblasti byly po intervenci Komise pro cyklistickou dopravu ZHMP do projektu dodatečně integrovány cyklostezky a cyklopruhy tam, kde to vzhledem k míře připravenosti projektu ještě bylo reálné. Na třídě Milady Horákové na Letenské pláni tak například vzniknou cyklostezky, avšak pro průjezd křižovatkami či ke Špejcharu bude moci cyklista využívat pouze vozovku spolu s automobily. Nově budou součástí všech světelných křižovatek předsazené prostory pro cyklisty. Pouze v případě silné politické vůle a vícenákladů by bylo možné doplnit cyklopruhy i tam, kam se nyní kvůli požadované intenzitě automobilového provozu „nevejdou“.