



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

2007 – 2008

**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 podzimu 2008. K výzvě připojilo svůj podpis více než 3.300 lidí. Kroky požadované ve výzvě měly přispět k pozitivní proměně města.

Na podzim 2008 vydá iniciativa Auto*Mat novou výzvu s dalšími požadavky pro lepší kvalitu života v Praze. Jejich naplnění opět za rok vyhodnotí.

Podrobný komentář k Pěti bodům Auto*Matu pro Prahu, formulář k podpoře této výzvy a další informace hledejte na www.auto-mat.cz.

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. 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 koncepčního materiálu. Ke splnění požadavku sice nedošlo, město ale učinilo podstatný krok.



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



Plán na postupné zřizování páteřních a hlavních **cyklotras celoměstského významu byl aktualizován.**



Celková **koncepce cyklistické dopravy v Praze stále chybí.**

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



Magistrát nezprůjezdnil pro obousměrný provoz cyklistů ani jednu z navržených ulic. Nebyla zprůjezdněna vůbec žádná jednosměrka v celém městě, ačkoliv k tomu často stačí umístění několika dopravních značek, popřípadě doplnění pruhu ve vozovce. Byl na to rok času. Snaha města narazila na neochotu jednotlivých městských částí dát potřebná razítka. V některých ulicích by to totiž ohrozilo množství parkovacích míst pro auta.



Z dostupných informací vyplývá, že **magistrát o zprůjezdnění města pro cyklisty důsledně neusiluje – nejedná s městskými částmi.**

3. Zřídit představená stání cyklistů 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 nebezpečných křižovatek prostory pro cyklisty nevznikly, přestože k tomu stačí červená barva, šablona se symbolem kola a přepočítání světelné signalizace křižovatky.



Magistrát zřídil nové prostory pro cyklisty v křižovatkách, a to hned na několika místech v Pobřežní ulici v Karlíně, Voctářově v Libni a v Otakarově ulici v Nuslích. Jedná se o jedny z prvních úprav křižovatek svého druhu v Praze (před touto realizací vznikly prostory pro cyklisty pouze ve vedlejší Ovenceké ulici na Letné).

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.



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



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

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 centru Prahy vznikly historicky první cyklopruhy – na Štefánikově mostě a v Pobřežní ulici.



Cyklopruhy na Štefánikově mostě končí před rušnými křižovatkami. Nezahrnují předsazené prostory pro kola, aby cyklisté mohli bezpečně projet. Řešení je polovičaté.



Vzhledem k počtu rekonstruovaných a nově budovaných komunikací je cyklistických pruhů v centru metropole žalostně málo. Magistrát i projektanti na ně stále velmi často zapomínají.

Pět bodů Auto*Matu pro Prahu

přívětivější k chodcům a cyklistům

2007 – 2008

Podobný komentář s popisem jednotlivých požadavků

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.**

Koncepční podpora pěší dopravy

Situace pro pěší dopravu v Praze vypadá vcelku nadějně. Magistrát nechal během léta 2008 vypracovat Zásady pěší dopravy, které poté procházejí připomínkováním odborníků. Do konce roku by je měla schválit Rada hlavního města. Zásady mimo jiné stanovují, že základní síť pěších tras bude zanesena do nového územního plánu Prahy, takže její podoba a další rozvoj bude mít závaznou platnost.

Při magistrátu také vznikla skupina pro pěší, v níž mají zastoupení externí odborníci, různé městské instituce a také občanská sdružení. Skupina se podílela na formulaci Zásad a jejím cílem bude i nadále navrhovat a prosazovat opatření a úpravy vedoucí k rozvoji pěší dopravy v Praze.

Přestože nelze očekávat, že situace se začne měnit ze dne na den, přijetí Zásad Radou hlavního města Prahy a vznik skupiny, která se bude pěší dopravou koncepčně zabývat, vytváří dobré předpoklady k tomu, aby se podmínky pro pěší dlouhodobě zlepšovaly.

Koncepční podpora cyklistické dopravy

Plán na postupné zřizování páteřních a hlavních cyklotras celoměstského významu (jež má v kompetenci magistrát) byl aktualizován. Lokální cyklistické trasy jsou v režii příslušných městských částí. Některé z nich již mají vypracované generely (např. Praha 11, Praha 5) či studie rozvoje cyklistické dopravy (Praha 7), jiné jsou v přípravě (Praha 6, Praha 12, Praha 18) či před dokončením (Praha 10).

Městu stále chybí celková koncepce cyklistické dopravy ve smyslu systémové integrace opatření pro cyklisty (pruhy, představená stání v křižovatkách apod.) do připravovaných a plánovaných rekonstrukcí a novostaveb. Chybí jak metodické podklady pro rozvoj cyklistické dopravy v pohybu i v klidu, tak nástroje pro efektivní vymáhání takové koncepce. Důvodem je nedostatek pracovních-personálních kapacit magistrátu, resp. nedostatek financí.

Vedení města stále nepřikládá cyklistické dopravě adekvátní význam a „místo v systému“. Věcným problémem pak je, že až na světlé výjimky naprostá většina úředníků a pracovníků všech dotčených orgánů (včetně dopravních odborníků), cyklistické dopravě nerozumí a neorientuje se v současných světových trendech.

2) **Umožnit obousměrný průjezd cyklistů** automaticky všude tam, kde to je možné, tedy pokud se v jednoproudové jednosměrné ulici vedle sebe vejde cyklista na jízdním kole a osobní automobil – konkrétně v 5 jednosměrných ulicích (Pařížské, Šeříkové, Opletalově, Křížikově, Dejvické). **Město bude průjezdnější.**

Pařížská

NENÍ A DLOUHO NEBUDE. Je hotová studie, zprůjezdnění je možné provést, ale vedlo by k redukci počtu parkovacích stání v uličním profilu, což je nepřijatelné pro Úřad městské části Praha 1. Realizaci brání dopravní politika Prahy 1.

Šeříková

NENÍ, ale změna je vyprojektována a připravena k provedení. Realizaci zatím brání Odbor dopravy Městské části Praha 1.

Opletalova

NENÍ, ale změna je vyprojektována a připravena k provedení. Realizaci zatím brání Odbor dopravy Městské části Praha 1.

Dejvická

NENÍ. Dosud nebyla zahájena ani projektová příprava. Vzhledem ke špatnému povrchu ulice (dlažba – kočičí hlavy) se spíše čeká na komplexní rekonstrukci celé Dejvické ulice, ke které však dojde až za několik let. Provizorní řešení je za stávajícího stavebního stavu ulice relativně problematické. Avšak díky vstřícnému přístupu Úřadu MČ Praha 6 se tento stav může brzy změnit. Neuskutečnění návrhu způsobila souhra více dílčích okolností.

Křížikova

NENÍ. Dosud nebyla zahájena ani projektová příprava. Před povodněmi v roce 2002 byla ulice obousměrně průjezdná pro všechna vozidla, teprve poté proběhla změna dopravního režimu. Pro MHD zůstává ulice obousměrná, cyklisté ji též (jenže nelegálně) využívají v obou směrech především díky optimálnímu stavebnímu stavu, přímosti trasy, a vysoké koncentraci cílů dopravy. Z doby před povodněmi se na několika místech dochovalo původní značení cyklotrasy. Komise pro cyklistickou dopravu Zastupitelstva Hlavního města Prahy nevyvíjela žádnou aktivitu směrem k urychlení realizace, a to vzhledem k silně odmítavému postoji odboru dopravy Prahy 8. Realizaci brání Odbor dopravy ÚMČ Praha 8.

3) **Zřídít představená stání cyklistů před automobily** (prostor pro cyklisty - V19) před příčnou čarou souvislou pro motorovou dopravu automaticky ve všech křižovatkách, kde to je možné a vzhledem k provozu cyklistů odůvodněné – konkrétně v 5 křižovatkách (U Bulhara, Dukelských Hrdinů x Veletržní, náměstí Kinských, Na Slupi – Albertov, Těšnov – Florenc). **Křižovatky budou bezpečnější.**

Křižovatka U Bulhara

NENÍ, zatím nelze provést. Křižovatka je příliš složitá, opatření by si vyžádalo její celkovou komplexní úpravu s ohledem na integraci cyklistů. Po vypracování podrobné koncepce bude možné vypracovat projekt celkové integrace cyklistů do tohoto dopravního uzlu. Realizaci oddaluje především nedostatečná pracovní-personální kapacita magistrátu.

Dukelských hrdinů x Veletržní

NENÍ. Projekt na integraci prvků cyklistické infrastruktury v ulici Dukelských hrdinů (hlavní cyklotrasy A150 a A160) a v souvisejících křižovatkách se připravuje již několik let (!). Existuje několik variant, žádná zatím není schválena. Chybí vůle všech zainteresovaných úřadů k brzkému dokončení. Realizaci oddaluje především nedostatečná pracovní-personální kapacita magistrátu.

Náměstí Kinských

NENÍ. Odbor dopravy MHMP rozhodnul o stanovení změny dopravního režimu s integrací představeného prostoru pro cyklisty již v polovině ledna 2008 s požadavkem na termín realizace do konce března 2008. Avšak Technická správa komunikací až do července, tj. přes půl roku (!), nedisponovala žádnými finančními prostředky, ze kterých by bylo možné tuto změnu provést. Realizaci oddálila především nedostatečná finanční kapacita TSK.

Na Slupi – Albertov

NENÍ. Odbor dopravy MHMP vydal stanovení změny dopravního režimu s integrací představeného prostoru pro cyklisty již v polovině ledna 2008 s požadavkem na termín realizace do konce března 2008. Avšak Technická správa komunikací až do července, tj. přes půl roku (!) nedisponovala žádnými finančními prostředky, ze kterých by bylo možné tuto změnu provést. Realizaci oddálila především nedostatečná finanční kapacita TSK.

Těšnov – Florenc

NENÍ, ale probíhá příprava jako akce TSK. Prostory pro cyklisty se staly součástí projektu rozsáhlejších úprav křižovatky s integrací cyklostezky k Hlávkovu mostu. Realizaci oddaluje komplexnější integrace prvků cyklistické infrastruktury.

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.**

S výjimkou křižovatky u Národního divadla není na vybraných místech možné při zachování kapacity křižovatek pro současný objem automobilové dopravy prodloužit signál „zelené“ pro chodce. Na křižovatce u Národního divadla byly chodcům na třech ramenech přidány 3, respektive 4 sekundy zelené.

Zlepšení podmínek pro chodce na ostatních čtyřech křižovatkách by bylo možné dosáhnout pouze snížením počtu projíždějících aut. K regulaci automobilové dopravy vedou kromě snížení kapacity křižovatek také dalších opatření – zavedení mýtného či snížení počtu parkovacích stání. Žádnou z těchto možností ale dosud pražský magistrát neuplatňuje. Politickým zadáním je naopak zachovat současné objemy automobilové dopravy.

Na všech uvedených křižovatkách je zavedena preference tramvají, která v principu buď prodlužuje volno pro tramvaj, nebo může zkrátit délku zelené pro přecházení v příčném směru. Hodnoty uvedené v tabulce na následující straně byly vypočítány bez ovlivnění preferencí MHD.

Délky chodeckého volna při běžném denním průběhu řízení sledovaných 5 křižovatek:

SSZ Křížovnická – Kaprova:	ul. Kaprova	50sec
	ul. Křížovnická ZC	7sec
	nám. Palacha	15sec
	ul. 17. listopadu DC	7sec
SSZ Národní divadlo:	Smetanovo náměstí	15sec – přidány 3sec
	ul. Národní třída	15sec
	Masarykovo náměstí	15sec – přidány 3 sec
	most Legií	7sec – přidány 4 sec
		+ posun začátku před auta
SSZ IPP - Ječná	ul. Sokolská (hasiči)	30sec
	ul. Sokolská (Lékařský d.)	15sec
	ul. Ječná	40sec
SSZ IPP - Legerova:	ul. Legerova (Rumunská)	20sec
	ul. Legerova (Anglická)	5sec
SSZ Vinohradská - Želivského:	ul. Votická	47/22sec
	ul. Vinohradská	12sec
	ul. Želivského	13sec
SSZ Vršovická – U Vrš. nádraží:	ul. Vršovická (Petrohradská)	15sec
	ul. Vršovická (Otakarova)	14sec
	ul. U Vrš.nádr (nádraží)	49sec
	ul. U Vrš.nádr (Sámova)	50sec

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.

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. Předsazené 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. Předsazené 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. Důslednou kontrolu integrace cyklistické infrastruktury do projektů neumožňuje především nedostatečná pracovní-personální kapacita magistrátu.

Václavské náměstí

NENÍ ZŘEJMÉ. Další etapy podrobnějšího zpracovávání 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.

Kaprova ulice

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