



Územní a dopravní plánování v Curychu

Srpen 2013

Obsah

Územní a dopravní plánování v Curychu.....	1
1. Úvod a shrnutí studie.....	3
1.1 Proč Curych?.....	3
1.2 Vybrané postřehy z dopravního fungování města.....	3
1.3 Klíčové parametry územního a dopravního plánování.....	3
2. Základní informace o městě a o jeho dopravním systému.....	4
2.1 Stručné informace o městě.....	4
2.2 Základní dopravní data o dopravě.....	4
2.3 Řešení automobilové dopravy.....	5
2.4 Parkovací politika.....	5
2.5 Veřejná doprava.....	6
2.6 Cyklistická infrastruktura.....	7
2.7 Osvětové kampaně.....	7
3. Jak funguje územní a dopravní plánování v Curychu.....	8
3.1 Územní plán kantonu – Regionaler Richtplan Stadt Zürich.....	8
3.2 Referendum 2011.....	9
3.3 Strategický plán města – Strategien Zürich 2025.....	10
3.4 Strategie pro přípravu nového územního plánu – Räumliche Entwicklungsstrategie - Stadt Zürich ...	10
3.5 Původní strategie mobility (před referendem) – Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich.....	10
3.6 Dopravní masterplán – Stadtverkehr 2025.....	10
3.7 Další plány.....	11
3.8 Participace.....	11
4. Jednotlivé dopravní strategie a jak se s nimi pracuje.....	11
4.1 Vzájemná provázanost jednotlivých strategií.....	11
4.2 Automobilová doprava.....	12
4.3 Veřejná doprava.....	12
4.4 Cyklodoprava.....	12
4.5 Pěší doprava.....	13
5. Závěrečná zkušenost.....	13
Odkazy.....	14
Přílohy.....	18
Hlasovací lístek k referendu v roce 2011.....	18
Iniciativa pro udržitelnou mobilitu.....	18
Waidhaldetunnel.....	18
Veřejná doprava.....	19
Cyklodoprava.....	19
Ostatní poznámky a informace.....	19
Realizační tým.....	21

1. Úvod a shrnutí studie

Držíte v ruce jednu z rešerší integrovaného dopravního a územního plánování ve vybraných západoevropských městech připravenou iniciativou Auto*Mat. Cílem série těchto studií je seznámit veřejnost s přístupy k plánování ve městech, která realizují aktivní dopravní politiku, mají dopravní masterplán,¹ ve svých plánech si stanovují posílení vybraných druhů dopravního chování a mají v souladu územní a dopravní politiku.

1.1. Proč Curych?

Město samo o sobě prohlašuje, že provádí aktivní dopravní politiku.² Mnoho let je považováno za jedno z měst s nejvyšší kvalitou života.³ V hodnocení Mercer bylo mezi roky 2000 a 2008 první, v letech 2009 a 2010 druhé.⁴ Městu se daří výrazně snižovat podíl automobilové dopravy a stanovuje si smělé cíle do budoucna.

1.2. 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.⁵ S-bahn denně přepraví 400 000 lidí přes hranice města a počet cestujících narůstá.⁶ Navzdory velkému příjmu na hlavu vlastní auto jen zhruba polovina domácností.⁷ Město zmrazilo celkový počet parkovacích míst a ta na ulicích převádí pod zem. V okrsku 1 (historické centrum) nejsou žádné modré zóny.⁸ 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 nábřeží⁹. Proběhlo zkvalitnění veřejného prostoru¹⁰. Vzniklo několik dalších pěších zón a byty se stavějí s menším počtem míst vyhrazených autům¹¹.

1.3. 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 nezvyšují kapacitu celé sítě pro motorovou individuální dopravu.¹²

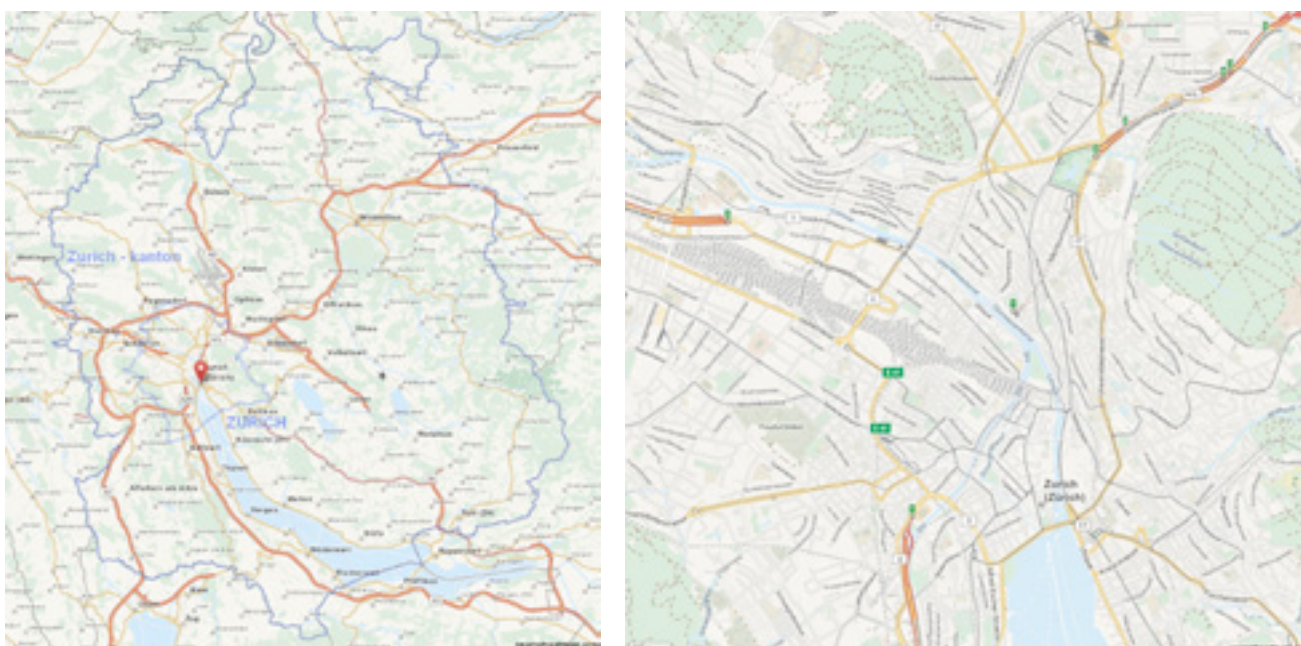
Strategie rozvoje cyklistické dopravy sladěná s masterplánem si stanovuje zdvojnásobit podíl cyklo-dopravy do roku 2025.

2. Základní informace o městě a o jeho dopravním systému

2.1. Stručné informace o městě

Curych je s 393 595 obyvateli největším městem Švýcarska.¹³ S 330 000 pracovními místy tvoří ekonomické centrum země.¹⁴ Rozloha 92 km² je relativně malá.¹⁵ Okolí je však hustě osídleno, aglomerace s celkem 1,25 miliony obyvatel je s Prahou srovnatelná.¹⁶

Curych leží v místě, kde řeka Limmat vytéká z Curyšského jezera. Řeka v širokém údolí nejdříve směřuje na sever a postupně se stáčí na západ. Většina čtvrtí leží ve výšce 400 metrů nad mořem v údolí mezi kopci. Okrajové části města vybíhají do kopců či je obcházejí. Rozmezí nadmořské výšky je 392 až 701 metrů. Klima je srovnatelné s Prahou, léta jsou mírně chladnější a průměrný úhrn srážek je přibližně dvojnásobný - 1,136 mm za rok.



Obr. 1 a 2: Curych: hranice města a kantonu, střed města (zdroj: openstreetmap.org)

2.2 Základní data o dopravě

rok	autem	MHD	pěšky	na kole
2000	39 %	30 %	31 %	
2005*	36 %	34 %	26 %	4 %
2010 ^{17, 18}	30 %	39 %	31 %	
Vnitřní město 2010 ¹⁹	22 %	27 %	44 %	7 %
Jen obyvatelé města 2010	26 %	32 %	42 %	

Tabulka 1: Podíly jednotlivých druhů dopravy na vykonaných cestách.

V Curychu bylo v roce 2010 vykonáno 30 % cest autem, 39 % veřejnou dopravou a 31 % pěšky nebo na kole (podíl cest vykonaných automobily je zde srovnatelný s Prahou, což není pro západní města vůbec obvyklé).**

* Poněkud odlišná čísla najdete v databázi EPOMM (http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=51&map=1), ta platí pouze pro obyvatele města a rok 2005.

** Podíly jednotlivých druhů dopravy v Praze jsou: 33 % automobilová, 43 % veřejná, 22 % pěší a 2 % cyklistická (zdroje Dopravní ročenka Prahy 2012 a průzkum cyklistických preferencí zadaný pražskou Technickou správou komunikací v roce 2012). Čísla pro Curych jsou vztažena k městu, které zahrnuje jen asi třetinu obyvatel aglomerace, a tudíž budou veřejné a bezmotorové dopravě příznivější, než kdyby se uvažovala pro srovnatelnou část aglomerace.

Oproti roku 2000 se podařilo snížit podíl cest autem o devět procentních bodů a zvýšit podíl ve veřejné dopravě o stejné číslo.²⁰ Tato čísla vycházejí z průzkumu, konaného telefonicky mezi obyvateli každých pět let už od roku 1974, s cílem zjistit počty, délky, důvody cest a podíl jednotlivých druhů dopravy (modal split). Údaje z průzkumu slouží pro plánování.²¹ Z průzkumu vyplývá, že samotní obyvatelé města mají modal split příznivější, a to 26 % autem, 32 % veřejnou dopravou, 42 % pěšky a na kole. Průzkum rovněž ukazuje, že větší na dlouhých cest je vykonávána veřejnou dopravou, to dokazuje podíl najetých kilometrů, 48 % veřejnou dopravou, 36 % autem a 16 % pěšky či na kole.²²*

Stupeň automobilizace je v současnosti 376 aut na tisíc obyvatel. Jízdních kol je 420 na tisíc obyvatel.²³

domácnosti vlastní ²⁴	2000	2010
nejméně jedno auto	58 %	52 %
nejméně jedno kolo	61 %	63 %
Předplatitelé MHD (osoby)	72 %	81 %

Tabulka 2: Vlastnictví dopravních prostředků v domácnostech v Curychu

2.3. Řešení automobilové dopravy

Dálniční okruh dlouhý 33 km obepíná město asi ze dvou třetin (město leží na břehu jezera, které neumožňuje okruh snadno uzavřít). K původnímu úseku dlouhému 22 km přibyly v roce 2006 tři kilometry na jihozápadě a následně v roce 2009 osm kilometrů na jihu. Z okruhu vedou tři nedokončené radiály délek 2,5; 6 a 4,3 km, které končí 1-4 km od centra. Severovýchodní radiála (A1L) končí 1,8 kilometru dlouhým Milkbuch-tunnelem, který byl dokončen jen v polovičním profilu (jedna tunelová trouba místo dvou, v ní jeden pruh do centra a dva pruhy z centra). Jižní radiála A3W a severozápadní A1H měly původně procházet jako jedna autodráhová komunikace centrem města, z tohoto záměru ale sešlo a dnes zůstávají patrné nedokončené rampy. Vnitřní okruh tvoří běžné ulice, existuje zde kapacitní úsek na 1,5 km dlouhé estakádě Hardbrucke, stavebně podobný estakádě na Florenci. Jeden ze dvou pruhů je zde vyhrazen pro trolejbusy, v příštích letech se na mostě plánuje výstavba tramvajové trati.^{25,26} Curych nemá kvůli chybějící zákonné úpravě nízkoemisní zóny, ale je aktivní ve snaze o prosazení změny legislativy tak, aby je mohl zavést. Funguje tu inteligentní systém řízení dopravy soustavou světelně řízených křižovatek, který redukuje přísun aut do oblasti už při jejích okrajích.^{27,28} Cílem systému je zajištění preference veřejné dopravy, a tedy zamezení hustého provozu v místních komunikacích, aby nebyly místní ulice přeplněné provozem.²⁹ Hlavní ulice v současných obytných oblastech budou postupně vybaveny opatřeními proti hluku.³⁰

V rezidenčních oblastech vznikají již od roku 1990 zóny Tempo 30.³¹ Limit 30 km/h se zkušebně zavádí i na hlavních tazích.³² V šestnácti lokalitách je realizována zóna 20 km/h, 35 zón je ve studijní fázi, dalších 19 zón bylo obyvateli odmítnuto.³³

2.4. Parkovací politika

Poplatky za parkování jsou vysoké a stále přizpůsobovány poptávce. Počet parkovacích míst na veřejně přístupných místech byl v roce 1990 zmrazen. Na konci 90. let byl v centru zmrazen i celkový počet parkovacích míst pro veřejnost – nová parkovací místa ve veřejných garážích je možné zřizovat jen výměnou za zrušené parkování v ulicích. Pěší zóny v centru města se rozšiřují díky postupnému přesouvání aut do podzemních garáží.³⁴

Pro obchodní centra, univerzity či stadiony byly stanoveny maximální počty cest autem, které mohou tyto objekty za rok vygenerovat. Počet cest je sledován a v případě překročení se přistoupí k sankcím či restriktivním opatřením.³⁵ Jsou nastaveny minimální a maximální počty parkovacích míst v nové zástavbě dle oblastí města.³⁶

* V Praze se předpokládá, že průměrná cesta vykonaná autem je poněkud delší než cesta vykonaná veřejnou dopravou.

Na ulicích je 50 000 míst. Dalších 15 000 v parkovacích domech. Skoro se všemi místy se hospodaří. Místní mají možnost si zažádat u policie o rezidenční parkovací kartu. Aby hledání volných míst nezatěžovalo ulice zbytečně, funguje od října 2001 systém hledání míst. Řidič je signály včas a nejkratší cestou naváděn, kde a kolik je v parkovacích domech právě volných míst.³⁷

Roční parkovací kartu si rezidenti a místní podnikatelé mohou vyřídit na jméno a adresu. Zaplatí za ní 300 CHF, což při kurzu 21 Kč na 1 CHF znamená 6300 Kč. Karta opravňuje k neomezenému parkování v modré zóně okrsku daného poštovního směrovacího čísla. Negarantuje volné místo. Těchto karet bylo v roce 2012 vydáno 42089.³⁸ V okrsku 1 nejsou žádné modré zóny.³⁹ Místní mají právo na parkovací karty v okolních okrcích. Město postupně snižuje počet povolení na nové parkovací karty a propaguje život bez aut.⁴⁰

2.5 Veřejná doprava

Páteř tvoří S-bahn a rozsáhlá síť tramvají, město dále obsluhují trolejbusy a autobusy. Od roku 1990 jsou všechny druhy dopravy integrovány do jednotného systému ZVV. V období expanze města v 50. a 60. letech zůstávala železnice pozadu, rostoucí problémy s parkováním a znečištěním prostředí ale vedly ke hledání alternativ.

V referendu byla dvakrát zamítnuta výstavba metra (1960, 1973).⁴¹ V roce 1981 byla lidovým hlasováním odsouhlasena výstavba S-bahnu za 500 mil. CHF. Desetikilometrový, převážně tunelový úsek Hardbrücke – hlavní nádraží – Stadelhofen – Dübendorf byl zprovozněn v roce 1990.^{42, 43} Na tuto stavbu navazovaly dvě menší rozvojové etapy v letech 1999 a 2005. V polovině roku 2014 bude zprovozněno druhé desetikilometrové spojení přes město ze stanice Altstetten pod hlavním nádražím a dále 4,8 km dlouhým tunelem do stanice Oerlikon, přičemž bude linkové vedení značně upraveno.^{44, 45, 46}

Spojů jezdí mnoho a jsou koordinované.⁴⁷ Přes hranice Curychu přepraví S-bahn denně 400 000 lidí. Ve špičkách se vlaky dostávají na hranici své kapacity, provozovatel na webu v jízdním řádu zveřejňuje míru zaplněnosti jednotlivých spojů.⁴⁸ Atraktivní S-bahn má vliv na územní strukturu, zástavba se v posledních desetiletích formuje zejména v návaznosti na železniční trati. Spojení S-bahnem z obce za hranici města bývá srovnatelně rychlé jako jízda tramvají z okrajové části Curychu.

Po celá desetiletí má město veřejnou dopravu jako prioritu. Vyhrazuje pruhy pro autobusy a tramvaje a zřizuje jejich preferenci na světelných křižovatkách.^{49, 50} Za posledních pět let se zvýšila frekvence spojů, linky se prodloužily. Město veřejné dopravě zajistilo velmi dobrý informační a komunikační systém. Na příštích pět let se plánuje další rozšiřování, zřizování nových autobusových linek a tarifních nabídek.⁵¹ Zjevným výsledkem zkvalitňování sítě je nárůst cestujících za posledních 15 let na více než dvojnásobek.^{52, 53}

Mezi důležité cíle dopravní politiky patří nové propojení jednotlivých rozvojových oblastí přímými linkami, aby nebylo nutné cestovat přes centrum. Je plánováno výrazné rozšíření tramvajové sítě.⁵⁴ Prodloužení tramvaje západním směrem se podařilo naplánovat hned, co se rozhodlo o proměně původně průmyslové oblasti v obytnou a komerční čtvrť. Už v začátku jejího rozvoje je zajištěn příklon k veřejné dopravě.⁵⁵



Obrázek 3: Zklidněná třída Limmatquai, 2012
Zdroj: Wikimedia commons, autor Ximeg



Obrázek 4: S-bahn, zdroj: Wikipedia

Ze 169 železničních stanic a zastávek v kantonu Curych bylo už v roce 2002 vybaveno parkovištěm P+R 115 z nich. Parkoviště s průměrnou kapacitou 60 míst jsou velmi rovnoměrně rozptýlená, dvě třetiny jsou ve všední dny zaplněna alespoň z 80 %. Na území města jsou P+R jen u nádraží, nikoliv u zastávek MHD. Počet parkovacích míst v kantonu se postupně navyšoval, z 3500 v 1988 na 6900 v 2002.⁵⁶

2.6. Cyklistická infrastruktura

Nejdůležitější opatření se nazývají hlavní a komfortní trasy. Hlavní jsou vedeny po důležitých ulicích jako stezky či dostatečně široké cyklopruhy (1,8 m) propojené v křižovatkách. Komfortní trasy jsou vedeny zcela odděleně od motorové dopravy. Ve výhledovém stavu v roce 2025 má délka sítě komfortních tras dosáhnout 55 km a opatření integrovaných v provozu 97 km.⁵⁷ Vůbec první cyklostezka byla otevřena v roce 1975. Do té doby byla dopravní infrastruktura plánována bez té cyklistické. Současnou síť město nepovažuje za dostatečnou. Zatím je vyznačeno 340 km cyklotras a na ulicích více než 10 000 parkovacích míst pro kola.⁵⁸



Obrázek 5: Schéma S-bahnu v okolí Curychu, stav 2006
zdroj: Wikimedia commons, autor HaLu

Rozvíjejí se různé možnosti parkování v návaznosti na železniční dopravu, u hlavního nádraží je zdarma dvoupatrové venkovní parkoviště, ale také zastřešený, uzavřený a zpoplatněný objekt Velostation. Dále je v sedmi lokalitách u nádraží nabízeno 300 míst v uzamykatelných přístřešcích. Roční pronájem místa stojí 100 švýcarských franků, záloha na klíč je 50 franků.⁵⁹ K dispozici je malá půjčovna kol s dvěma stálými a čtyřmi dočasnými mobilními stanicemi. V určených časech je možné cestovat s kolem vlakem, tramvají i autobusem.⁶⁰

2.7. Osvětové kampaně

Veřejnost se dozvídá o cílech a principech strategie mobility prostřednictvím mnoha nástrojů. Pomocí inovativních produktů či reklam, ale také managementu mobility pro firmy a školy.⁶¹ Město poskytuje zdarma vyhledávač tras pěšky či na kole pro chytré telefony a počítače.⁶²

3. Jak funguje územní a dopravní plánování v Curychu

O řešení dopravy podle zásad do budoucna orientované a komplexní mobility se stará stavební odbor Tiefbauamt. Ten vypracovává koncepty dopravy a k nim potřebné podklady, scénáře a studie proveditelnosti jako podklady pro strategická jednání. K tomu poskytuje v rámci managementu mobility poradní funkci pro skupiny s odlišnými požadavky.⁶³

Strategien Zürich 2025	2000 Strategický plán do roku 2025
Programm Stadtverkehr 2025	Plán dopravy do roku 2025
Masterplan Velo	Plán rozvoje cyklistické dopravy
Räumliche Entwicklungsstrategie - Stadt Zürich ⁶⁴	Strategie pro přípravu nového územního plánu města
Regionaler Richtplan Stadt Zürich, 2000 [*]	Územní plán kantonu
ZVV Strategie 2012-16 Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025 Netzentwicklung ZüriLinie 2030 ⁶⁵	plány pro veřejnou dopravu
Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich ⁶⁶	Strategie mobility, v podobě před referendem v roce 2011 (viz dále)

Tabulka 3: Vybrané plánovací dokumenty a normy platné pro Curych a aglomeraci

3.1. Územní plán kantonu – Regionaler Richtplan Stadt Zürich

Územní plán z roku 2000⁶⁷ je rozdělen na tři úrovně: kantonální, regionální a komunální. Součástí územního plánu je i dopravní masterplán. Stanovuje základy rozvoje území pomocí udávání limitů využitelnosti zón v území. Obsahuje mapovou a textovou část. Součástí je koncept (jestli, kde a co má být změněno) a program (kdy a jak bude realizováno). Plán zajišťuje koordinaci mezi územním plánováním a ostatními závazky státního sektoru. Součástí je i plán dopravy.⁶⁸ Územní plán je zároveň důležitý plánovací nástroj pro udržitelný a koordinovaný rozvoj dopravního systému.⁶⁹

Kompetence pro naplňování jednotlivých odvětví plánu mají různé subjekty:

- Osídlení a veřejné stavby a investice: Amt für Städtebau,
- Krajina: Grün Stadt Zürich,
- Doprava: Tiefbauamt Zürich ve spolupráci s VBZ a Dienstabteilung Verkehr (DAV),
- Zásobování/zpracování odpadu: Departement der Industriellen Betriebe (ewz, Wasserversorgung, Erdgas) und Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (ERZ),
- Obsahová spolupráce: Stadtentwicklung Zürich, Umwelt- und Gesundheitsschutz.⁷⁰

Plán byl v roce 2010 revidován na základě nových podmínek a cílů z dokumentů Strategie Zürich 2025, Räumliche Entwicklungsstrategie, 2000-Watt-Gesellschaft etc.

V roce 2008 spolková rada plán částečně revidovala, konkrétně část týkající se dopravy. Touto změnou usiluje kanton o koordinované dopravní a územní plánování. Revize obsahovala vymezení určitých schválených záměrů.⁷¹

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

3.2. Referendum 2011

Zásadní událostí v oblasti dopravního plánování v Curychu bylo nedávné referendum, jehož výsledky si vynutily přepracování dosavadního dopravního masterplánu i další změny. V referendu byl schválen záměr, podle kterého má město za deset let snížit podíl automobilové dopravy o deset procentních bodů a za stejné období o deset procentních bodů zvýšit podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy.

Referendum prosadila občanská iniciativa „Za podporu veřejné, pěší a cyklistické dopravy ve městě Curychu“;⁷² za níž stojí organizace UmverkehR, která vedla podobné kampaně v šesti švýcarských městech.⁷³ Městská rada označila cíle v návrhu iniciativy za nedosažitelné, příliš ambiciózní a požadované v nereálném časovém horizontu.⁷⁴ Proto vypracovala protinávrh, který přesně stanovené cíle neobsahoval.⁷⁵ Protinávrh nicméně také požadoval, aby město dbalo na veřejný prostor a podporovalo veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu. Na dotaz novinářů příslušná radní Ruth Genner odpověděla, že návrh iniciativy a protinávrh ze základu usilovaly o totéž, jinak nastavené bylo tempo změny. Požadavky iniciativy odpovídaly Strategii mobility města z roku 2001, regionálnímu a městskému masterplánu.⁷⁶

V referendu hlasovalo pro naplnění návrhu iniciativy 52,4 % účastníků, pro městský protinávrh hlasovalo 64,3 %. Rozhodující otázka zněla, kterému z obou návrhů dávají obyvatelé přednost, pokud by byly přijaty oba: zde hlasovalo 50,6% pro radikálnější návrh iniciativy. Volební účast činila 28,7 %. Dle iniciativy výsledek jasně ukazuje, že obyvatelé města si přejí změnu směřování dopravní politiky.⁷⁷

Výsledek referenda dostal městskou radu pod velký časový tlak.⁷⁸ Srovnatelné strategie města bývají rozvržené v mnohem delším plánovacím a realizačním horizontu, například Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025. Cíle nebude snadné dosáhnout. Město bude potřebovat podporu kantonu.

Po necelém roce schválila rada nový masterplán. Mezitím se zjistilo, že jeho naplnění bude těžší, než se očekávalo. Hned po referendu se v médiích uváděl jako výchozí 36% podíl automobilové dopravy (dostupné tehdy byly údaje z roku 2005⁷⁹). Poslední čísla z roku 2010 ukázala, že podíl již mezitím poklesl na 30 %. To znamená, že musí být dále snížen na 20 %.⁸⁰ Město nicméně dle výsledku referenda musí konat. Pro naplnění bude nutné snižovat kapacitu hlavních ulic, odstraňovat dosavadní parkovací místa ve veřejném i v soukromém prostoru. Bude nutné zavést mýtné, k čemuž není město samo oprávněné.⁸¹ Do nařízení města byl přidán následující paragraf:

- město zasáhne pomocí opatření k ochraně obyvatelstva před negativními důsledky dopravy,
- město důsledně prosazuje VHD, pěší a cyklistickou dopravu a podporuje zejména tangenciální spojení VHD a spojitou síť pro cyklisty podél hlavních os,
- nové nebo rozšířené silnice jsou dovoleny jen pod podmínkou, že kapacita celé sítě pro motorovou individuální dopravu se nezvýší.

Procentuální podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na celkových přepravních výkonech v Curychu se musí do 10 let zvýšit alespoň o 10 procentních bodů. Rozhodující jsou cesty na území města. Proto město zasahuje nutnými opatřeními a každý rok publikuje zprávu o plnění masterplánu.⁸²

rok	autem	MHD	pěšky	na kole
Stav 2000	39 %	30 %	31 %	
Stav 2005	36 %	34 %	26 %	4 % ^{83, 84}
Strategie Mobility 2001, výhledové hodnoty (neurčitý časový horizont)	27 %	34 %	27 %	12 %
Stav 2010	30 %	39 %	31 %	
Plán Stadtverkehr 2025 z r. 2012	20 %	80 % (a zdvojnásobit podíl cyklodopravy)		

Tabulka 4: Historické a plánované podíly jednotlivých druhů dopravy

3.3. Strategický plán města – Strategien Zürich 2025

Strategien Zürich 2025 je zastřešující strategie přijatá v roce 2007, aktualizovaná v roce 2011 (nikoliv na základě referenda).⁸⁵ Vyjmenovává hlavní výzvy a přináší vizi Curychu jako udržitelné a úspěšné metropole.⁸⁶ Je v ní zakotveno zlepšování nabídky veřejné, pěší a cyklistické dopravy a snižování automobilové dopravy. Dále utváření veřejného prostoru bez překážek a pro všechny.⁸⁷

3.4. Strategie pro přípravu nového územního plánu – Räumliche Entwicklungsstrategie - Stadt Zürich

Pro dopravu jsou v územním plánování města cíle stanoveny následovně:

- větší podíl těch druhů dopravy, které jsou přátelštější k životnímu prostředí, při nové výstavbě,
- upřednostňování veřejné, pěší a cyklistické dopravy před automobilovou,
- provázání jednotlivých druhů dopravy,
- koexistence a spolupráce jednotlivých druhů dopravy.⁸⁸

Strategie pro nový územní plán se zaměřuje na starost o životní prostředí, bezpečnost všech účastníků provozu a starost o udržování kvality bydlení. Usiluje o zvyšování podílu veřejné a dalších udržitelných forem dopravy a naopak snížení automobilové dopravy.⁸⁹

3.5. Původní strategie mobility (před referendem) – Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich

Dopravní politika před rokem 2001 byla (podobně jako je tomu doposud v Praze) řešena pro každý druh dopravy zvlášť a přehlížely se souvislosti, například kvalita veřejných prostranství. Strategie mobility uzákoněná v roce 2001 plánovala všechny druhy dopravy dohromady a zasahovala i mimo hranice města. Tato strategie byla také poprvé založena na principu udržitelného rozvoje.⁹⁰

Cíle strategie byly obecné, zejména správně nastavit podmínky pro mobilitu a tím prosazovat všestrannou prosperitu města. Strategie se skládala z mnoha spíše malých opatření.⁹¹ Od roku 2001 bylo uplatňováno 18 dílčích strategií, (například strategie pro management mobility, veřejnou, cyklistickou dopravu atd.). Byly definovány cíle jako přeměnit Curychu v prosperující město s vysokou kvalitou života, redukovat negativní vliv dopravy či umožnit rozvoj nových částí města.⁹²

Před příchodem referenda existoval cíl snížit podíl automobilové dopravy na 27 % a zvýšit MHD na 34 %. Dále bylo cílem ztrojnásobit podíl cyklodopravy (ze 4 % v roce 2005 na 12%), všechny tyto cíle byly stanoveny bez časového horizontu.⁹³

3.6 Dopravní masterplán – Stadtverkehr 2025

Masterplán s názvem Stadtverkehr 2025 byl schválen v roce 2012. Pokračuje v politice uplatňované před referendem z roku 2011, nicméně vznikl jako důsledek tohoto referenda⁹⁴ a tudíž vychází z požadavku, aby podíl automobilové dopravy na celkové dopravě klesl do deseti let o deset procentních bodů.⁹⁵

Stadtverkehr 2025 stanovuje klíčové záměry, především pro podporu veřejné, pěší a cyklistické dopravy. Věnuje se i utváření veřejného prostoru.⁹⁶ Postup je sledován různými indikátory: čistota ovzduší, hluk, modal split. Pro podrobnější hodnocení dopravního vývoje byly vyvinuty další indikátory, jako počet obyvatel v zónách 30 nebo dopravní výkon veřejné dopravy vyjádřené formou osobokilometrů.⁹⁷

Zavádění do praxe zajišťuje meziodborová pracovní skupina pod vedením stavebního odboru Tiefbauamt, která každý rok vydává zprávu o plnění. První zpráva za rok 2012 je k dispozici online.⁹⁸ Zpráva definuje cíle, indikátory a akční plán, který obsahuje 21 klíčových záměrů vedoucích k naplnění cílů masterplánu. Akční plán bude dále doplňován. Budou přizváni odborníci, kteří městu navrhnou další inovativní opatření.⁹⁹ Mezi ně budou patřit například nové tramvajové tratě, přestavba autobusových linek na trolejbusové či páteřní cyklostezky podél vody.¹⁰⁰

V aktuálním dopravním masterplánu je (jako důsledek referenda) zakotveno, že nové nebo rozšířené silnice mohou vzniknout jen pod podmínkou, že tím nebude navýšena kapacita celé sítě pro motorovou individuální dopravu.¹⁰¹

3.7. Další plány

Existuje i zvláštní dopravní masterplán pro celý kanton.¹⁰² Ten nařizuje, že hlavní územní rozvoj se bude odvíjet od os veřejné dopravy.¹⁰³ Dále existuje Räumliche Entwicklungsstrategie - Stadt Zürich¹⁰⁴ (Strategie rozvoje prostoru města Curychu), která je základem pro revizi územního plánu města.¹⁰⁵ Město si vytyčilo cíl na období 2006-2015 snižovat každoročně spotřebu paliva o 2 %.¹⁰⁶ V roce 2008 byl v referendu posvěcen záměr dosáhnout v roce 2050 spotřeby jen jedné tuny CO₂ na osobu a rok.¹⁰⁷

3.8. Participace

Pracovní skupina, která se stará o implementaci programu Stadtverkehr 2025 provozuje i ideovou platformu a zabývá se dialogem s veřejností.¹⁰⁸ Oficiální stránky města¹⁰⁹ nabízejí aktuální informace o kvalitě ovzduší. Existuje kulatý stůl otevřený veřejnosti, který se tématem čistoty ovzduší zabývá.¹¹⁰

Zapojení veřejnosti do rozhodování o velkých dopravních stavbách či schvalování plánů je značné. Ve Švýcarsku je obecně silně zakotven institut místního referenda, v Curychu tak v minulosti došlo k minimálně šesti hlasováním s významným vlivem na dopravní řešení města, potažmo regionu. Nejméně čtyřikrát rozhodovali obyvatelé v referendu o realizaci velkých dopravních staveb.¹¹¹ Různé varianty výstavby metra byly v referendu dvakrát zamítnuty (1960, 1973). Výstavba S-Bahnu po roce 1981 musela být také nejdříve schválena referendem.¹¹² Informovanost obyvatel je kvalitní, na webových stránkách města najdete v publikovaných plánech, strategiích a studiích mnoho podrobných informací, často také v angličtině.¹¹³ Pravidelně je vydávána brožura Mobilita v číslech – poslední za rok 2012.¹¹⁴

4. Jednotlivé dopravní strategie a jak se s nimi pracuje

4.1. Vzájemná provázanost jednotlivých strategií

Masterplán je v souladu se zastřešující Strategii Curych 2025.¹¹⁵ Všechny strategie a aktivity města jsou provázány.¹¹⁶ Město je součástí kantonu, který je zodpovědný za státní a hlavní silnice, také za strategické plánování a provozní aspekty nadřazené sítě veřejné dopravy. Kanton tedy přímo či nepřímo financuje podstatnou část dopravního systému. Naplňování strategie mobility má často vliv na nadřazenou dopravní síť, například když je provoz vytěsňován z obytných oblastí na hlavní ulice. V případě odlišných zájmů města a kantonu se může proces přípravy jednotlivého záměru zastavit. Ve Strategii mobility u velkých projektů se projevovalo jako klíčový fakt to, že zastupitelé kantonu byli včas a transparentně do procesu zapojeni.¹¹⁷

4.2. Automobilová doprava

V masterplánu je ukotvena povinnost města snížit automobilovou dopravu do deseti let o deset procentních bodů. Dlouhodobě existuje záměr postavit Waidhaldetunnel, který má ulehčit přetížené Rosengartenstrasse. Ta je součástí nejkratší spojnice radiál A1H a A1L a tudíž je značně zatěžována tranzitní vnitroměstskou dopravou. Kanton má ve svém dopravním konceptu tunel za 300 mil. CHF (asi 6 mld. Kč) v seznamu klíčových opatření. Stejnou ulicí chce město vést tramvajovou trať a zároveň si přeje realizaci tunelu. V roce 2010 odmítli Curyšané v referendu tramvajovou trať bez současného řešení pro automobilovou dopravu.¹¹⁸ V roce 2005 byla vypracována studie, která ukazuje různé varianty tunelu.¹¹⁹

4.3. Veřejná doprava

Pro veřejnou dopravu existuje více strategií. Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025 z roku 2006 se zabývá rozvojem tratí. Rozšiřování tramvajových tratí je zde rozvrženo do etap po pěti letech.¹²⁰

ZVV Strategie 2012-16 je dokument na úrovni kantonu. Jeho hlavním cílem je zajistit pokrytí narůstající poptávky po veřejné dopravě. Mezi rokem 2010 a 2016 je odhadován nárůst poptávky o 25 %. Počítá s aktuálně budovanou čtvrtou etapou rozšíření S-bahnu. V dokumentu se požaduje udržet spokojenost cestujících, zaměřit se na jízdu načas a na bezpečnost cestujících. Energetická náročnost provozu bude snižována.¹²¹

Strategie Züri-linie 2030 určuje předpoklady pro budoucí přepravní potřeby. Veřejná doprava má v roce 2030 přepravit o 100 mil. více cestujících při udržení současné míry jejich spokojenosti. Ve strategii je rozvrženo, která konkrétní prodloužení tramvajových tratí se mají stavět.¹²²

4.4. Cyklodoprava

Rozvojem cyklodopravy se zabývá Masterplan Velo, který je centrálním elementem Programu Stadtverkehr 2025. Masterplan Velo má tři cíle:

- počet cest na kole do roku 2025 se zdvojnásobí,
- cyklisté se při jízdě cítí bezpečně; je odstraněno riziko nehody a vážných zranění,
- používání kol jako dopravního prostředku je běžné u všech skupin obyvatel; především děti a mladiství jej používají zcela přirozeně.¹²³

Podle plánu bude vystavěna síť komfortních tras oddělených od motorové dopravy, která přiláká zranitelnější skupiny obyvatel a začátečníky, současným uživatelům poskytne rychlejší a přímější cesty. Dvě třetiny obyvatel Curychu už vlastní kolo, ale jen třetina ho pravidelně používá. Do cílové skupiny pro jízdu na kole patří všechny sociální a věkové skupiny.

Náklady na infrastrukturu do roku 2025 se odhadují na 55 mil. CHF, což znamená 4-5 mil. CHF ročně (cca 90 mil. Kč). Pro projektování a realizaci tras a opatření budou na stavebním odboru Tiefbauamt zaměstnáni maximálně tři další pracovníci. Většina tras je klasifikována jako regionální, městská rada počítá s tím, že více než polovinu nákladů pokryje kanton.¹²⁴

Součástí Masterplánu Velo jsou také programy k propagaci bicyklu a služby jako mapa a elektronický vyhledávač tras, doručovatelská služba používající kola, kampaň nazvaná Mobility is Culture a propagace jízdních kol na městských akcích.¹²⁵

4.5. Pěší doprava

Městská rada schválila strategii Městské prostory 2010, která je k dispozici na webových stránkách města.¹²⁶

5. Závěrečná zkušenost

Jak vidno, Strategie mobility z roku 2001 přinesla výrazný posun. Mezi lety 2000 a 2010 se podařilo v zásadě vyměnit podíly cest autem a veřejnou dopravou a dosáhnout toho, že veřejnou dopravou se vykoná o devět procentních bodů více cest než auty,¹²⁷ a to za podmínek trvalého růstu počtu obyvatel a pracovních míst a tomu odpovídajícímu růstu dopravního výkonu. Počet cest autem zůstává přibližně na stejné úrovni, zvyšují se ale počty lidí přepravených ve veřejné dopravě (od roku 1990 do 2008 více než dvojnásobně).¹²⁸

V září 2004 byla otevřena půl kilometru dlouhá nová pěší zóna s průjezdem kol a tramvají na nábřeží Limmatquai v centru města, na místě podobném pražskému Smetanovu nábřeží.¹²⁹ Proběhly úpravy veřejného prostoru,¹³⁰ vzniklo několik dalších pěších zón a stavějí se byty s nízkým počtem míst pro auta.¹³¹

Zdroje

1. Dopravní masterplán je souhrnný dokument definující cíle města v oblasti dopravy (zpravidla na cca 10 let), a to pro všechny druhy dopravy společně. Masterplán dále jmenuje kroky, pomocí kterých se uvedených cílů má dosáhnout.
2. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
3. <http://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrich>
4. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
5. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
6. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/002_UrbanTransportationSummitToronto.pdf
7. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
8. http://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen/faq/faq_blaue_zonen.html
9. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Verkehr/Fuss_und_Veloverkehr/Schlussbericht_Erhebung_Limmatquai_2005.pdf
10. http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mm/home/mm_06/11_06/061129e.html
11. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
12. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
13. <http://de.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrich>
14. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
15. http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf
16. http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf
17. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
18. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
19. http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf
20. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
21. http://www.nzz.ch/aktuell/zuerich/stadt_region/stadtrat-ringt-mit-ideologischen-zwaengen-1.17338213
22. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Verkehr/Mobilitaetsstrategie/zh_bewegt_web09.pdf
23. http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf
24. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
25. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
26. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
27. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
28. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
29. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/002_UrbanTransportationSummitToronto.pdf
30. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf

31. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
32. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
33. http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf
34. http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf
35. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
36. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/002_UrbanTransportationSummitToronto.pdf
37. <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/stadtverkehr2025/auto.html3>
38. http://www.stadt-zuerich.ch/content/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen.html
39. http://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten_bewilligungen/faq/faq_blaue_zonen.html
40. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
41. http://en.wikipedia.org/wiki/Zürich_S-Bahn
42. <http://www.sbb.ch/en/corporation/sbb-as-business-partner/federal-government-cantons/regional-traffic/zurich/s-bahn-zuerich/future-projects-zurich-s-bahn.html>
43. <http://de.wikipedia.org/wiki/Weinbergtunnel>
44. <http://www.sbb.ch/en/corporation/sbb-as-business-partner/federal-government-cantons/regional-traffic/zurich/s-bahn-zuerich/expansion-of-services.html>
45. <http://www.sbb.ch/en/corporation/sbb-as-business-partner/federal-government-cantons/regional-traffic/zurich/s-bahn-zuerich/future-projects-zurich-s-bahn.html4>
46. <http://de.wikipedia.org/wiki/Weinbergtunnel>
47. <http://www.sbb.ch/en/corporation/sbb-as-business-partner/federal-government-cantons/regional-traffic/zurich/s-bahn-zuerich/history.html>
48. <http://www.sbb.ch/en/corporation/sbb-as-business-partner/federal-government-cantons/regional-traffic/zurich/s-bahn-zuerich.html>
49. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen/%26/Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
50. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/002_UrbanTransportationSummitToronto.pdf
51. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
52. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen/%26/Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
53. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
54. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen/%26/Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
55. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
56. http://www.rzu.ch/sites/default/files/Studien-Projektberichte/pur_zuerich.pdf
57. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/Ueber/das/Departement/Medienmitteilungen/2012/november/masterplan_stadtverkehr/2025_web.pdf
58. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen/%26/Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
59. http://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/entsorgung_recycling/sauberes_zuerich/velo.html
60. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
61. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
62. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen/%26/Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
63. <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet.html>
64. http://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau_u_planung/planung/raeumliche_entwicklungsstrategie/publikation.html
65. http://www.stadt-zuerich.ch/content/vbz/de/index/die_vbz/die_unternehmensentwicklung/zuerilinie_2030.html

66. <http://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/mobilitaet/mobilitaetsstrategie.html>
67. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/hbd/Deutsch/Staedtebau_und_Planung/Weitere%20Dokumente/Planung/Richtplanung/Regionaler_Richtplan_stzh_2000.pdf
68. http://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau_u_planung/planung/richtplanung.html
69. <http://www.bahnonline.ch/wp/1514/verkehrsrichtplan-des-kantons-zurich-mit-vorbehalten-genehmigt.htm>
70. http://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau_u_planung/planung/richtplanung.html
71. <http://www.bahnonline.ch/wp/1514/verkehrsrichtplan-des-kantons-zurich-mit-vorbehalten-genehmigt.htm>
72. <http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/berraschung-Ja-zu-mehr-oeV-Velo-und-Fussgaenger/story/16922439>
73. <http://www.20min.ch/news/zuerich/story/18427371>
74. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
75. <http://drs.srf.ch/www/de/drs/292015.ja-zur-initiative-foerderung-des-oev-fuss-und-veloverkehrs.html>
76. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
77. <http://www.20min.ch/news/zuerich/story/18427371>
78. <http://www.20min.ch/news/zuerich/story/18427371>
79. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
80. http://www.nzz.ch/aktuell/zuerich/stadt_region/stadtrat-ringt-mit-ideologischen-zwaengen-1.17338213
81. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
82. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
83. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
84. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
85. http://www.stadt-zuerich.ch/content/portal/de/index/politik_u_recht/stadtrat/strategien_zuerich_2025/strategien.html
86. http://www.stadt-zuerich.ch/content/prd/de/index/stadtentwicklung/stadt-_und_quartierentwicklung/strategien_zuerich_2025.html
87. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
88. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
89. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
90. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
91. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
92. http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf
93. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
94. http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/stadtverkehr2025/programm_stadtverkehr_2025.html
95. <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2012/november/121108a.html>
96. <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/stadtverkehr2025.html>
97. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
98. <http://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2012/juli/120710a.html>

99. <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2013/juli/130709a0.html>
100. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Grafik_und_Foto/plan.pdf
101. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
102. viz 101
103. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/002_UrbanTransportationSummitToronto.pdf
104. http://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau_u_planung/planung/raeumliche_entwicklungsstrategie/publikation.html
105. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/hbd/Deutsch/Staedtebau_und_Planung/Publikationen%20und%20Broschueren/RES_Publikation_web.pdf
106. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
107. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
108. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
109. <http://www.stadt-zuerich.ch/gud/de/index/umwelt/luft.html>
110. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
111. http://en.wikipedia.org/wiki/Z%C3%BCrich_S-Bahn
112. http://en.wikipedia.org/wiki/Zürich_S-Bahn
113. http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/mobilitaetsstrategie/english_documents.html
114. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/Ueber%20das%20Departement/Medienmitteilungen/2012/juli/Stadtverkehr2025/120710_mobilitaet_in_zahlen_befragung_2012.pdf
115. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/MK_Stadtverkehr2025_10-07-2012.pdf
116. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/002_UrbanTransportationSummitToronto.pdf
117. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Mobilitaet/Publikationen_und_Broschueren/Mobilitaetsstrategie/english_documents/004_Mexico_2011_Mobility_Strategy_Zurich.pdf
118. http://www.nzz.ch/aktuell/zuerich/stadt_region/buergerliche-bohren-am-waidhaldetunnel-1.17502366
119. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Verkehr/Verkehrskonzepte/Erschliessungsplanung/Projektstudie_Stadttunnel_Verkehr_ZH_West.pdf
120. <http://goo.gl/Cx5PIh>
121. <http://www.bahnonline.ch/wp/23830/zvv-strategie-2012-2016.htm>
122. http://www.stadt-zuerich.ch/content/vbz/de/index/die_vbz/die_unternehmensentwicklung/zuerilinie_2030.html
123. http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/stadtverkehr2025/programm_stadtverkehr_2025/masterplan-velo.html
124. <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2012/november/121108a.html>
125. <http://sootfreecities.eu/city/zurich>
126. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf
127. viz 115
128. http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/so_bewegt_sich_zuerich.html potvrzeno i v druhém materiálu města
129. http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Verkehr/Fuss_und_Veloverkehr/Schlussbericht_Erhebung_Limmatquai_2005.pdf
130. http://www.stadt-zuerich.ch/internet/mm/home/mm_06/11_06/061129e.html
131. viz 115

Pokud není uvedeno jinak, jsou odkazy na webové stránky platné k 20.7.2013.

Přílohy

Hlasovací lístek k referendu v roce 2011

Přejete si schválit následující návrh?

A. Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss und Veloverkehrs in der Stadt Zürich».

B. Gegenvorschlag des Gemeinderats zur Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich».

Obě otázky A i B mohou být zodpovězeny Ano či Ne. Je také povoleno hlasovat jen pro či proti jedné z nich nebo se zcela zdržet hlasování.

C. Rozhodující otázka

Jaký z obou návrhů má vstoupit v platnost, v případě, že jak návrh iniciativy, tak protinávrh městské rady budou přijaty?

Vorlage A (Volksinitiative)

Vorlage B (Gegenvorschlag des Gemeinderats)

Otázku C můžete zodpovědět, i když jste u A a B odpověděli Ne, nebo jste se zřekli hlasování.

Zdroj: http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf

Iniciativa pro udržitelnou mobilitu

<http://www.umverkehr.ch>

Waidhaldetunnel

Im Zürcher Stadtparlament verhinderte Rot-Grün mithilfe der Grünliberalen bisher den Waidhaldetunnel. Nun haben im Kantonsrat die Bürgerlichen ein Machtwort gesprochen: Die Regierung muss den Bau des Tunnels projektieren.

Die Vorgeschichte des Waidhaldetunnels, der unterirdisch den Bucheggplatz mit Zürich-West verbinden soll, ist konfliktreich. Seit Jahren gibt es Bestrebungen, die in den siebziger Jahren als Teil der provisorischen Westtangente erweiterte Rosengartenstrasse wieder zur Quartierstrasse zu machen. Heute wird sie täglich von über 60 000 Fahrzeugen benutzt. Ausgewiesen ist auch der Bedarf an einer Tramverbindung auf dieser Achse. Der Regierungsrat hat den Waidhaldetunnel in seinem Verkehrskonzept als Schlüsselvorbahn aufgeführt, auch die Stadtregierung befürwortet ihn. Trotzdem wurde der Tunnel bisher erfolgreich blockiert: Eine Allianz aus SP, Grünen und Grünliberalen sprach sich mehrfach gegen ihn aus. Am Widerstand scheint nichts zu ändern, dass die Stadtzürcher im November 2010 mit einer Zweidrittelmehrheit ein Tram ohne Lösung für den Strassenverkehr verwarfen.

http://www.nzz.ch/aktuell/zuerich/stadt_region/buergerliche-bohren-am-waidhaldetunnel-1.17502366

Veřejná doprava

VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) betreibt auf dem Stadtgebiet 13 Tramlinien und 30 Buslinien mit einer Netzlänge von insgesamt 270 Kilometern. Weitere 37 Autobusse bedienen auch die Agglomeration. Damit legen die Fahrzeuge der VBZ Züri-Linie täglich 90 000 Kilometer zurück.

<http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/stadtverkehr2025/oev.html>

The public transport company only acquires new diesel buses that comply with Enhanced Environmentally Friendly Vehicle standard.

Na začátku 70. let plánoval Curych stavbu metra, zároveň s novou dálnicí byl vybudován první úsek s dvěma stanicemi. Ale v roce 1973 se lidé v referendu rozhodli proti výstavbě metra. Tunel byl v roce 1986 přestavěn na tramvajový a doplněn novou, třetí stanicí.

Cyklodoprava

Studie o chování pěších a cyklistů před a po vytvoření pěší zóny na Limmatquai http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Fachunterlagen/Publikationen_und_Broschueren/Verkehr/Fuss_und_Veloverkehr/Schlussbericht_Erhebung_Limmatquai_2005.pdf

Materiály města s tématem cyklodopravy: http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/fuss-_und_veloverkehr/veloverkehr.html

Různé možnosti parkování kol na nádražích v detailu: <http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/stadtverkehr2025/velo/parkierung.html>

Ostatní poznámky a informace

Curych rozvíjí VHD, cyklodopravu, pěší dopravu a citlivá řešení k uspořádání IAD, garantuje zajištění bezpečného veřejného prostoru pro všechny a bez překážek, ochranu obyvatel před negativními vlivy dopravy a žádné zvyšování kapacity pro IAD stavbou hlavních silnic a dálnic.

http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/portal/Deutsch/Abstimmungen%20%26%20Wahlen/110904/Abstimmungszeitung_2_11_Web_A4.pdf

Průměrná vzdálenost vykonaná denně na jednoho člověka na území města: 1994: 30 km 2005: 36 km
https://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/so_bewegt_sich_zuerich.html

The city has put in place regulations that require the strictest Euro standards available on the market for new vehicles. Those manufactured after 2006 need to be equipped according to best available techniques (BAT) for exhaust treatment. All existing vehicles were required to be retrofitted by the end of 2010. As part of its CO2 reduction targets there are subsidies for cleaner taxis, depending on the vehicle's emission standard. .

<http://sootfreecities.eu/city/zurich>

Inteligentní systémy řízení dopravy na západní části vnějšího okruhu
<http://sootfreecities.eu/city/zurich>

“Zóny 30 - 122 realizací

http://www.moma.biz/files/prae_MobStrat_MoMaBIZ_100929_MBY.pdf

Průzkum o počtu dojíždějících

http://www.stadt-zuerich.ch/content/prd/de/index/ueber_das_departement/medien/medienmitteilungen/2013/juni/130627a.html

<http://www.sbb.ch/en/corporation/sbb-as-business-partner/federal-government-cantons/regional-traffic/zurich/s-bahn-zuerich/history.html>

<http://www.sbb.ch/en/corporation/sbb-as-business-partner/federal-government-cantons/regional-traffic/zurich/s-bahn-zuerich/future-projects-zurich-s-bahn.html>

<https://www.facebook.com/stadtverkehr2025>

http://www.stadt-zuerich.ch/content/gud/de/index/umwelt/beratung-umweltbildung/zuerich_multi-mobil/fakten_zur_mobilitaet.html

<http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2013/april/130425a.html>

<http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2013/april/130402a.html>

<http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2013/januar/130124a.html>

<http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2012/november/121108a.html>

http://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=cs&ie=UTF8&prev=_t&rurl=translate.google.com&sl=auto&tl=en&u=http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/inhalt-2/oev/s.html&usg=ALkJrhisi3M8G9KMYxsaXhZRjX0Inl9kkg

Rodný list rozhodování ve věci návrhu iniciativy

http://www.gemeinderat-zuerich.ch/geschaeft_details.aspx?ID=362be5a2-4186-473e-9ec5-eb8e9011a3a4

Realizační tým

- Vratislav Filler
- Martin Fleischmann
- Matěj Gloser
- Kristina Karasová
- Václav Kříž
- Renata Lomnická

Vydání této studie finančně podpořil Fond Otakara Motejla.