



**Auto*Mat, Bořivojova 108, Praha 3, www.auto-mat.cz
Vratislav Filler, telefon 776 362 395, e-mail: vratislav.filler@auto-mat.cz
Jakub Stránský, telefon 777 632 962, e-mail: jakub.stransky@auto-mat.cz**

*Tisková zpráva iniciativy Auto*Mat ze dne 12. prosince 2013*

Radní veřejný prostor neřeší. Rozpočet dál tunelují nenasytné silniční stavby.

PRAHA - Hlavní město nebude zlepšovat veřejný prostor. Politici tak Pražanům vysílají jasný signál: zvyšování kvality života zase odsouváme. Můžeme tak očekávat jen nepříjemnosti, protože většina rozpočtu padne na Blanku, aniž by byly zajištěny prostředky na potřebná (a slibovaná) návazná opatření. Dokud se navíc investice do všech druhů dopravy nezačnou plánovat společně, ve vzájemné provázanosti a s ohledem na veřejný prostor, zásadního zlepšení se Praha dočká jen těžko. Výhody tohoto sdruženého přístupu už přitom po západních metropolích mohou zakoušet i v nám bližší Budapešti.

Hlavní město neví, kdy vůbec tunelový komplex Blanka zprovozní ani kdy uhradí již vyfakturovaných 29 miliard Kč. V rozpočtu s nimi však musí počítat. V roce 2014 mají být financovány všechny potřebné dokončovací práce, které spolknou drtivou většinu z necelých 7 miliard letošních investic do dopravy. *„Má-li mít tunel šanci na zprovoznění, musí celková suma v rozpočtu na rok 2014 být,“* potvrzuje ekonom iniciativy Auto*Mat Jakub Stránský. *„Celkově je vidět snaha nic podstatného nerozjíždět a šetřit, což není samo o sobě špatná zpráva. I v těchto úzkých mantinelech by však šly zbylé prostředky vynaložit účelněji.“*

Politici od konce éry Pavla Béma tvrdí, že s Blankou nemohou udělat nic jiného, než ji dostavět. To je ale omyl. Obrovský dopad na život Pražanů bude mít způsob uvedení Blanky do provozu. Aby Blanka ulevila centru města a Letné, musí radní investovat do návazných opatření - místní úpravy provozu, zužování ulic, zklidňování rezidenčních čtvrtí, investice do zeleně a do kvalitní infrastruktury pro pěší a bezmotorovou dopravu. Tato opatření ale v rozpočtu nenajdeme, a to přes opakované sliby politiků do médií. *„Na výjezdy z Blanky - mimoúrovňové křižovatky - mají jít miliardy. Kam se ale poděly stovky milionů potřebných na návazná opatření? Nejsou ani ve zbrusu nové položce veřejný prostor (kde je navrhováno 5 milionů, méně než 1 promile letošních investic do Blanky), ani ve stavebních úpravách na Letné. Najdeme je na druhém břehu Vltavy, kde se má potichu nanovo začít s projektovými pracemi na politicky mrtvém projektu Blanky II,“* vysvětluje dopravní expert iniciativy Auto*Mat, Vratislav Filler.

Návrh investic do dopravy jednoduše odporuje zdravému rozumu. Rozpočet de facto říká, že se bude projektovat jak dříve zavržená Blanka II (vyčleněno je 126 milionů na přípravu staveb MO Pelc/Tyrolka - Balabenka, Balabenka-Štěrboholská radiála, Libeňská spojka, Komunik. propojení Prahy 12 s Pražským okruhem), tak její levnější severní alternativa (na akce Kbelská a Zahloubení Holešoviček půjde 150 milionů). Pokud je město kvůli Blance na mizině, nemá rozjíždět přípravu dvou paralelních cest, které opět hrozí špatným řízením a zbytečným vyhazováním peněz.

Vedle navrženého plýtvání penězi je zcela nepřijatelné škrčení peněz v oblastech, které pražský rozpočet dlouhodobě přehlíží. „Na bezbariérové úpravy tramvajových stanic alokuje Rada, asi ve světle katastrofálního nezájmu Rad minulých, docela zajímavých 52 milionů,“ chválí Jakub Stránský. Vedle toho jde nicméně do cyklodopravy směšných 30 milionů, do akcí BESIP také tolik a do nového programu veřejného prostoru 5 milionů Kč. „Rada tak navrhuje vyčlenit na pěší a bezmotorovou dopravu ostudně málo, necelé 1 % z kapitálových výdajů na dopravu. To je v hrubém nepoměru ke stávající dělbě přepravního výkonu v Praze.“

I pokud by však Rada HMP tyto nešvary rozpočtu napravila, bez zásadní změny v organizaci dopravy a jejího financování bude Praha z dlouhodobého hlediska i nadále z problémů nevybředne. „Praha má tak špatnou koordinaci záměrů ve veřejném prostoru, že umí dělat věci jen draž a hůř než třeba v Budapešti,“ konstatuje Vratislav Filler. V Praze by se na poctivou rekonstrukci ulice musely brát peníze snad z deseti různých škatulek - a když v jedné z nich peníze zrovna nejsou, odnesou to třeba vozíčkáři, cyklisti nebo městská část. „Aby se tohle změnilo, bude nezbytné změnit strukturu a zavést společného organizátora pro individuální a veřejnou dopravu i veřejný prostor.“

S málem peněz je také potřeba lépe plánovat. „Bez toho, aby Praha měla vizi dopravy společnou pro auta, veřejnou a bezmotorovou dopravu, nemůže o tom, co je skutečně potřeba, rozhodnout ani ten nejneomylnější věštec,“ uzavírá Filler. A varuje: „Nezmění-li Praha v nejbližší době z gruntu způsob, jakým o své dopravě rozhoduje, spáchá tím víceméně finanční sebevraždu.“