



Pět bodů Auto*Matu pro Prahu přívětivější k chodcům a cyklistům

– podrobný komentář s vysvětlením jednotlivých požadavků

Praha je jedním z nejkrásnějších měst na světě. Odpovídá tomu i kvalita života v něm? Při přebíhání přechodů, kde svítí zelená jen pár vteřin, nebezpečném kličkování na kole kolonami aut kvůli neexistenci cyklistických pruhů, nebo obcházení vozů parkujících na chodníku člověk sotva věří, že se nachází v obdivovaném srdci Evropy. Praha utrácí miliardy za silnice a tunely pro auta. Pro chodce, cyklisty, maminky s kočárky, seniory a lidi s handicapem jsou ale ulice pořád stejně málo přívětivé.

*Auto*Mat zveřejnil poprvé výzvu Pět bodů pro Prahu v roce 2007. Jejím cílem je prosadit každý rok několik konkrétních opatření. Proměna města nemusí být drahá. Spíše než další miliardy z veřejných rozpočtů pomohou promyšlené kroky a inspirace zeměmi, které pochopily, že město musí být především prostorem pro lidi.*

Praha se dlouhodobě pohybuje kolem 70. místa v žebříčku 215 světových měst, v nichž se hodnotí kvalita života. Využije své příležitosti a přiblíží se Curychu, Vídni či Ženevě? Bude bezpečnější a přátelštější ke svým obyvatelům?

Další informace hledejte na <http://auto-mat.cz/vyzva>

Vyzýváme vedení Prahy, aby do září 2009 – během následujícího roku – přistoupilo ke konkrétním krokům, jež přispějí k pozitivní proměně města:

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.**

Městský okruh je již realitou. Podstatné části severozápadní části okruhu jsou rozestavěné – razí se tunely pod Stromovkou, staví se mimoúrovňové křižovatky v Tróji a v Břevnově, řada dalších částí stavby se připravuje. Stavbu již v této fázi prakticky není možné zatavit – politická rozhodnutí byla učiněna, příslušná povolení vydána.

Jedním z klíčových hesel, pod jejichž záminkou se Městský okruh staví, zní „auta pod zem“. Žádný obyvatel ani návštěvník Prahy si nemůže nevšimnout silnic věčně ucpaných dopravní zácpou, aut parkujících už i na chodnících a varovných čísel o znečištění ovzduší. Bude však Praha po výstavě okruhu lepším místem pro život s kvalitnějším veřejným prostorem?

Auto*Mat – iniciativa pro lepší kvalitu života ve městě

Poštovní adresa: Lublaňská 18, 120 00 Praha 2, internet: www.auto-mat.cz

Kontakt: Michal Krivohlávek, tel. 776 237 562, e-mail: michal.krivohlavek@automat.cz

Přesunutí dálnic pod zem příliš neřeší navazující problémy na povrchu. Dálnice sice převezme tranzitní dopravní zátěž (či alespoň její část) z povrchu, avšak všechna auta musejí na dálnici najíždět a z ní sjíždět, přičemž projíždějí ulicemi na povrchu města. V okolí dálničních křižovatek tak vzniká vysoká dopravní zátěž, která vyvolává tlak na zvyšování kapacity okolních komunikací. Ulice města v širším okolí okruhu se tak mění na dálniční přivaděče.

Výstavbou nové dálnice v centru se zároveň výrazně zlepší podmínky pro jízdu autem po městě. Rozšíření nabídky silniční infrastruktury pak logicky vyvolává poptávku po jejím používání, zpravidla nejvíce na úkor městské hromadné dopravy. Brzy tak dochází k dalšímu vysokému nárůstu intenzit automobilové dopravy. Výsledkem je pak stav, kdy doprava na povrchu v ulicích města brzy dosáhne nebo převýší stav před vybudováním nové dálnice. Toho se lze oprávněně obávat i v případě Městského okruhu, vědí to i dopravní inženýři.

Městský okruh je projektován jako soubor staveb sloužících výhradně automobilové dopravě. Prakticky v centru města nebo v jeho těsné blízkosti tak vznikají kapacitní komunikace dálničního typu, které se také jako dálnice chovají – jsou bariérou v území, zejména pro chodce, a způsobují obrovský zásah do území a jeho fungování.

Vedle podzemního Městského okruhu vzniká při jeho stavbě ještě povrchová autostráda zachováním či rozšířením současné silnice. Efekt zprovoznění tunelového komplexu Blanka pro prostředí města je tedy zcela opačný, než jak deklaruje magistrát – místo zklidnění dopravy dochází k jejímu zintenzivnění.

Všechny nadzemní komunikace napojené na Městský okruh jsou projektovány tak, aby mohly v případě uzavření tunelů (např. kvůli havárii nebo údržbě) naplno převzít jejich zátěže. Prakticky se tedy staví dva okruhy nad sebou. Povrchová autostráda bude za běžného provozu fungovat jako bariéra rozdělující město, umožňující kvalitnější provoz automobilů. Při uzavírací tunelů pak bude situace na povrchu podstatně horší než dnes, protože po povrchu budou popojíždět desítky tisíc vozidel navíc.

Takto velkorysě záložní koncipování není běžné nikde ve světě. Ani např. Strahovský tunel nemá žádnou objízdnu trasu pro případ, kdy je uzavřen (ostatně, ani ji mít nemůže). Úplné uzavření dálničních tunelů by mělo být natolik výjimečným stavem, že by kvůli tomu nemělo být nutné stavět záložní autostrádu.

Ostatní komunikace na území Prahy 6 a 7 jsou dimenzovány jako kapacitní dálniční přivaděče, aby byla jízda autem při předpokládaných vysokých intenzitách plynulá. Tyto intenzity však budou vzhledem k dalším nárůstům dopravy časem stejně překonány a dopravní kolaps, podobný tomu současnému, nastane po určité době znovu, pouze ve větším měřítku. Vedení města přitom ani neuvažuje o tom, zda jsou předpokládané intenzity dopravy pro dané území vůbec únosné. Součástí zadání projektantům Městského okruhu nebyl cíl snížit intenzity na povrchu na takovou úroveň, která bude pro město a jeho obyvatele přijatelná.

Například intenzity přesahující 30 tisíc vozidel denně ve Svatovítské a v navazujících ulicích jsou pro území Dejvic těžko snesitelné. Namísto řešení, které by neumožnilo další nárůst automobilového provozu, se budují komunikace, které snesou vyšší zatížení. Tím vznikne výrazný tlak na výstavbu nové infrastruktury pro automobily v navazujících úsecích, například nové Suchdolské radiály vedené buď ulicí Jugoslávských Partyzánů, nebo dalším tunelem za vysokoškolským areálem ČVUT.

Na základě objednávky MČ Prahy 6 vznikly dvě urbanistické studie pro oblast Hradčanské a Prašného mostu. Po zásahu Komise pro cyklistickou dopravu RHMP byly do projektů na úpravu povrchu po výstavbě Městského okruhu doplněny alespoň některé prvky cyklistické infrastruktury. Všechny tyto pozměňovací úpravy jsou právě nyní (2008) zapracovávány do původních projektů nadzemních částí a probíhá proces jejich

schvalování všemi dotčenými orgány. Prakticky všechny úpravy minimálně zasahují do navržené předimenzované automobilové sítě, ale činí celý veřejný prostor přívětivější k ostatním uživatelům – pěším, cestujícím MHD a cyklistům. Jedná se tedy o kvalitativní zlepšení oproti dosud připravovanému cílovému stavu, na radikální koncepční přeměnu špatně vyřešených mimoúrovňových křižovatek je však již pozdě. Právě nyní lze tedy ještě ovlivnit to, jakou měrou bude veřejný prostor zohledňovat potřeby celé veřejnosti – obyvatel i návštěvníků Prahy.

Na území MČ Praha 7 se zatím bohužel žádné výraznější humanizující úpravy projektů navazujících částí nepřipravují. Přitom právě nyní je ještě poslední možnost na změnu k lepšímu: například lze doplnit chybějící chodníky a přechody pro chodce v Tróji, přepracovat zastávky tramvají a autobusů tak, aby cestování hromadnou dopravou bylo komfortní a důstojné, přerozdělit dopravní prostor tak, aby cyklopruhy byly kontinuální a nekončily před každou křižovatkou (jako např. na Vršovické ulici v Praze 10), nekácet zbytečně vzrostlé stromy na třídě Milady Horákové jen proto, že nezapadají do nově navrženého modulu parkování... Pokud bude okamžitě vyvinuta maximální aktivita, budou všechny dotčené oblasti na dlouhou dobu přeměněny na nekvalitní prostředí, přičemž náprava tohoto stavu bude nákladná a pomalá, někde dokonce již prakticky nemožná.

Domníváme se, že stále ještě existuje prostor ke zlepšení některých částí řešení povrchů po dostavbě severozápadní části Městského okruhu. Především je ale nutné předejít opakování stejných chyb při projektování dalších částí městské dopravní sítě. Je třeba přehodnotit stávající přístup k problému a začít o městě a veřejném prostoru uvažovat jako o celku, ve kterém má doprava pouze obslužnou funkci pro dosažení vyšších cílů, a kde automobilová doprava není nadřazena ostatním funkcím území. V takovém případě je otázka dopravy řešena především územním plánováním a utváření prostoru pak formováno na základě architektonicko-urbanistických studií, kde je doprava v obslužné pozici. Je naprosto absurdní, že i dnes na hranici Pražské památkové rezervace, 200 metrů od areálu Pražského hradu, vzniká obrovská dopravní stavba stále pouze jako utilitární koridor pro automobilovou dopravu bez ohledu na to, jaké prostředí a jaký veřejný prostor vytváří.

K tématu severozápadní části Městského okruhu a vlivu této stavby na prostředí města vydal Auto*Mat studii „Městský okruh – zastaralá a nešetrná infrastruktura, která je přítěží naší metropole“, dostupnou ke stažení (PDF + prezentace obrázků) zde: <http://www.auto-mat.cz/zprava.php?id=2008062503>

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 roce 2008 vznikla při Magistrátu hlavního města pracovní skupina pro pěší, která má za úkol vypracovat Zásady pěší dopravy. Tyto Zásady jsou shrnutím podstatných kroků a opatření, které je nutné udělat pro zlepšení pěší infrastruktury v Praze, a vyjádřením vůle Rady hlavního města pěší dopravu podporovat a rozvíjet. Zásady také budou podnětem k vytvoření koncepční studie rozvoje pěší dopravy.

Pracovní skupina pro pěší spojuje zástupce Odboru dopravy, TSK a dalších městských institucí, zástupce městských částí a také neziskových organizací. Přestože skupina má svým složením dobrý potenciál pro vytvoření odborných podkladů, není v její moci ani kompetenci, aby se zabývala každým jednotlivým případem dopravní stavby či rekonstrukce, při které je třeba potřeby pěších zohlednit. Právě tato monitorovací a koordinační činnost je ale velmi potřebná k tomu, aby se situace pro pěší mohla v rozumném čase zlepšit.

Proto navrhujeme, aby byla při odboru dopravy MHMP nebo při jiné městské instituci zřízena pozice koordinátora pěší dopravy, v jehož agendě bude právě kontinuální a systematická práce pro pěší dopravu. Tento člověk by měl zajistit, aby probíhající stavby splňovaly vysoké nároky na komfort a bezpečnost pěších, měl by být „spojkou“ mezi magistrátem a městskými částmi ve věci pěších a také úzce spolupracovat s Dopravním podnikem a dalšími městskými institucemi.

Tímto požadavkem se zároveň připojujeme k jednomu z bodů výzvy občanského sdružení Asistence „25 52 Za MHD přístupnou“, kterým je žádost o zřízení pozice konzultanta bezbariérové dopravy, který bude moci zadávat a kontrolovat nutné úpravy. Domnívám se, že tyto dva okruhy problémů, tedy bezbariérovost MHD a potřeby pěších, je ideálně možné propojit právě v osobě koordinátora pěší dopravy.

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

Cyklistické pruhy (cyklopruhy, resp. „vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty“) jsou jedním z nejnadhnějších opatření k integraci cyklistů do dopravního provozu. Správně navržené cyklopruhy zajišťují vyšší ochranu cyklistů oproti nerozdělenému širokému pásu vozovky, ve kterém se pohybují společně s automobily. Ve městě jsou opodstatněné především na hlavních městských třídách a dopravních osách, které tvoří logické kompozičně-funkční koridory v území, a kde zpravidla bývá silnější automobilový provoz. Naopak ve zklidněných zónách je vyznačování vyhrazených pruhů nadbytečné a nežádoucí, u kapacitních sběrných komunikací pak bývá vhodnější výstavba samostatné cyklostezky. Vždy však záleží na konkrétním koridoru a komplexním posouzením charakteru daného prostředí jako celku.

Vinohradská

- Významná městská obchodní třída a historická osa, spojující centrum města v oblasti Václavského náměstí a Vinohrad s východními předměstími v oblasti Strašnic a Malešic.
- Některé úseky jsou součástí plánované páteřní cyklotrasy A 24.
- V centrální části Vinohrad je potřebné především maximální zklidňování dopravy, pro samostatné vyhrazené pruhy zde zatím není dostatek prostoru. V oblasti mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a Florou je možné alespoň částečné vyznačení cyklopruhů při redukci šířky, resp. počtu jízdních pruhů. Od Jičínské ulice dále ve směru z centra je pak žádoucí kontinuální provedení cyklopruhů v celé délce, včetně budoucího pokračování dále ulicí Černokosteleckou.

Budějovická

- V severozápadní části má charakter městské třídy, poněkud degradovaný parkujícími vozidly na středovém pásu namísto tramvajové trati. V jihovýchodní části pak pokračuje jako hlavní ulice zástavbou bez pevné uliční čáry.
- Součástí plánované páteřní cyklotrasy A 41 v úseku Na Pankráci – Sedlčanská.
- V úseku páteřní cyklotrasy (tj. blíže centru města) je žádoucí vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty kontinuálně v celé délce, nebo zatím alespoň k řadícím pruhům, a doplnění vyhrazených prostorů pro cyklisty ve světelných křižovatkách (tj. při zachování stávající propustnosti pro automobilovou dopravu).

Českomoravská

- Hlavní příčná dopravní osa v území, byť pouze s částečným charakterem městské třídy; významná spojnice centra (především oblasti Karlína a Libně) s Libeňským nádražím a s východními předměstími (především oblasti Vysočan, Hloubětína a Černého mostu).
- Součástí plánované hlavní cyklotrasy A 255 v celé délce.

- Při celkové přestavbě ulice v souvislosti s výstavbou Sazka Arény (vozovky, chodníku, tramvajového tělesa i inženýrských sítí) vůbec nedošlo k integraci cyklistů ani k zásadní humanizaci prostoru (s výjimkou zatravněného tramvajového pásu...), ale naopak došlo k rozšíření vozovek. Ty jsou však šířkově natolik předimenzované, že bez větších problémů umožňují vyznačení cyklopruhů kontinuálně v celé délce ulice pouhým přerozdělením dopravního prostoru ve vozovce prakticky bez nutnosti zásahů do počtu jízdních pruhů pro motorovou dopravu.

Jugoslávských partyzánů

- Fungující živá zklidněná městská obchodní třída, hlavní přímá spojnice levého břehu Vltavy ze severu do centra.
- Součástí plánované páteřní cyklotrasy A 32.
- Propustnost celého úseku pro automobilovou dopravu je dána propustností kruhové křižovatky na Vítězném náměstí, proto ani v budoucnu nejsou žádoucí případné snahy o zkapacitnění celé komunikace na čtyřproudové uspořádání ve stávající vozovce, případná integrace autobusů na středovém tramvajovém tělese není v rozporu s vyznačením cyklopruhů.
- Součástí řešení cyklopruhů musí být i revize stávajícího způsobu režimu podélného stání. Vozidla nyní často zastavují ve druhé řadě, přičemž v takové situaci je bezpečnější jízda cyklisty uprostřed pruhu mezi vozidly namísto popojíždění ve vyhrazeném pruhu blokováném nesprávně parkujícími vozidly. Proto je nezbytné vytvořit dostatek pohotovostních krátkodobých podélných stání pro zásobování a zákazníky na úkor dlouhodobého parkování, které by na městské třídě mělo být redukováno.

Vrchlického a Duškova

- Přirozený přímý historický koridor spojující západní předměstí (Motol, Řepy, Zličín) s centrem Prahy, vzhledem ke složitému terénu se jedná o jedinou možnou dopravní trasu pro tuto vazbu, reálná alternativa neexistuje (jakékoliv jiné trasy mají vzhledem k velkým převýšením a charakteristice prostředí pouze rekreační význam).
- Součástí plánované páteřní cyklotrasy A 14 v celé délce.
- V současnosti je pravý jízdní pruh dvouproudového jednosměrného uspořádání v několika úsecích vyznačen jako vyhrazený pruh pro autobusy MHD s časovým omezením na dopravní špičky. Cyklisté jsou tak v danou dobu nuceni pohybovat se buď legálně, ale nebezpečně mezi dvěma motorovými vozidly (jedoucími až 50 km/h, někdy i více), anebo nelegálně, ale bezpečně při pravé straně vozovky.
- Tam, kde to je šířkově možné, je žádoucí vyznačení samostatného cyklopruhu. V ostatních úsecích je pak nutné legalizovat bezpečný pohyb cyklistů ve vyhrazeném pruhu pro autobusy vytvořením společného vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy a cyklisty, a to s platností 24 hodin denně (jestliže opatření nyní platí a funguje v době největší poptávky ze strany automobilové dopravy, nic nebrání platnosti tohoto režimu i v ostatním čase, kdy je poptávka ze strany automobilů nižší). Cestování MHD i na jízdním kole tak bude bezpečnější, příjemnější, rychlejší a plynulejší.

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.**

Cyklistické stojany (v dostatečném počtu, kvalitních parametrů a na vhodných místech) jsou důležitým opatřením zlepšujícím dopravní obslužnost území zlepšením podmínek pro používání jízdního kola jako dopravního prostředku.

Typ stojanu: osvědčeným bezpečným standardem je robustní stojan typu obráceného „U“, který umožňuje uzamčení rámu a předního i zadního kola. Nepřijatelné jsou stojany, které toto

neumožňují a/nebo ničí výplet kola či jiné součásti (bovdeny, kotoučové brzdy apod.). V zahraničí jsou na místech s vysokou koncentrací parkujících kol též osvědčené výsuvné stojany, umožňující parkování dvou jízdních kol nad sebou.

Umístění stojanů: stojany musejí být umístěny co nejbližší frekventovaným cílům dopravy, přičemž je žádoucí, aby splňovaly veškeré požadavky na uživatelský komfort a zabezpečení proti krádeži.

Pohotovostní a krátkodobé, popř. střednědobé stání:

- zpravidla v uličním parteru, popř. i v částech objektů snadno dostupných z veřejného prostoru.
- Především na přehledném a čistém, snadno kontrolovatelném místě „na očích veřejnosti“, popř. v dosahu průmyslových kamer.
- Na ulici je nežádoucí umístění stojanů jako bariéry pro pěší – vhodné vybudování buď na širokých chodnících, anebo ve vozovce namísto stání pro motorová vozidla, například poblíž přechodů pro chodce či křižovatek
- především kulturní a obchodní centra, ale i knihovny, stanice metra apod.

Střednědobé a dlouhodobé stání:

- především pro studenty, zaměstnance a pravidelné návštěvníky pro parkování ve školách, veřejných institucích a přestupních uzlech hromadné dopravy (B+R)
- vzhledem k dlouhodobému a opakovanému (pravidelnému) parkování na stejném místě je nutná vyšší míra zabezpečení proti krádeži kol umístěním stojanů do snadno kontrolovatelných prostorů, popř. i s omezeným přístupem osob, které zde neparkují. Zároveň je zde nutné zajistit vyšší uživatelský komfort, především zastřešení, popř. i další ochranu proti povětrnosti
- jako pilotní projekty by mohly sloužit kvalitní B+R ve významných dopravních uzlech v návaznosti na páteřní kolejovou dopravu (stanice metra a železnice), včetně možnosti úzkého propojení se servisem, prodejnou či půjčovnou jízdních kol anebo dalšími doplňkovými službami

5) Splnit požadavky, obsažené ve výzvě 5 bodů Auto*Matu 2008. 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.**

Podrobný rozbor míry naplnění požadavků obsažených v první výzvě 5 bodů pro Prahu 2007 – 2008 obsahuje samostatný materiál dostupný ke stažení (PDF) na adrese: <http://auto-mat.cz/files/5bodu08-hodnoceni.pdf>.

Komentář k jednotlivým bodům výzvy 2007 – 2008 je dostupný ke stažení (PDF) zde: <http://www.auto-mat.cz/files/5boduAutoMatu-podrobne.pdf>.