



## KONŠELÉ, VYČLEŇTE 2% DOPRAVNÍHO ROZPOČTU NA CYKLISTICKOU DOPRAVU!

V Praze se stále méně jezdí auty. Přestože ale roste počet lidí na kole v ulicích, radní hlavního města nejvíce snižují právě výdaje na neautomobilovou dopravu. Je proto čas na změnu. Chceme, aby město vydalo

alespoň 2% rozpočtu dopravních investic na cyklo dopravu!

Velká podzimní cyklojízda jako předvoj nadcházejícího Evropského týdne mobility upozorňuje na nesmyslné snižování výdajů města na neautomobilovou dopravu. Již téměř tři procenta všech kilometrů, které Pražané po městě denně urazí, jsou totiž vykonány na jízdním kole. Hlavní město to ale dostatečně nereflektuje. Rozhodli jsme se proto politikům ukázat, že nám není lhostejné, zač se utrácí naše peníze. Říkáme jasně a nahlas, že chceme, aby město vyčlenilo alespoň 2% svého rozpočtu na dopravu pro další potřebný rozvoj cyklistické infrastruktury a cyklo dopravu!

### Neautomobilisté na obtíž?

Vloni se magistrát pokusil rozvoj pěší a cyklistické dopravy zcela odepsat, když na ni v rozpočtu nevyčlenil ani korunu. V tu samou dobu šly na jeden sporný tunel pro autodopravu miliardy. Teprve odpor veřejnosti to zastavil. Politici a úředníci si musí uvědomit, že ulice a náměstí

Prahy nejsou autodrom, ale prostor pro život lidí. Velká podzimní cyklojízda je jedinečnou příležitostí pro takový apel na naše politiky.

### Mezinárodní dopad

Letos jsme se vydali na 12km trasu z Václavského náměstí. Na cestě nás doprovodí i lední medvědi, kteří jinak žijí v Arktidě. Je ironií osudu, že právě v jejich domovině chtějí ropné společnosti Shell a Gazprom těžit ropu. Je to další očividný negativní dopad automobilismu na životní prostředí a životy nejen lidí. Lední medvědi, kteří jsou tváří celosvětové kampaně Greenpeace proti řádění ropných společností, tak moc dobře vědí, proč chtějí alespoň 2% pražského dopravního rozpočtu na cyklo dopravu. Nejsou ale jediným zpeštěním Velké podzimní cyklojízdy. Více kola, soundsystémy, převleky, vysoká kola, divnoka, masky, kazeťáky, vícekolky, vozíky, barvy, nápisy a hlavně veselí lidé, co kus to originál! To vše k cyklojízdě patří. Je to možné jen díky vaší aktivní účasti. Díky za to!

Vážíme si dlouhodobé finanční podpory 543 členek a členů Klubu přátel Auto\*Matu



# PRAHA POTŘEBUJE DOPRAVNÍ MASTERPLÁN

Rozvoj města je nezadržitelný proces. Aby se ale rozvíjelo v souladu s potřebami na jednoduchou dopravní obslužnost, vysoký životní standard a pohodlí obyvatel, či na snadné přemísťování v rámci města, je potřeba mít vizi. Z této vize pak vychází městské strategické dokumenty.

Dopravní masterplán (také se mu říká strategický plán udržitelné mobility) je městským dokumentem plánujícím vývoj dopravy ve městě jako celku. Masterplán bývá navázaný na strategický plán města a zpravidla určí cílové podíly jednotlivých druhů dopravy na vykonaných cestách, takzvaný modal share: obvykle se přitom zvyšuje podíl veřejné a bezmotorové dopravy. Důležitou součástí je výčet kroků a nástrojů, prostřednictvím kterých bude požadovaného cíle dosaženo, a jejich harmonogram.

## ČR zaostává

Praha, potažmo ČR v otázce dopravního plánování zaostává za zeměmi západní Evropy. Dopravní masterplán patří k agendě evropských měst, jako jsou Vídeň, Mnichov, Lyon, Bern, Curych a jiné, a pomáhá jim zlepšovat fungování dopravy a zvyšovat kvalitu života ve městě. Ba co víc: francouzské aglomerace

nad sto tisíc obyvatel jsou už povinny dopravní masterplán zpracovat. V ČR se norma pro aplikaci masterplánů teprve připravuje. Několik měst už ale masterplán připravuje: Brno, Ostrava, Opava. Je také možné, že města, která nebudou mít masterplán, nebudou za několik let moci čerpat dotace z fondů EU.

## Masterplánem k transparentnosti

Jasně stanovené cíle v podobě podílů jednotlivých druhů dopravy za několik let, přesně definované kroky a uvedená zodpovědnost jsou také prostředky pro transparentnost a koncepčnost rozhodování různých složek města v dopravní oblasti. Srozumitelné limity v koncepčních dokumentech snižují prostor pro nekoncepční, nepodložené nebo korupční rozhodování. Kdyby měla Praha masterplán, těžko by došlo třeba k nedávnému zamalování už zahájených úprav na Čimické ulici.

## Příležitost pro Prahu

Hlavní město má řadu „dopraváckých“ dokumentů, řešících zvláště silnice, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší. Tyto koncepce spolu ale vzájemně komunikují jen nepřímo. Co Praze chybí (a v územním plánu to ani z principu nenajdete) je jejich vzájemné zkoordinování.

Vyhodnotí-li Praha jako potřebné snížení podílu automobilové dopravy, půjde v masterplánu definovat jako cíl snížení podílu autodopravy o pět až deset procentních bodů do roku 2025. Nebo obdobně posílit dopravu bezmotorovou. Zkušenosti z Vídně, Curychu a dalších měst máme. K tomu je ovšem potřeba u každého opatření či stavby určit, jaký bude mít vliv na atraktivitu patřičného druhu dopravy a kam posune dopravní chování Pražanů. Nezbytné je zařazení dopravních investic do jednotného finančního rámce.

Masterplán může obsahovat i závazné pokyny pro změny stávajícího územního plánu, nebo přehodnocení či dopracování stávajících dopravních koncepcí.

Příprava dopravního masterplánu samozřejmě není jako napsat slohovku z češtiny. Situace v Praze je ale právě velmi výhodná: pracuje se na novém územním i strategickém plánu Prahy, mezi které by se masterplán dal dobře začlenit. Kdyby tak Praha zahájila jeho přípravu v nejbližší době, může mít své dopravní plánování „up to date“ už na konci roku 2015.

## ZÓNY 30 SE V PRAZE ROZROSTOU

Zóny s rychlostním omezením se v Praze rozšíří. Po roce fungování se totiž karlínský experiment plně osvědčil a pochvalují si jej jak odborníci, tak veřejnost a především místní obyvatelé. Zástupce starosty Prahy 8 Michal Švarc si váží pozitivních reakcí: „Tempo 30 se po roce obyvatelům Karlína vžilo,“ říká. V analýze bylo navrženo upravit mírně značení, koncept ale zůstává zachován.

A další městské části pracují na podobných projektech. Obytčné zóny a zóny 30 jsou v bytové zástavbě už celkem běžné. Výhodou dopravního zklidňování je, že zpravidla umožní obousměrný pohyb cyklistů: tato výhoda ale zatím není ve velkém využívána. Kladný odborný posudek posouvá tento koncept blíž k další realizaci a tak se možná i dožijeme toho, že Praha nebude mít současných 16 kilometrů ulic obousměrných pro cyklisty, ale třeba takových dvě stě jako Vídeň. Praha 3 už připravuje pilotní projekt zóny 30 s cyklobousměrkami v zástavbě mezi ulicemi Vinohradská, Jičínská, Ondříčkova a náměstím Jiřího z Poděbrad.

Zdroj: Návod ke zpracování a realizaci Plánů udržitelné městské mobility, [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu).



# SMETANOV NÁBŘEŽÍ JAKO PĚŠÍ ZÓNA LÁKÁ PRAŽANY

Smetanovo nábřeží se sobotou 14. září poprvé proměnilo na pěší zónu. K návštěvě někdejšího korza láká kromě samotné vyhlídky i zajímavý kulturní program. Od tohoto data si budeme moci užít atmosféry dopravně zklidněného centra celkem pětkrát: každou sobotu až do 12. října.

Proměnu Smetanova nábřeží umožnila shoda zájmů Útvaru rozvoje hlavního města Prahy (ÚRM) s Radou hl. m. Prahy. ÚRM na přípravě jednotlivých sobot spolupracuje s iniciativou Auto\*Mat.

„Tato první sobota je bude kulinářská a degustační. Na nábřeží budou zahrádky s posezením, farmářské trhy a ochutnávky kuchyní pražských menšin — vietnamské, ruské, balkánské nebo slovenské,“ řekl Vít Masare z iniciativy Auto\*Mat.

Program doplní například kuchařská exhibice, výtvarné a rukodělné workshopy pro děti, interaktivní stěna Uličník, písničkáři nebo neobvyklé gastrokoncepty.



## Přístupný urbanismus

Na své si přijdou i zájemci o urbanismus a rozvoj města, pro které je ve spolupráci s ÚRM připravena celá řada aktivit ve veřejném prostoru. „Připravujeme diskuse s veřejností pod názvem Město, ve kterém žijeme, týkající se vybraných témat strategického plánu. Na místě budou probíhat ale také interaktivní diskuse s veřejností, prezentace projektů ÚRM, workshopy a animační program pro děti. Po Smetanově nábřeží navíc budou probíhat komentované prohlídky s urbanisty Urban Walks. Během nich se návštěvníci dozvědí podrobnosti o vývoji veřejného prostoru města

a mají možnost prozkoumat nábřeží očima urbanisty,“ přibližuje odborný program Tomáš Ctibor, 1. zástupce ředitele ÚRM.

## Bohaté soboty

První sobotní program na Smetanově nábřeží je kulinářský. Druhá sobota 21. září bude ve znamení festivalu sousedských slavností Zažít město jinak, 28. září bude Smetanovo nábřeží taneční a hudební. Posléze se 5. října promění v prostor pro architekturu, literaturu a divadlo, aby kulturní soboty 12. října uzavřel výtvarný, designový a filmový program. Všechny akce startují v 10 hodin ráno, končí v 20 hodin.

# PRŮJEZD AUTA BLANKOU SE PRODRAŽÍ

Každý automobil projíždějící tunelovým komplexem Blanka vyjde město minimálně na 40 korun. Cena by ale mohla být téměř trojnásobná! Spočítala to analytická skupina iniciativy Cyklisté sobě. Auto\*Mat proto volá po řízeném koncepčním jednání města a zavedení dopravního masterplánu.

Propočet je jednoduchý: Když rozpočítáme pořizovací cenu a provozní náklady tunelu na 75 let, tak při průměrném průjezdu 60 tisíc aut

denně bude stát jeden průjezd tunelem 40 Kč. „Touto částkou bude magistrát dotovat průjezd každého automobilu,“ poznamenává dopravní specialista Auto\*Matu Vratislav Filler. „S ohledem na zátěž, kterou tunely pro magistrátní rozpočet představují, je nutné zvažovat, zda by nebylo lepší řešit příliš velké množství automobilů v pražských ulicích například zavedením mýtného.“ Faktem ale je, že v případě komerčního využití Blanky by cena za průjezd tunelovým komplexem mohla činit až 112 korun!

## Blanka přináší problémy

Smutnou skutečností je, že Blanka nepomůže hlavnímu městu v řešení dopravních problémů. Naopak vytvoří nové potíže na návazných komunikacích na Praze 6 a 8. Zejména pěší a cyklisté budou trpět kvůli nevhodným řešením parteru a mimoúrovňových křižovatek vytvářejících

bariéry, například na Prašném mostě. „Negativní důsledky zprovoznění Blanky půjde kompenzovat jen zčásti. Bude nutné zahájit práce na humanizaci magistrál, zlepšit kvalitu veřejné dopravy v centru, a zajistit, aby zprovoznění Blanky nepřetížilo návažné komunikace,“ uvažuje Filler.

## Dopravně zklidnit centrum

I přes to, že primátor Tomáš Hudeček slíbil zaměřit se na dopravní zklidňování centra, budou si Pražané muset zvyknout, že přišli o desítky miliard korun. „Následky si Praha ponese ještě léta. Aby se město v budoucnu vyvarovalo podobných neuvážených kroků, musí řešení pro všechny druhy dopravy plánovat společně,“ uzavírá Filler. Iniciativa Auto\*Mat proto doporučuje provést se zprovozněním Blanky řadu doplňkových zklidňujících opatření:

1. Zahájit stavební práce na humanizaci Severojižní magistrály,
2. zklidnění Smetanova nábřeží a Karmelitské ulice,
3. snížení průjezdní kapacity na ulicích souběžných s tunelem,
4. zastropování kapacity na komunikacích navazujících na tunel,
5. lepší preference tramvají v centru,
6. zlepšení podmínek pro pěší v centru,
7. zlepšení podmínek pro jízdu na kole v centru,
8. více parkovišť P+R na severu a severovýchodě Prahy.

Podrobné informace o následcích zprovoznění tunelu Blanka, dopravním plánování v Praze a zdůvodnění, proč Praha potřebuje dopravní masterplán, najdete na nedávno přepracovaném webu auto-mat.cz.



## BIKE TO HEAVEN: POMNÍK PUPOVI A DALŠÍM OBĚTEM DOPRAVNÍCH NEHOD

Dokonáno jest! Pomník Honzovi „Pupovi“ Bouchalovi a dalším obětem dopravních nehod je konečně vztyčen. Sedmileté úsilí tak bylo završeno úspěchem. Vydatně jste k němu ale dopomohli i vy. Nebýt vaší štědrosti, pomník by nebylo za co postavit.



Na nábřeží Kapitána Jaroše vyrostl unikátní pomník. Stříbrnou pouliční lampu s bicyklem jedoucím vzhůru k nebi navrhl výtvarník Křištof Kintera. Dílo nazvané „Bike to Heaven“ bude připomínat propagátora městské cyklistiky Jana Bouchala a další cyklisty zemřelé v pražských ulicích. Instalaci spolu s pozůstalými prosazovala iniciativa Auto\*Mat, jejímž byl Bouchal spoluzakladatelem. „Od chvíle, kdy Jan Bouchal tragicky zemřel, se mnohé změnilo. Loni se podařilo prosadit rekonstrukci nebezpečné

křižovatky, kde došlo k Pupově nehodě. Počet cyklistů v pražských ulicích každým rokem roste. Činnost AutoMatu dnes znají a podporují tisíce lidí. Proto vnímám instalaci pomníku především jako důkaz toho, jaký význam má Honzův odkaz pro proměnu Prahy v lepší místo pro život,“ řekla Tereza Vohryzková z Auto\*Matu.

### Nezištní dárci

Sloup k výrobě pomníku darovala Kooperativa Uhlířské Janovice. Kolo věnoval Bajkazy, bezplatně jej opískovala firma Štěrba a instalaci provedla zdarma společnost Eltodo. Také sochař Křištof Kintera pracoval bez nároku na honorář. Na výrobě sloupu se podíleli Richard Wiesner a Anna Bürgermeisterová. K úhradě materiálu, pokovení sloupu palladiem, jeho dopravy do Prahy a produkčních nákladů potřeboval Auto\*Mat sehnat čtvrt milionu korun. Veřejná sbírka však pro velký zájem mohla být po třech týdnech uzavřena. Na účtu se sešlo 270 tisíc korun.

### Přes komplikace stojí!

Ačkoliv se plánovaná instalace bohužel zdržela o několik měsíců, pomník už stojí na místě a zdobí jemně i vtipně nepřiliš přátelské místo na křižovatce nábřeží Kpt. Jaroše a třídy Dukelských hrdinů.

„Socha, umístěná na extrémně frekventovaném místě, je signálem k zamyšlení nad způsoby a bezpečností našeho pohybu krajinou. Na vysoký sloup veřejného osvětlení, který stojí přesně vedle místa nehody, jsem umístil kolo, které po sloupu míří k nebi. Celý sloup, včetně bicyklu a svítidel, pokrývá plátkové stříbro, aby celá skulptura působila jako monumentální, lehce nadpozemsky nepatřičný šperk. Kolo i svítidla jsou umístěna na otočném mechanismu, tak aby je vítr čas od času roztočil,“ popsal návrh pomníku sochař Křištof Kintera.

## CYKLISTÉ SOBĚ MÍŘÍ NA MĚSTSKÉ ČÁSTI

V anketě Prahou na kole ohledně rozumnosti toho, po čem na kole jezdíme, uvedlo jen 8 % respondentů, že infrastruktura, po které jezdí, je funkční a logická. 92 % lidí na kole na jejich obvyklé trase něco našte. Ale co s tím dělat? Člověk sám, samotinký proti úřadu mnoho nezmuže — dokud se nespojí s jinými lidmi, které tlačí stejná bota.

A k tomu vznikla letos v létě iniciativa „Cyklisté sobě.“ Jezdíte přes hloupé místo a máte dojem, že by se s tím mělo něco udělat? Chcete tomu věnovat nějaký čas, ale jen v mezích svých možností? Přispějte svou troškou do mlýna a ozvěte se místní skupině. Na osmi městských částech už jsou party lidí, co se dali dohromady právě kvůli tomu.

Máte-li tedy při jízdě na kole problém na Praze 4 (a okolí), 5 (a okolí), 6, 7, v Karlíně, na osmičce (a v okolí), v Praze 10 a 14, najděte kontakty přímo na stránce cyklistesobe.cz. Ani jinde ale nemusíte věšet hlavu. Zčátkem října se chystá velká schůzka, kde se budete moct seznámit jak se základními figly, které na městských částech fungují, tak se všemi, kdo s vámi sdílí společný zájem zlepšit průjezd konkrétním místem. Sledujte web cyklistesobe.cz, facebooky Prahou na kole a Auto\*Matu. A nebo přímo napište na mail redakce@prahounakole.cz — zkontaktujeme vás s dalšími lidmi z oblasti, která vás zajímá.

## CYKLISTICKÁ ETIKETA

Počty bicyklů v ulicích Prahy stále narůstají. Zvyšuje se tak riziko nejen kolizí, ale i nepřijemných setkání s chodci i automobily. To, jak se k nám chovají jiní účastníci provozu, je i věcí toho, jak se my chováme k ostatním. Iniciativa Cyklisté sobě proto připravila zásady cyklistické etikety.



Na stránce <http://prahounakole.cz/etiketa/> najdete podrobnější znění zásad. Tamtéž se můžete přihlásit k dodržování zásad cyklistické etikety a dát tím najevo, že vám záleží na tom, aby se po městě jezdilo slušně.

