

2020 : VOLEBNÍ POLOLETÍ PRAŽSKÉ KOALICE

Oblast dopravy

Únor 2021



OBSAH

Shrnutí analýzy	3
Část 1. Obecné posouzení	5
Koncept analýzy	5
Obecný přístup města k dopravě	5
Programové prohlášení	6
Plnění programového prohlášení	6
Problémové body programového prohlášení	6
Mezery v programovém prohlášení	7
Rozhodovací procesy a politické prostředí	7
Dopad pandemie covidu a přístup města k dopravě	8
Doporučení spolku Pěšky městem	9
Část 2: Plnění programového prohlášení	11
Dopravní koncepce města 21. století	11
Městský okruh	12
Ulice V Holešovičkách	12
Pražský (vnější) okruh	14
Doprava v klidu	17
Metro D	18
Mosty	18
Tramvajové tratě	19
Cyklodoprava	19
Shrnutí k cyklodopravě	20
Rozvoj železnice	21
Bezbariérová doprava a komfort v MHD	21
Odbavovací systém a jízdné	22
Zlepšení ochrany ovzduší	22
Komentář Pěšky Městem:	22
Komentář Holešovičky pro lidi:	24
Smysluplná elektrifikace dopravy	24
Mobilní signál v metru	25
Pěší doprava	25
Další opatření	26
Územní rozvoj a doprava	27
Efektivní a vstřícná správa	28
Životní prostředí	28
Co v programovém prohlášení chybí?	29

Shrnutí analýzy

Spolek AutoMat provedl na konci roku 2020 hodnocení “volebního pololetí” pražské koalice v oblasti dopravy vzhledem k plnění programového prohlášení, požadavkům na udržitelnou mobilitu a vývoj klimatu. Na hodnocení ve vybraných kapitolách spolupracovaly spolky Pěšky městem (pěší doprava a životní prostředí), Holešovičky pro lidi (ulice V Holešovičkách) a Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu (vnější okruh).

Plní, co slíbila. Co ale vlastně slíbila?

Z analýzy dopravní části programového prohlášení vyplývá, že Rada pracuje na plnění svých slibů v mezích možností daných podmínkami v zastupitelstvu a strukturou městských organizací. Město se v dopravě orientuje proinvestičně a úspěšně posouvá řadu záměrů v oblasti dopravy. Plody této snahy bude Praha nicméně v plné míře sklízet až po roce 2022.

Řada bodů programového prohlášení je formulovaná velmi neurčitě. Takové body plní Rada hlavního města zřídka v intencích udržitelnosti dopravy a klimatické výzvy. Je to dáno i tím, že dopravní směřování Prahy jako takové je prakticky zcela kontrolováno převážně opoziční většinou v zastupitelstvu, která téma populisticky zjednodušuje. To Prahu odvádí od směřování k dlouhodobé udržitelnosti dopravního systému.

Rubikon směřování k udržitelnosti nepřekročen

Koalice, i přes dílčí kroky vpřed, nepřekračuje rubikon jasného směřování k udržitelné mobilitě. Důsledkem přetrvávajícího nekomplexního přístupu k dopravnímu plánování bude pokračování automobilové dominance v kompaktním městě (uvnitř Městského okruhu) a stále slabší konkurenceschopnost neautomobilové dopravy mimo něj.

Stávající politická reprezentace odmítá nést politickou zodpovědnost za to, že Městský okruh připravuje ke zprovoznění dříve než vnější okruh, čímž bude porušena zásadní podmínka posuzování vlivu na životní prostředí (EIA). Ignorování obdobné podmínky u tunelu Blanka nedávno vedlo k soudnímu zrušení její kolaudace. Přes historický úspěch začlenění proklamace o podpoře zahloubení ulice V Holešovičkách do programového prohlášení koalice není řešení této ulice prioritou. Radnice zcela rezignovala na humanizaci Severojižní magistrály a u zklidnění historického centra se potýká s politicky motivovaným odporem, který zatím vede k velmi omezeným výsledkům. U vnějšího okruhu si Rada nechala sporné trasování přes Suchdol potvrdit studií, která je ovšem značně neúplná a tendenční.

Ovzduší a klima řešíme jen, když to nezasáhne auta

Snaha magistrátu o snížení znečištění a klimatických dopadů pražské dopravy se dlouhodobě úmyslně vyhýbá klíčovému požadavku na pokles výkonu automobilové dopravy, což by efektivně přispělo k řešení obou problémů. Současná Rada v tomto nepředstavuje žádný zřetelný posun proti Radě předchozí.

Cyklo táhne, pěšáci v závěsu

Město zřetelně podporuje cyklistickou dopravu a úspěšně realizuje nejvíce cyklostezek i cyklopruhů v historii. Deficit cykloinfrastruktury je nicméně tak velký, že i přes současné pozitivní změny bude překonáván ještě desítky let. Město se současně málo snaží o komfortní řešení,

odděluje cyklisty od provozu i od chodců (například tzv. "dánské pásy"), zejména kvůli vyšším nárokům na prostor a realizaci.

V oblasti pěší dopravy jsou realizovány dílčí pozitivní kroky, stále ale není dostatečně silná pozice pěší dopravy, ať už v poradních orgánech, v koncepčních dokumentech či v investiční politice. Pěší dopravě se tak nedostává systémové podpory.

Covid a spěch otevřenosti nepřije

Rada nevyužila příležitosti covidových lockdownů k tomu, aby zavedla dočasná dopravní opatření ve prospěch bezmotorové dopravy. Pokračovala však alespoň příprava dlouhodobých nestavebních úprav pro cyklistickou dopravu. "Pražský přístup" má výhodu v tom, že tato opatření zůstanou v platnosti i po odeznění pandemie.

Omezené možnosti osobního setkávání se projevily na formách a kvalitě participace veřejnosti na přípravě dopravních staveb či rozhodování o území. K řadě veřejných jednání buď nedošlo vůbec, nebo byla omezena na možnost sledovat online prezentující a otázky formulovat přes chat – což pochopitelně značně omezuje možnosti debaty.

Hlídací psi nejsou spokojeni

Ve vyjádření dalších spolků (Holešovičky pro lidi, Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, Pěšky městem) se opakuje volání po větší otevřenosti a je konstatována otažítost magistrátu či ochlazení spolupráce na řešených tématech. Může to být dáno přístupem jednotlivců, politickými okolnostmi i Covidem. Výsledkem je ovšem skutečnost, že případné pozitivní posuny v těchto tématech (jsou-li) jsou spolky vnímány jako velmi nedostatečné.

Část 1. Obecné posouzení

Koncept analýzy

Soustředit se pouze na formální hodnocení toho, nakolik Rada hlavního města plní v programovém prohlášení prezentované sliby v oblasti dopravy, by bylo nezodpovědné vůči situaci, v níž se svět, Evropa i Praha nachází.

Při bližším pohledu na neurčitou formulaci řady slibů se takové hodnocení navíc ukazuje jako prakticky nerealizovatelné. Nekonkrétní či v důležitém tématu zcela absentující bod programového prohlášení poukazuje na nezáměr či názorový nesoulad v rámci samotné koalice. Stejně jako takový slib-neslib dovoluje zvolit si náhled na něj jednotlivým městským aktérům, dovoluje to i nám.

Hodnocení přístupu města k dopravě jsme tak zasadili do kontextu problémů, kterým čelí město, jeho obyvatelé i planeta jako taková. K pohledu zlepšování udržitelnosti dopravy v pražském regionu tak nutně musí přistoupit požadavky na minimalizaci klimatické změny i vyrovnání se s dočasným "krachem" turistického průmyslu a městských financí způsobeným pandemií covidu.

Udržitelná mobilita v tomto pojetí rozhodně neznamená bezvýhradnou podporu neautomobilové dopravy a už vůbec ne slepé omezování dopravy automobilové. Chceme-li ovšem zajistit v budoucnu Pražanům čisté ovzduší a kvalitní dopravní dostupnost, musíme vyvážený stav dopravního fungování Prahy nutně vidět v podobě, která zahrnuje zřetelné snížení automobilové dominance i dopadů dopravy na emise skleníkových plynů i na emise škodlivé zdraví.

Velkou pomocí při analýze byly příspěvky spolků Pěšky městem, Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu a Holešovičky pro lidi. Ty na naši žádost dodaly k vybraným tématům obsáhlé komentáře, jež v plném rozsahu citujeme.

Obecný přístup města k dopravě

Základní přístup k dopravě je daný plněním programového prohlášení. Pozitivně vnímáme zaměření na investice do veřejné dopravy, kdy se kromě metra řeší i nové tramvajové tratě. Radní se snaží vstupovat do záměrů pro železnici ve prospěch rozvoje příměstské železnice. Bezprecedentní je také snaha o akceleraci rozvoje cyklistické dopravy. Méně zřetelný je důraz na pěší dopravu, kde nedošlo k výrazným pozitivním změnám.

Dopravní témata jsou představena více a lépe (prezentace "Velké změny Prahy"). Jedná se ale v zásadě o prezentace, nikoliv o diskusi s veřejností, ve které by oponenti měli možnost se k záměrům kompetentně vyjádřit na základě podrobného seznámení. Částečně je to dáno omezením veřejných setkání v roce 2020, formát jednorázových diskusí to nicméně plnohodnotně nedovoloval ani předtím.

Dopravní směřování Prahy je v klíčových bodech i nadále kontrolováno většinou v zastupitelstvu, složenou z opozice a části koalice odmítající populisticky tzv. "omezování" automobilové dopravy. Tento postoj ovšem nevede k dlouhodobé udržitelnosti dopravního systému. Příprava

kontroverzních dopravních záměrů (Městský okruh) bez regulérního zhodnocení jejich dopadů nevede k harmonickému směřování města k udržitelné mobilitě, naopak konkurenceschopnost veřejné a bezmotorové dopravy v dlouhodobém měřítku zhoršuje.

Z hlediska potřeby snížit negativní dopady automobilové dopravy na životní prostředí, emise CO₂ a prostorovou dominanci ve vnitřním městě, a tím i přívětivější a zdravější životní styl, je stávající snaha města naprosto nedostatečná. Koalice tak v žádném případě nepřekračuje rubikon jasného směřování k udržitelné mobilitě.

Programové prohlášení

Programové prohlášení v oblasti dopravy obsahuje zhruba 70 bodů či podbodů, které jsme vyhodnotili a mnoho desítek dalších bodů věnujících se územnímu rozvoji města a životnímu prostředí. Analýze těchto bodů jsme se věnovali pouze tam, kde jsou v přímé souvislosti s dopravou. Zejména oblast územního rozvoje by si žádala zvláštní, stejně podrobný rozbor.

Zhodnocení jsme provedli na základě veřejně dostupných informací a výstupů magistrátu, naší znalosti kauz a s ohledem na požadavky na rozvoj udržitelné mobility, zkvalitnění životního prostředí a rychlého dosažení klimatické neutrality. Věnovali jsme se také skutečnosti, že některá témata programové prohlášení obchází.

Plnění programového prohlášení

Z analýzy jednotlivých bodů v oblasti dopravy vyplývá, že Rada pracuje na jejich plnění v mezích možností daných podmínkami v zastupitelstvu a strukturou městských organizací.

Město kompetentně připravuje Městský okruh, metro D, Dvorecký most, tramvaj na Václavském náměstí, parkoviště P+R a další záměry. Tempo přípravy včetně různých zdržení daných nepředvídanými okolnostmi odpovídá pražským možnostem a není příliš pravděpodobné, že by někdo jiný připravoval tyto záměry rychleji.

Řada bodů programového prohlášení je formulovaná značně neurčitě a dovoluje velmi široký výklad. Takové body plní Rada hlavního města zřídka v intencích toho, co by mělo jejich plnění znamenat z hlediska udržitelnosti dopravy a klimatické výzvy.

Pandemie covidu v roce 2020 ovlivnila plnění programového prohlášení zpomalením některých procesů vyžadujících vyjednávání. Část kapacit magistrátu byla vázána nutností řešit opatření v souvislosti s covidem. Protože se výrazně změnila intenzita a poměr využití jednotlivých druhů dopravy, není téměř možné vyhodnotit dopravní dopady provedených opatření srovnáním se situací v předchozích letech. Ještě větší dopady na plnění programového prohlášení může mít v budoucnu propad v rozpočtu hlavního města, způsobený jak výpadkem přímých příjmů města (například z jízdného VHD) a nutnými kompenzacemi, tak neadekvátním osekáním příjmů krajů ze strany státu.

Problémové body programového prohlášení

V programovém prohlášení jsou některé body zjevně problémové, případně formulované způsobem umožňujícím více výkladů. Problémovost komentujeme u jednotlivých bodů, za zmínku stojí výběr níže:

Hned v prvním bodě věnovaném dopravní koncepci spojuje Rada “dopravní koncepci města odpovídající 21. století,” s nutností dostavby Městského okruhu, což je ovšem stavba, která neodpovídá ani dopravní koncepci města 21. století, ani možnostem Prahy, má-li se dopravně rozvíjet směrem k udržitelné mobilitě.

V kapitole parkovací politiky se vyskytuje populistický požadavek zvýšit počet parkovacích míst v ulicích, které jsou přitom již nyní přetížené dopravou v klidu vysoko nad rámec únosnosti a bezpečnosti chodců.

Za relativně nešťastný bod považujeme deklaraci sjednocení rozvoje pěší a cyklistické dopravy. Jakkoliv oba druhy vyžadují pozornost a v řadě případů jsou řešení provázaná, v implementační fázi vyžadují výrazně odlišný přístup. Výsledkem je, že na konci roku 2020 nejen že není k dispozici dlouhodobě postrádaná koncepce pěší dopravy, ale není ani koncepce pro cyklodopravu, která zde v období 2010–2020 byla.

Mezery v programovém prohlášení

Programové prohlášení zjevně postrádá některé body, které by se v jeho míře podrobnosti daly očekávat. Vyvozujeme, že na těchto bodech buď v koalici nevznikl souhlas, nebo nebyly vnímány jako priorita.

Není vůbec zmíněna příprava železničního diametru. Jakkoliv se jedná o záměr v kompetenci státu, pro pražskou dopravu je to stavba významnější než Městský okruh. Není zmíněn rozvoj metra nad rámec stavby linky D. Město studii údajně připravuje, opět by ale mělo jít o prioritu i vzhledem k požadavkům různých městských částí (Praha 3).

Chybí zmínka o druhé plavební komoře u Dětského ostrova nebo o paralelní dráze letiště Ruzyně. Opět jde o záměry, které budou mít na Prahu velký dopad. Není zmíněna preference veřejné dopravy formou vyhrazených pruhů a řízení křižovatek.

V oblasti životního prostředí a klimatu není vůbec zmíněno naplňování strategie mitigace klimatické změny a klimatického závazku hlavního města.

Rozhodovací procesy a politické prostředí

Vedení města u návrhu a realizace dopravních opatření pracuje s daty více než v minulosti. Jsou analyzovány a prezentovány intenzity provozu, rychlost veřejné dopravy či nehodovost. Práce s daty ale není důsledná. Datová a analytická základna (Golemio, sčítání a modelování dopravy) je stále roztříštěná (Operátor ICT, TSK, IPR). Neexistuje způsob, jak operativně analyzovat prováděná opatření “na klíč” (včetně například objednávek speciálních průzkumů): radní nemají “inhouse” analytické týmy s dostatečnou kapacitou, externí analýzy jsou pak omezené v přístupu k některým datům.

Dokumentem, o který se náměstek pro dopravu opírá, je platný Plán udržitelné mobility (SUMP) z roku 2018. Ten je v podstatě jen pouhým zásobníkem možných opatření, bez jasného vyčíslení dopadů na dopravní vývoj, životní prostředí či klima, a postrádající srovnání dopadů s alternativními scénáři. Pražský SUMP tak není dostatečně důslednou oporou pro rozhodování o dopravě na základě dat a směřování k udržitelnosti dopravy v pražském regionu. Vlivem

absence reálného hodnocení záměrů SUMP navíc obsahuje i neodpovídající opatření, která do něj byla v minulosti nevhodným způsobem protlačena, zejména Městský okruh.¹

Na celostátní úrovni je magistrát omezen národní dopravní politikou, což se projevuje například v kauze paralelní dráhy letiště Ruzyně, ale i v možnostech ohledně vnějšího okruhu. Legislativní rámec se nejspíš brzy zhorší, stát chce výrazně omezit slovo samospráv v dopravním a územním plánování záměrů celostátního významu.

Při řešení celoměstských dopravních záležitostí s městskými částmi je magistrát v kompetencích výrazně omezen, a to jak statutem hlavního města a relativně malým rozsahem komunikací ve státní správě magistrátu, tak usnesením současného zastupitelstva, které mu ukládá projednávat dopravní opatření s městskými částmi, i když jsou v kompetenci magistrátu.

Opatření, která by bylo možno populisticky vyložit jako omezování automobilové dopravy, jsou blokována koaliční menšinou části Spojených sil (zejm. TOP 09, částečně KDU-ČSL), která tím v některých případech jde přímo proti programovému prohlášení. S ní souzní opozice v zastupitelstvu, což vytváří proautomobilisticky zaměřenou zastupitelskou většinu. Zastupitelstvo Radě v tomto volebním období uložilo projednávat vybraná opatření s městskými částmi a opakovaně se staví proti některým dopravním opatřením. Jmenovitě jde o kauzy zneprůjezdnění Smetanova nábřeží pro tranzit a zrušení časového omezení platnosti některých bus pruhů. Obě témata jsou silně zpolitizovaná a věcná debata se u nich ztrácí v populistickém chaosu.

Dopad pandemie covidu a přístup města k dopravě

Dopravní chování v Praze v průběhu jarního lockdownu vedlo k výraznému snížení využívání veřejné dopravy (dočasně až o 80 %), dílčímu snížení intenzity automobilové dopravy (o 20-40 %) a zvýšení intenzity cyklistické dopravy (o 30-60 % dle různých odhadů), ovšem při nízkém celkovém podílu 1-2 % přepravní práce. Došlo ke snížení intenzit a částečnému přechodu z veřejné dopravy do IAD (indiv. automob. doprava). V podzimním a zimním lockdownu již nejsou intenzity IAD výrazně nižší než běžně, využívání veřejné dopravy je nižší o několik desítek procent. Automobilový provoz nepoklesl (oproti jiným městům) natolik, aby bylo možné jednoznačně ospravedlnit snížení kapacity pro IAD.

Pro dočasná opatření s cílem zlepšit alternativy pro lidi vyhýbající se veřejné dopravě tak nevznikly v Praze podmínky stejně vhodné, jako tomu bylo v jiných městech, která přikročila k realizaci řady dočasných opatření.

Magistrát přistoupil k dílčím opatřením, jako bylo snížení kapacity VHD s cílem omezit provozní ztrátu při zachování kapacity na sociální distancování. Na podzim již ale byla veřejná doprava vlivem snížené kapacity opět zcela zaplněna. Na jaře magistrát dočasně zrušil výzvy pro chodce na některých přechodech.

Na jaře byly na základě vládního nařízení zneplatněny zóny placeného stání, což při podzimním lockdownu již nebylo zopakováno. Efekt tohoto opatření byl ostatně sporný vzhledem k tomu, že snížení intenzity provozu nevede ke snížení požadavků na parkování ve vnitřním městě.

¹ <https://auto-mat.cz/24048/plan-udrzitelne-mobility-potrebn-y-a-znasilneny>

Na podzim město spustilo menší kampaň upozorňující na potřebu mít v pořádku filtry prachových částic, aby nedocházelo k nadměrnému znečištění ovzduší. Souběžně probíhá větší kampaň Dopravního podniku s cílem zmenšit obavy z nákazy v prostředcích veřejné dopravy.

Ve prospěch cyklistické dopravy nevznikla žádná dočasná opatření. Magistrát pokračoval v roce 2020 v intenzivní realizaci trvalých cykloopatření, kterou oproti předchozím rokům urychlil více než dvojnásobně. Je obtížné posoudit, nakolik pandemie dovolila realizovat i opatření, na která by jinak nedošlo. Návrhy na konkrétní opatření, zaslané spolkem AutoMat magistrátu a vybraným městským částem, nebyly akceptovány.

Malované cyklopruhy jsou v podmínkách prostorového omezení pražských komunikací plus mínus srovnatelné s dočasnými opatřeními. "Pražský přístup" má výhodu v tom, že opatření zůstávají v platnosti i po odeznění pandemie.

Omezené možnosti osobního setkávání se projevily na formách a kvalitě participace veřejnosti na přípravě dopravních staveb či rozhodování o území. K řadě veřejných jednání buď nedošlo vůbec, nebo byla omezena na možnost sledovat online prezentující a otázky formulovat přes chat – což pochopitelně značně omezuje možnosti debaty.

Již nyní je jisté, že negativní dopady pandemie na příští rozpočty města budou značné. Jakkoliv město na rok 2021 připravuje rozpočet, který se v dopravních investicích nedrží příliš zpátky, město bude muset své investiční priority znovu posoudit. Naskytá se pak otázka, zda investiční záměry předpokládající vydat z městského rozpočtu jednu až dvě stovky miliard na dálniční tunely pod městem (a stovky milionů ročně jen na jejich přípravu) vedou k naplnění cíle zajistit Pražanům kvalitní dopravní i životní prostředí s efektivitou odpovídající finančním možnostem města.

Doporučení spolku Pěšky městem

Mimo hodnocení konkrétních bodů programu (viz níže) se spolek Pěšky městem k postupu Rady hlavního města v oblasti dopravy a životního prostředí vyjádřil také obecněji:

Špatná komunikace mezi městskými částmi navzájem a/nebo s Magistrátem

Obecně vidíme jako velký systémový problém špatnou komunikaci a koordinaci činností mezi městem reprezentovaným Magistrátem a městskými částmi, potažmo i Středočeským krajem. Magistrát často vyvíjí chvályhodné snahy o zlepšení podmínek pro chodce a rozvoj pěší dopravy, do nichž investuje nemalé finanční prostředky (např. zklidnění dopravy v okolí škol v rámci programu Bezpečné cesty do školy), ale některé městské části v konečné fázi blokuji realizaci návrhů vzešlých z tohoto programu a jimi odsouhlasených. Vymáhání takto zmařených investic do přípravy projektů od městských částí, které nedodržují předchozí dohody a nakonec vydávají nesouhlasná stanoviska nebo projekty následně mění bez jakéhokoli konsensu s dalšími dotčenými účastníky procesu, je složité. Hl. m. Praha také někdy obtížně hledá společné řešení se Středočeským krajem, např. na Plánu udržitelné mobility. Proces změn ve veřejném prostoru není pro občany průhledný a srozumitelný. Lidé těžko hledají informace o tom, co se kde chystá, na koho se mohou obrátit, proč věci tak dlouho trvají. Aplikace Změňte to není pro občany dostatečně transparentní a srozumitelná a úřady městských částí ji často vnímají jako zahlcující. Město málo propaguje malé úspěchy a benefity udržitelné dopravy.

Zklidnění centra města = více chodců, zlepšení kvality ovzduší a rozvoj ekonomiky

Základním problémem automobilové zátěže centrální části Prahy a znečištění ovzduší je zbytná doprava a organizace dopravy umožňující lidem zkracovat si cestu centrem města, protože je to stále ještě relativně rychlé a levné. Současně je zásadním momentem otevřená náruč Prahy pro vozidla v podobě možnosti parkovat i v rezidentních modrých zónách i pro nerezidenty. Tento kočkopes v kombinaci s naprosto nedostatečným a v některých MČ nefunkčním systémem postihu za nerespektování ZPS (zón placeného stání) znamená desetitisíce nežádoucích vozidel v centru Prahy. Potenciál ZPS není zdaleka využit.

Evropské a světové metropole nyní masově přistupují k rozšiřování prostoru pro chodce a jízdní kola. To, co nezvládla hrozba klimatické krize, která je pro mnohé ještě stále něčím nepředstavitelným a neuvěřitelným, urychlila pandemie nemoci Covid-19. Rychle se šířící vir, kterému se extrémně dobře daří v oblastech se znečištěným ovzduším, spustil celosvětový trend otevírání většího prostoru pro chodce, jízdní kola a omezování motorové dopravy v centrech měst. Lidé žijící ve městech, jejichž dýchací cesty jsou atakovány znečištěným ovzduším, začali více řešit své zdraví a jsou nyní připraveni přijmout i změny, které pro ně mohou být v určitém ohledu omezující. Zkušenost karantény a různých stupňů omezení pohybu obyvatelstva navíc ukázala, jak důležité je, aby lidé měli v blízkosti svého bydliště dostatek zeleně, ale také základní služby, a jak je výhodné budovat města krátkých vzdáleností. Zklidnění dopravy a posílení nabídky bezpečných a pohodlných pěších nebo cyklistických cest tak účinně omezuje nejen šíření nákazy koronavirem, ale pomáhá též adaptovat města na změnu klimatu, zlepšovat kvalitu ovzduší a vytvářet podmínky pro ekonomický růst ve zklidněných lokalitách.

Dle našeho názoru by se měla Praha k tomuto trendu také připojit, a to odvážnějším způsobem, než bylo zklidnění Smetanova nábřeží pomocí uzavření jen cca 150 m jízdního pruhu v jednom směru pro průjezd aut jednou částí jedné z komunikací.

Celkové zatížení vnitřní části Prahy motorovou dopravou je zapotřebí řešit rozsáhlým zklidněním dopravy souborem opatření, mezi něž patří:

- omezení průjezdu nerezidentů a dálkového zásobování po obou březích Vltavy,
- zneprůjezdnění známých zkratk vnitřním územím Josefova, Starého a Nového Města,
- revize a zpřísnění parkovací politiky (rezidentní parkování v modrých zónách jen pro rezidenty a osoby ZTP, zvýšení poplatků za parkování v centru města),
- zajištění funkčnosti systému vymáhání poplatků (pokut) za nelegální parkování,
- zpoplatnění vjezdu do centra.

To vše při zachování práva vjezdu a průjezdu rezidentům, osobám ZTP a pravidelnému zásobování.

Část 2: Plnění programového prohlášení

Z programového prohlášení jsme vybrali kapitoly související s dopravou, i pokud byly umístěny jinde. Citace programového prohlášení jsou uváděna kurzívou. Doplnili jsme část podnadpisů tak, aby byla dohledatelná významná dopravní témata, která v programovém prohlášení nemají vlastní sekci.

Doprava v Praze bude vyžadovat naši velkou pozornost. Za posledních deset let se počty cest v pracovní dny u obyvatel Prahy zvýšily o milion cest denně. Počet nových silnic a kolejových dopravních spojení za tímto trendem zaostává. Praha trpí nedostatkem parkovacích míst. Opravy ulic a rekonstrukce infrastruktury jsou nekoordinované a vedou k velmi častým dopravním kolapsům. Praha dlouhodobě zanedbává údržbu a opravy mostů, některé jsou v havarijním stavu. Chybí systematická údržba páteřních komunikací. Praha musí v následujících letech urychlit přípravu a výstavbu klíčových dopravních staveb. Městská hromadná doprava potřebuje maximální preferenci.

Dopravní koncepce města 21. století

- *Vytvoříme dopravní koncepci města odpovídající 21. století a možnostem Prahy tak, aby byl co nejdříve, efektivně a v souladu s ekonomickými možnostmi města dokončen Městský okruh a další důležité dopravní stavby.*

Bod slučuje slib vytvoření nové dopravní koncepce se zajištěním stavby Městského okruhu, což je samo o sobě v rozporu.

Radní pro dopravu se opírá o Plán udržitelné mobility (SUMP / PUMP / Polad' Prahu), který převzal a doplnil. O nové dopravní koncepci se zatím veřejně nehovoří, lze ale předpokládat představení dílčích analýz (například rozvoje metra) a patrně i další aktualizaci SUMPu do konce volebního období. Dopravní koncepce pro 21. století by měla přehodnotit systém nadřazených komunikací uvnitř města, což se ale zjevně neděje.

V oblasti bezmotorové dopravy se výrazně zpožďuje příprava koncepce rozvoje bezmotorové dopravy do roku 2030, která měla navázat na koncepci cyklo dopravy do roku 2020. Je to dáno jednak poněkud nešťasným a obtížně uchopitelným záměrem sloučit obě koncepce do jednotného dokumentu (viz dále), jednak zdržením danými pandemií.

Naše analýza se nezaměřuje na územní plánování města. Přesto je nutné okomentovat, jak vypadá plánování dopravní ve střednědobém měřítku. To se vede na úrovni pracovišť IPR, a to zejména v rámci přípravy nového územního (metropolitního) plánu, kde je přizpůsobeno autorsky diktované představě zahuštěného města bez důrazu na kvalitu životního prostředí či snížení zátěže z automobilové dopravy.

Metropolitní plán je připravován uzavřeně (samotné městské instituce musely některé věci vkládat formou připomínek) a z politických důvodů téměř nevyužívá některé nezbytné nástroje územního plánování (podmíněnosti, veřejně prospěšné stavby). Takový územní plán nepovede ani k udržitelnému směřování města ani k jeho rozvoji v souladu s představami obyvatel Prahy.

Dopravním důsledkem takto pojatého územního plánování bude přetrvávající automobilová dominance v kompaktním městě a slabá konkurenceschopnost neautomobilové dopravy mimo něj.

Městský okruh

Záměr výstavby Městského okruhu byl upraven formou urbanisticky kvalitního povrchového řešení při zachování naddimenzované dopravní kapacity. Příprava směřuje k vytvoření dokumentace pro územní rozhodnutí na základě studie z roku 2019. Zprovoznění Městského okruhu je v dokumentaci EIA podmíněno nejpozději souběžným zprovozněním silničního okruhu kolem Prahy. Tempo přípravy SOKP naznačuje, že podmínka nebude splněna. Stávající politická reprezentace odmítá odpovědnost za pokračující přípravu MO, která povede k jeho zprovoznění v rozporu s podmínkami EIA². Neudržitelnost tohoto postoje ilustruje čerstvé rozhodnutí městského soudu (leden 2021), který na podnět spolku Holešovičky pro lidi zrušil kolaudaci největší části tunelového komplexu Blanka i z důvodu nedodržení podmínky dostavby SOKP před MO nacházející se v stavebním povolení pro TKB.

V současnosti probíhá prvotní fáze přípravy zpoplatnění vjezdu do vnitřního města. Stávající legislativa to nedovoluje.

Jak jsme dotazováním zjistili, neexistuje koncept doprovodných zklidňujících opatření. Přitom některá z nich by měla být připravována souběžně, aby mohla být realizována okamžitě po zprovoznění tunelu.

Městský okruh nemá mít dle tvrzení magistrátu negativní dopady na emise CO₂³, toto ale není potvrzeno žádnou analýzou dopadů zprovoznění MO na CO₂ a opírá se pouze o vyvrácené tvrzení, že zprovoznění tunelu Blanka nevedlo ke zvýšení intenzity dopravy v Praze⁴.

- *Zajistíme, aby byly klíčové stavby doplněny do Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy i do Metropolitního plánu. Koncepce bude navazovat na existující dopravní infrastrukturu a již připravené projekty v různých stádiích rozpracovanosti, které může doplnit či vhodně upravit.*

Není jasné, jak je plněno, které záměry byly tímto míněny (například zahloubení ul. V Holešovičkách v ZÚR není). Z dosavadní přípravy Metropolitního plánu a aktualizací ZÚR vyplývá spíše snižování regulačního dopadu záměrů v územně plánovací dokumentaci, například nízký podíl veřejně prospěšných staveb v oblasti veřejné dopravy a naprostá absence veřejně prospěšných staveb pro bezmotorovou dopravu.

Ulice V Holešovičkách

- *Podporujeme zahloubení ulice V Holešovičkách, aby došlo ke snížení hluku a emisí z automobilové dopravy, která nadměrně zatěžuje obyvatele okolní čtvrti.*

² Vyplývá z odpovědi náměstka pro územní rozvoj Petra Hlaváčka na otázku V. Fillera na debatě Velké změny Prahy k Městskému okruhu v CAMPu na podzim 2019.

³ Zdroj: odpověď radního A. Scheinherra na otevřený dopis spolku AutoMat v listopadu 2020, zatím nezveřejněno.

⁴ <https://auto-mat.cz/26222/tunel-blanka-slavi-5-let-pomohla-odlehcit-mestskym-ulicim>

Komentář k ulici V Holešovičkách zpracoval spolek Holešovičky pro lidi, jehož zprávu přikládáme v plném znění:

Co se povedlo (od nejdůležitějšího po nejméně důležité):

- Zpracování studie dopravního řešení prověřující možnost redukce stávajícího trojúhelníku nadřazeného dopravního systému, který tvoří ulice Povltavská, V Holešovičkách a Zenklova.
- Zavedení omezení rychlosti na 50 km/h na konci ulice Liberecká a začátku ulice V Holešovičkách směrem do centra (spadá pod státní správu)
- Instalace kamer úsekového měření v ulici V Holešovičkách z centra na nájezdu od tunelu Blanka (spadá pod státní správu, ne magistrát)
- Namátkové kontroly emisí/kouřivosti projíždějících vozidel
- Pravidelné čištění (bohužel již nefunkčního) nízkohlučného asfaltu
- Kontroly kamionů z hlediska povolení vjezdu do oblasti, dodržování režimu práce řidičů, technického stavu a hmotnosti vozidel
- Očištění autobusových zastávek od nelegálních reklamních polepů (bohužel nevydrželo dlouho)
- Namalování cyklopiktogramů směrem do centra

Co se nepovedlo / na co se pořád čeká (od nejdůležitějšího po nejméně důležité):

- Nadlimitní hluk a emise z automobilové dopravy pořád ničí život lidem V Holešovičkách a úředníci magistrátu neváhají tvrdit, že je všechno v pořádku přestože V Holešovičkách je neustále prodlužována stará hluková zátěž navýšena ještě o další výjimky a měření imisí provedeno AV ČR dokazuje, že ulice V Holešovičkách je jedním z nejpostíženějších míst v republice
- Pokračující absence priority zahloubení Holešoviček v strategických dokumentech města (Plán udržitelné mobility, Akční plán pro snižování hluku pro aglomeraci Praha, Zásady územního rozvoje⁵)
- Změna územního plánu pro zahloubení Holešoviček Z 27540/00 je pozastavena, SEA/EIA je pozastavena, přidělení statutu veřejně prospěšné stavby neexistuje, projektová dokumentace se nepřipravuje, vyčlenění prostředků v rozpočtu absentuje, územní řízení a stavební povolení jsou v nedohlednu
- Nová výše uvedená variantní studie obsahuje faktické chyby a zavádějící až manipulativní informace (neexistence objízdných tras, možnost tunelového řešení až po dostavbě SOKP, prosazování Čimické radiály, atd.) a přesto, že jsme ji jako spolek připomínkovali, nic se s ní už více než půl roku neděje a mnoho politiků si ji nesprávně vykládá jako důkaz o tom, že Holešovičky nemají řešení, přitom z ní vyplývá jen to, že jediným řešením je právě dávno navrhované zahloubení

⁵ Spolek žádal začlenění zahloubení ulice V Holešovičkách do nedávno aktualizovaných ZÚR přes různé politiky na Magistrátu. Dostali jsme příslib, že se tam objeví. Spolek také z pozice veřejnosti ZÚR připomínkoval, ale dodnes mu není znám výsledek.

- Kolaudace tunelu Blanka bez skutečného vyřešení podmínek nacházejících se v stavebním povolení týkajících se ulice V Holešovičkách⁶
- Výměna oken objektů postihnutých hlukem pořád není dokončena, přestože měla být hotova před spuštěním Blanky
- Rozptylová studie placená Magistrátem tvrdí, že vzduch V Holešovičkách odpovídá limitům NO_x, PM_{2,5}, PM₁₀
- Letitý soud občanů Holešoviček s Magistrátem kvůli emisím zplodin a hluku pokračuje přes nabídku smíru od žalobců učiněnou přímo primátorovi
- Slibované zřízení pracovní skupiny složené ze zástupců Magistrátu a občanů nebylo realizováno ani víc než tři čtvrtě roku po veřejném příslibu
- Okolité komunikace se staly objízdovými trasami ucpaných Holešoviček a neukáznění řidiči ohrožují rezidenty jízdou porušující předpisy
- Instalace stacionární emisní stanice (tzv. hotspotu) se ani přes osobní intervenci u náměstka Hlubučka pro životní prostředí nezdařila a stanice je již instalována v ulici Argentinská, která trpí mnohem nižší dopravní zátěží
- Absence spojení MHD z Holešoviček na Prahu 6 přes tunel Blanka
- Pokračující a neustále zpoždění autobusů MHD v řádech desítek minut směrem do centra odrazuje rezidenty od používání tohoto typu dopravy

Resumé

Přes historický úspěch začlenění proklamace o podpoře zahloubení ulice V Holešovičkách do programového prohlášení koalice s politováním nutno konstatovat, že tento cíl je pořád v nedohlednu. Navíc, některé kroky a výstupy magistrátních úředníků tento cíl spíš zpochybňují nebo jsou s ním v přímém rozporu. Přetrvávající ujišťování politických špiček koaličních stran o trvalé podpoře zahloubení je ve velkém nepoměru k doposud realizovaným krokům. Ty jsou téměř výlučně kosmetického charakteru a téměř nijak nebo velmi okrajově přispívají k řešení překračování zákonem stanovených limitů emisí a hluku z nadlimitní automobilové dopravy v této oblasti. Počáteční intenzivní komunikace mezi občany a zástupci Magistrátu (možná i vlivem koronakrize) ustrnula a jeví známky ochlazení.”

- *Budeme pokračovat v projektu přípravy Radlické radiály s respektem k připomínkám občanů. Zajistíme jejich řádné vypořádání.*

Rada HMP k tomuto schválila usnesení, dle kterého se pokračuje v přípravě územního rozhodnutí a případné změny se budou připravovat souběžně. Usnesením Rady z listopadu 2019 bylo také určeno neprověřovat zvláště přínosy a dopady Radlické radiály. Aktualizovaný projekt zohledňuje některé připomínky veřejnosti.

Dopravní posouzení ukázalo, že zprovoznění Radlické radiály přetíží úsek Strakonické mezi Dobříškou a Barrandovským mostem, i Barrandovský most samotný.

⁶ Kolaudace velké části TKB byla v lednu 2021 zrušena městským soudem v Praze na základě žaloby spolku Holešovičky pro lidi z důvodu nedodržení vybraných podmínek stavebního povolení TKB (nedodržování zákonem stanovených hlukových a imisních limitů, neexistence vnějšího okruhu).

Pražský (vnější) okruh

Naší klíčovou prioritou je vybudování Pražského okruhu.

- Budeme pokračovat v přípravě stavby 511 (Běchovice–dálnice D1) a vyvineme úsilí, aby dopady stavby 511 na místní obyvatele byly co nejmenší.*

Město má za své vykoupit pozemky pro zelený pás, což hrozí, že v současné situaci bude příliš drahé a jako kompromis se ořeže. V průběhu projednávání DÚR se nepovedlo dostat do projektu některé potřebné bezmotorové vazby, např. lávku na mostě u Dubče, cestní síť bude těsně podél dálnice, ne podél zeleného pásu, na to se asi ještě ani nic neprojektuje.

Ke stavbě 511 (a dalším bodům programového prohlášení) se dále vyjadřuje hodnocení Platformy za kvalitní dopravní infrastrukturu (plné znění):

Vzhledem k tomu, že se jedná o VNĚJŠÍ okruh, měl by skutečně vést vně, tj. mimo území Prahy a sloužit především pro dálkovou osobní a nákladní dopravu, jak to vyžaduje nařízení EU 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a také zákon o pozemních komunikacích: „Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, ...“

Pokud by měly být „dopady stavby 511 (Běchovice – dálnice D1) na místní obyvatele co nejmenší“, bylo by zapotřebí ji realizovat pouze v užším profilu jako městskou komunikaci, posunout dál od Běchovic a šetrně napojit na stávající úsek 510. Dočasně by převzala nákladní dopravu z Jižní spojky než by se postavila vhodná tranzitní komunikace dál od Prahy (např. jako součást aglomeračního či regionálního okruhu).

V současné podobě šestiproudé transevropské dálnice a bez perspektivy příprav vzdálenější tranzitní komunikace je stavba 511 nepřijatelná, neboť způsobí vážné dopravní komplikace na Černém Mostě (dle oficiálních prognóz má dojít k obrovskému nárůstu dopravy na 510 po dostavbě 511 a dalších úseků SOKP). Zároveň bude mít velmi negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel přilehlých lokalit.⁷

Koncem července bylo vydáno nepravomocné územní rozhodnutí, proti kterému bylo podáno téměř 50 odvolání ze strany městských částí, obcí, spolků a majitelů nemovitostí. Součástí námitek byly např. nezákonnost stanoviska EIA kvůli invariantnosti záměru a vyloučení některých dotčených subjektů z posuzování vlivů na veřejné zdraví a také systémová podjatost. Dne 28. 12. 2020 Ministerstvo pro místní rozvoj rozhodlo o námitce podjatosti, přičemž ředitel magistrátu hl.m. Prahy byl vyloučen z dalšího projednávání. Vzhledem k tomu, že hl. m. Praha nepodalo rozklad proti tomuto usnesení, bude řízením pověřen jiný krajský úřad.

- V návazné severní části Pražského okruhu je nutné prosadit nejvhodnější variantu. Je nezbytné maximálně odklonit zejména nákladní dopravu mimo území Prahy, aby došlo ke zlepšení ovzduší v hlavním městě.*

Prosazovaná trasa okruhu dle ZÚR je v rozporu s uvedeným bodem, neboť zavádí tranzitní nákladní dopravu do městských částí na severu Prahy a způsobí zhoršení ovzduší.

⁷ Více v článku dopravních odborníků Ing. Prachaře a Ing. Tomeše [“Stane se Praha dálniční křižovatkou pro mezinárodní tranzit?”](#)

Namísto hledání vhodného řešení a objektivního posouzení alternativ, si magistrát nechal zpracovat u IPRu naprosto účelovou studii, která však není kvalitním podkladem pro rozhodování o řešení Pražského okruhu. Uvádíme odkaz na oponentní posudky nezávislých odborníků:

<https://rozumnadoprava.cz/posouzeni-pruchodnosti-variant-sokp-neni-kvalitnim-podkladem-pr-o-rozhodovani-o-reseni-prazskeho-okruhu/>

Na podzim 2019 proběhlo zjišťovací řízení EIA k úsekům 518 (Ruzyně – Suchdol) a 519 (Suchdol – Březiněves) – přikládáme připomínky Platformy⁸. Od konce října 2020 probíhá zjišťovací řízení EIA k úseku 520 (Březiněves–Satalice).⁹

- *Podpoříme řešení okruhu, které se ukáže jako nejvhodnější z hlediska dopadů na obyvatele, bezpečnosti dopravy, nákladů a termínu realizace.*

Postup magistrátu při řešení problematiky Pražského okruhu považujeme za krátkozraký a netransparentní. Prosazují desítky let starou trasu okruhu, přičemž bagatelizují její závažné nedostatky a neberou ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj města. Rozhodují na základě účelových a často zastaralých podkladů, aniž by si nechali zpracovat podrobnou analýzu přínosů a nákladů této kontroverzní stavby na základě objektivních a úplných informací a faktů. Zároveň pokračuje mediální masáž o jediné správné variantě Pražského okruhu, který je podsouván veřejnosti jako zázračný lék na dopravu. V mainstreamových médiích není dán prostor pro odlišné názory a pokud ano, tak jsou prezentovány v negativním světle.

I přes intenzivní jednání s vedením magistrátu nám nebylo dosud vyhověno v našem požadavku na revizi koncepce městské a tranzitní dopravy a objektivním posouzení dopravního řešení pro Prahu a Středočeský kraj.

- *Výstavba Pražského okruhu vyžaduje intenzivní spolupráci Prahy, městských částí, Ministerstva dopravy ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Středočeského kraje a jednotlivých obcí. Za hlavní město jmenujeme konkrétního koordinátora, který bude mít jediný úkol: odblokuje přípravu výstavby Pražského okruhu.*

Nemáme informace o tom, že by byl jmenován "konkrétní koordinátor". Proběhlo pouze několik jednání mezi starosty dotčených MČ a vedením Prahy, které odmítlo další diskusi o alternativním řešení a bylo ochotno pouze "humanizovat" stávající trasu. Dosud nebyly vypořádány závažné námitky dotčených subjektů a desítky let stará koncepce okruhu je prosazována přes nesouhlas městských částí, spolků a občanů.

S ohledem na současnou situaci (zejména zdravotní, sociální, ekonomickou a klimatickou krizi) a obrovský schodek státního rozpočtu považujeme za velmi nezodpovědné, že magistrát a Ministerstvo dopravy trvají na této extrémně nákladné stavbě, jejíž negativa jednoznačně převáží nad deklarovanými přínosy. Přitom existují mnohem šetrnější, efektivnější a ve většině případů levnější alternativy.¹⁰

⁸ Připomínky ke stavbám 518 a 519, viz rozumnadoprava.cz/.../pripominky-zjist-eia-519

⁹ Připomínky ke stavbě 520, viz rozumnadoprava.cz/.../Pripominky_zjist_eia_SOKP-520

¹⁰ rozumnadoprava.cz/.../Reseni-tranzitni-a-mestske-dopravy_2020_Platforma.pdf

Je zapotřebí provést revizi řešení tranzitní a městské dopravy v Praze a Středočeském kraji s ohledem na dopravní, ekologické, ekonomické, urbanistické a další klíčové parametry a také strategické dokumenty (např. Strategický rámec ČR 2030) a závazky Prahy a ČR v oblasti ochrany klimatu (klimatický závazek hl.m. Prahy, Green Deal, Pařížská dohoda).

Doprava v klidu

- *Umožníme rozšíření parkovacích zón.*

Pozitivní a probíhá, byť to některé městské části vidí jako nutné zlo, a existuje stranická touha po celopražské zóně.

- *Ustavíme komisi pro parkování, která bude řešit vylepšení současných parametrů parkovacího systému tak, aby se stal uživatelsky příjemnějším, ekonomicky motivujícím a aby vedl ke zvýšení počtu parkovacích míst pro rezidenty.*

Komise existuje a schází se¹¹. Zápisy z jednání jsou na webu jsou do poloviny roku 2019, pak se komise sešla ještě několikrát, zápisy zatím nejsou na webu vlivem omezeného fungování úřadu. Od parkovací komise vzešel (mimo jiné) návrh na to zapnout platnost zón na trvalé a vše regulovat tarify, kdy by se ceny lišily v čase, zatím ale nedošlo na implementaci.

- *Přepracujeme parkovací aplikaci. Zvýšíme uživatelský komfort a informovanost občanů o všech možnostech využití parkovacích zón.*

Aplikace z let 2017 (Zaparkuju) a 2018 (Parkuj v klidu) nebyly zatím aktualizovány.

- *Investujeme 2 miliardy do rozvoje parkovišť P+R.*

Příprava P+R probíhá a je pravděpodobné, že velká část této částky bude proinvestována, není ale jisté, zda celá. P+R Černý Most, které se již staví, vyjde na cca 500 mil. Kč. Velká P+R mají vzniknout s novou stanicí Depo Zličín. Bylo by žádoucí, aby většina kapacity P+R vznikla ve Středočeském kraji, k čemuž je potřeba užší spolupráce, což v poslední době vypadá nadějně. Výše nákladů na parkovací domy současně ukazuje, jak drahé je zajišťovat služby motoristům.

- *Využijeme existující data k aktualizaci a optimalizaci parametrů parkovacích zón.*

Dle místních zkušeností se s daty pracuje, například na Praze 3 byly na základě optimalizace upravené fialové zóny. Parametry a nastavení zón se také řeší – je snaha sjednotit platnost zón napříč MČ.

- *Vyjednáme noční parkování s provozovateli obchodních center tam, kde to pomůže k navýšení počtu parkovacích míst pro rezidenty.*

Nemáme informace, že by zatím někde proběhlo.

- *Upravíme prostorové uspořádání ulic za účelem zvýšení počtu parkovacích míst.*

Tento bod je jednak převážně mimo kompetenci magistrátu, jednak zcela kontraproduktivní. Pokud můžeme soudit, při rekonstrukcích ulic v kompetenci magistrátu se na zachování či

¹¹ www.praha.eu/...

zvýšení počtu parkovacích dbá, i cyklistické integrace přidávají řádově stovky parkovacích stání (Hviezdoslavova, Ocelkova, apod.). V některých případech to naráží na jiné problémy (Jičínská). Magistrát každopádně nevystupuje proti městským částem, které chtějí zachovat na hlavních ulicích parkovací stání, což se negativně podepisuje na rekonstrukcích ulic jako je Vinohradská.

Programové prohlášení v oblasti parkovací politiky hodnotíme jako racionální, s výjimkou posledního požadavku na zvýšení počtu parkovacích míst v ulicích. Nové parkovací kapacity by měly být zřizovány mimo uliční profily.

Metro D

- *Metro D je dopravní stavbou s vysokou prioritou.*
- *Budeme pokračovat v přípravě podzemní části metra D se snahou dosáhnout maximální architektonické hodnoty a užitečnosti stanic i návazného veřejného prostoru.*

Plnění probíhá v mezích možností. Uliční uspořádání je někde nevhodné pro cyklo, přebírala se stará ÚR, která mají zásadní nedostatky. Tam, kde to šlo, se dělaly výtvarné soutěže. Na okolí stanic Libuš a Písnice se dělaly územní studie.

Mosty

- *Zahájíme stavbu Dvoreckého mostu*

Probíhá příprava. V listopadu 2019 se připravovala podrobná studie jako podklad pro sloučené územní a stavební řízení. Žádost o SP se předpokládá v roce 2021. Most bude jen pro VHD, IZS a bezmotorovou. Zahájení stavby Dvoreckého mostu do konce volebního období je zatím reálné.

- *a zahájíme přípravu a následně realizaci architektonické soutěže s následným vypracováním projektové dokumentace ke stavbě Rohanského mostu.*

Současná situace je dost nepřehledná, není vyjasněná poloha mostu. Město ale 9. 9. 2020 deklarovalo, že soutěž vypíše.

- *Vybudujeme lávku přes Štvanici a lávku do Troje.*

Lávka v Troji byla zprovozněna v prosinci 2020. Lávka přes Štvanici se má začít stavět v roce 2021.

- *Připravíme projekt lávky Vítkovská promenáda–Balabenka.*

Projekt se ukázal jako nerealizovatelný ve stávající podobě, připravuje se jeho přepracování. Studie proveditelnosti byla dokončena na podzim 2020.

- *Prosadíme urychlenou rekonstrukci mostů a zvýšíme investice do jejich dlouhodobé systematické údržby.*

Neznáme současný stav přípravy rekonstrukcí. Existuje komise / pracovní skupina na mosty, na webu HMP ale nemá uvedené složení ani zveřejněné zápisy.

- *Chceme zachovat ty mosty, které jsou cennými stavbami a mohou projít úspěšnou rekonstrukcí, jako je např. Libeňský most.*

Rekonstrukce Libeňského mostu se připravuje. Připravuje se také rekonstrukce dalších historických mostů, jmenovitě Čechova a Hlávkova.

Tramvajové tratě

- *Zahájíme stavbu tramvajové tratě na Václavském náměstí*

Dle poslední veřejné zprávy (z dubna 2020) se i přes zdržení dané s nově objeveným problémem se stropem stanice Muzeum předpokládá zahájení výstavby v roce 2022.

- *a připravíme projednání tratě Vinohradská–Bolzanova, umožňující přestup na Hlavním nádraží.*

V dubnu 2020 byla vybrána varianta trati Wilsonova (Opera), připravuje se soutěžní dialog. Bod je plněn.

- *Zahájíme stavbu tramvajových tratí do Slivence a do Libuše, stejně jako smyčky na Zahradním Městě.*

U trati na Slivenec bylo v roce 2020 zažádáno o stavební povolení v omezené podobě bez posledního cca 500m úseku, tedy jen do Holyně. Zprovoznění se předpokládá 2022. Trať do Libuše má potíže s výkupem pozemků, zahájení stavby, uvažované na rok 2020, neproběhlo. Z veřejných zdrojů se nepodařilo dohledat aktuální termín možného zahájení výstavby. Prodloužení trati na Nové Dvory, o kterém se uvažuje, má proběhnout až kolem roku 2027. Smyčka Zahradní Město se předpokládá zrealizovat v roce 2021 v návaznosti na zprovoznění stejnojmenné železniční zastávky.

Mimo vyjmenované stavby byl v roce 2020 zřízen kolejový trojúhelník v ulici Na Pankráci a zastávka Pankrác, zatím bez provozu. Do roku 2022 se dá očekávat také zřízení smyčky Depo Hostivař.

- *Budeme pokračovat v přípravě tramvajových tratí na Dědinu, v Počernické a dalších tratí.*

Trať na Dědinu je zařazena do Operačního programu Doprava k realizaci 2021–22. K trati v Počernické ulici nejsou tiskové informace od roku 2018.

Příprava postupuje u trati do Zdib (zejména díky zájmu Středočeského kraje). Bylo rozhodnuto o finální trase na Nákladové nádraží Žižkov a připravuje se trať na Strahov. Ambiciózní záměry jižní, východní či severní tramvajové tangenty byly převážně upozaděny. Severní tangenta se bude řešit tratí do ulice K Pazderkám a přemostění Vltavy údajně dočasnou lanovkou (s důsledkem, že na trase Vítězné náměstí – Severní město mimo Krakov zůstanou dva přestupy). Příprava trati ze Spořilova na Jižní Město byla pozastavena s upozaděním zakrytí Spořilovské, jehož byla trať součástí.

Cyklodoprava

- *Podporujeme cyklodopravu a budování nových cyklistických tras.*

- *Zajistíme, aby se Praha stala pohodlně průjezdnou a byly systémově odstraňovány bariéry, které brání rozvoji cyklodopravy. Hlavní cyklotrasy na sebe musejí navazovat. Nutná je i provázanost s cyklistickou infrastrukturou Středočeského kraje.*

U investičních akcí bylo možné navázat na předchozí volební období, kdy byla obnovena dříve zcela zastavená investiční příprava. V roce 2020 byl otevřen historicky největší počet investičních akcí cyklo, mimo jiné vodní prostup Rokytka. Byla zahájena příprava Vršovické drážní promenády a cyklostezky na severovýchodní plošině se postupně propojují do ucelené sítě. Připravují se koncepty nadřazených tras vyšší kvality, ve vnitřním městě jsou ale stále ve stádiu úvah. Body lze považovat za plněné v mezích možností.

- *Podpoříme cykloobousměrky tam, kde je to vhodné a technicky možné.*

Cykloobousměrky jsou takřka výhradně v kompetenci městských částí, z pozice magistrátu tak jde spíš o deklaraci. Pokračuje ale iniciativa Odboru dopravy nabízející městským částem asistenci při přípravě cykloobousměrek v ulicích, kde jsou zjištěné velké počty v protisměru jezdících cyklistů. Celkově závisí na přístupu městských částí.

- *Vytvoříme pozici hlavního cyklokoordinátora pro koordinaci projektů.*

Existuje funkční tým, cyklokoordinátorem je zkušený Pavel Polák.

- *Připravíme program umístění cyklostanů do ulic.*

Program nabídky stojanů TSK pokračuje. Stále neexistuje spolehlivý způsob, jak umístit magistrátní stojany na strategických místech v městských částech, které je nechtějí.

- *Podpoříme rozvoj sdílení jízdních kol a nastavíme jednoznačné podmínky provozu.*

Snaha probíhá, je klopotná. Nyní je na stole novela zákona, která umožní bikesharing regulovat, ale také hrozí jej na některých MČ z politických důvodů prakticky zakázat.

Shrnutí k cyklodopravě

Počet připravovaných akcí se podařilo zvýšit díky převedení části přípravy na městské části za finanční podpory magistrátu. Investiční akce nicméně téměř absentují u městských částí, které o cyklodopravu nejeví zájem.

Významným krokem vpřed je systematické začleňování integračních opatření do téměř všech akcí TSK, zejména do obnov povrchů a signalizací. Vzniká tak rychle a levně značný objem infrastruktury. Podařilo se také realizovat řadu dlouhodobě problematických změn, jako je legalizace průjezdu Vyšehradským tunelem.

Celkový deficit cyklistické infrastruktury je nicméně tak enormní, že by i stávajícím tempem byl překonáván ještě desítky let.

Snaha magistrátu naráží na omezené kompetence vůči městským částem a na nedostatečnou podporu ze strany koncepčních dokumentů. Téma by si žádalo podrobnější rozbor, město ale zaostává v přípravě koncepce cyklo do roku 2030 a v zapracování systémové podpory rozvoje cyklodopravy do konceptu územního plánu.

Covid zdvihl hlas novo-cyklistů, kteří požadují více chráněná řešení. Vede se interní diskuse na téma větší podpory chráněných opatření. Způsob přípravy cyklo v rekonstruovaných koridorech formou integrace do stávajících obrub nebo přestavby upřednostňující parkování vede k tomu, že nevzniká infrastruktura, která by byla současně rychlá a atraktivní pro všechny cyklisty, například ve formě "dánských pásů". Město by se mělo soustředit na taková řešení i za cenu větší prostorové náročnosti. Ochranné cyklopruhy v nově navrženém uličním profilu s 20 tisíci vozidly za den nejsou uspokojivou cyklistickou infrastrukturou. Příprava takových opatření ovšem naráží na zvýšené stavební nároky a někde nutný požadavek snížit kapacitu parkování.

Rozvoj železnice

- *Podporujeme, aby se Praha napojila novými vysokorychlostními tratěmi na evropskou síť.*
- *Tam, kde je to možné, budeme ve spolupráci se Středočeským krajem usilovat o posílení spojů, navýšení kapacity spojů stávajících a vybudování nových tratí*
- *Podpoříme rozvoj železnice v souladu se Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice.*
- *Jmenujeme koordinátora pro maximální urychlení výstavby železnice na letiště a do Kladna. Rychlé a komfortní spojení s letištěm je základní podmínkou pro konkurenceschopnost Prahy. Zároveň tak odlehčíme přetížené Evropské ulici, kde se často tvoří dlouhé kolony aut.*

Tyto body jsme programu jsme na základě veřejně dostupných informací nedokázali posoudit. Z hlediska dálkových spojení je ale zajímavá čerstvá snaha obnovit provoz nočních vlaků do západní Evropy.

Je na pováženou, že není přímo zmíněna příprava železničního diametru. Přitom to by měla být pro město priorita srovnatelná s Městským okruhem.

- *Společně se Správou železniční dopravní cesty budeme budovat nové železniční zastávky.*

Zastávka Eden byla již zprovozněna, v roce 2021 přibude Zahradní Město. Díky iniciativě magistrátu je ve Vršovicích 4. nástupiště. V přípravě je obnova Čakovické vlečky pro linku S34. Očekává se výstavba zastávky Rajska zahrada. Studijně se připravují zastávky Výtoň a zastávky na trati Malešice – Běchovice.

Bezbariérová doprava a komfort v MHD

- *Budeme pokračovat v programu zvyšování bezbariérovosti MHD.*
- *Zpracujeme analýzu možnosti zavedení pouze nízkopodlažních či částečně nízkopodlažních tramvají.*
- *Budeme investovat do klimatizovaných a bezbariérových autobusů a vyššího komfortu cestujících městské hromadné dopravy.*

U těchto bodů programu jsme na základě veřejně dostupných informací nedokázali podrobněji posoudit, nakolik jsou plněny tak, aby byla naplněna strategie bezbariérovosti do roku 2025. Ke

konci roku 2020 ukončil Dopravní podnik provoz vysokopodlažních autobusů. Byla zprovozněna bezbariérová úprava stanice Opatov, bariérové jsou nyní cca ¾ stanic pražského metra.

Odbavovací systém a jízdné

- *Zjednodušíme odbavovací systém, aby bylo možné za jízdné zaplatit platební kartou.*
- *Zajistíme, aby Lítačka bez problémů fungovala.*
- *Zachováme možnost papírových kuponů jako alternativu k Lítačce a dalším kartám.*
- *Snížíme náklady současným uživatelům nepřenositelných časových jízdenek.*

V prvních dvou letech bylo uděláno poměrně dost práce, byla dořešena Lítačka, nasazuje se platba kartami (všechny tramvaje, část busů PID). Zlevnění střednědobých předplatných bylo ale od počátku spíš populistickým návrhem. Reálně bylo potřeba sladit nepoměr ročního a kratšího předplatného, vytvářející prostor pro spekulanty těžící z chudších, kteří si nemohou koupit roční předplatné, přičemž cena ročního předplatného byla neudržitelně nízká.

Do tématu jízdného silně zasáhl covid, dosavadní plnění slibů ohledně jízdného tak nelze brát doslovně. Město v roce 2020 uvažovalo o zdražování jednorázového jízdného i celoročních předplatných. Takové kroky by byly nešťastné v situaci, kdy levná VHD je v podstatě jedinou věcí, kterou může město nabídnout k řešení problémů s drahým bydlením a covidovým výpadkem příjmů. Nízký podíl vybraného jízdného z předplatného na výdajích dopravních podniků se nicméně projevil katastrofálně právě teď.

Problémem je i to, že se společně se zdražením VHD nediskutuje srovnatelné zdražení zón placeného stání. Město je v otázce jízdného ve vynucené pasivní pozici, nemá velký manévrovací prostor. Radu současně dost alibisticky kritizuje opozice, od které bychom ovšem v dané situaci těžko mohli očekávat citlivější přístup.

Zlepšení ochrany ovzduší

- *Posílíme ochranu ovzduší před emisemi pevných částic.*
- *Budeme spolupracovat se státní správou na vytvoření efektivní metodiky pro kontrolu a postihování automobilistů s odmontovanými filtry pevných částic.*

(body níže přeneseny z kapitol životní prostředí)

- *Budeme dále usilovat o zlepšení kvality ovzduší v Praze – zvážíme upřednostňování aut s nízkými emisemi.*
- *Chceme výrazně regulovat dýmající lodní motory, především v době smogových situací.*
- *Využijeme moderních technologií pro monitoring a informování o kvalitě ovzduší.*

Uvedené sliby jsou velmi nekonkrétní. Z konkrétních kroků se hovoří o zavedení mýta a kontrolách kouřivosti vozidel, pro které Praha vybaví Policii. Upřednostňování aut s nižšími emisemi se děje formou odpuštění poplatků za parkování v zónách placeného stání pro elektromobily.

Pěšky městem a Holešovičky pro lidi k tomuto a následujícím bodům zpracovaly obsáhlejší hodnocení (uvádíme v plném znění):

Komentář Pěšky Městem

Zlepšení ovzduší za krátké dva roky existence Programového prohlášení nelze dobře vyhodnotit, protože imise mohou meziročně oscilovat kolem určitých hodnot oběma směry (zvýšení, snížení imisních hodnot, jejichž limity jsou stanoveny pro ochranu zdraví a měří se přímo v ovzduší a nikoli u zdrojů jako emise) i podle klimatických podmínek. Teprve po 5, lépe však po 10 letech lze hovořit o vzestupném či sestupném trendu. V rámci PP taktéž nejsou, kromě proklamací obecného charakteru, formulovány konkrétní cíle, jichž má být dosaženo, včetně měřitelných indikátorů, což též ztěžuje hodnocení plnění jeho bodů.

Vliv dopravy na kvalitu ovzduší

Kvalita ovzduší se hodnotí jednak emisemi, tedy výpočtem ze zdrojů, přičemž prioritní znečišťující látkou jsou prашné částice, na něž se navazují další zdraví škodlivé, zejména karcinogenní látky jako např. benzo(a)pyren. Jejich hlavním zdrojem je v Praze osobní a nákladní automobilová doprava (podobně jako ve většině velkých měst). Přitom 90 % tuhých znečišťujících látek (dále jen TZL) se do ovzduší nedostává z výfuků, ale tzv. resuspenzí, tedy vířením prachu způsobeným silničním provozem, také z otěrů pneumatik a brzdových destiček. Výfukové plyny jsou zdrojem jen 10 % TZL. Kontrola katalyzátorů a elektrifikace automobilové dopravy je zajisté správná věc, opravdového zlepšení ovzduší však není možné dosáhnout jen kontrolou emisí automobilů, přechodem na elektromobilitu či CNG nebo dokonce výstavbou dalších silnic. Snížení prašnosti nelze očekávat ani od dostavby pražského okruhu.

Vzhledem k tomu, že emise pevných částic pochází v Praze z 88 % z dopravy¹², jedinou možnou cestou k jejich snížení a dodržování zákonných limitů pro imise prашných částic je stanovení a plnění dlouhodobého cíle změnit přepravní dělbu práce ve prospěch nemotorové dopravy a snížit celkový výkon automobilové, především osobní přepravy. Jednoduše řečeno, je třeba nabízet co nejatraktivnější cesty pro bezpečnou cyklistickou i pěší dopravu, která by mohla nahrazovat automobilovou osobní dopravu na krátké vzdálenosti. Je nezbytné, aby na tento cíl navazoval akční plán s konkrétními kroky k jeho dosažení, včetně jasných indikátorů jejich plnění.

Automobilová doprava je kromě výše uvedených prашných částic též významným zdrojem dalších látek škodlivých lidskému zdraví, např. emisí oxidu dusíku (NO_x). Regulovat, resp. omezovat automobilovou dopravu je třeba i z hlediska vypouštění skleníkového plynu CO₂, jehož je automobilová doprava zdrojem ze 30 %.

Nedostatečná opatření pro zlepšování kvality ovzduší

V programovém prohlášení chybí důraz na dopady rozvoje IAD na životní prostředí a klimatickou změnu. Z opatření týkajících se dopravy jsou vyjmuta ta nejúčinnější, tedy taková, která sníží objem automobilové dopravy.

Zlepšování kvality ovzduší není v Praze aktuálně řízeno ničím jiným než obecným požadavkem na nepřekračování imisních limitů. Integrovaný krajský program zlepšování kvality ovzduší připravovaný Ministerstvem životního prostředí byl v roce 2016 soudně

¹² http://portalzp.praha.eu/.../stav_ovzdusi_vPraze_shrnuti.xhtmll

napaden – paradoxně pro nedostatečnost – a zrušen. Nový program vejde v platnost nejdříve v příštím roce. Jeho výrazným metodickým nedostatkem je úmyslné zanedbání resuspenze (vířeného polétavého prachu), která zvyšuje imise prachových částic několikanásobně, takže lze už nyní předpokládat, že i nový program bude mít špatně nastavené priority.

Magistrát si cíl snižovat objem IAD dlouhodobě nevytyčuje. Cílový podíl IAD v SUMPu je stanoven na 30 %. Tento cíl byl formulován v době, kdy byl podíl IAD uváděn jako 33 %. Se změnou metodiky v roce 2018 byl podíl IAD skokově snížen na 29 %, aniž by došlo k aktualizaci cíle v SUMPu, který je tímto považován za splněný.

Téma snížení podílu IAD nebo alespoň emisí z automobilové dopravy se ve strategických dokumentech města systematicky obchází. Ignoruje jej i Strategický plán a Strategie adaptace na klimatickou změnu.

Jako dílčí opatření, která by mohla vést ke zlepšení kvality ovzduší v oblasti dopravy, magistrát připravuje program měření prašnosti vozidel v terénu, a také zřízení mýta, které by mohlo vést ke snížení intenzit IAD.

Město se, dle našeho názoru, stále vyhýbá klíčovému tématu snížení objemu IAD, které by efektivně přispělo k řešení problému znečištěného ovzduší i dopadů klimatických změn.

Komentář Holešovičky pro lidi

Ulice V Holešovičkách, jako jedna s dopravou nejzatíženějších pražských ulic může sloužit jako názorná případová studie, jak Praha přistupuje ke zlepšování kvality ovzduší. Pražské Holešovičky trpěly překračováním imisních limitů již před spuštěním tunelu Blanka, kdy touto oblastí jezdilo cca 65 000 aut/den. Po zprovoznění tunelu Blanka a nárůstu dopravy V Holešovičkách (100 000 aut/den) však město neváhá publikovat studie tvrdící, že se ovzduší V Holešovičkách zlepšilo díky údajně větší plynulosti dopravy.¹³ Nezávislé měření MUDr. M. Šuty z Centra pro životní prostředí a zdraví v spolupráci s Akademií věd ČR naopak potvrdily, že ulice V Holešovičkách je z hlediska NO_x jednou z nejpostiženějších oblastí v rámci celorepublikového srovnání.¹⁴ Přestože spolek Holešovičky pro lidi oficiálně rozporoval výsledky a upozornil na faktické chyby magistrátem placené studie, připomínky nebyly zapracovány. Spolek také neúspěšně intervenoval u náměstka pro životní prostředí s žádostí o výstavbu permanentní imisní stanice poté, co MČ Praha 8 odsunula realizaci tohoto vítězného participačního projektu na neurčito.

Smysluplná elektrifikace dopravy

- *Prioritou pro nás bude zavádění nízkoemisních modů dopravy tam, kde to bude mít ekonomický a ekologický smysl. Vyhotovíme studii o možnostech využití trolejbusů, elektrobuses a autobusů na CNG či vodík.*
- *Podpoříme vybudování infrastruktury pro nabíjení dopravních prostředků na elektrický pohon v nově budovaných hromadných garážích.*

¹³ <https://www.tunelblanka.info/vliv-provozu-tkb-na-kvalitu-ovzdusi/>

¹⁴ <http://www.enviweb.cz/114082>

Elektrifikace se prověřuje a připravuje – DPP testuje, vybrané linky autobusů jsou plánovány pro parciální trolejbusy (pilotně a prioritně chystaná trať na letiště). Do plnění těchto cílů platí také obnovená snaha o rozšíření tramvajové sítě.

Mobilní signál v metru

- *Zavedeme mobilní signál do celé sítě metra.*

Probíhá dle programu připraveného ještě minulou Radou. Aktuálně mají pokrytí LTE necelé ⅔ stanic.¹⁵

Pěší doprava

Hodnocení tohoto bodu zpracoval spolek Pěšky městem.

- *V Praze je mnoho míst, kde můžeme malými úpravami výrazně zlepšit podmínky pro pěší, cyklisty i všechny ostatní uživatele bezmotorové dopravy.*

Oceňujeme úpravy, které lokálně zlepšují a usnadňují pěší pohyb nebo jízdu na kole (např. rekonstrukce okolí Muzea hl. m. Prahy, rozšíření chodníku vedoucího podél magistrály k Hl. nádraží, příprava revitalizace Mariánského náměstí, dopravní zklidnění v okolí škol realizovaná díky školním projektům programu Bezpečné cesty do školy).

Veškeré tyto úpravy by však, dle našeho názoru, měly být realizovány pod taktovkou jednotné koncepce rozvoje pěší dopravy, která je bude zasazovat do širších celků. Tato koncepce rozvoje pěší dopravy nebyla dosud zpracována a jediným dokumentem, který město má, jsou Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy z roku 2010.

Chodcům stále chybí výrazná a jednoznačná politická podpora, dostatečná propagace tématu, včetně pozitivní motivace veřejnosti, aby více využívala chůzi k přepravě na krátké vzdálenosti, zejména ve vnitřní části Prahy.

- *Sjednotíme projekty pro pěší, cyklisty, bezbariérovost (BESIP) a zastávky MHD. Tyto investice jsou vynakládány s podobným cílem, obvykle však zohledňují pouze jednu skupinu, např. pouze pěší, nebo naopak pouze cyklisty. Proto by týmy, rozpočty a cíle těchto projektů měly být společné.*

Pokud by se měly sjednotit projekty pro pěší, cyklisty, bezbariérovost (BESIP) a zastávky MHD, tak pouze za podmínky, že bude existovat strategie rozvoje bezmotorové dopravy, která stanovuje jasná pravidla respektující potřeby jednotlivých skupin (chodci, cyklisté, hendikepovaní) a jejich vzájemné vztahy.

Další podmínkou funkčnosti a smysluplnosti takových spojených projektů je, aby existoval akční plán stanovující konkrétní realizační kroky a priority. Realizace projektů musí být koordinována nezávislým koordinátorem, který zajistí, že finanční prostředky vyčleněné na takto spojené projekty budou vynaloženy spravedlivě a účelně, bez upřednostňování zájmů jedné skupiny na úkor ostatních.

¹⁵ <https://www.mobilmania.cz/clanky/mobilni-signal-v-metru-uz-i-na-okraji-prahy...>

Praxe je zatím taková, že chodci jsou v rozdělování finančních prostředků bohužel ti poslední, na koho se systémově myslí. Chůze je přitom nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemísťování osob v Praze. Chůzí začíná a končí každá cesta vykonávaná dopravními prostředky. Ačkoli v Praze je zhruba čtvrtina všech cest vykonána pěšky¹⁶, tato početná skupina nemá stále adekvátní programovou ani systémovou podporu.

V roce 2019 vznikla za tím účelem Komise RHMP pro pěší a bezbariérovost, která je složena převážně ze zástupců bývalé Komise RHMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou. Organizace Pěšky městem byla do komise přizvána pouze jako host bez hlasovacího práva. Vzhledem k tomu, že členové této komise jsou převážně zástupci městských organizací hájících v první řadě své zájmy, je téma rozvoje pěší dopravy, v kombinaci se silnou pozicí bývalé komise pro bezbariérovost, upozadřováno. Z našich dosavadních zkušeností zde není ani jeden řádný a aktivní člen, který by měl za město na starosti strategický rozvoj pěší dopravy a posunoval systémovou podporu pěší dopravy kupředu.

Pokud jde o komunikaci tématu pěší dopravy obecně, je zapotřebí apelovat na vzájemnou ohleduplnost a respekt účastníků, neposilovat jejich rozdělování na řidiče a ostatní nebo chodce a cyklisty, ale spíše zdůrazňovat dostupnost města pro každého v rámci jasně nastavených priorit města beroucích ohled na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu, posílení pobytových kvalit veřejného prostoru, zachování lidského měřítka a zlepšení kvality ovzduší.

- *Budeme budovat chodníky tam, kde chybějí. Budeme dbát na pěší a cyklistickou prostupnost krajiny a na možnost pěšího propojení městských částí.*

Bez Metropolitního plánu, generelu pěší dopravy a Strategie rozvoje bezmotorové dopravy nelze dosáhnout systematické prostupnosti krajiny a pěších propojení městských částí, jejichž komunikace a dohoda mezi sebou a/nebo s Magistrátem je někdy velice obtížná. Dokud nebudou existovat pro všechny závazné podklady definující systém navazujících cest a pěších propojení, nebude postup městských částí jednotný a účinný.

Realizace úprav, které se ve prospěch pěší dopravy plánují, jsou většinou financovány z rozpočtové položky BESIP. Reflektují tudíž potřebu zvýšit bezpečnost dopravní infrastruktury jen v dílčích problémových lokalitách. Není však systémová podpora pro budování pěších propojení a liniových cest.

Další opatření

- *Zklidníme dopravu v historickém centru.*

Jakkoliv se jedná o bod koaliční smlouvy a radní pro dopravu se o jeho realizaci pokouší, radní a zastupitelé části koalice jej vnímají s nevolí a v zastupitelstvu jej nepodporují. Aktuálně je na stole nový návrh k realizaci v roce 2021.

- *Podpoříme nízkoemisní lodní dopravu a rozvoj říční přepravy v rámci PID*

¹⁶ <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2019-cz.pdf>

Zatím 2020 vznikl nový přívoz mezi náplavkami. Aplikují se přísnější pravidla na emise u nových lodí.

- *Zprovozníme systém řízení dopravy, který umožní zkrátit čas v kolonách a zrychlit MHD*

Staví se centrální dispečink. Stejně jako v minulosti probíhá zřizování telematických opatření a rekonstrukce SSZ zvyšující kapacitu křižovatek pro IAD zaváděním dynamického řízení.

- *Prověříme možnosti zavedení autobusů do tunelů a na všech typech silničních komunikací.*

Prověření probíhalo částečně v minulém volebním období, s negativním výsledkem. Nejsme si vědomi, zda by se vedení autobusů tunely Městského okruhu znovu prověřovalo, v současnosti se o linkách Strahovským tunelem a Blankou nehovoří.

Územní rozvoj a doprava

Pouze vybrané body, které mají přímou souvislost s dopravou.

- *Podporujeme zejména takovou výstavbu, která sníží závislost na automobilu jako jediném možném dopravním prostředku a která s sebou ponese nižší náklady na budování nové infrastruktury.*

Deklarace je pozitivní, prakticky je otázka, jak tento bod naplnit. Pražské stavební předpisy mají nedostatečnou regulaci nového parkování. Praha o ně také může se změnou stavebního zákona přijít, poté začne platit celostátní regulace požadující ještě větší počty parkovacích míst. Do rozhodování o záměrech s předimenzovaným parkováním (Masaryčka) město nevstupuje způsobem, který by garantoval nezvyšování zátěže IAD z nové výstavby ani v historickém centru. Nezvyšování zátěže v historickém centru bylo naopak vyškrtáno ze Zásad územního rozvoje.

- *Prosazujeme princip rovné dostupnosti základní vybavenosti a snížení závislosti obyvatel na automobilu tak, aby rezidenční čtvrti byly místem pro plnohodnotný život, nikoliv jen noclehárnami.*
- *Chceme územní rozvoj města, který minimalizuje dopravní nároky obyvatel a nabízí dostatek cílů ve snadno dostupných vzdálenostech. Cílem je město krátkých vzdáleností a podpora lokálních center.*

Pražské stavební předpisy podporují nadměrnou výstavbu parkovacích míst. Připravovaný metropolitní plán vytváří město, které je sice zahuštěné, bez regulace IAD a nabídky kvalitních alternativ ale bude přetížené automobilovou dopravou. Kromě toho je metropolitní plán ideově monocentrický. Tento bod tedy není plněn.

- *Město musí být co nejlépe prostupné pro pěší. Budeme vyjednávat o otevření dnes neprůchozích historických pasáží a průchodů v centru města. Břehy řek a potoků by měly být volně prostupnými místy k procházkám pro obyvatele Prahy. Nebudeme povolovat tzv. gated communities – rozsáhlé, uzavřené a neprůchozí areály novostaveb. Nová výstavba bude díky našim opatřením lépe napojená na stávající strukturu města.*

Neprováděli jsme tak podrobný dohled nad změnami územního plánu a připravovanými územními studiemi, abychom mohli přesně posoudit, nakolik jsou tyto body plněny. Pokud jde

o neprostupné průchody, zde zřetelně vnímáme posun ve prospěch pěších, kdy byly řešeny dlouhodobě problematické lokality, jako chodník od Vinohradské k Hlavnímu nádraží, nebo chybějící přechody u tramvajových zastávek Karlovo náměstí. Bezmotorová prostupnost u posuzovaných územních studií je lepší než dříve, zvláště mimo širší centrum města jsou ale řešení pro chodce někdy nedostatečná, nenavrhují se všechny nezbytné pěší vazby, což vede k upřednostňování automobilu i pro kratší cesty. V řadě případů jsme také i nadále shledávali nedostatečná řešení pro cyklistickou dopravu.

- *Základním principem revitalizace zdejšího území musí být snaha integrovat Severojižní magistrálu do struktury města – urbanizace magistrály.*

Ze strany magistrátu se řešení Severojižní magistrály omezuje na dílčí pozitivní kroky v podobě nového chodníku k Hlavnímu nádraží či přípravu bezmotorové lávky z Roztyl na Kačerov. Rychlostní charakter komunikace na Praze 1 a 4 ale má zůstat zachován. Radnice nemíní přistoupit ani k dílčím krokům, které navrhoval koncept studia Gehl, schválený předchozí radou.

Namísto “humanizace” se nyní otevřeně hovoří o tzv. “urbanizaci” magistrály, která v podstatě spočívá v obestavění městské dálnice komerčními budovami při zachování jejího rychlostního a vysoce kapacitního charakteru. Intenzivní zástavba podél magistrály pak její bariérový efekt spíše posílí než oslabí. Se snížením kapacity magistrály se již otevřeně nepočítá ani po dostavbě Městského okruhu – na dotaz spolku AutoMat z podzimu 2020 se ke zprovoznění Městského okruhu nepřipravují žádná doprovodná opatření, která by kapacitu magistrály snížila.

Za významný neúspěch lze považovat také zachování západní vratné rampy u křižovatky Vltavská ve studii Bubny-Zátory, která tak bude trvale potvrzena v neměstské rychlostní podobě. Rekonstrukce tramvajové trati v Tábořské ulici potvrdí mimoúrovňové křížení s magistrálou.

Formulace tohoto bodu a způsob jeho plnění je jasným ústupkem automobilové dominanci ve vnitřním městě.

Efektivní a vstřícná správa

- *Zkoordinujeme uzavírky silnic a veřejných prostranství tak, aby co nejméně obtěžovaly občany. Městské firmy a instituce donutíme spolupracovat. Nedopustíme nepromyšlené uzavírky.*

Plnění tohoto bodu se vždy nedaří. Podle praxe ze sledovaných MČ (Praha 3) se zdá, že část problémů bude u TSK, která několikrát ani nesdělila městské části, že zahájí nějaké opravy (příkladem Jana Želivského).

Životní prostředí

- *Projekty, které mohou negativně ovlivnit životní prostředí, budeme výrazně více konzultovat s veřejností a s těmi, jichž se záměr potenciálně dotýká.*

IPR nabízí možnost veřejně připomínkovat územní studie a tyto připomínky vypořádává. U některých velkých dopravních staveb (MO) a územních studií (Bubny-Zátory) se ale participace i nadále děje především formou informování o záměrech a připomínky veřejnosti

(i odborné) nejsou brány dostatečně v potaz. Negativní dopady staveb jako je Městský okruh město popírá, dokonce proti vlastním datům.

Co v programovém prohlášení chybí?

Zcela chybí mitigace klimatické změny a naplňování cíle CO₂ neutrality města. Některé body se tématu nepřímo dotýkají, není to ale přímo zmíněno a pojato koncepčně.

Chybí také opatření regulující objem IAD, např. při smogových situacích.

2020 – Volební pololetí pražské koalice v dopravě

Zpracovala Laboratoř udržitelného urbanismu, AutoMat, únor 2021.

Editor: Vratislav Filler

Na vybraných kapitolách spolupracovali:

- [Pěšky městem](#) (pěší doprava a životní prostředí)
- [Holešovičky pro lidi](#) (ulice V Holešovičkách)
- [Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu](#) (vnější okruh)

Auto*Mat, z. s.

Vodičkova 36, 110 00 Praha 1

IČ: 22670319 / DIČ: CZ22670319

Datová schránka: 79ztquz

auto-mat@auto-mat.cz

www.auto-mat.cz