

Praha chce být symbolem dobré adresy

Jedním z klíčů ke spokojenosti obyvatel města je bezpochyby kvalitní, vyvážená doprava, ve které dostávají všichni stejné šance – chodci, cyklisté, motoristé i cestující využívající hromadnou dopravu. Město s dobrou adresou jim musí vytvořit vhodné podmínky, na skutečné harmonii se však musíme podílet všichni.

Kdo by nechtěl mít lepší život a bydlet na dobré adrese. V minulosti se lidé stěhovali do měst, aby si zajistili lepší přístup k práci, ke službám, vlastně ke všemu. Města byla zařízena pro co nejvyšší komfort obyvatel. Zatímco dříve lidé chtěli bydlet blízko k cílům svých cest, dnešní představa dobré adresy je spojená s bydlením v zeleni, zároveň však s volnými silnicemi a neomezeným parkováním.

Mnohá americká města jsou ovšem varováním, jak mohou dopadnout pokusy zajistit obojí současně. Obrovská předměstí a kapacitní dálnice měly zajistit hladký průjezd všem. A výsledek? Dopravní špičky výrazně zatěžují například Los Angeles, jež figuruje v desíctce světových měst s největšími dopravními zácpami. Každý řidič tu v provozu každodenně stráví průměrně 43 minut navíc.

Česká města jsou na tom o poznání lépe, avšak ani zde nejsou čísla lichotivá. Také zde se potýkají s rostoucí dopravou. S vyšším komfortem spojená vyšší mobilita totiž způsobuje, že cestujeme stále více.

V roce 2015 připadlo v rámci České republiky 486 automobilů na 1000 obyvatel, v Praze je toto číslo dokonce ještě vyšší (584 automobilů na 1000 obyvatel) a zaujímá v tomto ohledu jedno z předních míst v rámci Evropy.

Kolik stojí kola a auta ve Vídni?

Z výzkumu Vídeňské univerzity vyplývá, že město „doplácí“ na každý v automobilu ujetý kilometr 4,35 centu. Započteny jsou zde především faktory zdraví, hluku, vynaloženého času, škodlivin a jejich vlivu na klima.

Naopak cyklisté z tohoto pohledu veřejné pokladně v průměru na ujetý kilometr ušetří 81,47 centu. Hlavním přínosem jsou zde pozitivní dopady na lidské zdraví a tím i úspory ve zdravotnictví. Jinými slovy, automobilisté zatěžují zdravotní systém podstatně víc než cyklisté. Vědci ve Vídni vyčíslili, že cyklistika přinese společnosti ročně na 224,5 milionů eur, zatímco automobilová doprava ji ročně stojí 189,1 milionů eur. Vídeň je přitom svým profilem i kulturou velmi podobá Praze.

Na základě těchto zjištění rozjela rakouská metropole kampaň na podporu cyklistické dopravy a investovala do ní 700 tisíc euro (17,5 mil. korun). Zaměřila se přitom na lidi s nadprůměrným vzděláním i příjmem a s dynamickým životním stylem. Další finance směřovaly do infrastruktury.

Praha chce být městem s dobrou adresou

Do Prahy dojíždí za prací každodenně přes 150 tisíc obyvatel, přičemž čtyři z pěti dojíždějících překračují hranice Prahy právě automobilem. Zbytek si rovnoměrně rozděluje železnice a autobusy.

Obsazenost vozidel přitom dlouhodobě klesá. Zatímco se v roce 1990 jedním vozidlem svezlo v průměru 1,71 osoby, v loňském roce to bylo už jen 1,3 osoby.

Hlavní město jednoduše funguje jako magnet, který k sobě v pracovní dny



přitahuje mnoho lidí cestujících za prací či do škol, a ochota jezdit prostředky hromadné dopravy či efektivněji využívat osobní vozidla se spíše snižuje. Problémy s dopravou přitom vznikají už desítky kilometrů před hranicemi Prahy a neovlivňují tak život jenom v hlavním městě.

Zkušenosti z obdobných měst ukazují potřebu hledání koncepčních řešení. V Praze by roli základu koncepce měl sehrát především Plán mobility, na kterém odpovědní zástupci města pracují a jež by měl být dokončen ve druhé polovině roku 2018. Jeho úspěšnost však mimo jiné ovlivní i výsledky vyjednávání se Středočeským krajem o propojení veřejné dopravy. Vše důležité k přípravě strategického dokumentu najdete na www.poladprahu.cz.

Přes veškeré snahy se dá ovšem očekávat, že velká část lidí se bude do Prahy dopravovat autem i nadále. Budování záchytných parkovišť P+R v okrajových částech města, regulace parkování v centru a podpora veřejné dopravy jsou tedy kroky nejenom logickými, ale především nezbytnými. Bez nich se situace v dopravě nejenom nezlepší, ale bude se zhoršovat.

Kupříkladu již zmíněná Vídeň má dnes téměř dvakrát více parkovacích míst na záchytných parkovištích než v ulicích města. Díky tomu, a ruku v ruce s nezbytnými navazujícími opatřeními, však dosáhla citelného zklidnění dopravy v centru.

Na aktuálně neutěšený stav Prahy upozorňují především obyvatelé periferních částí města, které se přes den často mění v provizorní parkoviště.

Se zákazy a omezeními však Praha určitě nevystačí. Fungují jen tehdy, pokud

Praha má jeden z nejlépe fungujících systémů městské hromadné dopravy a postupně pracuje také na infrastruktuře pro pěší a cyklisty. Každý druh dopravy zde musí dostat svůj dostatečný prostor.

je doprovází atraktivní, použitelná nabídka alternativ. Město tak ve zlepšení situace nehodlá spoléhat jen na budování systémů záchytných parkovišť a rozšiřování parkovacích zón o další pražské městské části. Mezi klíčové prvky patří i dobudování pražského okruhu a rozšíření podpory dalším formám dopravy.

V přípravě je například rozsáhlý systém Bike and Ride (B+R) zahrnující parkovací systém pro jízdní kola u stanic veřejné dopravy, možnosti přepravy kol v prostředcích integrované dopravy a veřejné půjčovny kol. Přijet do hlavního města příměstským vlakem a přímo ze zastávky pokračovat do cíle cesty na kole je praxí řady evropských metropolí. Kolo je logická volba pro všechny, kdo chtějí jezdit svobodně a přitom se nezatežovat starostmi.

Ukázkové řešení B+R je od pátku 16. září k vidění na nádraží v Praze-Kláncích. Zde vyrostly cykloboxy, zastřešené stání a další vybavení pro bezpečné uschování jízdního kola.

Je potřeba si uvědomit, co nadužívání osobních vozů městu přináší, jaký má dopad na zdraví, pohodu a celkovou spokojenost místních i lidí, kteří přijíždějí do Prahy za prací nebo studiem. Této problematice je věnovaný portál www.cistoustopou.cz.

Praha má jeden z nejlépe fungujících systémů MHD a na zlepšení infrastruktury pro pěší i cyklisty postupně pracuje. Každý druh dopravy zde musí dostat dostatečný prostor. Město s dobrou adresou chce být městem pro všechny.

A výjimkou nejsou ani pohybově hendikepovaní spoluobčané. Pro ně byla nedávno spuštěna onlinová mapa přístupnosti, ze které lze vyčíst aktuální stupeň přístupnosti jednotlivých budov občanského vybavení. Nově spuštěný portál www.mapapristupnosti.cz mapuje veřejné budovy z hlediska dostupnosti a hodnotí je systémem „semaforu“, tedy s pomocí tříbarevné stupnice zelená-oranžová-červená.

Odborné organizace síťují

Vyvážená mobilita je mimořádně složitým a komplikovaným tématem na pochopení všech souvislostí. Z tohoto důvodu vznikla iniciativa Město s dobrou adresou. Ta přichází s myšlenkou sdružení odborných organizací, jež mohou při řešení problémů s mobilitou a s utvářením veřejného prostoru pomoci. Středem pozornosti značká Město s dobrou adresou je člověk a jeho životní pohoda. Často se totiž zapomíná, nakolik dopravní infrastruktura ovlivňuje naše životy a náš životní styl.

Zakládajícími partnery iniciativy jsou Centrum dopravního výzkumu, Asociace měst pro cyklisty, Svaz měst a obcí ČR, Česká parkovací asociace, Svaz cestujících ve veřejné dopravě, Univerzita Palackého v Olomouci a k výzvě se přidali také Tým silniční bezpečnosti a společnost Smart Cities Media, prostor je však otevřen i dalším partnerům, s jejichž pomocí bude pod značkou Město s dobrou adresou vytvořena spolehlivá a inspirativní síť, nabízející přístup jak k odborným znalostem, tak k formátům networkingu. Sloužit má jako průvodce v oblasti udržitelné mobility a vodítko pro řešení, jako platforma pro výměnu poznatků, zkušeností a odborných znalostí.

Podobný systém pod názvem The German Partnership for Sustainable Mobility (GPSM) funguje v Německu, kde se již osvědčil.

Užitečné odkazy:

www.praha.eu
www.cistoustopou.cz
www.bezbarierova.praha.eu
www.mapapristupnosti.cz
www.poladprahu.cz

Pozvánky na akce

Čtvrtek 22. září

Mezinárodní Den bez aut

V rámci akce se Národní třída promění v pěší zónu. Přijďte si užít pohodovou atmosféru, odpočinout si v některé z připravených oddechových zón místních kavárna a něco zajímavého se dozvědět.

Doba konání:

8.00–20.00

Program:

17.15 Křest první pražské mapy pro pěší

17.30 Panelová diskuse na téma „Chytrá mobilita – silná ekonomika.“

Dále u řady stánků – bosá zóna, jízda Prahou z pohledu řidiče tramvaje, Praha neznámá, výstava cargo kol, carsharing. Pozor na omezení automobilového provozu. Provoz MHD bude fungovat bez omezení.

Více se dozvíte na www.cistoustopou.cz/DenBezAut

Další informace o akcích připravovaných v rámci Evropského týdne mobility najdete na www.cistoustopou.cz/ETM2016

Neděle 25. září

Rodinný festival Pražské cyklozvonění

Přijďte si užít poslední zářijovou neděli na rodinném festivalu pod hlavičkou Pražského cyklozvonění. Na všechny, kdo mají rádi pohyb a dobrou zábavu, čekají připravené cyklotrasy vedoucí z různých míst po celé Praze a zakončené v branických leďárnách areálu A-parku. Více na www.cyklozvoneni.cz

Několik zajímavostí o dopravě v Praze

■ Hromadná doprava se na celkové přepravě osob v Praze podílí 43 procenty, automobilová 33 procenty, pěší 23 procenty a cyklistů patří pouhé procento.

■ Metro aktuálně čítá 61 stanic, ve špičce je v provozu 101 vlakových souprav. Tramvaje jsou provozovány na 30 linkách (21 denních, 9 nočních) a využívají 272 zastávek a ve špičce až 399 souprav. Autobusy nabízejí 149 linek, 1148 zastávek, 1317 vozů ve špičce. Železnice dopravě v hlavním městě napomáhá 46 stanicemi či zastávkami a až 95 vlaky.

■ Automobilová doprava vzrostla od roku 1990 zhruba třikrát, podíl osobních automobilů na dopravní zátěži tvoří 92%.

■ Pražská cyklistika zahrnuje 167 km chráněných a doporučených cyklotras, 454 km značených cyklotras, 60 cyklopřejezdů a 1714 stojanů pro cyklisty.

Prahou hromadnou dopravou, autem, na kole i pěšky

„Kdo chce jezdit na kole, tak ať jezdí, kdo nechce, ať cyklisty respektuje,“ říká v rozhovoru Petr Dolínek, náměstek pro dopravu hlavního města Prahy.

Jaká je vaše představa o fungující dopravě v ideálním městě?

V ideálním městě by člověk měl mít možnost využít jakýkoliv dopravní prostředek, který zrovna potřebuje. Základem by měla být jednoznačně veřejná hromadná doprava. Ta by měla v ideálním případě být schopna obsloužit většinu cest a převést vás téměř kamkoliv rychle a spolehlivě. Jako doplněk na krátké vzdálenosti by měla fungovat cyklistická doprava nebo chůze. Samozřejmě jsou i situace, kdy je nutné využít auto, a ta možnost by tu určitě být měla. Je ale důležité, aby to bez rozmyslu nebyla první volba.

Navštívil jste ve své funkci už hodně evropských měst. Všimla jsem si, že si z nich často přivádíte inspiraci. Jaké skutečně existující město se blíží tomu ideálnímu?

To je těžké takhle říct. Města jsou různá a jejich současná podoba se odvíjí od spousty faktorů, jako je historie, přírodní podmínky, mentalita a naladění místních obyvatel. Třeba Göteborg má dopravu zajímavě vyřešenou. Líbí se mi dobře vyřešené propojení přístavu s městem a zároveň zachování velké spousty zeleně. Ve veřejné dopravě je však jednoznačně špičkou Praha.

Takže by se dalo říct, že tím ideálním městem je vlastně Praha.

Každý má rád své město a ano, dalo by se říct, že Praha je v některých věcech opravdu dobrá. Ale to, že jste v něčem lepší než ostatní, neznamená, že zde není ještě dostatek prostoru pro zlepšení.

Lidé rádi porovnávají. Kdybyste přece jen měl říct nějaké město, které by mohlo být Praze předobrazem?

To nemůžu říct, neboť Praha si zaslouží být během několika let sama předobrazem pro ostatní města.

Říkal jste, že je v Praze stále dost prostoru pro zlepšení. Jaké kroky v dopravě teď považujete za zásadní?

Jako palčivý problém teď vnímám nedostatečnou infrastrukturu na okraji Prahy, která by umožnila lidem zaparkovat své auto a pokračovat do města třeba metrem nebo vlakem. Dobrým řešením by byla síť P+R u vlakových nádraží, ale to brzdí už léta nevyřešená majetková SŽDC a Českých drah.



Odbočím teď na chvíli od dopravy. Už to bude více než půl roku, co zastáváte také funkci radního pro sport. Jaký je váš vztah ke sportu a který druh patří mezi vaše nejoblíbenější?

Sport patří jednoznačně k mému životu, ale bohužel mu teď věnuji méně času, než bych si přál. Velice rád běhám. Je to svobodný pohyb bez pravidel, který mi umožní o věcech přemýšlet, a mohu si

PETR DOLÍNEK (ČSSD) * 27. 3. 1981

Náměstek primátorky hl. m. Prahy pro dopravu, sport a volný čas. Zastupitelem hl. m. Prahy je od roku 2010, v minulosti působil rovněž jako člen zastupitelstva MČ Praha 6. Je yvznačem mnoha typů dopravy, po Praze se pohybuje pěšky, na kole, na koloběžce, na skútru, MHD i autem. Je ženatý, má dvě malé děti.

ho naložit, kolik zrovna potřebuji. Ale v minulosti jsem třeba také hodně jezdil na silničním kole a hrál rekreačně golf.

Ačkoliv tvrdíte, že vám na sport v poslední době nezbývá příliš času, máte nějakou osobní výzvu, se kterou byste se chtěl podělit?

Ano, mám. V minulosti jsem zaběhl v poměrně dobrém čase maraton a chtěl bych si dokázat, že i v té pozici, ve které teď jsem, to zvládnou. Teď na podzim mě čeká půlmaraton a příští rok mám v plánu svou výzvu pokouřit.

To zní opravdu odvážně. Budu vám držet palce. Jednou jsem vás potkala v Praze na takovém krásném černém městském kole. Využití kolo jako dopravní prostředek je výborná příležitost, jak spojit příjemné s užitečným. Nemýlím se?

Ano, je tomu tak. Většinou se přes den vyskytuji v centru města a pro tu cestu do práce a z práce je kolo výborná záležitost. Když se ale pohybuji po centru přes den, je mnohem lepší jít pěšky, neboť historické uličky jsou přece jen úzké a je třeba brát ohled spíše na místní a turisty. I když teď si vzpomínám, že když jsem nedávno potřeboval stihnout jednání na Úřadu vlády a dojet zpět na radnici, kolo mě tam dostalo zaručeně nejrychleji.

Mnozí se na vás asi musí dívat zvláště, když na jednání přijedete sice v obleku, ale na kole. S jakými reakcemi se setkáváte?

Je pravda, že u mé pozice to stále působí trochu zvláště a všichni očekávají, že bych měl spíše přijet v nablýskaném autě, ale s tím nesouhlasím. Jsem zvyklý využívat spíše praktické věci a rád zkouším něco nového. Často jezdím třeba

na mopedu, takže ačkoliv jsem přijezdem na kole vzbudil zájem, zas tak moc to lidi nepřekvapilo.

Je pravda, že s kolem se někdy pojí také starosti. Je třeba se o něj starat a než přemýšlet nad tím, kde ho bezpečně zaparkovat, je někdy lepší jet třeba tramvají nebo autem.

Ano, souhlasím s tím, že toto rozhodování probíhá a ne vždy dopadne příznivě pro kolo. Bohužel. Ale vyřešit by to měl připravovaný projekt bike sharingu, který bychom chtěli příští rok zprovoznit. Bude to si pak moct půjčit kolo na různých místech Prahy, kde zrovna potřebujete, a pak ho zase v cíli vrátit.

Velkým trendem jsou teď pěší zóny. Vyspělá evropská města uzavírají městská centra a vyhrazují ulice pouze pro pěší. Plánuje i Praha podobná opatření?

Uzavření centra zatím neplánujeme. Byl bych radši, aby si to lidé uvědomili sami a cesty autem do centra omezili. Co bych ale chtěl, je zklidnění městského centra. Sdílené prostory, kde se všichni pohybují stejnou rychlostí a jsou vůči sobě vzájemně ohleduplní a respektují se. Obyvatelé městské části Praha 1 by měli mít možnost v případě potřeby auto využít a někde ho zaparkovat. Zároveň ale chci, aby bydlení v centru města bylo příjemné a lidé tam byli rádi.

Jste otcem dvou malých dětí. Berete je někdy na kolo s sebou?

No, teď je to spíše naopak. Ony berou na kolo spíše mě! Kluk už jezdí na kole sám a dcerku ještě občas vezmu za sebe na tyč. Teď o prázdninách jsme společně brázdili Třeboňsko a moc jsme si to užili.

A odvážíte se s nimi jet i někam po Praze?

Samozřejmě. Jezdíme třeba hodně na Letnou nebo do Stromovky a na další místa, která vyplývají z toho, kde bydlíme.

Je ještě něco, co byste čtenářům rád sdělil?

Ano, chtěl bych říct, že jízda po městě na kole není o nohách, ale o hlavě. Což znamená, že argument, že je Praha kopcovitá a jízdní kolo jako dopravní prostředek sem nepatří, je lichý. Kdo chce jezdit, tak ať jezdí, kdo nechce, ať cyklisty respektuje.

Chytrá mobilita – proč bychom měli přemýšlet o tom, jak cestujeme, proč přemýšlet o změně...

Od chytrých měst čekáme, že zajistí přepravu hladkou, rychlou a pohodlnou. Jak to zařídit, jak zachovat města dostupná a prostupná, s tím si lámou odborníci hlavy už řadu let. Faktem však zůstává, že v současné době 79 % lidí v Česku pociťuje problémy kvůli cestování po městě. Jen 16 % věří ve zlepšení situace.

Doprava je součástí našeho životního stylu. Proto její změnu nejde nařídit vyhláškou nebo nařízením, je výsledkem naší vlastní volby a nastavených podmínek.

Příkladem může být cestování vlakem. Z původní hanlivě označované „socky“, jež zahrnovala cestování špinavými a často opožděnými spoji, je během několika let prestižní záležitost. Manažeré zjistili, že místo řízení auta mohou čas strávený ve vlaku využít k práci, studiu nebo relaxaci u filmu.

Podobná je situace s cestováním po městě. Čas, který strávíme čekáním, můžeme přece věnovat

něčemu jinému. Umožnění hladkého přesunu městem, efektivního využití zdrojů, to je jedním z úkolů chytrého města.

Kolo nebo chůze mohou být vhodnou alternativou na cesty od tří do pěti kilometrů. Pokud na jednu cestu ze tří vezmeme jízdní kolo, půjdeme pěšky nebo využijeme veřejnou dopravu, přinese to více místa k parkování, volnější a bezpečnější ulice.

Co se stane, když budeme jezdit na kole jako v Kodani nebo chodit jako v Paříži?

Chůze nebo jízda na kole navíc přispívají k tělesnému i duševnímu zdraví. Kdyby se v Praze jezdilo na kole jako v Kodani, kde se tímto způsobem odehrává 35 % cest, zachránilo by to ročně 61 životů. Započítány jsou hlavně zdravotní přínosy pohybu, zlepšení ovzduší ve městě a také snížení nehodovosti. Obdobně nárůst počtu pěších na úroveň Paříže, kde se pěšky odehrává 50 % cest, by znamenal více než 11 ušetřených životů ročně.

Jak na to

Městská mobilita má svůj rámcem v plánu udržitelné mobility.

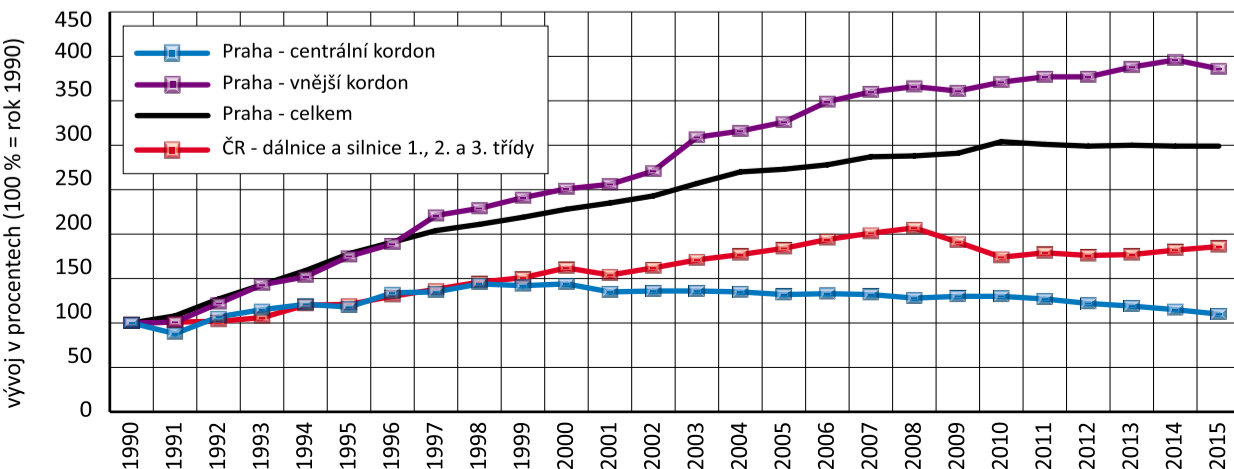
Praha takový plán v současné době připravuje, hotový by měl být na konci roku 2018. Klíčovou otázkou těchto plánů není, kudy by lidé měli cestovat, ale čím a proč. Fungující plány mobility jsou založeny na znalosti a názorech místních občanů a velkém množství dat, která byla získána z reálných měření. Pouze plán založený na reálných potřebách obyvatel ale může být úspěšný. Proto jsou plány mobility příležitostí ke společné práci a k veřejné diskusi s obyvateli. Proto není možné,

aby byl plán mobility tvořen pouze za zavřenými dveřmi projekčních kanceláří.

Chováme se chytře

Koncept chytrého města je daleko víc než jen soubor technologií. Výzva k chytrému, ekonomickému a udržitelnému chování při výběru dopravních prostředků jde o krok dále. Města jako Kolín, Olomouc a další pracují už s jiným cílem – spokojeností svých obyvatel.

Vývoj intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR (průměrný pracovní den)



ČAS, KTERÝ ŘIDIČI DENNĚ TRÁVÍ V DOPRAVĚ ČEKÁNÍM

- PRAHA: 30 MINUT
- BRNO: 26 MINUT
- OSTRAVA: 17 MINUT

(ZDROJ: TOMTOM TRAVEL INDEX)