

**Fakulta sociálních věd
Univerzity Karlovy**

Institut sociologických studií
Katedra veřejné a sociální politiky

**DOPRAVNÍ POLITIKA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU A NÁVRH INTEGROVANÉ
DOPRAVNÍ STRATEGIE**

Diplomová práce

Praha, 2007

Mirka Duchoňová

OBSAH

ÚVOD	1
1 DOPRAVNÍ POLITIKA – VYMEZENÍ POJMU	3
2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY	5
3 HISTORIE DOPRAVY V PRAZE	9
4 ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE V PRAZE	12
4.1 Dopravní infrastruktura	12
4.2 Individuální automobilová doprava	13
4.3 Veřejná hromadná doprava	23
4.4 Ostatní způsoby dopravy	27
4.5 Metody analýzy politik	28
5 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH STAVEB V PRAZE	38
5.1 Způsob financování dopravních staveb v Praze	38
5.2 Ekonomické aspekty dopravního řešení Prahy	42
5.3 Srovnání investiční politiky Prahy a Berlína	44
5.4 Finanční situace hl. m. Prahy	47
6 KONCEPCE SNIŽOVÁNÍ AD – PŘÍKLADY EVROPSKÝCH MĚST	50
7 HISTORIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY	56
8 NÁVRH DOPRAVNÍ STRATEGIE	60
8.1 Teorie dopravní indukce	60
8.2 Městský okruh	62
8.3 Metody tvorby politik	63
8.4 Návrh integrované dopravní strategie	69
ZÁVĚR	75
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	77
SEZNAM TABULEK	83
SEZNAM GRAFŮ	84
SEZNAM PŘÍLOH	85
PŘÍLOHY	86
ZKRATKY	107

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci vypracovala samostatně a použila jsem podklady uvedené v seznamu literatury.

V Praze dne

.....

Mirka Duchoňová

PODĚKOVÁNÍ

Chtěla bych poděkovat zejména Mgr. Petře Kolínské za mnoho cenných připomínek, za poskytnutí těžko dostupných materiálů a mnoha informací z praxe. Dále PhDr. Petru Balkovi, PhDr. Arnoštu Veselému, Phd. a Ing. Jiřímu Velrýbkovi za podnětné připomínky.

ANOTACE

Předmětem diplomové práce „Dopravní politika hlavního města Prahy“ je analýza současného stavu dopravy na území hl. m. Prahy a návrh integrované dopravní strategie. Úvodní kapitola se zabývá vymezením pojmu dopravní politika. Další kapitola je zaměřena na strategické dokumenty, které upravují dopravní situaci v Praze. V kapitole Analýza současné dopravní situace v Praze se zaměřím na současný stav, problémové oblasti a jejich důsledky pro život ve městě. Další kapitola se věnuje financování dopravy a dopravních staveb v Praze. Poslední kapitola obsahuje návrh integrované dopravní strategie, která bere ohled na historické souvislosti, finanční možnosti a budoucí vývoj v rámci udržitelného rozvoje.

ABSTRACT

The subject matter of the submitted thesis “Transport Policy of the City of Prague” is an analysis of the current condition of transport in the territory of the City of Prague and a proposal of an integrated transport strategy. The first chapter focuses on the definition of the term ‘transport policy’. The next chapter focuses on the strategic documents regulating the conditions of Prague transport system. In the chapter “Analysis of the Present Transport Situation in Prague” I focus on the present situation, problematic areas and the consequences for the city life. The next chapter covers the financing of transport and transport-related structures in Prague. The last chapter proposes an integrated transport strategy with consideration to the historical milieu, financial capacities and sustainable development.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dopravní politika, dopravní strategie, udržitelný rozvoj, analýza dopravy, dopravní indukce, suburbanizace

KEYWORDS

Transport policy, transport strategy, sustainable development, transport analysis, induced traffic, conurbanisation

ÚVOD

Doprava je neodmyslitelnou součástí našeho každodenního života. Je to i klíčové odvětví ekonomiky ČR. Dopravní sektor má dopady na regionální rozvoj, životní prostředí, spotřebu energií, ráz krajiny apod. Praha je specifické město, které má důležitou dopravní funkci pro celou Českou republiku a má významné místo i v mezinárodním kontextu.

Hlavní město Praha se s výraznějšími dopravními problémy potýká od šedesátých let minulého století. Po roce 1989 se situace v mnohém zhoršila. Politické, společenské i ekonomické změny se projeví v nárůstu individuální automobilové dopravy (dále jen IAD¹). Došlo ke změně vlastnických vztahů, k postupné změně struktury průmyslu, otevření hranic a nárůstu mezinárodní dopravy. Již před rokem 1990 byla dopravní infrastruktura Prahy zanedbaná a zastaralá. Prudký nárůst intenzity způsobil řadu problémů, se kterými se Praha stále potýká. Tento trend také negativně ovlivnil fungování povrchové veřejné hromadné dopravy (dále jen VHD). Došlo k výraznému poklesu pravidelnosti, k prodlužování jízdních dob a k poklesu cestovní rychlosti. Praha je specifická i v tom, že v porovnání s ostatními českými městy, vykazuje nadprůměrně vysokou intenzitu dopravy i vysoké dopravní výkony².

Dopravní politiku nelze řešit samostatně, neboť stejně jako jiné, je provázána s mnoha jinými politikami. Stav dopravní infrastruktury má dopad na zaměstnanost v regionech, technická vyspělost a obslužnost dopravy vypovídá i o stupni vyspělosti státu apod. K tomu, aby se zlepšil současný stav, přijala Česká republika řadu opatření, která jsou v souladu s evropskými trendy. Vláda ČR schválila usnesením č. ú. 882 v červenci 2005 Dopravní politiku České republiky na léta 2006-2013. Tento dokument se dotýká celé republiky. Zásadními dokumenty, které ovlivňují dopravní politiku v Praze jsou Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, které byly přijaty v roce 1996, Strategický plán z roku 2000 a Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999. Úkolem veřejné správy je reagovat na rostoucí poptávku po přepravě osob či zboží, ale ne jen

¹ všechny použité zkratky – viz. seznam zkratek

² Dopravní výkony (ujeté vozokilometry) jsou společně s intenzitou dopravy základními ukazateli vývoje automobilové dopravy

v ekonomickém kontextu, ale i v souladu s požadavky udržitelného rozvoje. Při regulaci dopravy a rozvoji infrastruktury by zejména na toto kritérium měl být brán ohled.

Současná dopravní politika v hlavním městě vychází z koncepce, kterou jiná evropská města zkoušela v polovině minulého století a nyní svůj postoj přehodnocují (Kurfürst, 2002). Tato koncepce vychází z technokratického myšlení, kdy jsou inženýrská hlediska nadřazená urbanistickým potřebám a prioritou je uspokojit pouze poptávku po dopravě. Výsledkem je výstavba nových silničních komunikací. Neuspokojivá dopravní situace ovlivňuje kvalitu života ve městě. Intenzivní IAD má na svědomí zhoršenou kvalitu ovzduší, nepřijatelné hladiny hluku, každodenní dopravní kongesce³ a vliv na bezpečnost ve městě. Zvyšuje také náklady na infrastrukturu.

Na základě dopravních řešení, které byly implementovány na území hl. m. Prahy, zkušeností vybraných evropských měst, finanční situace hl. m. Prahy a teorie dopravní indukce se pokusím ukázat na to, že současná dopravní strategie, která je prosazována HMP, je pro budoucnost velmi problematická a bude-li pokračovat její realizace, povede následně k ještě větším problémům (dopravním, sociálním, environmentálním apod.) Součástí této práce bude také návrh integrované dopravní strategie, která bude více vycházet ze zkušeností ostatních evropských měst (integrace územního a dopravního plánování) a bude více brát v úvahu strategii udržitelného rozvoje.

³ dopravní zácpy

1 DOPRAVNÍ POLITIKA – VYMEZENÍ POJMU

V červenci 2005 vláda schválila základní strategický dokument resortu dopravy nazvaný Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013. Tento dokument stanovuje směry, jakými by se v nejbližších letech měly rozvíjet všechny druhy dopravy využívané na území ČR. K tomu, aby byla doprava uskutečňována s ohledem na celospolečenský prospěch, deklaruje tento dokument potřebu zapojit všechny druhy dopravy, tzn. silniční, železniční, leteckou a vodní dopravu. Jedním z témat této politiky je omezení vlivu dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Také je to podpora a rozvoj veřejné hromadné dopravy a zaměření výzkumu na bezpečnou a environmentálně šetrnou dopravu. Tento dokument se především zaměřuje na zlepšení podmínek pro dopravní obslužnost regionů a celého území ČR. Ačkoli se Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013 situaci v Praze přímo nevěnuje, přesto je to dokument, který určuje směřování dopravní politiky jako celku. Je to tedy dokument, který by měl ovlivňovat koncepci dopravní politiky i v Praze.

Ministerstvo dopravy ČR⁴ (2005) definuje dopravní politiku takto:

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy učinit musí (mezinárodní vazby, smlouvy), učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj⁵, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví) a učinit může (finanční aspekty). Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské Unii, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám České republiky. Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit

⁴ dále jen MD ČR

⁵ Udržitelný rozvoj je novým rámcem strategie civilizačního rozvoje. Vychází z klasické a široce přijaté definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987, která považuje rozvoj za udržitelný tehdy, naplní-li potřeby současné generace, aniž by ohrozil možnosti naplnit potřeby generací příštích. Jeho obsah byl poté rozvíjen jednotlivými státy i v mezinárodním měřítku; poslední z velkých setkání, Světový summit o udržitelném rozvoji (Johannesburg 2002), zdůraznil, že cílem je takový rozvoj, který zajistí rovnováhu mezi třemi základními pilíři: sociálním, ekonomickým a environmentálním, jak symbolicky vyjádřilo jeho heslo: lidé, planeta, prosperita. Podstatou udržitelnosti je naplnění tří základních cílů: 1. sociální rozvoj, který respektuje potřeby všech, 2. účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů a 3. udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti. (Úřad vlády ČR, 2005)

podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. (MD ČR)

Říha (2005) definuje dopravní politiku takto:

„Dopravní politikou rozumíme souhrn ucelených počinů a pravidel, založených buď na zkušenosti nebo odůvodněných teoretických předpokladech, podle kterých stát nebo vedoucí hospodářští činitelé řídí vývoj a provoz dopravy osob, věcí a zpráv.“

Jiný pohled na dopravní politiku nabízí Eisler (2004)

„Dopravní politika je zaměřena na dopravní systém státu a jeho strukturu s cílem optimalizovat podíly jednotlivých druhů dopravy na celkových výkonech dopravního systému. Zároveň je součástí hospodářské politiky. Hospodářská politika je soubor hospodářských rozhodnutí a opatření, jehož součástí jsou nástroje jejich realizace, který se opírá o určitou koncepci řízení ekonomiky.“

Peltrám (2003) nabízí tuto definici:

„Dopravní politiku lze definovat jako oblast společenské činnosti, která stanoví cíle rozvoje dopravy a prostředky a nástroje k jejich dosažení. Samozřejmě se tak děje v určitých historických podmínkách. Vychází na jedné straně z potřeb přemístění – poptávky po dopravních službách, na druhé straně z jejich přiměřeného uspokojování dopravními prostředky a zařízeními.“

Ve své práci budu vycházet z definice MD ČR (2005), která zohledňuje jak povinnosti vyplývající z mezinárodních vztahů, tak finanční možnosti, ale také bere ohled na ostatní aspekty života, zejména na rozvoj a harmonizaci dopravy v kontextu udržitelného rozvoje.

2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Po roce 1990 se prudce začala rozvíjet IAD. S tak rychlým vývojem orgány veřejné správy města nepočítaly a nebyly na něj připravené. Narostl počet automobilů, rostl počet dopravních nehod, komunikace a křižovatky kapacitně nedostačovaly. Tvořily se dopravní kongesce. To všechno mělo vliv na zhoršování životního prostředí. Sídlil i tlak veřejnosti a ekologických organizací, které vyžadovaly nápravu a řešení. Výsledkem byly strategické dokumenty, které se pokusily nastalou situaci řešit.

Dopravní politika hlavního města Prahy je postavena na třech hlavních dokumentech:

- 1) Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy z roku 1996⁶
- 2) Územní plán z roku 1999⁷
- 3) Strategický plán hlavního města Prahy z roku 2000⁸

Nejdůležitějším strategickým dokumentem z výše uvedených je ÚPn, který vzniká ze zákona, a který je základním dokumentem o využití území. ÚPn má zásadní vliv na urbanistické řešení města. Nejméně závazným dokumentem je Strategický plán hl. m. Prahy.

Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy

Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 13/21 dne 11. ledna 1996. V tomto dokumentu je konstatováno, že *současný stav dopravního systému Prahy není uspokojivý*. Klade si proto za cíl *dosáhnout stavu, při kterém celková úroveň dopravního systému bude v souladu s potřebami města a jeho dalším rozvojem*. Jako nezbytný předpoklad pro zdárné plnění tohoto úkolu uznává potřebu *stanovení správné strategie dalšího vývoje dopravní obsluhy města a dosažení toho, aby byla jako základní programový dokument přijata v co nejširší míře občanskou veřejností i*

⁶ celý text dokumentu na <http://www.udi-praha.cz/zasady/zasady3.htm>

⁷ celý text dokumentu na <http://wgp.urhmp.cz/tms/urm/rozpis.html>

⁸ celý text dokumentu na <http://www.mesto-praha.cz>

politickým spektrem. Pouze tak je možné dospět do stavu, srovnatelného s vyspělými demokratickými zeměmi. (ZDP HMP 1996, str. 5)

Zásady dopravní politiky zmiňují mnoho problémových oblastí dopravy v Praze. Zmíním zejména dva body, které mají největší relevanci pro následný návrh integrované dopravní strategie. Je to problematika AD v centru města a budování dopravní infrastruktury. *Pro obsluhu centra města by se měly vytvářet takové podmínky, aby rozhodující část nároků na přepravu osob mohla být uspokojena hromadnou dopravou. Individuální automobilovou dopravu je v centru města naopak nutno účinně regulovat. V přepravě nákladů lze připustit pouze nezbytnou dopravu zásobovací. Proto, aby byla situace AD vyřešena navrhuje tento dokument preferovat při výstavbě komunikační sítě realizaci dopravních okruhů. (ZDP HMP 1996, str. 8 a str. 15)*

Územní plán hl. m. Prahy⁹

Územní plán je strategickým dokumentem, který upravuje využití území města. Součástí ÚPn je i dopravní řešení. ÚPn hl. m. Prahy je dokumentem, který je neustále upravován a měněn. ÚPn má dvě části – textovou a výkresovou¹⁰. Textová část obsahuje: Průvodní zprávu k ÚPn, Vyhlášku a Metodický pokyn. Do ÚPn je zapracován nejen současný stav, ale v územním plánu se počítá realizací sítí hlavních komunikací do roku 2010 a částečně i po roce 2010.¹¹ ÚPn je navíc závazným strategickým dokumentem.

Hlavním cílem ÚP z roku 1999 je *snaha vytvořit předpoklady pro harmonický rozvoj městského organismu, při respektování daností území, kvality životního prostředí a stávajících kulturních hodnot. Nově navrhované řešení by mělo vést ke zlepšení stavu ve všech složkách procesu urbanizace.*

Mezi základní zásady dopravního řešení ÚP patří mj. *preferovat hromadnou dopravu v městské i příměstské dopravě, vytvoření podmínek pro regulaci AD zejména v centru města a vytváření podmínek pro regulaci AD tak, aby se rozhodující část přepravních výkonů soustředila na síť nadřazených městských komunikací, vedených a stavebně technicky uspořádaných způsobem,*

⁹ viz. příloha č. 1

¹⁰ ve výkresové části je doprava pod č. 5 v měřítku 1:10000

¹¹ viz. příloha č. 2

vyhovujícím jak požadavkům plynulého provozu, tak i potřebám tvorby a ochrany životního prostředí. (ÚPn 1999, str. 2 a str. 47)

Strategický plán

Strategický plán hl. m. Prahy je dlouhodobým koncepčním dokumentem, který stanovuje cíle, priority a cesty při řešení klíčových otázek rozvoje města na období 15 - 20 let. Byl schválen v roce 2000.¹² Je to v současné době nejmodernější a nejprogresivnější dokument, který byl v Praze v souvislosti s dopravou přijat.

Strategický plán hl. m. Prahy volí podobný přístup k řešení problému jako dokument Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy. I v tomto dokumentu se hovoří o potřebě snižování podílu AD na dělbě přepravní práce. Navrhuje stejné řešení jako Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy a počítá s několika novými radiálami a MO, které se kapacitně rovnají téměř dálnicím.

Všechny strategické dokumenty uznávají, že rychle rostoucí podíl AD v dělbě přepravní práce je velký problém a navrhují ho řešit. Řešení, které jsou ve strategických dokumentech navrhována však nejsou systémového, ale investičního charakteru. Tato řešení neberou v úvahu teorii dopravní indukce¹³, která má významný vliv na jejich budoucí účinnost.

Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy ani Strategický plán hl. m. Prahy nejsou dokumenty, se kterými by se nějakým systematickým způsobem pracovalo. Dokument Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy nebyl dosud aktualizován a nedošlo ani k oficiálnímu zhodnocení toho, zda se přijaté zásady daří naplňovat. Ačkoli při schvalování Strategického plánu hl. m. Prahy bylo přijato, že každoročně bude zpracovávána a předkládána k projednání ZHMP monitorovací zpráva o naplňování strategické koncepce hl. m. Prahy, byl naposledy aktualizován v roce 2003.

Územní plán hl. m. Prahy je zásadní dokument, díky kterému je možné regulovat rozvoj. Mimo jiné lze např. regulovat rozpínání města, procesu tzv.

¹² viz. usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 19/03 ze dne 25.5. 2000

¹³ více v subkapitole Teorie dopravní indukce

suburbanizace¹⁴, který je spojen s nadměrným používáním automobilů. Je to také dokument, který je stále měněn. Změny však neprobíhají koncepčně. Území se mění nesystémově bez ohledu na synergické efekty.

¹⁴ Suburbanizací se zpravidla rozumí růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské a přírodní krajiny. Suburbanizace je spojována s nižší hustotou osídlení. Rozvolněná příměstská zástavba vyžaduje auta pro potřeby osobní dopravy. Řídká zástavba zaručuje dlouhodobou závislost na osobní automobilové dopravě a způsobuje, že chůze, jízda na kole i veřejná hromadná doprava nepatří mezi vhodné způsoby přepravy, které jsou snáze realizovatelné v kompaktnější a hustší zástavbě. Používání pěší a cyklistické dopravy se, vzhledem k velkým vzdálenostem, stalo nereálným. Každá studie, včetně studie Národní akademie věd (National Academy of Science; NAS) z roku 1998 zjistila, že klíčovým znakem suburbanizace je naprostá dominance IAD (Sykora, 2002)

3 HISTORIE DOPRAVY V PRAZE

Vydeme-li z definice A. Peltráma (2003), který definuje dopravu jako *službu, jíž je možno chápat jako přemístování osob a zboží z výchozího do určeného místa - z jednoho místa na místo jiné*, můžeme říci, že nejstarší způsob dopravy v Praze byla nosítka, která však sloužila pouze potřebám šlechty. Později se začaly k dopravě používat i formanské vozy, které přepravovaly zboží. K osobní dopravě se roku 1789 začalo využívat i fiakrů a od roku 1856 i drožek.¹⁵ Po zavedení omnibusů¹⁶ a koňských¹⁷ a později elektrických tramvají a taxíků, začalo fiakrů ubývat.

Souběžně s veřejnou hromadnou dopravou se začala rozvíjet i doprava jednotlivých osob. Taxislužba či autodrožky začaly svůj provoz v roce 1907. Praha byla tehdy prvním městem Rakouska-Uherska, které tuto službu zavedlo. Po převratu v roce 1948 byl za taxislužbu zodpovědný komunální podnik Autoslužba hlavního města Prahy, který byl v roce 1962 přičleněn k Dopravnímu podniku hlavního města Prahy. Od roku 1990 se taxislužba osamostatnila a provozují ji soukromé firmy.

O moderní hromadné dopravě lze hovořit až v souvislosti se spuštěním provozu elektrické dráhy, jejíž pravidelný provoz byl zahájen v roce 1896. Koncem 19. století se k Praze díky rozvoji průmyslu, začaly připojovat i okrajové obce a Praha se začala rozšiřovat. To si samozřejmě vyžádalo rozvoj hromadné dopravy. První autobusová linka zahájila provoz v roce 1908 a od roku 1936 začaly v Praze jezdit i trolejbusy.¹⁸

Automobilová doprava v Praze začala růst ve 30. letech minulého století. Díky druhé světové válce a poválečnému vývoji se automobilový provoz ve městě značně zmírnil. Až v 60. letech se začal počet automobilů v Praze výrazně zvyšovat. Od šedesátých let minulého století se potýkáme s růstem

¹⁵ Fiakr byl čtyřkolový povoz tažený párem koní. Drožka měla skromnější výbavu než fiakr. Byla tažena jedním koněm.

¹⁶ Z lat. povoz pro všechny. Vůz tažený párem koní pro více cestujících, který jezdil po stanovené trase. Považuje se za první prostředek městské hromadné dopravy. Neoddělitelnou součástí omnibusu byl i průvodčí. Poslední omnibus projel Prahou v roce 1904.

¹⁷ Koňská dráha (koněspřežná tramvaj či koňka) na rozdíl od omnibusu jezdila po kolejích. Tyto vozy však byly velmi lehké a snadno došlo k vykolejení. Poslední koňská tramvaj vyjela v Praze roku 1905. V roce 1898 vykoupily Elektrické podniky koňskou dráhu, aby po ní jezdily vozy dráhy elektrické.

¹⁸ Trolejbusy ukončily svůj provoz v roce 1972.

automobilové dopravy a jeho důsledky. Proto bylo nutné přemýšlet i o alternativních způsobech dopravy.

První nápad na dopravu pod povrchem města vznikl v roce 1898. Druhá světová válka však veškeré přípravy na výstavbu metra zastavila. Poválečná ekonomická situace nebyla příznivá pro tak rozsáhlý projekt. Po druhé světové válce byla dopravní infrastruktura zanedbaná. Četnost provozu vozidel hromadné dopravy nestačila vysoké poptávce. Přestože se v padesátých letech minulého století rozšiřovala síť zejména autobusů a trolejbusů, kvalita hromadné dopravy se stále snižovala. Velkou měrou k tomu přispíval rozvoj AD. Její narůstající intenzita byla zdrojem nepravidelnosti a nízké cestovní rychlosti hromadné dopravy. Na nekvalitních a kapacitně nevyhovujících komunikacích města se proto brzy začaly projevovat dopravní problémy, které byly provázeny i zvyšující se dopravní nehodovostí.

V 60. letech hrozil pražské dopravě kolaps. Dopravní situací v Praze se začaly intenzivněji zabývat orgány města i státu. Na základě koncepce tehdejšího územního plánu byly zahájeny některé významné dopravní stavby (severojižní magistrála, první úsek podpovrchové tramvajové tratě)¹⁹. Dopravní situaci v Praze mohla částečně vyřešit výstavba metra. Díky politickému rozhodnutí (čekalo se na souhlas Moskvy), byla výstavba metra schválena až v roce 1967. V roce 1974 byl zahájen provoz na prvním úseku trasy metra C Kačerov – Sokolovská (dnes Florenc). V roce 1991 vznikla rozhodnutím Zastupitelstva hlavního města Prahy akciová společnost Dopravní podnik hl. m. Prahy (DP).

Hromadná doprava byla na území města až do počátku 90. let rozdělena podle územní působnosti na VHD a vnější železniční a autobusovou dopravu. Vnější doprava mohla být využívána i pro cesty do centra města, ale kvůli odlišným tarifům, špatným vazbám na ostatní dopravy a nekoordinovaným jízdním řádům, využití vnější autobusové dopravy téměř neexistovalo a využití železniční dopravy pro tyto cesty bylo velmi omezené. Proto byla v roce 1992 zavedena Pražská integrovaná doprava (PID). Jedná se o systém dopravy v Praze a jejím okolí provozovaný různými dopravci, kdy podmínky pro cestující jsou stejné. Dnes jezdí na 93 příměstských linkách PID autobusy za

¹⁹ více v kapitole Historie dopravního řešení hl. m. Prahy

Prahu v pěti vnějších tarifních pásmech. Do systému PID byly zahrnuty i železniční tratě Českých drah. Tento systém je neustále rozšiřován. Pro jeho rozvoj bylo důležité zřízení organizace odpovědné za funkci systému ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy) v roce 1993 a zavedení přestupního pásmového tarifu v roce 1996. Do sítě PID jsou zahrnuty i tratě Českých drah. Síť veřejné dopravy doplňuje pozemní lanová dráha na Petřín a visutá sedačková lanovka v pražské ZOO.

4 ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE V PRAZE

V této kapitole se budu věnovat jednotlivým druhům dopravy, které v Praze fungují. Konkrétně se zaměřím na individuální automobilovou dopravu, veřejnou dopravu (tramvajovou, autobusovou, železniční, vodní, leteckou, lanovou, metro), cyklistickou a pěší dopravu.

4.1 Dopravní infrastruktura

Praha je významným mezinárodním centrem dopravy. Nachází se na evropském IV. víceúčelovém koridoru Berlín – Praha – Bratislava a větví IV. A Praha – Norimberk. V Praze ústí deset železničních tratí a sedm silnic dálničního typu. Prahou prochází pět mezinárodně značených silničních tras. Zastavují nebo zde končí mezinárodní rychlíky do cca dvaceti cílových měst v Evropě. Letiště Ruzyně zajišťuje přímé spojení do všech významných světových velkoměst.

Praha má rozsáhlou dopravní infrastrukturu. Na území města Prahy se nachází 10 km dálnic a 76 km ostatních rychlostních komunikací. Veřejná doprava je zejména postavena na tzv. kolejové dopravě (metro, tramvaje, částečně železnice), na kterou navazuje autobusová doprava. Systém veřejné hromadné dopravy se skládá ze tří tras metra (délka sítě metra 53,7 km), přibližně 30 linek tramvají (140,9 km činí délka tramvajové sítě), asi 200 linek autobusů (délka 675,7 km), z lanové dráhy na Petřín, dopravy na železničních tratích a dvou přívozů. Návaznost veřejné dopravy na soukromou je zajišťována pomocí parkovišť P+R a stání K+R. Nově také službou B+R. Mimo integrovaný systém zůstává především dálková doprava (letecká, železniční, autobusová) a doprava vodní. Nadřazená komunikační síť dle platného Územního plánu²⁰ se skládá z Pražského okruhu, Městského okruhu a sedmi radiál.²¹

²⁰ viz příloha č. 1

²¹ Veškeré ukazatele, poměry a hodnoty v této práci jsou čerpány ze zdrojů ÚDI-Praha. V případě uvádění hodnot v textu z jiných zdrojů, bude vždy zdroj uveden. Údaje o hl. m. Praha jsou k 31.12.2005, není-li uvedeno jinak.

4.2 Individuální automobilová doprava

První dopravní problémy jako důsledek přibývajících počtu automobilů vznikaly v Praze již ve 30. letech 20. století. Vlivem 2. světové války a poválečného vývoje se automobilový provoz ve městě na čas významně utlumil (stupeň automobilizace z roku 1937 - kdy 1 osobní automobil připadal v Praze na 32 obyvatel - byl po válečném a poválečném poklesu dosažen znovu teprve v roce 1959). Rozvoj automobilové dopravy od počátku 60. let s sebou přinesl opětovný vznik dopravních problémů a jedním z nich byla nedostatečná kapacita klíčových křižovatek vzhledem k dopravním nárokům. Důsledkem pak byl vznik dopravních kongescí.

STUPEŇ AUTOMOBILIZACE A INTENZITY DOPRAVY

S cíleným sledováním dopravní situace a prvním koncepčním návrhem dopravního řešení se na území hlavního města začalo v šedesátých letech minulého století, když dopravní situace začala hrozit kolapsem. Bylo to zapříčiněno zejména zanedbanou dopravní infrastrukturou a růstem. Situace se radikálně zhoršila po roce 1990, kdy se změnou politické situace nastal velký rozmach obchodu a služeb, došlo k otevření hranic a růstu životní úrovně. To vše mělo za následek velký nárůst počtu motorových vozidel v Praze. (viz tab. č. 1 a graf č. 1). Od roku 1991 rostl počet automobilů i intenzity automobilové dopravy v Praze takovým explozivním tempem, které nemá, s výjimkou měst v bývalé NDR, v Evropě obdoby. Infrastruktura byla ve stavu, který nevyhovoval mnohem nižším nárokům. Prudký rozvoj IAD s sebou přinesl i mnoho negativních dopadů. Na tuto situaci reagoval v roce 1996 dokument Zásady dopravní politiky a v roce 2000 Strategický plán dopravy.²²

²² viz. kapitola nazvaná Strategické dokumenty

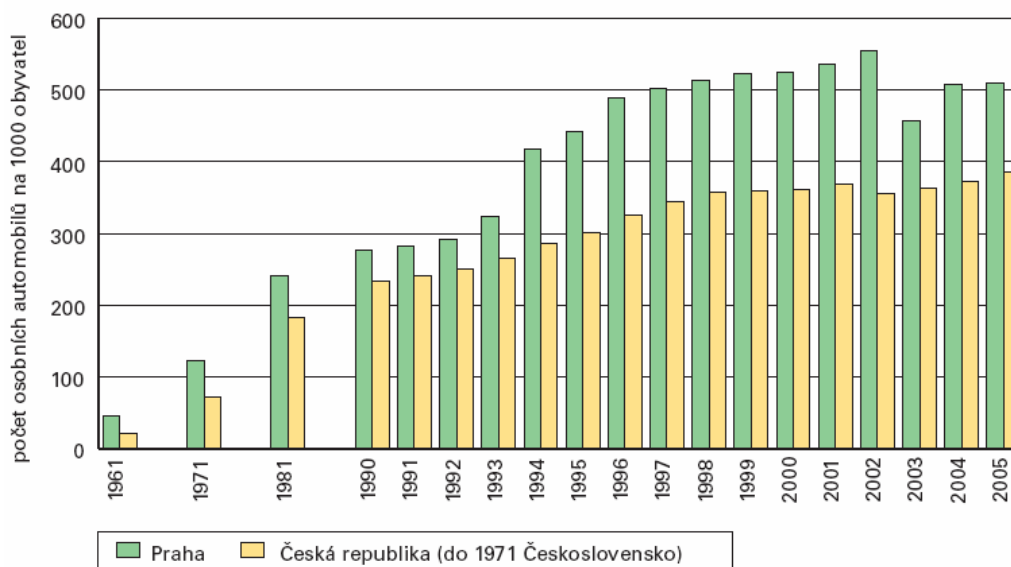
Tabulka č. 1 Stupně motorizace a automobilizace 1961-2005

Rok	PRAHA			
	Stupeň motorizace*		Stupeň automobilizace*	
	Vozidel na 1 000 obyv.	Obyvatel na 1 vozidlo	Os. aut. na 1 000 obyv.	Obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4
1971	188	5,3	123	8,1
1981	310	3,2	241	4,2
1990	353	2,8	276	3,6
2000	632	1,6	525	1,9
2001	650	1,5	537	1,9
2002	673	1,5	555	1,8
2003	561	1,8	458	2,2
2004	628	1,6	507	2,0
2005	635	1,6	510	2,0

* od roku 2003 se změnila filozofie výpočtu evidovaných vozidel

Zdroj: ÚDI Praha, 2006

Graf č. 1 Stupně automobilizace 1961-2005



Zdroj: ÚDI Praha, 2006

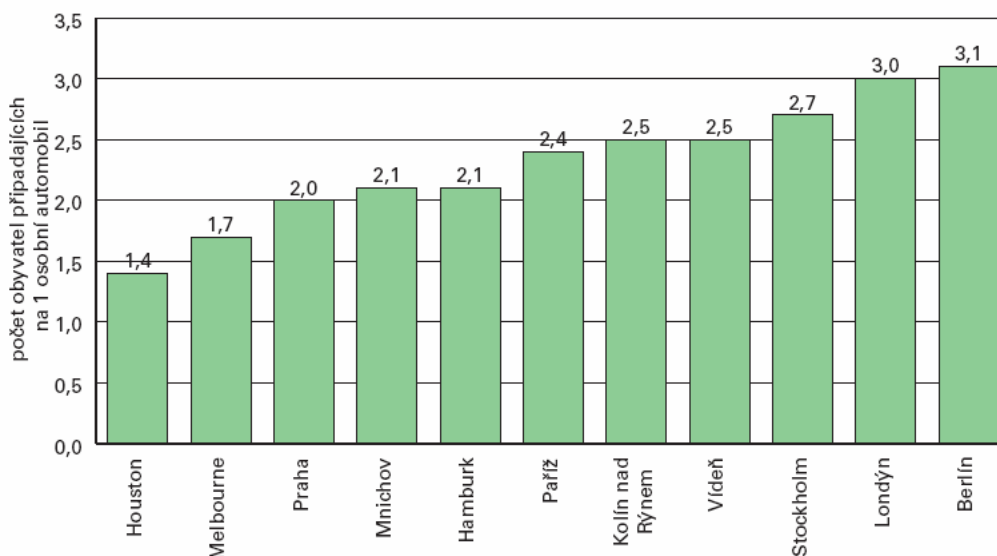
Graf č. 1 ukazuje, jak specifické postavení má Praha, ve srovnání s celou Českou republikou. Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil. Zatímco v 80. letech přibývalo v Praze každým rokem v průměru jen 6 000 osobních automobilů, v období 1991 - 1996 se průměrný meziroční přírůstek zvýšil na 42 100. V období 1997 - 1998 se tento nárůst snížil na 11 600 osobních

automobilů za rok a v roce 1999 se počet evidovaných osobních automobilů zvýšil jen o 8 500. V roce 2000 se nárůst téměř zastavil (přibylo pouze 77 osobních automobilů). Průměrné stáří osobních automobilů k roku 2006 je 12,82 let. Průměrné stáří nákladních automobilů je 8,66 let.

Tabulka č. 1 ukazuje vývoj motorizace a automobilizace od roku 1961. V roce 1961 připadal 1 osobní automobil na 22,4 obyvatel. Nejnižších hodnot bylo dosaženo v letech 2000-2002. V roce 2002 připadal 1 osobní automobil na 1,8 obyvatele. V letech 2004-2004 se tyto hodnoty ustálily na 2,0 obyvatele na 1 osobní automobil.

Celkový počet motorových vozidel v roce 2005 byl 749 786. Na 1 000 obyvatel tak připadlo 635 motorových vozidel. Z toho 510 osobních automobilů na 1 000 obyvatel, což činí v přepočtu 2,0 obyvatele na 1 osobní automobil. Tím se Praha v mezinárodním porovnání dostala i před ta nejmotorizovanější evropská velkoměsta. Např. v Berlíně připadá 1 automobil na 3,1 obyvatele, ve Vídni je to 2,5 obyvatele na 1 osobní automobil. (viz. graf č. 2)

Graf č. 2 Stupně automobilizace – mezinárodní srovnání

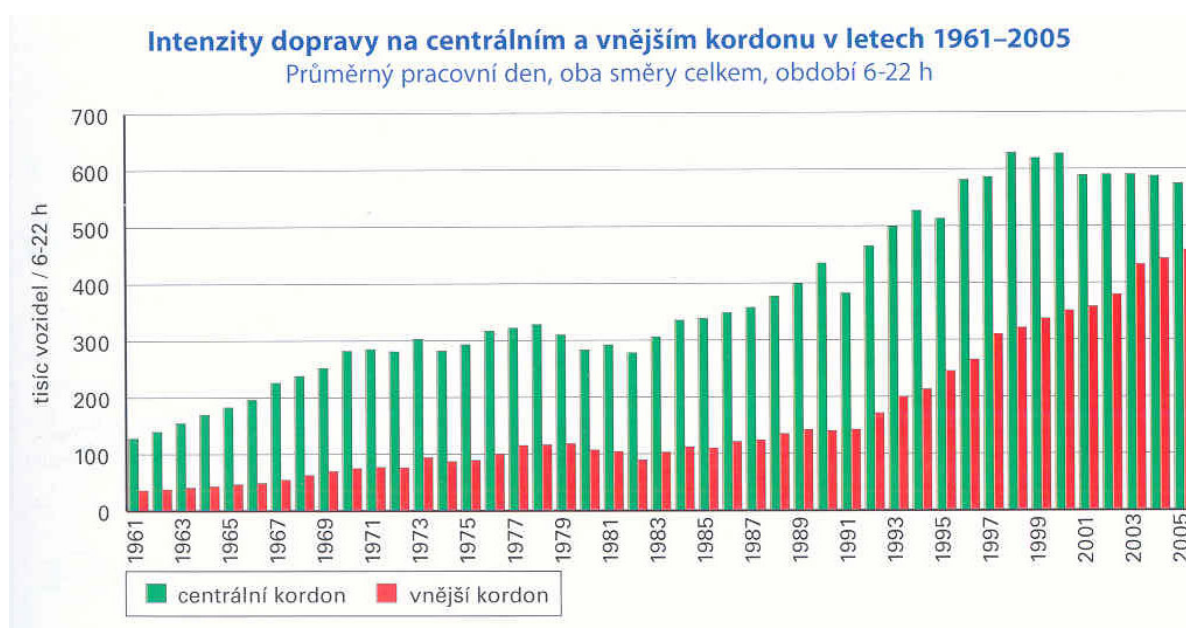


Zdroj: ÚDI Praha, 2005

Berlín, Londýn, Stockholm, Vídeň a další evropská města začala měnit svou dopravní koncepci.²³ Tato města začala prosazovat ekologicky příznivější druhy dopravy, při kterých se klade důraz na zvyšování podílu veřejné dopravy, cyklistiky i pěší dopravy, zatímco význam IAD v rámci oblastí realizace klesá. Pražská koncepce dopravy lpí na rozvoji IAD. Tento trend se odráží i počtu automobilů na osobu.

Pro srovnání trendů vývoje pražské AD slouží také kordonové sledování.²⁴ V Praze se sledují dva kordony centrální (vnitroměstský) a vnější kordon. Intenzitu dopravy na centrálním a vnějším kordonu v letech 1961-2005 lze porovnat v grafu č. 3.

Graf č. 3 Intenzity dopravy na centrálním a vnějším kordonu v letech 1961-2005



Zdroj: ÚDI Praha, 2005

²³ Např. Vídeň v roce 1993 přijala novou koncepci územního rozvoje a dopravy. Jejím smyslem byla změna dělby přepravní práce „modal split“ (viz. subkapitola veřejná hromadná doprava), z původních 37 % IAD, 37 % VHD, 23 % pěší a 3 % cyklisté na 25 % IAD, 45 % VHD, 24 % pěší, 6 % cyklisté, což je plán do roku 2010. Tím by mělo dojít ke snížení objemu emisí CO₂ z dopravy o 50 %. (Kurfürst, 2002)

²⁴ Kordonová sledování jsou periodická dopravní sčítání v místech vytvářejících ucelený kordon všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti.

V 60. letech byl relativně vysoký nárůst intenzity dopravy na centrálním i na vnějším kordonu, ale vzhledem k nízkým výchozím hodnotám byla celková automobilová doprava ve srovnání se současným stavem nízká. Dopravní zklidnění centra v 70. letech vedlo k redukci dopravy, vnitroměstská doprava stagnovala a nárůst vnější dopravy i celkového dopravního výkonu se výrazně zpomalil. Nárůst intenzity dopravy se zde zastavil na 12 let. Od počátku 90. let vlivem společenských změn došlo k intenzivnímu nárůstu IAD. Do roku 1998 na centrálním kordonu IAD vzrůstala, kdy dosáhla svého zatím historického maxima. Od té doby s mírnými výkyvy stagnuje. Důvodem zastavení růstu intenzity IAD je, že na mnoha klíčových křižovatkách bylo dosaženo maxima a přetížení komunikační sítě už není pouze bodové, ale plošné.

Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze je patrné z porovnání průměrných meziročních přírůstků denních dopravních výkonů na celé komunikační síti.

Tabulka č. 2 Nárůst dopravních výkonů AD na celé komunikační síti

1981 – 1990 meziročně	+192 000	vozokm/den
1991 – 1995 meziročně	+1 134 000	vozokm/den
1996 – 2000 meziročně	+736 000	vozokm/den
2001 – 2005 meziročně	+706 000	vozokm/den
z toho 2001	+480 000	vozokm/den
2002	+597 000	vozokm/den
2003	+1 053 000	vozokm/den
2004	+1 190 000	vozokm/den
2005	+208 000	vozokm/den

Zdroj: ÚDI-Praha, 2005

Celkově se denní dopravní výkon zvýšil za posledních 15 let (1991-2005) ze 7,3 mil. vozokm/den na 19,9 mil. vozokm/den, tedy o 12,6 mil. vozokm/den. Automobilový provoz v Praze tak v uplynulých 15 letech narostl více než za předcházejících 100 let existence automobilismu (od konce 19. století až do roku 1990).

Ze studie, kterou provedlo ÚDI Praha vyplývá, že nárůst IAD v Praze je způsoben řadou vlivů, zejména:

- zvyšuje se počet osobních automobilů a i počet cest po městě.

- vzrůstá počet osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí
- část obyvatel přestala používat k cestám po městě VHD a místo toho jezdí svými osobními automobily.²⁵

Následující tabulka, která ukazuje průměrnou obsazenost osobních automobilů.

Tabulka č. 3 Průměrná obsazenost osobních automobilů

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
1995	1,45	1,60	1,50
2000	1,37	1,49	1,44
2005	1,35	1,42	1,40

Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Z tabulky je patrný trend, kdy se každý rok průměrná obsazenost v osobním automobilu snižuje. Maximální průměrná obsazenost byla dosažena v roce 1990 ve vnějším kordonu 1,90 pasažéra na osobní automobil.

Pražská doprava je zatížena nejen IAD, ale také nákladní automobilovou dopravou. Ta má zajímavý vývoj, neboť po roce 1990 objem nákladní AD stagnoval. V některých částech Prahy došlo i k jeho podstatnému snížení (v důsledků omezení průmyslové výroby a změnám v organizaci dopravy). Na centrálním kordonu intenzita nákladní AD v letech 1990-2005 trvale klesala (na 44 % stavu z roku 1990), na vnějším kordonu však rostla (o 65 % proti roku 1990). Díky vstupu ČR do EU se v Praze zvýšil meziroční nárůst nákladních automobilů o 14 %. V roce 2005 růst nákladní AD nepokračoval.

Kvůli nárůstu AD po roce 1990 dochází k přetížení komunikační sítě. Z porovnání dopravně kritických míst v Praze²⁶, lze vypožorovat, že přetížené není už jen centrum města, ale i navazující střední pásmo města. Dochází k dopravním kongescím. A to nejen v centru města. Dopravní kongesce se tvoří i na nejkapacitnějších komunikacích (Barrandovský most, Jižní spojka).

²⁵ Pokles počtu cestujících VHD, ke kterému docházelo v 90. letech, koresponduje s obdobím vysokého růstu AD v Praze

²⁶ viz příloha č. 3

Snižuje se rozdíl mezi dopravou ve špičce a ostatními obdobími. Důvod je ten, že na řadě míst se intenzita AD může zvýšit jen v mimošpičkových obdobích (v dopravní špičce už tato místa více vozidel nepojmou). Prodlužuje se také doba dopravních špiček. Kdy je kapacita nejdůležitějších křižovatek vyčerpána. Dopravní kongesce jsou tak častější, větší a trvají déle.

DOPRAVNÍ NEHODOVOST

V roce 2005 se stalo na území hl. m. Prahy 33 349 nehod, z toho 32 494 nehod bylo zaviněno řidičem. Oproti roku 2004 se počet nehod zvýšil o 13 %, což ukazují tabulky č. 4 a č. 5.

Tabulka č. 4 Nehody a následky na zdraví celkem

Rok	2003	2004	2005	rozdíl %
				05/04
počet nehod	35 589	29 598	33 349	+13
počet SZ	65	56	61	+9
TZ	466	428	393	- 8
LZ	3 509	3 313	2 603	- 21
počet nehod se zraněním	3 269	3 086	2 506	- 19
počet nehod bez zranění	32 230	26 512	30 843	+16

SZ

=

smrtelná

zranění

TZ

=

těžká

zranění

LZ = lehká zranění

Zdroj: ÚDI Praha, 2006

Tabulka č. 5 Hlavní příčiny nehod

Rok	2003	2004	2005	rozdíl %
				05/04
zaviněno řidičem	34 630	28 695	32 494	+13
• rychlost*	2 473	2 821	3 244	+15
z toho překročení dovolené rychlosti	126	144	140	-3
• předjíždění	299	222	263	+18
• nedání přednosti v jízdě	9 588	8 463	9 658	+14
• způsob jízdy	22 270	17 189	19 329	+12
nezaviněno řidičem	959	903	855	-5
• zaviněno závadou komunikace	98	121	81	-33
• zaviněno chodcem	454	384	352	-8

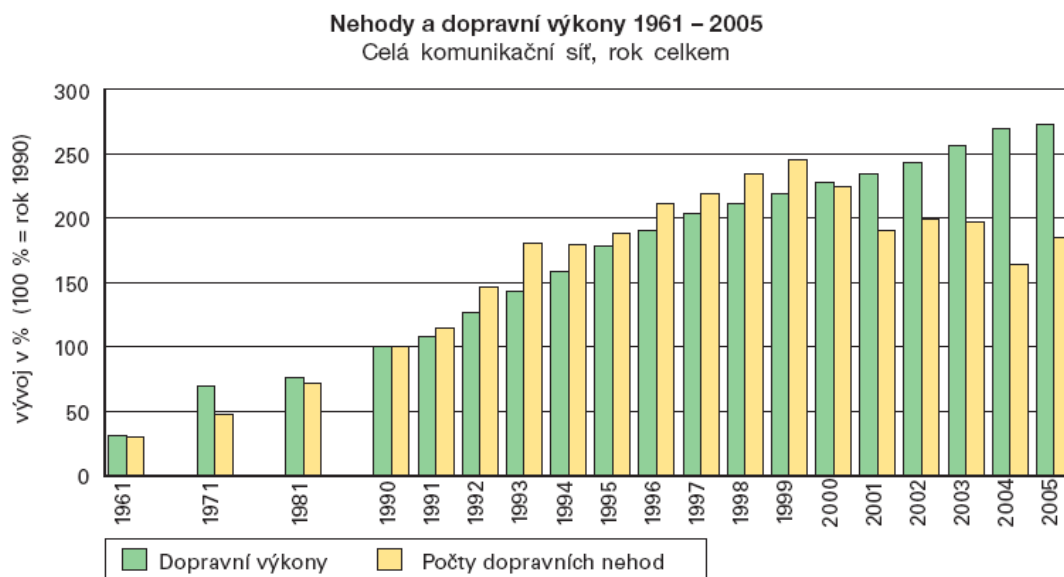
* = v položce "nepřiměřená rychlost" jsou kromě příčiny "překročení dovolené rychlosti" evidovány nehody zapříčiněné nepřizpůsobením rychlosti hustotě provozu, viditelnosti, vlastnostem vozidla a nákladu, stavu vozovky, dopravně technickému stavu vozovky, bočnímu nebo nárazovému větru a jiný druh nepřiměřené rychlosti

Zdroj: ÚDI Praha, 2006

V následujícím grafu lze sledovat trend dopravní nehodovosti. V 60. až 80. letech byla dlouhodobá tendence vývoje nehodovosti relativně příznivá. Počet dopravních nehod byl nižší než dopravní výkony a zvyšoval se pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence změnila. Dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Statisticky se od roku 2001 počty dopravních nehod snižují. Není to však proto, že by řidiči jezdili bezpečněji, ale je to dáno ustanovením zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého platí od ledna 2001 povinnost nahlašovat policii pouze dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě převyšující částku 20 000 Kč. Do konce roku 2000 platila povinnost nahlašovat nehody, při nichž došlo ke zranění nebo hmotné škodě převyšující částku 1000 Kč. Změna pravidel pro nahlašování dopravní nehody znamenala pokles evidovaných dopravních nehod ve srovnání s rokem 2000 o 16 % v roce 2001 a o 18 % v roce 2005. Je velmi pravděpodobné, že počty dopravních nehod budou i nadále statisticky klesat, protože od 1. července 2006 nabyl účinnost zákon č. 411/2006 Sb, o silničním provozu, ve kterém je povinnost nahlašovat hmotné škody převyšující částku 50 000 Kč.

Trend nehodovosti na území hl. města Prahy ukazuje graf č. 4.

Graf č. 4 Nehody a dopravní výkony 1961 – 2005



Zdroj: ÚDI Praha, 2006

Příznivým trendem je snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních pěti letech. V roce 2005 dosáhla relativní nehodovost (evidované dopravní nehody na 1 milion ujetých vozokilometrů) hodnoty 5,1. Což je nejméně za sledované období.

Tabulka č. 6 Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961-2005

Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961 – 2005

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony %
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	91	100	369	100	2 806	100	7,5	100
2000	40 560	225	80	88	521	141	3 260	116	7,4	228
2001	34 195	190	67	74	452	122	3 521	125	6,1	235
2002	35 888	199	82	90	477	129	3 679	131	6,1	243
2003	35 589	197	65	71	466	126	3 509	125	5,7	257
2004	29 598	164	56	61	428	116	3 313	118	4,6	270
2005	33 349	185	61	67	393	107	2 603	93	5,1	273

100 % = rok 1990

Relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokilometrů (prům. hodnoty, celá komunikační síť)

Dopravní výkony = ujeté vozokilometry, celá komunikační síť

Zdroj: ÚDI Praha, 2006

OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI

Pro zvýšení bezpečnosti v dopravě se používá mnoho prvků např. výstražné dopravní značky, vodorovné optické psychologické brzdy, statické radary, omezení nejvyšší povolené rychlosti, osvětlení přechodů pro chodce, zpomalovací příčné pruhy apod. Na realizaci bezpečnostních opatření na komunikační síti bylo v roce 2005 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 27,681 mil. Kč, což je však s porovnáním s celkovými výdaji, které se vydávají na dopravu²⁷, částka velmi nízká. Ve spolupráci HMP, MD ČR, ÚDI Praha a Městské policie probíhají akce zaměřené na prevenci dopravní nehodovosti pro dospělé účastníky silničního provozu, děti i školní mládež. V roce 2005 bylo na tyto dopravněvýchovné činnosti uvolněno z prostředků hlavního města Prahy 1 610 tis. Kč (z toho 550 tis. Kč na společný projekt ÚDI Praha a Městské policie hl. m. Prahy "Bezpečná silnice všem") a cca 200 tis. Kč z prostředků Ministerstva dopravy.

DOPRAVA V KLIDU

Jeden z velkých problémů, se kterými se Praha potýká je parkování. Na vině je velký počet automobilů v ulicích Prahy. Ty mají velké nároky nejen na kapacitu komunikací a křižovatek, ale i na místo potřebné k parkování. Největší problémy jsou zejména v centru města, proto je parkování v centru Prahy regulováno pomocí zavedení zón placeného stání²⁸. Částečně k řešení situace přispěla i vyhláška č. 26/99 Sb. hl. m. Prahy. Podle této vyhlášky byla v posledních letech u všech nových objektů včetně komerčních zařízení budována i podzemní či povrchová parkoviště. V současné době jsou v širší oblasti centra města k dispozici hromadné garáže o kapacitě cca 16,5 tisíc stání.²⁹ Celková kapacita parkovacích ploch a garáží není registrována. V evidenci jsou pouze lokality mimouličních parkovišť ve správě města. Pozornost byla věnována území Pražské památkové rezervace (8,7 km²), kde bylo zjištěno 19 tisíc parkovacích míst. V širším území města se v garážích

²⁷ V roce 2005 byly celkové rozpočtové výdaje na dopravu 19,8 mld. Kč. Viz tabulka č. 11

²⁸ viz příloha č. 4. Pravidla parkování v ZPS jsou upravena vyhláškou č. 42/2000 Sb. hl. m. Prahy a nařízením č. 19/2005 hl. m. Prahy

²⁹ viz. příloha č. 23

nachází 16,5 tisíce stání. Podle odhadů by měla být celková kapacita garáží na území hl. m. Prahy 170 tisíc stání.³⁰

Situaci na okrajích města řeší parkoviště P+R³¹, které jsou budovány s ohledem na vazbu zejména s metrem. Parkoviště v Radotíně bylo první lokalitou P+R, která neměla vazbu na metro, ale na železnici. V současné době má vazbu na železnici ještě parkoviště v Běchovicích. V roce 2002 byla na parkovištích P+R zavedena nová doplňková služba B+R, která umožňuje bezplatnou úschovu jízdních kol. U parkovišť, jejichž kapacita není využita, je část parkovacích stání nabídnuta za poplatek rezidentům a ostatním zájemcům.³²

4.3 Veřejná hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava v Praze je v kompetenci dvou subjektů – HMP a MD ČR. HMP zodpovídá za dopravu tramvajovou, autobusovou, lanovou dráhu a metro. Za dopravu železniční, leteckou a vodní zodpovídá MD ČR. V roce 1992 byla veřejná doprava sloučena do systému PID.³³ Pražskou integrovanou dopravu tvoří veřejná hromadná doprava v Praze (metro, elektrické dráhy, lanová dráha na Petřín, městské autobusové linky), příměstská autobusová doprava (linky řady 300 a 400) a železniční doprava (pouze 2. vozová třída osobních a spěšných vlaků a vybraných rychlíků) v Praze a příměstských oblastech.³⁴

METRO

Metro³⁵ je nejvýznamnějším prostředkem hromadné dopravy osob v Praze. Je páteří sítí VHD. Pražské metro tvoří tři tratě (A, B, C). V současnosti má 54

³⁰ všechny údaje se vztahují k situaci v roce 2005

³¹ seznam P+R a ostatních parkovišť v Praze viz příloha č. 5. Dle údajů HMP z roku 2006 je kapacita P+R na území Prahy přes 2500 míst. Pro porovnání počet parkovacích míst na území Pražské památkové rezervace je 19 tisíc (viz výše).

³² Parkoviště P+R jsou střežená za poplatek 10,- Kč za celou dobu parkování. Parkování je možné pouze v době provozu metra (od 4 h do cca 1 h následujícího dne). Uživatelé parkoviště, kteří nemají předplatní jízdenku nebo nárok na bezplatnou přepravu si musí zakoupit jízdenku na VHD (za zvýhodněnou cenu buď přestupní zpáteční 30,- Kč, nebo jednodenní za 60,- Kč). (Informace k 30. 3. 2007)

³³ PID (Pražská integrovaná doprava) je systém veřejné dopravy v Praze a jejím okolí provozovaný různými dopravci, který funguje na principu společných tarifních zásad a jízdních dokladů. Systém pražské integrované dopravy organizuje ROPID, příspěvková organizace, zřízená hl. m. Prahou.

³⁴ viz příloha č. 19

³⁵ schéma metra a tramvají viz příloha č. 20

stanic. Délka všech tras metra je 53,7 km. Vlaky metra jezdí průměrnou cestovní rychlostí 34,3 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1074 m. Metro v roce 2005 přepravilo 43,5 % z celkového počtu cestujících VHD, což z metra činí nejvíce využívaný způsob veřejné dopravy.

Přednosti: vysoká kapacita, rychlost, pravidelnost a bezpečnost přepravy.

Nedostatky: hloubka stanic, díky které je méně vhodná přeprava při cestách na krátké vzdálenosti, podzemní doprava je náchylná ke kolapsu v případě přírodních katastrof (povodně v roce 2002 v Praze) či teroristického útoku (Londýn, Tokio). Osoby se sníženou pohyblivostí mohou metro používat ve velmi omezené míře. Bezbariérový přístup je sice součástí všech nových stanic, ale v některých starších stanicích není výstavba bezbariérového přístupu možná. V roce 2005 bylo z 53 stanic vybaveno bezbariérovým přístupem 29 stanic. Problematické je také stáří vozového parku. Průměrné stáří provozních vozů metra je 9,8 roků. 21 provozních vozů je starších než 20 let. Velkým nedostatkem tohoto druhu dopravy jsou investiční náklady: 3 000 mil. Kč/km, a provozní náklady: 500 mil. Kč/rok³⁶

TRAMVAJOVÁ DOPRAVA

Tramvajová doprava³⁷ zajišťuje přepravu v radiálních směrech tam, kde není vedeno metro. Tramvajová síť měří 140,9 km. Téměř polovinu délky sítě tvoří tratě v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti je 529 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob VHD podílí 28,6 %.

Výhody: Investiční náklady: 100 mil. Kč/km, bezpečnost cestujících, preference tramvají na světelných křižovatkách

Nevýhody: Zastaralý vozový park. Průměrné stáří vozového parku tramvají je 15,4 let. Počet provozních tramvají starších než 20 let je 333 (z celkového počtu 954 vozů). V současnosti v Praze jezdí jedna nízkopodlažní tramvaj. Zastaralost vozového parku má vliv na kvalitu cestování, zejména v souvislosti s hlučností dopravy.

³⁶ zdroj: SOS Praha 2005

³⁷ schéma metra a tramvají viz příloha č. 20

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť ke kolejové dopravě. Zajišťuje obsluhu zejména ve vnějším pásmu města a v příměstských oblastech. Díky postupující výstavbě metra se rozsah autobusové dopravy v posledních 10 letech snížil, ale vzrostly výkony mimo město. V příměstské oblasti je řada autobusových linek orientována k železničním stanicím. Provozní délka sítě je 675,7 km na území města a 134,9 km mimo území města.³⁸ Průměrná vzdálenost zastávek je 628 m. Podíl autobusové dopravy na celkové přepravě VHD je 27,9 %.

Výhody: povedla se obměna vozového parku, stáří vozového parku je v průměru 6,2 let. Z celkového počtu 1223 autobusů je 372 vozů nízkopodlažních. Rozšiřuje se také autobusová preference na světelných křižovatkách.

Nevýhody: součást AD (dopravní kongesce), nízký počet přednostních pruhů pro autobusy

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava je součástí PID. Zajišťuje kromě příměstské dopravy i dopravu s ostatním územím státu a mezinárodní přepravu. Na území Prahy je 10 železničních tratí, z toho 7 tratí je plně zapojeno do integrovaného dopravního systému. Pro cestující PID slouží všechny zastávkové osobní vlaky a vybrané rychlíky. Na většině tratí byl zaveden pravidelný interval (ve špičce cca 30 min). Železniční příměstskou dopravu, která je součástí PID, provozují České dráhy, a. s. Železniční síť spravuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 145 km. Podle údajů ČD přepraví železnice včetně příměstské dopravy v průměru 152 tisíc cestujících v obou směrech denně. To za rok představuje na území města 28,5 milionů nastupujících a 27,2 milionů vystupujících cestujících.

Výhody: 145 km železničních tratí na území města Prahy (což je více než trasy metra a tramvají dohromady). Rychlé spojení pro cestující z okrajových částí města do centra města. Investiční náklady na železniční koridory: 200 mil. Kč/km

³⁸ schéma metra a autobusů v rámci PID viz příloha č. 21

Nevýhody: velká zastaralost vozového parku. Průměrné stáří vozového parku je 25 let. Neexistuje průjezdný model příměstské železnice.³⁹ Mezi stanicemi Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží neexistuje přímé spojení, což brání v rozvoji městské železnice.

LANOVÁ DRÁHA

Lanová dráha zajišťuje spojení mezi Újezdem a Petřínem. Funguje od roku 1891. V roce 1932 byla elektrifikovaná a fungovala až do roku 1965. Poté byl její provoz z technických důvodů přerušen na 20 let. Kapacita dvou vagónu je 100 osob. Průměrná rychlost je 6,12 km/h. Lanová dráha je dlouhá 510 m a překonává výškový rozdíl 130,45 m. V roce 2005 přepravila lanová dráha téměř 1,36 milionu cestujících.

VODNÍ DOPRAVA

Hlavním splavným tokem pro vodní dopravu v Praze je řeka Vltava. Část dopravní cesty tvoří také řeka Berounka. Od července 2005 funguje říční přívoz přes Vltavu mezi oblastmi Sedlec a Zámky. Umožňuje přímé spojení Bohnic a Prahy 6 pro pěší a cyklisty. V roce 2005 se tento říční přívoz stal součástí tarifního systému PID.

LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava je provozována zejména na letišti Praha-Ruzyně. To bylo postaveno v letech 1933-1937. Rozvoj letecké dopravy si vyžádal postupné rozšiřování letiště. Na začátku roku 2006 bylo otevřena další odbavovací budova Terminál Sever 2. Letiště přepraví cca 10 milionů cestujících za rok. Neboť současný dráhový systém je velmi vytížený, bylo rozhodnuto, v souladu s ÚPn, o výstavbě další vzletové a přistávací dráhy. Tato paralelní dráha by měla být uvedena do provozu v roce 2010. Letiště Praha-Ruzyně je od centra města vzdáleno cca 11 km. Spojení s letištem je zajištěno autobusovou dopravou, dvěma rychlými linkami veřejné autobusové dopravy, které jezdí ke konečným stanicím metra A v Dejvicích a metra B na Zličíně.

³⁹ průjezdný a neprůjezdný model příměstské železnice viz příloha č. 22

4.4 Ostatní způsoby dopravy

Kromě individuální automobilové dopravy a veřejné dopravy, existuje ještě individuální nemotorová doprava, tj. doprava cyklistická a doprava pěší.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Před rokem 1990 se cyklistické dopravě v Praze věnovala velmi malá pozornost. Jako důvod byly uváděny argumenty, že město má značně členitý terén, nevhodné klimatické podmínky a není vybaveno potřebnou technickou infrastrukturou. Změna nastala až po roce 1990. V centru zájmu byla zejména rekreační turistika. Původně se uvažovalo o oddělení cyklistických tras od ostatní dopravy. Tento plán se neuskutečnil, neboť vyžadoval stavební úpravy. Přešlo se k levnější variantě, vytváření společných tras pro cyklisty a pěší. V současné době probíhá příprava a realizace cyklistických tras. Tento systém zahrnuje celkem 450 km tras včetně nově navržené okružní trasy kolem Prahy (Pražské kolo). Do konce roku 2005 bylo vyznačeno 190 km cyklistických tras.

Třetina z nich je vedena po komunikacích bez automobilové dopravy. Pro podporu cyklistické dopravy byla umožněna také přeprava kol v metru. U 10 stanic byly umístěny stojany pro odkládání jízdních kol. Úschova kol je možná i u většiny parkovišť P+R rozšiřující službou B+R. Zajímavým projektem bylo v roce 2005 půjčování jízdních kol v oblasti Karlína, kde si lze vypůjčit a vrátit kola do uzamykatelných stojanů.

PĚŠÍ DOPRAVA

Ve strategických dokumentech, které upravují dopravní politiku v hl. m. Praha, se zmiňuje preference jiných způsobů dopravy před dopravou automobilovou. Tyto jiné způsoby zahrnují mj. i dopravu pěší. Praha se potýká s problémem nedostatečné kapacity některých chodníků. Tato problematika se v současné době řeší především pomocí stavebních úprav (rekonstrukce ulic, přestavby ulic, antiparkovací sloupky apod.) V Praze existuje také tzv. chodníkový program, kde se věnuje zvýšená pozornost úpravám v prostorech přechodů přes vozovky (zvýšené přechody, zvýšené prahy). Zajímavá jsou čísla intenzity pěšího provozu. Téměř třetina všech pěších cest v Praze se týká MČ Praha 1. Nejvyšší intenzita chodců v centru města je na Václavském

náměstí (cca 7,4 tisíc osob v odpoledních hodinách), v okolí – Na můstku, ve Vodičkově ul., v Jindřišské ulici, Na příkopě, na Národní. Pro porovnání na Karlově mostě je cca 2 až 4 tisíce osob v odpoledních hodinách).

Pěší i cyklistická doprava má svou nezaměnitelnou funkci v dopravní soustavě města. Přesto je těmto způsobům dopravy věnována pouze nepatrná pozornost. Zřejmé je to nejen v metodice sčítání, kterou Praha zvolila, ale také při porovnání investic do pěší a cyklistické dopravy v Praze a v Berlíně,⁴⁰ kdy na rozdíl od Berlína, který těmto způsobům dopravy věnuje 4 % z celkových investic na dopravu, Praha z celkových investic na dopravu věnuje pouze 0,2 %.

SHRNUTÍ

Příčiny velké míry automobilizace v Praze po roce 1990 můžeme nalézt mj. v prudkém nárůstu životní úrovně, v otevření hranic, v přílivu kapitálu, vlivu suburbanizace aj. Dalším faktorem, který přispívá k problematické dopravní situaci ve městě je málo funkční parkovací politika (nepoměr mezi počtem P+R a počtem parkovacích míst v centru, nízká míra zpoplatnění, nedostatečná kontrola parkování v centru města aj). S růstem IAD souvisí i nízká podpora pěší dopravy a cyklistiky aj. V neposlední řadě současná situace souvisí i s nekoncepčním územním rozvojem města, které nezohledňuje budoucí důsledky rozvoje. Povolují se nové obytné a obchodní zóny v blízkosti velkých silničních komunikací.⁴¹ Hlavní příčina velké míry automobilizace v Praze se však nachází v celkové koncepci rozvoje dopravy v hl. m. Praha, kdy je nízká preference a propagace VHD, vč. redistribuce finančních prostředků určených pro dopravu.⁴² V posledních letech doprava na centrálním kordonu stagnuje. Je to způsobeno tím, že na mnoha klíčových křižovatkách bylo dosaženo dopravního maxima. IAD na centrálním kordonu stagnuje, růst naopak zaznamenává VHD.

Na nevyhovující dopravní situaci v Praze reagovaly strategické dokumenty, které směřovaly dopravní politiku hl. m. Prahy. Jak Zásady dopravní politiky hl.

⁴⁰ viz. graf č. 15 v kapitole Srovnání investiční politiky Prahy a Berlína

⁴¹ např. Vídeň povoluje výstavbu těchto zón v blízkosti velkokapacitních tras veřejné dopravy

⁴² více v kapitole Financování dopravy a dopravních staveb v Praze

m. Prahy, tak Strategický plán hl. m. Prahy jsou dokumenty, které se nevyhodnocují.

Posledních 5 let se poměr mezi automobilisty a cestujícími VHD v Praze dle údajů ÚDI-Praha udržuje na poměru 43:57. Což je podpůrný argument pro rozdělování finančních prostředků pro různé druhy dopravy.⁴³ Jakým způsobem jsou tato data získaná je ukázáno v následující tabulce.

Tabulka č. 7 „Modal split“⁴⁴ evropských měst dle pražské metodiky

	Londýn	Mnichov	Berlín	Wien	Curych	Kodaň	Barcelona	Paris	Praha
VHD	45%	43%	42%	47%	65%	38%	57%	61 %	57%
IAD	55%	57%	58%	53%	35%	62%	43%	39 %	43%

Zdroj: Oživení, 2005

Tabulka č. 8 „Modal split“ evropských měst dle evropské metodiky

	Londýn	Mnichov	Berlín	Wien	Curych	Kodaň	Barcelona	Paris	Praha	Pha - odhad
Pěší	21 %	18 %	25 %	26 %	44 %	47 %	32 %	35 %	nesleduje	cca 23 %
Cyklisté	1 %	8 %	10 %	4 %	7 %			3 %		cca 1 %
VHD	35 %	32 %	27 %	33 %	26 %	20 %	39 %	40 %	?	43 %
Celkem „Ekobl ok“	57 %	58 %	62 %	63 %	77 %	67 %	71 %	78 %	?	67 %
IAD	43 %	42 %	38 %	37 %	23 %	33 %	29 %	22 %	?	33 %

Zdroj: Oživení, 2005

Toto porovnání ukazuje, jak mohou být statistická data zavádějící, nebere-li se v úvahu pěší a cyklistická doprava. Podle metodiky, která se používá

⁴³ Více v kapitole Financování dopravy a dopravních staveb v Praze

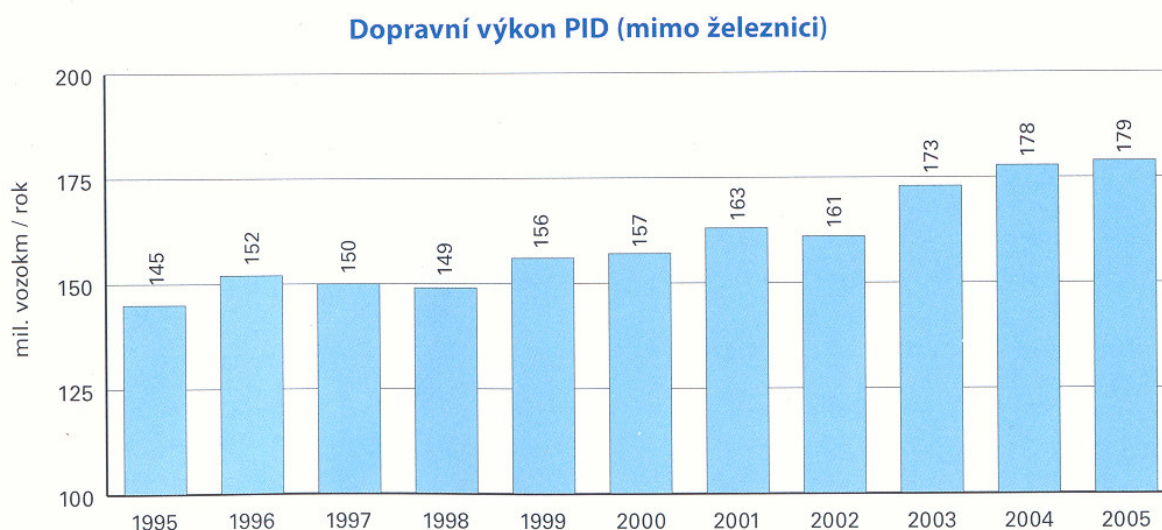
⁴⁴ Podíl dopravních prostředků podle počtu všech cest a všech použitých dopravních prostředků

v Praze např. Kodaň vychází jako město, které je velmi zatíženo automobily (podíl IAD 62 %). Při porovnání s druhou tabulkou, kde jsou bráni v úvahu jak pěší, tak cyklisté, vychází podíl IAD v Kodani jen na 33 %. Podle evropské metodiky mají např. Berlín a Vídeň téměř stejný podíl IAD na celkovém počtu cest. Při použití „pražské“ metodiky má Berlín mnohem větší podíl IAD než Vídeň.

Praha by podle evropské metodiky (dle odhadů Oživení) měla podíl VHD+pěší dopravy+cyklistické dopravy k IAD 67:33. Tento údaj je zajímavý zejména při porovnání rozdělování finančních prostředků pro různé druhy dopravy v Praze.⁴⁵

Růst veřejné dopravy dokládá i následující graf, který ukazuje, jak se dopravní výkony PID zvyšují.

Graf č. 5 Dopravní výkony PID (mimo železnici)

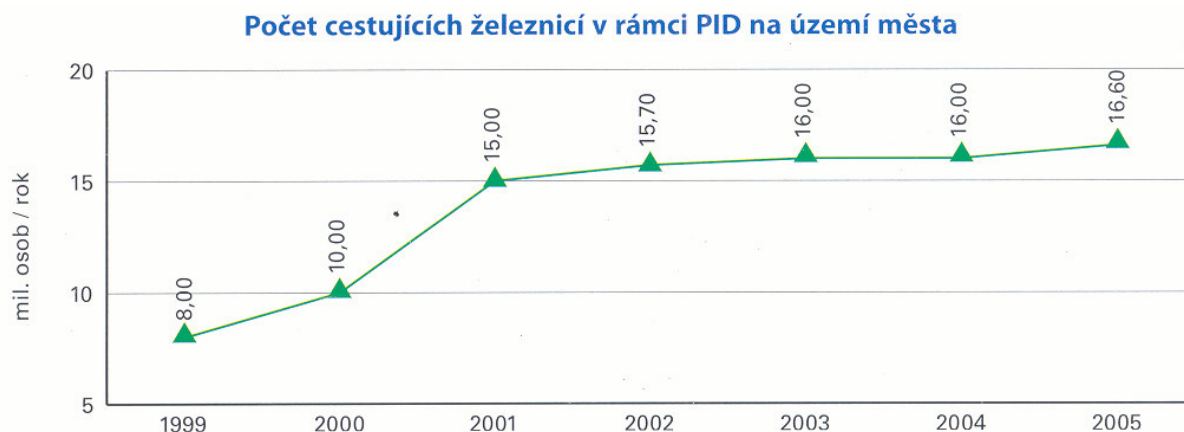


Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

V dopravních výkonech PID jsou zahrnuty výkony metra, tramvají a autobusů na území města i v příměstské oblasti a jsou udávány v milionech vozokilometrů. V železniční dopravě je vzhledem k jejímu charakteru obtížné vykázat dopravní výkony v rámci PID odděleně. Stoupající význam železniční dopravy v rámci PID ukazuje graf č. 6.

⁴⁵ více v kapitole Financování dopravy a dopravních staveb v Praze

Graf č. 6 Počet cestujících železnicí v rámci PID na území města

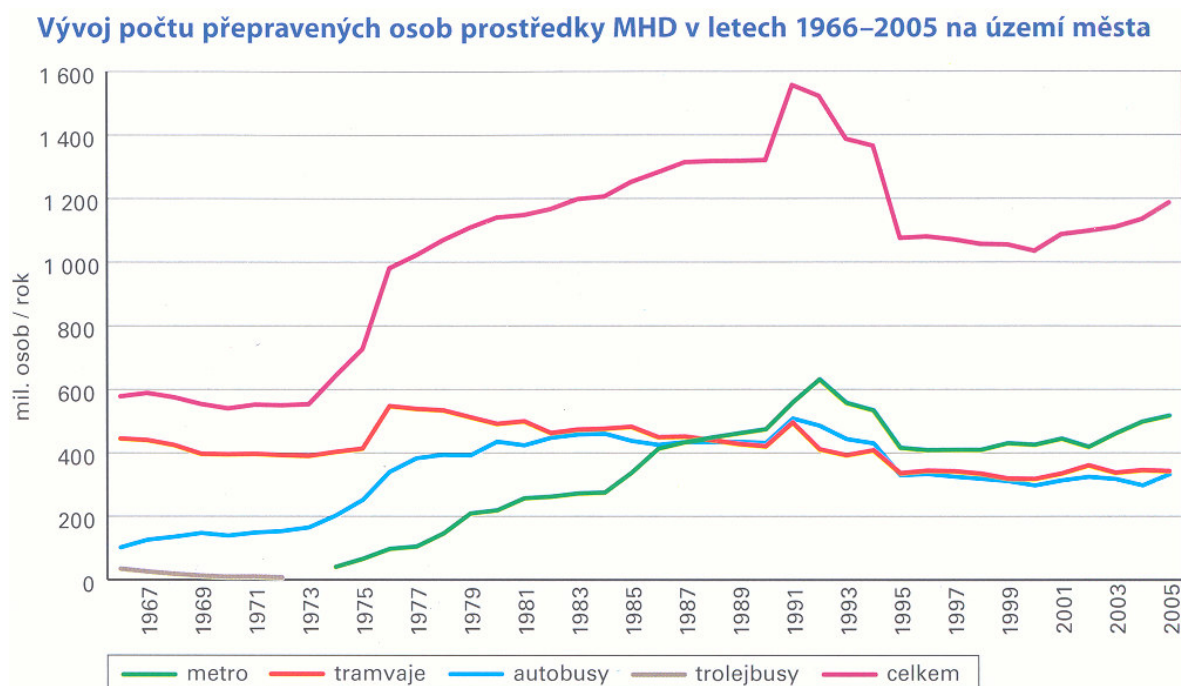


Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Z tohoto grafu je zřejmé, že od roku 1999 do roku 2005 stoupl počet cestujících železnicí v rámci PID na území města o více než polovinu.

Zajímavé srovnání nabízí graf č. 7

Graf č. 7 Vývoj počtu přepravených osob prostředky VHD v letech 1966-2005



Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Z grafu je patrné, že do roku 1974 VHD přepravila ročně kolem 600 milionů cestujících, o deset let později to bylo již kolem 1 200 milionů cestujících.

Hlavní faktory, které měly vliv na tento růst bylo spuštění metra a změna metodiky sčítání. Byl zaveden nepřestupní tarif a od roku 1974 byl evidován počet jednotlivých jízd. Do té doby byl evidován pouze počet cest, bez ohledů na přestupy. Dalším výrazným bodem byl rok 1990. Mezi lety 1991 a 1992 bylo přepraveno VHD nejvíc osob v historii, více než 1,5 mld. cestujících. Od roku 1993 poklesl počet přepravených osob. Tuto změnu zapříčinila zejména vyšší kupní síla obyvatel a související prudký nárůst individuální IAD. Mezi lety 1991 a 1992 bylo přepraveno VHD nejvíc osob v historii, více než 1,5 mld. cestujících. V posledních letech se počty osob ustálily nad hranicí 1,1 mld. Zajímavé je i srovnání využívání různých prostředků VHD. Do roku 1989 největší podíl na přepravě byl realizován zejména tramvajemi. V roce 1989 dochází ke změně preferencí ve prospěch metra. Od spuštění metra jeho význam stoupal. Je to dáno zejména jeho postupným rozšiřováním. V roce 2005 metro přepravilo více než 500 tisíc osob za rok, tramvaj cca 340 tisíc osob za rok a autobusy cca 330 tisíc osob za rok.

Kapacitní možnosti VHD byly prověřeny v roce 2002, když Prahu postihla povodeň. Metro mělo výluku téměř půl roku a to prokázalo, že jak tramvajová, tak autobusová doprava jsou schopny za mimořádných podmínek alespoň částečně provoz metra nahradit. Velkou roli měla v době povodní také železnice, která se na řešení situace podílela velkou měrou. Během srpna 2002 byly na území Prahy vypravovány zvláštní vlaky pro bezplatnou přepravu cestujících. Od září 2002 do února 2003 byly v rámci PID provozovány zvláštní železniční linky. V době povodní byla přijata mimořádná dopravní opatření. Byla zvýšena preference VHD na světelných křižovatkách, byly vymezeny jízdni pruhy pouze pro autobusovou dopravu, výrazně byla omezena v centru města a na mostech. To vedlo k tomu, že řada řidičů, kteří by jinak volili IAD, dočasně využívala VHD.

Stupeň zatížení sítě hromadné dopravy v Praze během dne z roku 2005 ukazuje příloha č. 6. Z přílohy je zřejmé, že nejzatíženější je centrum města, kdy nejvytíženější je metro a tramvajová doprava.

Hlavní město Praha má nejlépe fungující veřejnou dopravu ve střední Evropě⁴⁶, zajištěnou systémem PID. Má pátevní kolejový systém (metro,

⁴⁶ Informační server hl. m. Prahy <http://doprava.praha-mesto.cz/>

tramvaje, železnice), na kterou navazuje síť autobusových linek. Tento systém zajišťuje velmi dobrou dostupnost všech částí města. Veřejná doprava v Praze je kvalitní, rychlá a bezpečná. Přesto lze nalézt mnoho věcí, které by bylo dobré vzít v úvahu, např. modernizaci vozového parku, rozšiřování sítě VHD, větší zpřístupnění VHD handicapovaným osobám, pro vyšší zapojení příměstské železnice vytvořit průjezdný železniční model. Po roce 1990 došlo k rozvoji IAD a poklesu výkonů VHD. V posledních letech se trend mění, kdy přetíženost silniční sítě znamená stagnaci IAD. Naopak rostou výkony VHD. Nelze však spoléhat na to, že Praha má kvalitní systém VHD. Veřejná doprava potřebuje investice jak do provozní složky, tak do investiční složky. Podle evropské metodiky „modal splitu“, je podíl VHD a IAD 67:33. Toto porovnání je velmi příznivé z pohledu udržitelných způsobů dopravy. Bohužel se tento podíl neodráží v rozdělování finančních prostředků určených na dopravu⁴⁷.

Metody analýzy politik

V této kapitole použijí metody, které se využívají při analýze politiky. Jsou to strom problémů, analýza aktérů a SWOT analýza.

Současné dopravní řešení vychází z překonané koncepce⁴⁸, kterou evropská velkoměsta přijala v polovině minulého století. Tato města postupně zavádí nové strategie, které by měly městům přeplněným automobily ulevit.⁴⁹ Dopravní politika vychází z předpokladu, že s větším množstvím komunikací se automobily rozptýlí. Není to tak dávno, kdy se dobudovala západní část PO a Jižní spojka. Podíváme-li se na současnou situaci zjistíme, že se vlastně centru Prahy neulevilo. Denní dopravní kolapsy na všech dopravních uzlech jsou dennodenní realitou. S dopravními kolapsy jde ruku v ruce i negativní vliv na životní prostředí a kvalitu života. Přesto se stále plánují a budují nové komunikace. Pozitivním jevem je, že se podařilo regulovat provoz nákladní AD v centru města⁵⁰. Prosazuje se systém kombinované dopravy P+R, K+R a B+R.

⁴⁷ více v kapitole Financování dopravy a dopravních staveb v Praze

⁴⁸ Tato koncepce je zakotvena v současném ÚPn. Je pro ni charakteristická snaha zavést do širšího centra města nové kapacitní silniční komunikace.

⁴⁹ Více kapitola č. 7 nazvaná Koncepce snižování automobilové dopravy – příklady evropských měst

⁵⁰ viz příloha č. 7

STROM PROBLÉMŮ

Kde lze hledat příčiny současného stavu a jeho důsledky? Odpověď na tuto otázku lze najít pomocí metody stromu problémů.⁵¹

Mezi příčiny současného stavu řadím historické souvislosti. Praha nebyla nikdy koncipovaná na současnou silniční zátěž. Dopravní kapacita je výrazně překročena. Trpí tím nejenom životní prostředí, ale město samotné. Hlavní silniční dopravní tepna vede centrem města, a to se samozřejmě odráží i na zhoršujícím se stavu historické části. Prudký rozvoj silniční dopravy s sebou nese i požadavek na rozsáhlejší infrastrukturu, se kterou se v minulosti nepočítalo. S tím souvisí i to, že stále neexistuje dlouhodobá koncepce, která by reflektovala neustále se měnící podmínky (viz. nevyhovující parkování v centru města). Problémem je i nedostatečný rozvoj veřejné dopravy. Současná koncepce rozvoje veřejné hromadné dopravy klade důraz na rozvoj sítě metra. A to i přesto, že významné dopravní proudy jsou metrem již obslouženy a přestože nově navrhované úseky budou ve výhledu nedostatečně zatíženy. Výstavba metra předpokládá nejen velké investiční náklady, ale také nárůst provozních nákladů, kdy úspory v povrchové dopravě činí zpravidla 15-20 % nákladů na provoz nového úseku metra.⁵² Na některých místech neexistuje přímé propojení veřejnou dopravou. Takovými případy jsou např. propojení Prahy 6 a Prahy 8 nebo propojení Prahy 5 a Prahy 6. V obou případech je mnohem výhodnější využít automobilu. Neharmonizace dopravy⁵³ je podle mého názoru další z faktorů, který přispívá k této nepříznivé situaci. Dalším problémem, který přispívá k neuspokojivé dopravní situaci je suburbanizace, která velkou měrou přispívá k posílení IAD. Doprava se potýká s nedostatkem finančních zdrojů. Právě tento nedostatek by měl vést k cílenějšímu a rozumnějšímu využívání zdrojů, které se na rozvoj dopravy využijí.

Zmínila jsem příčiny, které vedou k neuspokojivé dopravní situaci v hlavním městě Praha. Jaké jsou důsledky této situace? Zejména se jedná o dopravní přetíženost a dennodenní dopravní kolapsy. Velký podíl silniční dopravy s sebou nese i vyšší počet nehod, emisí, hluku a prachu. To ovlivňuje i kvalitu

⁵¹ viz příloha č. 10

⁵² zdroj: SOS Praha 2005

⁵³ nedostatečné sladění různých druhů dopravy

bydlení. Velký podíl silniční dopravy vyžaduje také mnohem vyšší finanční prostředky na udržování a opravy komunikací. Kvůli této situaci se snižuje i kvalita městského prostranství. Zaparkovaná auta brání pohodlnějšímu cestování městem. Rostoucí AD vyžaduje i požadavek na růst parkovišť, která zabírají městské pozemky.

Metodu Strom problémů rozšiřuje grafické znázornění, které se podrobněji věnuje škodlivým vlivům způsobeným AD.⁵⁴

ANALÝZA AKTÉRŮ

Další metoda, která se při analýze politiky používá je analýza aktérů.⁵⁵ Prvním krokem analýzy aktérů je sestavení orientačního seznamu možných aktérů.⁵⁶ Dalším krokem je posouzení zájmu aktérů na politice, postojů aktérů k dané politice a moc a vliv aktérů podílet se na realizaci dané politiky⁵⁷ což ukazuje tabulka č. 9

Hlavní město zřídilo organizace, které se zabývají dopravou ve městě. Za správu, výstavbu a údržbu městských komunikací (s výjimkou výstavby komunikací systému tzv. hlavní uliční sítě, kterou zajišťuje odbor městského investora MHMP) a dopravních ploch odpovídá Technická správa komunikací hl. m. Prahy. Regionální organizátor PID odpovídá za organizaci a rozvoj městské a příměstské hromadné dopravy. Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. odpovídá za vlastní provoz městské hromadné dopravy. Konceptí a prognózou rozvoje dopravy a dopravního systému města se zabývá ÚDI Praha.

⁵⁴ viz. příloha č. 11

⁵⁵ Analýza aktérů se snaží identifikovat všechny jednotlivce, skupiny či organizace, kterých se daná politika týká, poznat jejich jednání, záměry a vzájemné vztahy a zhodnotit jejich vliv, zdroje a zájem na realizaci určité politiky. (Varvasovszky a Brugha 2000 In: Veselý, 2006)

⁵⁶ viz. příloha č. 12

⁵⁷ Zájem znamená do jaké míry budou aktéři pravděpodobně ovlivněni danou politikou. Moc znamená vliv, který mají aktéři na prosazení určité politiky tj. do jaké míry mohou ovlivnit (podpořit či blokovat) prosazovanou změnu. Postoj – názor aktéra na zamýšlenou politiku, tj. do jaké míry s ní souhlasí či nesouhlasí. (Veselý, 2006)

Tabulka č. 9 Matice analýzy aktérů

Aktér	Zájem		Moc		Postoj	
	Odhad ⁵⁸	Spolehlivost ⁵⁹ odhadu	Odhad	Spolehlivost odhadu	Odhad	Spolehlivost odhadu
Dopravci	3	???	2	???	1	???
Stavební firmy	2	??	4	??	1	??
Živnostníci	3	???	1	???	3	???
Finanční instituce	1	???	2	???	2	???
Mezinárodní firmy	2	???	3	???	2	???
Policie	2	???	2	???	2	???
Zastupitelstva MČ	4	?	3	?	3	?
Hasiči	1	???	1	???	4	???
Záchranná služba	1	???	1	???	4	???
MD ČR	4	???	3	???	3	??
Ministerstvo financí	2	???	2	???	3	???
MŽP	3	?	2	?	4	??
MMR	3	??	3	??	1	??
MZ CR	1	???	1	???	2	???
ŘSD	5	?	5	?	1	???
MHMP	4	?	4	?	3	?
RHMP	5	?	5	?	2	?
ZHMP	5	?	5	?	2	?
ROPID	5	?	3	?	4	???
ÚDI Praha	3	?	3	?	3	?
TSK Praha	4	??	3	??	2	???
DP hl. m. Prahy	5	??	3	??	4	??
Média	1	???	3	???	2	???
Odborové svazy	2	???	2	???	1	???
NNO	3	?	2	?	4	?

Zdroj: autorka

Podle matice analýzy aktérů se politika nejvíce dotýká a nejvíc ji ovlivňují tyto aktéři: RHMP, ZHMP, MHMP, ROPID, Dopravní podnik hl. m. Prahy a ŘSD.

Vypovídací hodnotu však limitují vztahy mezi aktéry veřejné správy. Každý aktér má v systému jinou funkci. MHMP zastupuje státní správu, RHMP a ZHMP samosprávu. Ve strategických rozhodnutích je MHMP vázán na rozhodnutí RHMP a ZMPH. Hlavní město Praha je 100 % vlastníkem organizací ROPID, ÚDI Praha, DP, TSK a tyto organizace jsou vázané na rozhodnutí RHMP a ZHMP.

SWOT ANALÝZA

Další metodou, která se používá při analýze tvorby politiky je SWOT analýza.⁶⁰ Prvním krokem SWOT analýzy je zpracování silných a

⁵⁸ 1 nejmenší, 5 největší

⁵⁹ ? = vcelku spolehlivý odhad, ?? = informovaný odhad, ??? = pouhý dohad (Dick (1997) In: Veselý (2006))

slabých stránek, jako vnitřních zdrojů a příležitostí a ohrožení, jako vnějších zdrojů.⁶¹

Každá SWOT analýza se vztahuje k určité referenční skupině. Referenční skupina, se kterou budu tuto analýzu srovnávat je ideální město, jehož doprava je plně harmonizovaná a naplňuje teorii udržitelného rozvoje. Využívat jako referenční skupinu ideální představu není příliš typické. Přesto si myslím, že je lepší srovnávat s ideální představou než s jiným městem, jehož strategie je sice na dobré cestě (Stockholm, Londýn apod.⁶²), přesto se však stále potýká s mnoha podobnými problémy jako Praha.

Strategie vytvořené pomocí SWOT analýzy lze nalézt v tabulce č. 10.

Tabulka č. 10 SWOT analýza

	SILNÉ STRÁNKY – S	SLABÉ STRÁNKY - W
PŘÍLEŽITOSTI – O	Ve spolupráci s EU a v návaznosti na Strategický plán hl. m. Prahy zmodernizovat a více využívat veřejnou dopravu.	Využít zkušeností z podobných evropských měst a omezit AD, jako hlavní faktor neuspokojivé dopravní situace
OHROŽENÍ - T	Spoléhání na dobře koncipovaný systém veřejné dopravy a nevyužívání dopravních návrhů ve Strategii hl. m. Prahy	Pokračování v dopravní strategii, která je zaměřena na rozvoj silniční dopravy

Zdroj: autorka

Ve své práci použiji strategii WO.

⁶⁰ SWOT analýza je jednou z nejvíce používaných metod při tvorbě jakékoli strategie. SWOT – akronym - silné (strengths) a slabé (weaknesses) stránky, příležitosti (opportunities) a ohrožení (threats) identifikované ve vnějším prostředí.

⁶¹ viz. příloha č. 13

⁶² O strategiích evropských měst více v kapitole č. 7

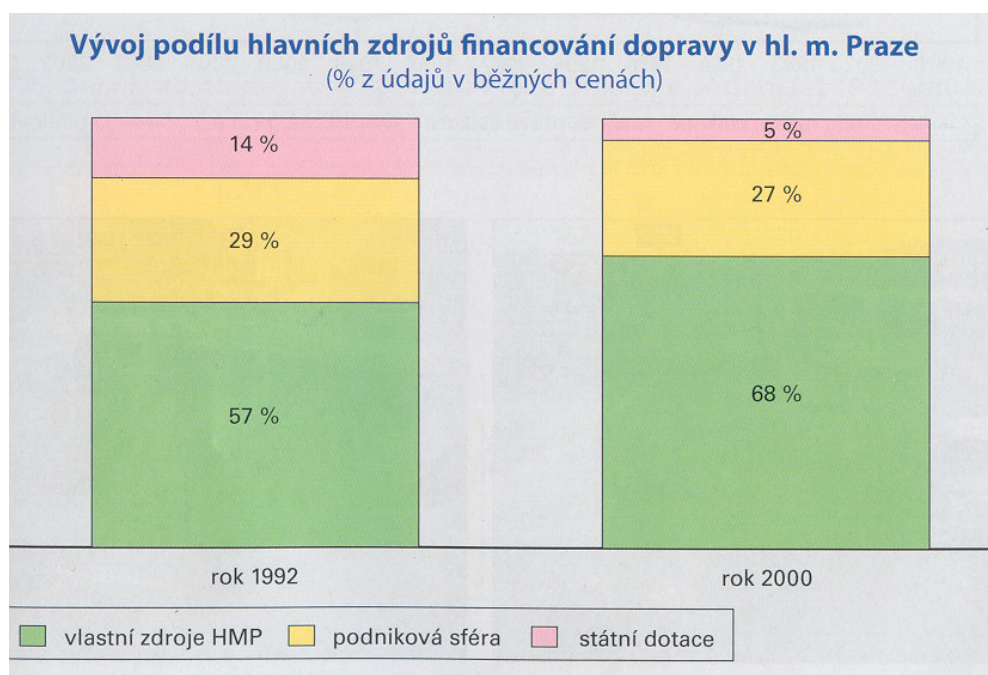
5 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH STAVEB V PRAZE

Rozvoj dopravy je závislý na finančních prostředcích, proto se v této kapitole budu věnovat způsobu financování dopravních staveb v Praze. Zaměřím se na to, jakým způsobem byly financovány dopravní stavby v uplynulých letech, jaké byly investice do výstavby komunikací a investice do veřejné dopravy. V další subkapitole se zaměřím na finanční vyčíslení dopravního řešení Prahy podle platného UPn. Dále se budu věnovat srovnání investiční politiky Prahy a Berlína. V poslední části této kapitoly se budu věnovat finanční situaci Prahy, na které závisí, zda město bude finančně schopné pokračovat v investiční výstavbě podle schváleného dopravního řešení.

5.1 Způsob financování dopravních staveb v Praze

Doprava a dopravní stavby jsou v Praze financovány z různých zdrojů. Nejvýznamnějším investorem je hl. m. Praha. Z rozpočtu města jsou financovány zejména provoz, údržba a výstavba sítě veřejné hromadné dopravy provozované v rámci PID, komunikační sítě města, pěší a cyklistické dopravy a kombinovaného systému osobní dopravy P+R. Ze státních prostředků (SFDI a MD ČR) se financují dálnice, silnice a železnice na území města. Stát účelovými dotacemi přispívá i na vozový park hromadné dopravy a výstavbu metra. Stát také přímo financuje výstavbu Pražského okruhu. Na výstavbu PO stát dosud vyčlenil 9 mld. Kč. Předpokládaná celková výše investice na dobudování PO v délce 84 km se předpokládá cca 93 mld. Kč. Dalším z významných zdrojů financování dopravy v hlavním městě je podniková sféra, zejména prostředky Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. Prostředky tvoří zejména tržby z provozu VHD, odpisy investované do obnovy dopravní sítě a již zmíněné účelové státní dotace adresované přímo na Dopravní podnik hl. m. Prahy. Vývoj podílu hlavních zdrojů financování dopravy v Praze ukazuje graf č. 8.

Graf č. 8 Vývoj podílu hlavních zdrojů financování dopravy v Praze



Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Z grafu je vidět tendence posilování role hlavního města, jehož podíl na tvorbě zdrojů stoupá. Podíl státních dotací naopak klesá. Stát např. postupně v průběhu devadesátých let omezil zejména dotace na výstavbu metra. V osmdesátých letech průměrně poskytoval 1,6 mld. Kč ročně. Postupně došlo ke snížení až na 0,5 mld. Kč, přičemž v některých letech tuto dotaci neposkytl vůbec. Dotace byly přesunuty k financování PO. Rozdělení finančních prostředků s přihlédnutím k dopravě ukazuje tabulka č. 11.

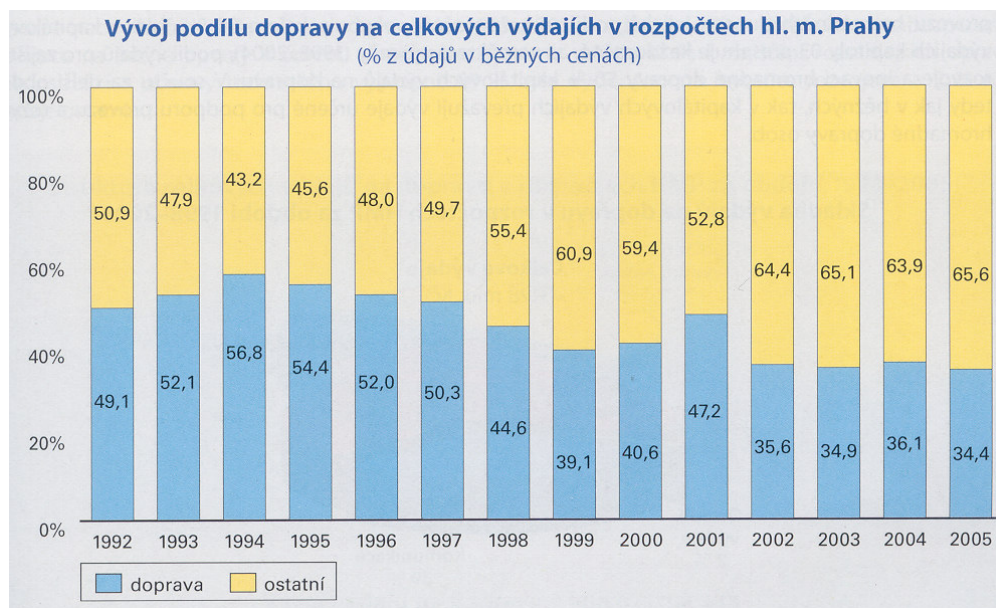
Tabulka č. 11 Finanční výdaje na dopravu v roce 2005

Celkový rozpočet města (mld. Kč)	57,2
Celkové rozpočtové výdaje na dopravu (mld. Kč)	19,8
Podíl dopravy na celkových výdajích městského rozpočtu (%)	34,4
Rozpočtové výdaje na hromadnou dopravu (mld. Kč)	13,0
Podíl hromadné dopravy na výdajích na dopravu (%)	66,6
Rozpočtové výdaje na komunikační síť (mld. Kč)	6,3
Podíl komunikační sítě na výdajích na dopravu (%)	32,0

Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Zajímavé je srovnání vývoje podílu dopravy na celkových výdajích v rozpočtech hl. m. Prahy v grafu č. 9.

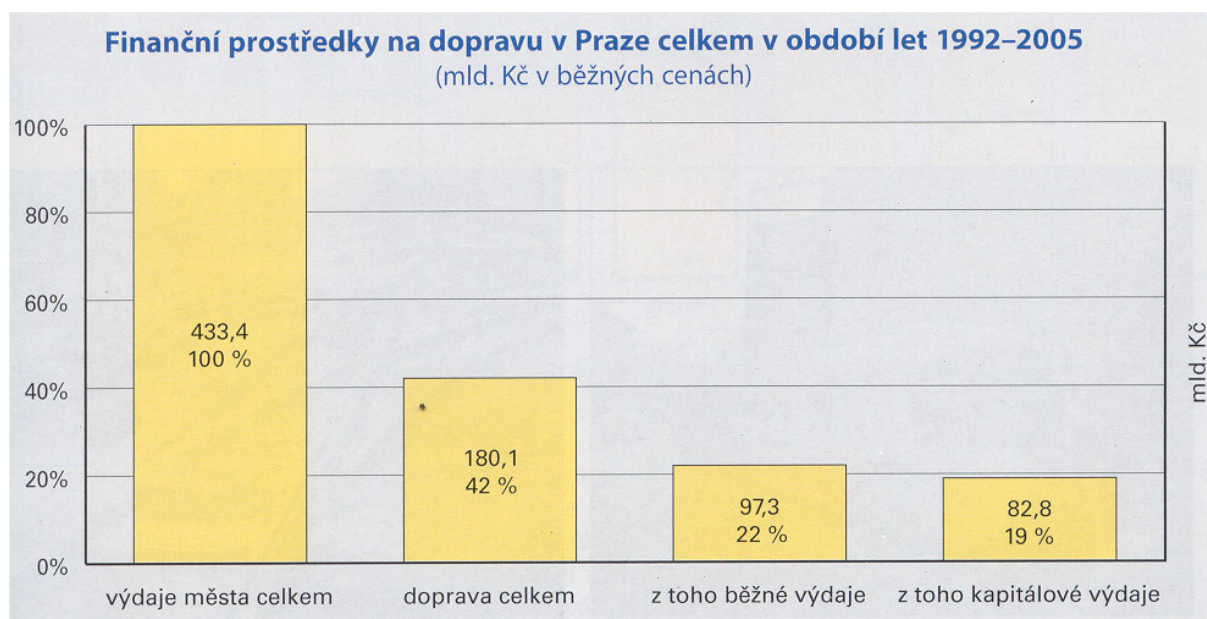
Graf č. 9 Vývoj podílu dopravy na celkových výdajích v rozpočtech hl. m. Prahy



Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Z grafu je patrné, že výdaje na dopravu postupně klesají. V roce 2005 dosáhly zatím, v porovnání s celkovým rozpočtem, nejnižších hodnot. Rozdělení prostředků na dopravu ukazuje graf č. 10.

Graf č. 10 Finanční prostředky na dopravu v Praze celkem v období let 1992-2005

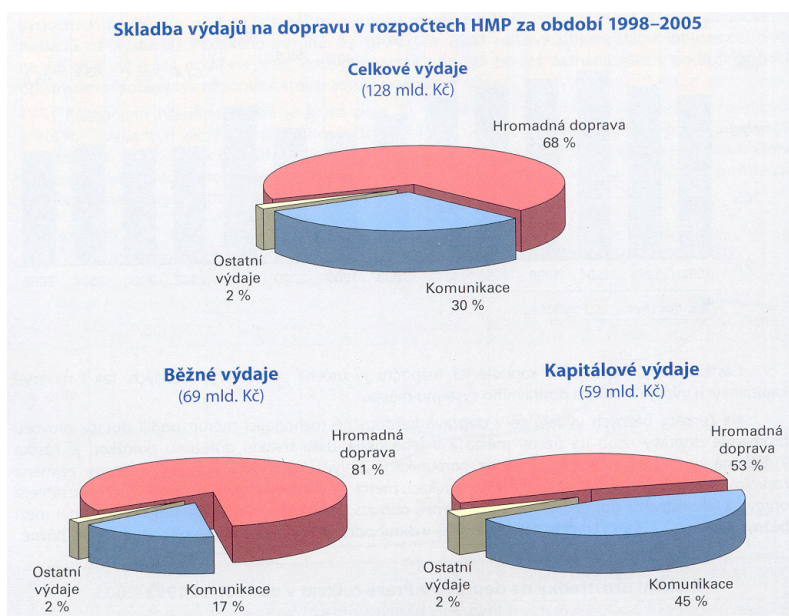


Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Z běžných výdajů se hradí správa, údržba a provoz komunikací a zejména se financuje provoz hromadné dopravy. Z kapitálových výdajů jsou hrazeny zejména rozvojové investice (výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení), také se z nich hradí rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení. Z grafu je patrné, že v dlouhodobém průměru mírně převažují výdaje běžné.

Velmi zajímavé je i srovnání běžných a kapitálových výdajů a jejich rozdělení. Viz. graf č. 11.

Graf č. 11 Skladba výdajů na dopravu v rozpočtech HMP za období 1998-2005



Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Graf ukazuje trend, kdy na rozvoj hromadné dopravy jde 53 % výdajů a na rozvoj komunikací 45 %.

Rozpočet hl. m. Prahy na rok 2007 (Doprava)

Rozpočet hl. m. Prahy na rok 2007⁶³ rozděluje výdaje na dopravu takto. Celkem bylo vyčleněno na dopravu 17 938 089,4 tis. Kč včetně převodu z roku

⁶³ Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 1/5 ze dne 30.11.2006

2006. Na běžné výdaje bylo vyčleněno 10 129 672,4 tis Kč a na kapitálové výdaje 7 808 417,0 tis. Kč.

Rozhodující podíl běžných výdajů (7 601 420,4 tis. Kč) je určen jako v předchozích letech pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. na provoz VHD a dále Technické správě komunikací hl. m. Prahy na realizaci správy, oprav a údržby komunikačního majetku hl. m. Prahy vč. zajištění čištění komunikací (1 855 283,6 tis. Kč). Další běžné výdaje ve výši 403 756 tis. Kč jsou určeny na zajištění dopravní obslužnosti v rámci příměstských linek Pražské integrované dopravy včetně úhrady ztráty z poskytování žakovského jízdného. Zbývající část pokrývá provoz příspěvkových organizací spravujících majetek města a zajišťujících dopravní obslužnost města včetně dopravně inženýrských činností. Kapitálové výdaje ve výši 6 900 000 tis. Kč bez převodů budou použity na investiční akce zejména na rekonstrukci komunikací a na výstavbu MO.

Tabulka č. 12 Rozpočet hl. m. Prahy na rok 2007 (Doprava) - v tis. Kč

Doprava celkem	běžné výdaje	kapitálové výdaje
16 958 877,0	10 058 877,0	6 900 000,0
převod z roku 2006 celkem	běžné výdaje	kapitálové výdaje
979 212,4	70 795,4	908 417,0
CELKEM vč. převodů	běžné výdaje	kapitálové výdaje
17 938 089,4	10 129 672,4	7 808 417,0

Zdroj: MHMP, 2006

5.2 Ekonomické aspekty dopravního řešení Prahy

Podle ÚPn z roku 1999⁶⁴ měly náklady na PO činit 30 947 mil., na MO 23 302 mil., na radiály 24 050 mil., na sběrné komunikace 19 741 mil. Celkové náklady tak měly činit 88 040 mil.⁶⁵

⁶⁴ viz. příloha č. 1

⁶⁵ zdroj: SOS Praha 2005

Oproti nákladům uváděným v ÚPn došlo ke značnému nárůstu nákladů staveb během jejich investiční přípravy i během vlastní realizace. Náklady na MO okruh v roce 2005 činily 52 408 mil. a to vzhledem k tomu, že MO není zdaleka dokončen, není tato částka konečná.

I v případě Pražského okruhu se ukazuje, že náklady v ÚPn na výstavbu PO byly velmi podhodnoceny. Zajímavý je rozdíl mezi náklady udávanými v Návrhu rozvoje dopravních sítí ČR, zpracovaného MDS v roce 2001 a v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2002 – ačkoli se jedná o úzce provázané instituce, publikovaly v rozpětí několika měsíců odhady nákladů lišící se o desítky procent. Při podrobnějším pohledu na úseky, které byly nebo budou realizovány v nejbližším období, lze konstatovat:

- realizovaný úsek Řepy – Ruzyně stál téměř dvaapůlnásobek nákladů udávaných v ÚPn.
- u intenzivně připravovaných staveb Slivenec – Lahovice a Lahovice – Vestec SFDI zvýšil odhad nákladů za dva roky od r. 2002 o 25-30 %. Ještě před zahájením vlastní stavby dosáhly odhady nákladů dvojnásobku údajů z ÚPn.

Pokud si promítneme reálné náklady do celé sítě (tj. zahrnující PO, MO a radiály), přesahuje celková suma 200 mld. Kč.

Existuje několik důvodů, proč došlo k takto velkému prodražování dopravních staveb v Praze.⁶⁶

- Hrubé podhodnocování nákladů během přípravy staveb ve snaze prosadit jejich realizaci
- Požadavky na investice přesahují reálné možnosti města – krácením rozpočtů oproti harmonogramům dochází ke skluzům a tím i prodražování staveb
- Absence nezávislé kontroly nakládání s investičními prostředky

Podle SOS Praha (2005) se realizace dopravní sítě celkově prodraží o cca 284 %, kdy reálné náklady na PO byly vyčísleny na 90 000 mil., na MO 70 000 mil., radiály 70 000 a sběrné komunikace na 20 000 mil., celkově by tedy

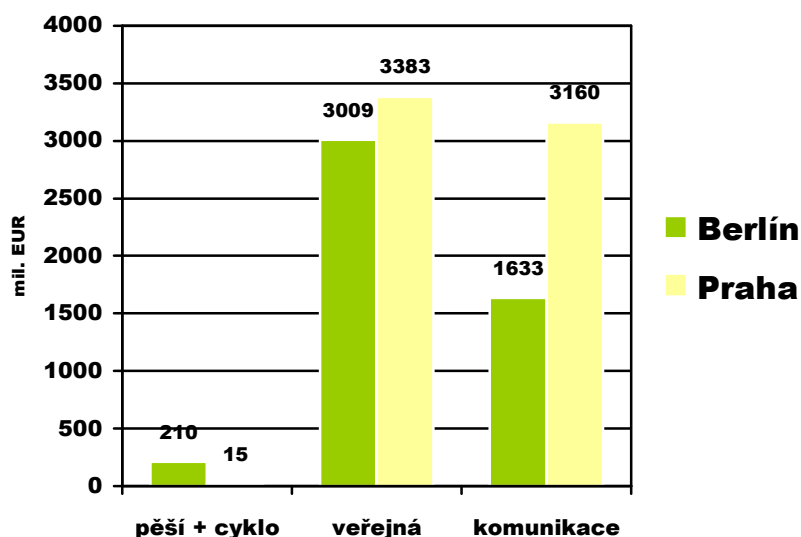
⁶⁶ zdroj: Oživení 2005

celkové náklady podle reálných odhadů měly dosáhnout částky přes 250 000 mil. Kč.

5.3 Srovnání investiční politiky Prahy a Berlína

Berlín je jedno z evropských měst, které ve druhé polovině minulého století přehodnotilo svou dopravní strategii. Upustilo od dovybudování městského okruhu, který byl nahrazen městským polookruhem⁶⁷. Při tvorbě dopravní strategie byl brán ohled na udržitelný rozvoj, což se mimo jiné projevilo i v tom, že prioritně byla podporovaná veřejná doprava. I kvůli této strategii připadá 1 automobil na 3,1 obyvatele. V Praze připadá 1 osobní automobil na 2,0 obyvatele.⁶⁸

Graf č. 12 Investice do dopravy do r. 2015



Bez PO a dalších staveb financovaných státem. Oficiálně udávané náklady.

Zdroj: SOS Praha, 2005

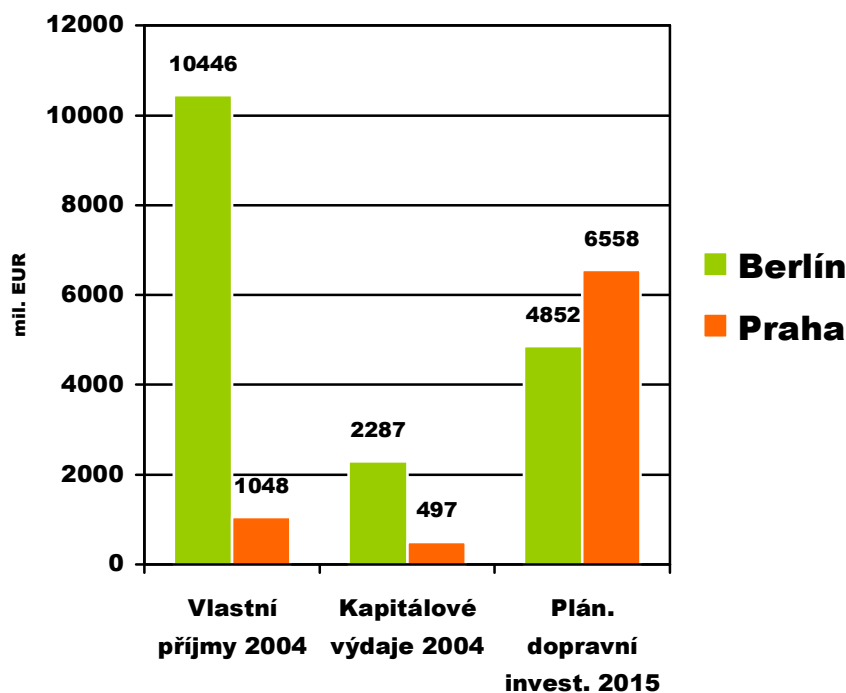
Z uvedeného grafu je patrný rozdíl v rozdělení investic do dopravy. Zatímco v Praze je rozdíl investic do veřejné dopravy a do komunikací minimální, v Berlíně je tento rozdíl podstatně větší. Investice do pěší a cyklistické dopravy v Praze jsou na rozdíl od Berlína značně nízké. Tento rozdíl je ještě výraznější, porovnáme-li si „modal split“ obou měst podle evropské metodiky. Podíl pěší a cyklistické dopravy : veřejná doprava : IAD v Berlíně je 35 : 27 : 38. V Praze

⁶⁷ viz. příloha č. 18

⁶⁸ viz. graf č. 2

je tento podíl odhadován na 24 : 63 : 33.⁶⁹ Je zajímavé se podívat na tato čísla z pohledu Strategických dokumentů, které se zmiňují o preferenci udržitelných způsobů dopravy a snižování vlivu IAD.

Graf č. 13 Porovnání finanční situace Prahy a Berlína



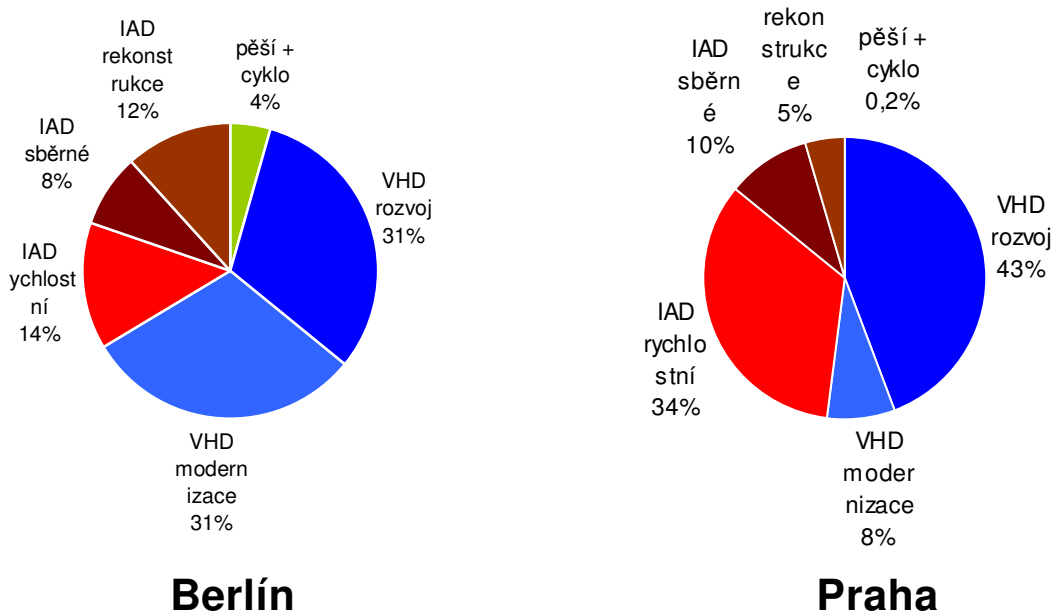
Bez PO a dalších staveb financovaných státem. Oficiálně udávané náklady.
Zdroj: SOS Praha, 2005

V předchozím grafu můžeme porovnat vlastní příjmy Prahy i Berlína, kapitálové výdaje a plánované dopravní investice do roku 2015. Ačkoli má Berlín mnohonásobně vyšší vlastní příjmy, přesto hodlá vydat na dopravní investice méně než Praha. Ačkoli si může dovolit vydat relativně velkou finanční částku, neboť jeho vlastní příjmy tyto náklady pokryjí. Jinak je tomu v případě Prahy. Vlastní příjmy jsou podstatně nižší než jsou plánované výdaje.

V grafu č. 14 můžeme porovnat investice podle druhu dopravy. Investice do IAD se rozdělují podle typu komunikace na rychlostní a sběrné a podílu pro rekonstrukce, VHD dělí investice do rozvoje a modernizace. Pozornost je věnována také pěší a cyklistické dopravě.

⁶⁹ viz. tabulka č. 8

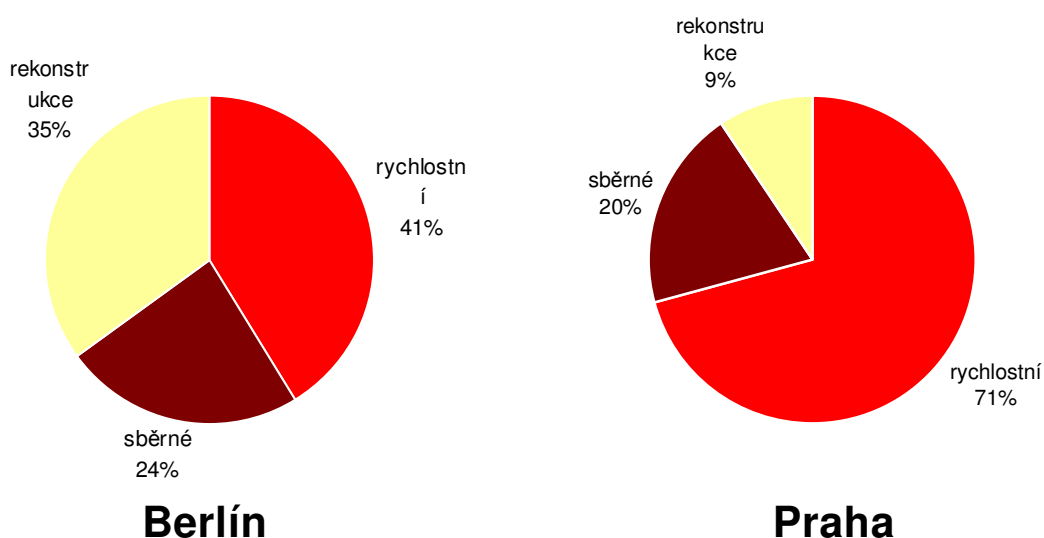
Graf č. 14 Podíl investic dle druhu dopravy



Zdroj: SOS Praha, 2005

V porovnání těchto dvou výšečových grafů je znovu vidět rozdíl ve zvolené dopravní strategii. Zatímco Praha vynakládá 49 % investičních prostředků na IAD, Berlín pouze 34 %. Berlín věnuje 61 % investičních prostředků na VHD, Praha 51 %. Podstatný rozdíl je v tom, že Berlín rovnoměrně investuje do rozvoje i modernizace VHD, kdežto Praha podstatně více investuje do rozvoje VHD a do modernizace VHD investuje pouze 8 %. Znovu je patrné, že na rozdíl od Berlína, Praha věnuje pěší a cyklistické dopravě velmi malou pozornost.

Graf č. 15 Podíl investic v rámci IAD (Berlín, Praha)



Zdroj: SOS Praha, 2005

I v porovnání těchto grafů je zřejmý rozdíl v investičním přístupu obou měst. Zatímco Berlín věnuje na rekonstrukci silničních komunikací 35 % investic v rámci IAD, Praha pouze 9 %. Naopak 91 % investic v rámci IAD věnuje Praha výstavbě silničních komunikací. Berlín 65 %.

5.4 Finanční situace hl. m. Prahy

Jak je patrné z výše uvedených údajů, hlavní město Praha počítá s velkými investicemi do dopravní infrastruktury. Jsou plánované investice v řádech miliard. Jsou však tyto plány skutečně reálné a proveditelné? Jak je to s finanční situací hl. m. Prahy? Vývoj zadlužení Prahy lze porovnat v následující tabulce.

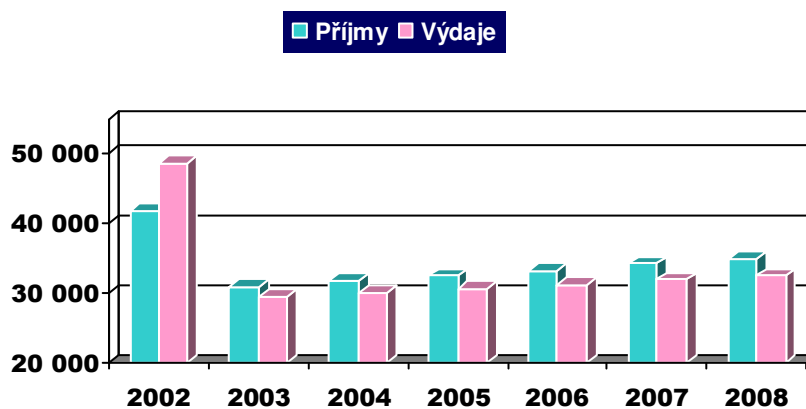
Tabulka č. 13 Vývoj zadlužení Prahy

1998	11 mld. Kč
2002	22 mld. Kč
2003	35 mld. Kč
2005	33 mld. Kč

Zdroj: MHMP, 2005

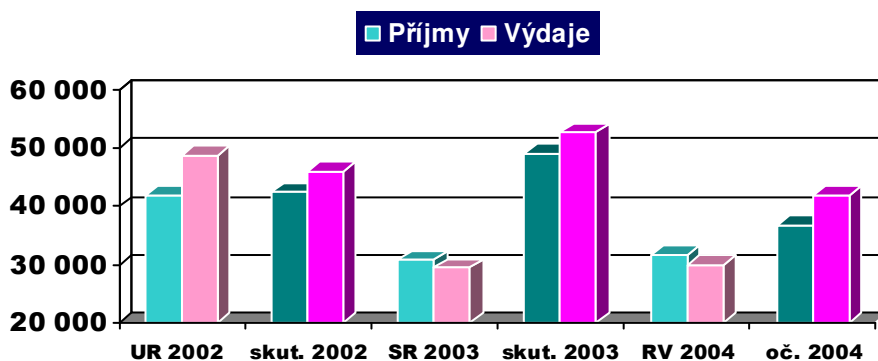
Na rychlosti zadlužení měla velký vliv povodeň v roce 2002. V prosinci roku 2002 byl schválen rozpočtový výhled do roku 2008, kde byly na další léta naplánovány mírně přebytkové rozpočty.

Graf č. 16 Rozpočtový výhled do r. 2008 (schválen ZHMP dne 19. 12. 2002)



Zdroj: SOS Praha, 2005

Graf č. 17 Porovnání rozpočtového výhledu se skutečnými příjmy a výdaji



Zdroj: SOS Praha, 2005

Ačkoli Praha počítala s tím, že v následujících letech bude rozpočet přebytkový, z grafu je patrné, že se tyto plány do roku 2004 nepodařilo naplnit. Z rok 2004 skončilo hospodaření hl. m. Prahy s deficitem 5,1 mld. Za rok 2005 skončilo hospodaření hl. m. Prahy s přebytkem 2,1 mld.

Podle údajů SOS Praha (2005), může Praha do roku 2015 investovat do rozvoje dopravních sítí cca 20 mld. Kč. To však pouze za předpokladu, že se nebude dále zadlužovat a nebude-li budovat dopravní infrastrukturu na úkor jiných funkcí města.

Následující tabulka ukazuje plánované investice do roku 2015.

Tabulka č. 14 Plánované investice do roku 2015

Náklady dopravních staveb	oficiální	reálné
Městský okruh	40 005	58 000
Radiály	31 501	48 000
Sběrné komunikace	20 000	20 000
Komunikační síť celkem	91 506	126 000
Metro	86 402	109 000
Tramvaje	5 838	7 000
Rozvoj VHD celkem	92 240	116 000
Plánované investice celkem	183 746	242 000
Vlastní zdroje		20 000

Náklady jsou v mil. Kč. Dokončované stavby nejsou zahrnuty.
Zdroj: SOS Praha, 2005

Z uvedené tabulky je zřejmé, že dopravní koncepce Prahy je finančně nereálná. Bude-li pokračovat finančně velmi náročná výstavba MO hrozí, že dojde k finančnímu vyčerpání města a z nedostatku finančních prostředků z MO zůstane nedokončené a nefunkční torzo. Nejen z tohoto důvodu je proto nezbytné přijmout jiné, méně nákladné dopravní řešení.

6 KONCEPCE SNIŽOVÁNÍ AD – PŘÍKLADY EVROPSKÝCH MĚST

Individuální automobilová doprava je bezpochyby největším faktorem, který se podílí na nevyhovující dopravní situaci v Praze. S tímto fenoménem, s růstem IAD, se však nepotýkáme sami. V této kapitole uvedu tři případové studie některých evropských měst, která se svými problémy více či méně Praze podobají a rozhodla se svou neuspokojivou situací řešit.⁷⁰ Tyto případové studie mohou dát návod, jak k dopravní situaci v Praze přistupovat. Zejména situace Norimberku z počátku sedmdesátých let se velmi podobá nynější situaci v Praze.

Případová studie č. 1

NORIMBERK, NĚMECKO

Základní situace

Na začátku sedmdesátých let minulého století čelil střed města Norimberku s jeho úzkými ulicemi, historickými památkami a obchodními domy rostoucím problémům se znečištěným ovzduším, způsobeným nadměrnou automobilovou dopravou. Důsledkem byl rozpad historických budov, obavy o zdraví a trvalé dopravní kongesce ve středu města.

Strategie: zlepšení veřejné dopravy

Od sedmdesátých let minulého století začali představitelé města s progresivní strategií – dát přednost udržitelnějším a méně znečišťujícím způsobům dopravy, zajistit lepší dostupnost obchodů a kanceláří a zlepšit správu parkovacích míst. Vytlačování automobilové dopravy ze středu města se provádělo postupně a vyvrcholilo v letech 1988 až 1989 uzavřením posledního hlavního dopravního koridoru, přičemž veřejná doprava zde ještě mohla jezdit. V roce 1989, po široce vedené diskusi s obyvateli města a po těsném hlasování radnice města, byla přeměna na pěší zónu dokončena. Během následujících 10 let se postupně v šesti fázích měnila na přítažlivou městskou zónu. Budovy v oblasti byly renovovány. Oblast se stala příjemným

⁷⁰ S využitím materiálů MŽP v Praze (2005)

místem, kde se lidé procházejí nebo sedí na zahrádkách kaváren a na lavičkách, v čistém ovzduší a bez věčných kolon aut. Nově vzniklé návrhy na znovuotevření průjezdní silnice přes tuto oblast, které se objevily po změně politického vedení města v roce 1996, byly zamítnuty právě kvůli námitkám veřejnosti.

Výsledky

První dva měsíce po uzavření Rathausplatz a Theresienstrasse narostly dopravní zácpy a městský úřad čelil značné kritice ze strany veřejnosti a médií. Po 6 – 8 týdnech se doprava přizpůsobila nové situaci a problémy s dopravními kongescemi byly vyřešeny. S tím, jak začínaly být zřejmé výhody projektu (nižší exhalace, vyšší kvalita života v městských ulicích), narůstala jeho podpora ze strany obyvatel. Po roce 1989, kdy byl projekt dokončen, byla doprava řadu měsíců intenzivně sledována, aby se vyhodnotil vliv uzavření ulic na dopravu v historickém středu města. Doprava v historickém středu města se snížila dvakrát více, než se předpokládalo. Aby se ověřilo, zda „chybějící doprava“ nebyla pouze přesunuta na ulice uvnitř vnějšího okruhu, bylo provedeno sčítání na 12 městských mostech. Statistika ukázala, že nejen že nedošlo ke zvýšení intenzity dopravy, ale na ulicích mezi lety 1989 a 2000 ubylo přibližně 10 000 vozidel, přestože během tohoto období stoupl počet lidí, vlastnících osobní automobil. Jeden rok od uzavření ulic znečištění ovzduší v oblasti, která těsně sousedila s oblastí uzávěry, významně pokleslo. V historickém středu města emise oxidů dusíku poklesly o asi 30 %, emise oxidu uhelnatého a polévatvého prachu o asi 15 %. Za zlepšení kvality ovzduší částečně může používání nových automobilů s nižšími emisemi, omezení rychlosti a větší podíl veřejné dopravy na přepravě ve městě, přesto hlavní podíl na zlepšení kvality ovzduší ve středu města má uzavření ulic a přeměna historického centra na pěší zónu.

Případová studie č. 2

LONDÝN, Křižovatka - VAUXHALL CROSS, VELKÁ BRITÁNIE

Základní situace

Vauxhall Cross je mimoúrovňová křižovatka, která se nachází v londýnské čtvrti Lamberth na jenom z přechodů přes řeku Temži. Původně se zde jednalo o systém vícepruhové okružní křižovatky spolu se stanicemi autobusů, stanicí metra a povrchové železnice, které mezi sebou nebyly propojeny. Pěší byli nuceni používat kombinaci podzemních a nadzemních přechodů nebo přecházet několikaproudé silnice. S cyklisty nebylo počítáno. Obyvatelé této čtvrti byly nuceni snášet každodenní kolony aut s tím, že se kvůli dopravní situaci nemohli dostat pěšky nebo na kole tam, kam potřebovali. Trpěli zhoršenou kvalitou ovzduší, znečištěním hlukem. Nadměrná automobilová doprava zásadně snížila kvalitu života v dané oblasti.

Strategie: Projekt Vauxhall Cross

Hlavním cílem strategie bylo změnit dominanci automobilové dopravy v místě, zároveň usnadnit cestování do centrálního Londýna autobusem, metrem a vlakem a současně oživit místní prostředí. V projektu plně integrované mimoúrovňové křižovatky bylo také nové zastřešené autobusové nádraží s přímým přístupem pro pěší k vlakovému nádraží a ke stanici metra, bezpečné povrchové přechody pro pěší a zařízení určená pro cyklisty. Přitom se počítalo s lepším osvětlením a modernizací prostředí. Součástí bylo i zásobování elektrickou energií pomocí solárních panelů, která by měly dodávat 30 % potřebné elektrické energie. Odpůrci tohoto řešení předpovídali kolony aut až o 267 % delší, než bylo obvyklé v ranní dopravní špičce. Namítali také, že dopravní kongesce mohou v okolní oblasti způsobit zpoždění autobusových linek. Námitky byly vzaty v úvahu a řešení se zdálo být neproveditelné. Projektanti použili koncepci „vymizení dopravy“. Na podporu této strategie se použilo jak přesné počítačové modelování, tak model křižovatky ve vhodném měřítku. Zpočátku se dopravní proudy přes kritické linie zastavení snížily o 10 % a později o 15 %. Během počátečních fází se projekt setkal se značným odporem veřejnosti. Sdělovací prostředky se k němu stavěly záporně, protože

to byl první projekt omezení automobilové dopravy v Londýně, navržený v tak velkém rozsahu a na takové strategické křižovatce. Projekt se však mohl opřít o silnou politickou podporu. Ke konzultacím o dalších fázích projektu byly pozvány všechny místní zaangażované strany, příznivci i odpůrci projektu, kteří tak byli zataženi do děje. Rada čtvrti Lambeth zaměstnala PR agenturu a ta zveřejnila informace o projektu v novinách, v rozhlase, v televizi a na internetu. Do propagace projektu se zapojili i místní obchodníci, kteří nabízeli informace o projektu a adresu pro bezplatné zasílání námětů pro zpětnou vazbu poštou na přebalech zboží a na papírových sáčkách na nákup. Občanům také sloužila 24-hodinová telefonní linka.

Výsledky

Předpovídaný dopravní chaos se nekonal ani v bezprostředním okolí projektu, ani v sousedních čtvrtích. Naopak ve špičce bylo pozorováno snížení dopravy o 2-8 % a dopravní kolony byly kratší než dříve. Výsledkem je úspěšné vyřešení spletité dopravní situace včetně toho, že prioritu v projektu měly především udržitelné formy dopravy.

Případová studie č. 3

OXFORD, VELKÁ BRITÁNIE

Základní situace

Oxford je historické univerzitní město. Střed města je známý svou hustou sítí ulic a historickými budovami. Město je ze tří stran ohraničeno řekou Isis a je oblíbeným cílem turistů. Během osmdesátých let dvacátého století se ve městě zhoršily životní podmínky. Zvýšilo se znečištění ovzduší a hladiny hluchosti, což byl důsledek rostoucí AD. Znečištění mělo škodlivý vliv jak na historické budovy, tak na kvalitu života ve městě. Dopravní kongesce ovlivňovaly rychlost a tudíž i přitažlivost služeb veřejné dopravy. Podmínky pro pěší a cyklisty byly špatné, městu vládla automobilová doprava

Strategie – Integrovaná dopravní strategie Oxfordu

Vedení města použilo postup „krok za krokem“. Proto se s uzavřením ulic začalo až po realizaci rozfázovaného pětiletého plánu, který se zaměřil na

povzbuzování lidí, aby využili místo osobního auta jiný udržitelnější způsob dopravy. V červnu 1999 došlo k přerozdělení silničního prostoru. Nejvýraznější součástí projektu byla úplná přeměna nejdůležitějších nákupních ulic na pěší zónu a odstranění většiny dopravy z High Street a z ulice St Aldates během dne. K dalším změnám v řízení dopravy patřily vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy. Omezení přístupu do centra a vyhrazené parkování aut. Během této doby byla zorganizována informační kampaň. Letáky, inzeráty na autobusech a reklamních cedulích po městě informovaly veřejnost o probíhajících změnách a v posledních dvou týdnech před zahájením prací vydali organizátoři sadu tiskových zpráv. Občané se mohli obracet na Radu města a hrabství s dotazy týkajícími se projektu. Opozice proti projektu argumentovala tím, že na dvou klíčových trasách hrozí dopravní kolaps. Také místní obchodníci se bránili změnám, protože se obávali, že tak nebudou mít možnost zásobovat své obchody a že se jim sníží obrát. A mediální tlak tyto obavy ještě zvýšil. Schválení strategie v roce 1993 bylo podmíněno tím, že se rozšíří program kontroly dopravy. Musely se sledovat časy autobusových jízd a sčítaly se počty chodců, aby se zjistilo, jestli po přijetí projektu dojde k žádoucím změnám. Finanční podpora projektu od Evropské komise pro EMITS⁷¹ prostřednictvím programu LIFE 95 umožnila sledovat další hlediska této strategie, například vlivy na znečištění ovzduší a její hospodářskou životaschopnost.

Výsledky

Počáteční výsledky za období červen 1999 – červen 2000 ukázaly, že na vnitřním okruhu došlo během druhé poloviny roku 1999 ke snížení dopravního zatížení o 23 %, zatímco v první polovině roku 2000 dopravní proud mírně vzrostl (snížení bylo jen o 18 %). Úrovně dopravy na vnějším okruhu se během tohoto období prakticky nezměnily, jen s malým poklesem o 1,3 %. Doprava tak vzrostla pouze na vnitřním okruhu kvůli vytlačení určité části dopravy z High Street. Tento nárůst byl v souladu s předpovědí. Počty dopravního proudu na vnitřním a vnějším okruhu naznačují, že určitá část dopravy „vymizela“. Po počáteční „zkušební“ fázi nedošlo k předvídaným dopravním kongescím. Další sledování během roku 2000 umožnilo přesnější vyhodnocení dopravních údajů,

⁷¹ Environmental Monitoring of Integrated Transport Strategies

protože se porovnalý údaje za rok 2000 s údaji za rok 1998. Objem dopravy se na vnitřním okruhu snížil o 17 % na všech místech ve srovnání roků 2000 a 1998, v rozsahu od -33 % do -6 %. Objem dopravy se na vnějším okruhu snížil jen málo, asi o 0,5 %, což odpovídá přibližně 500 vozidlům/den. Zpráva také ukazuje, že došlo k posunu v dělbě přepravní práce (odklon od osobních aut). V roce 2000 využívalo 39 % obyvatel pro cesty po městě osobní automobily, 44 % autobusy a 11 % jezdilo ve městě na kole. V roce 1991, před zavedením strategie, to bylo 54 % osobních automobilů a 27 % lidí využívalo autobusy. Statistické šetření v centru měst ukázalo, že prodej během období červen 1999 až červen 2000 poklesl a tento trend pokračoval po celý zbytek roku 2000. Ale v té době čelila v celé Velké Británii většina maloobchodníků obtížím souvisejícím zejména s vysokou hodnotou britské libry, která vedla ke snížení turistického ruchu. Obchodníci však nadále této strategii důvěřují, a tak je v centru v současnosti jen 1 % volných maloobchodních ploch. Kvalita ovzduší se výrazně zlepšila. Během týdnů, kdy byly silnice uzavřeny, bylo na ulici Cornmarket Street pozorováno 25 % snížení prachových částic a úrovně oxidu uhelnatého u St Aldates vykázaly 75 % zlepšení. Většina míst po celém městě zaznamenaly snížení úrovně oxidu dusičnatého.

Uvedené případové studie dokládají, že změna dopravní strategie a omezování IAD různými způsoby, ve svém výsledku znamenají pozitivní dopad na dopravní situaci, životní prostředí i kvalitu života.

7 HISTORIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY

K první větší koncepci dopravního systému v Praze došlo v šedesátých letech minulého století, kdy se situace v dopravě stávala neudržitelnou. Zejména situace v centru města byla kritická. Pražská komunikační síť nedokázala plně uspokojit vzrůstající nároky IAD. Kvůli hrozícímu kolapsu se začala prosazovat dopravněpolitická zásada regulace AD a dopravního zklidňování. Jeho součástí bylo i zlepšení podmínek pro pěší. V roce 1967 byl zpracován návrh úpravy organizace dopravy na Starém Městě. Cílem bylo zejména zastavit rostoucí tlak IAD na centrum města, snížit intenzitu IAD v historickém jádru, poskytnout větší prostor, volnost a pohodlí chodcům, preferovat provoz povrchové veřejné hromadné dopravy, zvýšit bezpečnost dopravy, včetně pěších a přispět ke zlepšení životního prostředí. Velkou motivací k tomuto zásadnímu kroku byla také ochrana kulturních památek v historickém centru Prahy. Prvním krokem ke zklidnění historického centra bylo vyloučení automobilů z Karlova mostu, zrušení tramvajové sítě Celetná – Staroměstské nám. – Pařížská. Dále došlo k „vyhrazení“ devatenácti ulic nebo úseků ulic pro chodce a zásobovací dopravu. Nejvíce patrnou změnou byla úprava parkování na Staroměstském náměstí. Zcela bylo odstraněno parkování autobusů před Týnským chrámem a stání osobních vozidel ve střední a jižní části náměstí od úrovně pomníku mistra Jana Husa. Počet stání byl zredukován z původních 115 míst na cca 45 míst. Parkování také začalo být placené. Díky tomuto zklidnění prostoru Staroměstského náměstí mohlo dojít k vytvoření dnešní pěší zóny na Staroměstském náměstí a v komunikacích vedoucích z náměstí jihovýchodním směrem k Rytířské ulici a Ovocnému trhu (ul. Celetná, Železná apod.) Po omezení provozu došlo k nárůstu parkovacích míst v oblasti Starého Města z původního počtu 1 800 míst na 2 150 míst.

V letech 1969-1971 byl zpracován komplexní návrh na regulaci přístupu AD do centrální oblasti města, tzv. „Projekt R“. IAD byla v „Projektu R“ rozdělena podle účelu jízd na nezbytnou a zbytnou. Za složku nezbytnou pro život a funkci centra byla považována zásobovací a obslužná, včetně cílových a zdrojových jízd místních obyvatel. Za zbytnou složku byla označena tranzitní

AD. Zbytečná složka se začala cíleně omezovat. Velký zřetel byl brán na posílení významu pěšího provozu v ulicích historického jádra Prahy a na zlepšení podmínek pro pěší. Byla zaváděna i další opatření, např. omezení dlouhodobě parkujících vozidel, vyhrazení ulic pro VHD, dopravní obsluhu apod. Také byla zřízena pěší zóna v okolí Můstku a došlo k přerušení průjezdných tras pro AD na principu tzv. „smyčkové metody“, která slouží k přerušení průjezdných automobilových tras.

V roce 1986 došlo k porovnání se stavem k roku 1971, kdy zatížení centra města dosahovalo maximálních hodnot, a prokázaly se velmi příznivé výsledky zejména v oblasti Starého a Nového Města. Použitá „smyčková metoda“, zřízení pěší zóny, zavedení zón omezeného stání za účelem redukce cílové AD, vedly ke snížení průměrné intenzity AD a ke snížením celkového dopravního výkonu na komunikační síti centra o 59 %. Ve stejném časovém období vzrostl počet evidovaných vozidel v Praze o 95 % a průměrná intenzita AD na území celého města vzrostla o 29 %. Na dopravně zklidněných komunikacích s tramvajovým provozem poklesla hladina hluku o 3 dB (A) a v pěší zóně až o 15 dB (A). V centru se v důsledku omezení AD snížil celkový počet nehod o 66 %, počet nehod chodců poklesl o 86 %. K celkovému zklidnění centra města přispělo také zavedení rozsáhlejší vnitroměstské zóny zákazu vjezdu nákladních vozidel nad 6 tun celkové hmotnosti.⁷²

Problém dopravy se však netýkal jen centra města. K řešení situace měla přispět koncepce dopravy, která se řídila původním směrným územním plánem, který plánoval pro AD systém tří severojižních a dvou západových magistrál, pro VHD plánoval síť tramvajových tratí a doplňkovou síť autobusů. Pro tento systém byla zpracována investiční studie, která byla schválena vládou v červnu 1966. V roce 1967 byla zahájena realizace podpovrchové tramvaje v prostoru Hlavního nádraží. Systém hromadné dopravy však byl stále více kritizován, což vedlo k zadání zahraničních expertíz odborníkům z tehdejšího Sovětského svazu, Německa a Švédska. Na základě těchto expertíz rozhodla vláda v roce 1967 o výstavbě metra. Vznikla tak „Studie cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze“, která byla zpracována v roce 1968. V této studii bylo kromě koncepce

⁷² viz příloha č. 7

sítí metra, tramvají, autobusů a železnice zakotveno i nové řešení komunikační sítě založené na soustavě silničních okruhů⁷³.

Koncem 80. let byla zahájena stavba západní části Městského okruhu (Strahovský tunel). Podle územního plánu se měla část okruhu dotýkat území Stromovky. Proti plánované stavbě se zvedl na tehdejší dobu mohutný odpor veřejnosti. Po roce 1990 byly zahájeny práce na alternativních koncepcích rozvoje komunikační sítě města. V roce 1991 byla předložena koncepce tzv. „hlavní uliční sítě“.⁷⁴ Tato koncepce navrhovala dva okruhy a redukovala počet radiál mezi oběma okruhy na sedm s tím, že realizace se zaměří přednostně na okruhy. Výstavba obou okruhů byla na základě rozhodnutí vlády z roku 1994 od sebe investorsky oddělena. Pražský okruh je financován státem a Městský okruh je financován z rozpočtu hl. m. Prahy.

Současnou situaci nejlépe dokumentuje Schéma hlavní komunikační sítě pro rok 2005.⁷⁵ Do roku 2005 byly zprovozněny úseky Třebonice-Řepy, Řepy-Ruzyně. Úsek mezi silnicí I/7 a dálnicí D8 nebyl ještě dostavěn. Severozápadní část okruhu není stále uzavřena. V současné době dochází k výstavbě PO v jižní části u Radotína. Na MO probíhá stavba mimoúrovňové křižovatky Malovanka u severního vyústění Strahovského tunelu a připravuje se realizace návazného severního úseku trasy Městského okruhu na Pelc-Tyrolku. Součástí základního komunikačního systému je od počátku i systém P+R. S rozvojem této služby se začalo až po roce 1990. Po roce 1990 došlo ke změnám, které měly velký vliv na růst intenzity AD v centru města. Nejvýznamnější změny byly: opětovné umožnění průjezdu v trase Dlouhá – V Kolkovně – Široká – Pařížská, v trase Na Příkopě – Revoluční, v trase Národní – Spálená, v trase Katarská – Vodičkova – Jindřišská, v trase Revoluční – V celnici – Havlíčkova – Hybernská. Později byl přehodnocen průjezd Vodičkovou ulicí a došlo k zákazu průjezdu Vodičkovou ulicí na Václavské náměstí, také byl zakázán vjezd do Spálené ulice z Národní pro AD.

Změna politického klimatu po roce 1989 s sebou přinesla i změny ve vývoji AD. Po roce 1990 se začal zvyšovat. Počet osobních automobilů vjíždějících do původně zklidněné oblasti v 90. letech výrazně vzrostl a od roku 1996 je

⁷³ viz příloha č. 8

⁷⁴ viz. příloha č. 17

⁷⁵ viz. příloha č. 9

vyšší, než byl maximální stav v roce 1971 před zahájením dopravního zklidňování. Od roku 1997 stagnuje. To, že narostla cílová doprava do původně zklidněné oblasti, vytváří zvýšené požadavky na parkování. Kvůli nedostatečné a neúčinné kontrole zaparkovaných vozidel, dochází k odstavování vozidel na zákazech státní a zastavení, v těsné blízkosti tramvajových kolejí, v křižovatkách, na chodnících i na přechodech pro chodce. To má za následek zpomalování provozu tramvají. V tabulce č. 16 můžeme porovnat plynulost provozu tramvají od roku 1981 do roku 2001 v úseku Lazarská - Vodičkova - Jindřišská - Dlážďená – Havlíčkova (mezi křižovatkami Lazarská - Spálená a Havlíčkova - Na Poříčí, délka 1,65 km)

Tabulka č. 15 Plynulost provozu tramvají od roku 1981 do roku 2001

	1981	1986	1990	1997	1999	2001
Celková cestovní doba (min.s)	9,45	7,10	7,10	8,09	8,29	8,21
Z toho zdržení na světelné signalizaci (min.s)	2,05	0,10	0,10	0,15	0,12	0,12
ostatní zdržení (min.s)	0,10	0,06	0,05	0,46	1,02	0,56
Počet zastavení mimo zastávky z dopravních důvodů (automobily na kolejích apod.)	0,6	0,4	0,4	1,9	2,0	1,9
Počet světelných signalizací	6	1	1	1	1	1
Cestovní rychlost (km/h)	10,2	13,8	13,8	12,1	11,7	11,9

Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

K tomu, aby se dopravní situace ve městě zlepšila měly napomoci Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, které byly schváleny v roce 1997, ÚP hl. m. Prahy z roku 1999 a Strategický plán rozvoje hlavního města Prahy z roku 2000.

8 NÁVRH DOPRAVNÍ STRATEGIE

Při tvorbě řešení budu vycházet ze strategických dokumentů, které se dopravou v hlavním městě zabývají. Také vyjdu ze zkušeností minulých let, kdy se zklidňování centra osvědčilo, přesto došlo ke znovupovolení vjezdu do některých ulic. (Naváží na řešení dopravní situace minulých let). Navrhnout řešení takto složité situace je velmi nesnadné. Každá takto pojatá strategie musí brát v úvahu nejen finanční možnosti města, ale také budoucí dopady. Součástí strategie bude kromě snížení IAD a důraz na rozvoj VHD, také návrh řešení parkování automobilů v centru města, což by mělo vést ke zlepšení situace pro pěší a cyklisty. Regulace vjezdu do centra a regulace parkování patří podle zahraničních zkušeností k jednomu z nejefektivnějších nástrojů regulace dopravy. Cílem strategie by měla být snaha o zvyšování bezpečnosti a zlepšení kvality života lidí, kteří město navštěvují, pracují v něm nebo žijí.

V první subkapitole se zaměřím na teorii dopravní indukce, jako na zásadní teorii, která ovlivní návrh dopravní strategie.

8.1 *Teorie dopravní indukce*

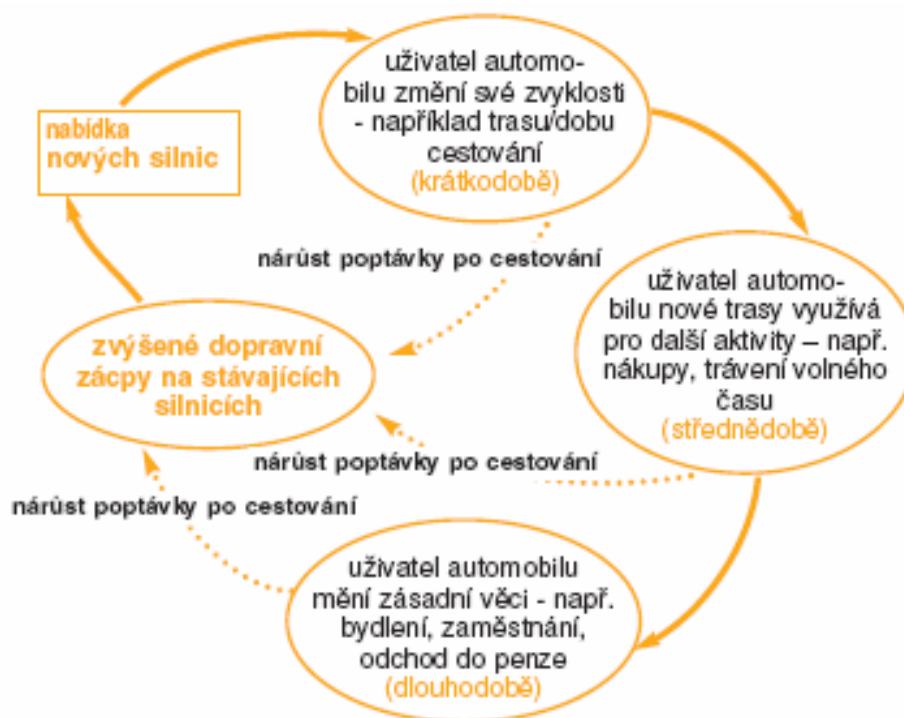
Teorie dopravní indukce je výchozí teorií, o kterou se tato práce opírá. „Dopravní indukce je vztah přímé úměry mezi množstvím dopravní infrastruktury a objemem dopravy. Čím více prostoru danému druhu dopravy poskytneme, tím větší bude její objem. Tedy každá nová silnice má potenciál přitahovat silniční dopravu a zvyšovat po ní poptávku. Vztah přímé úměry mezi dopravním objemem a kapacitou funguje oběma směry – při snížení dopravní kapacity obvykle dochází ke snížení objemu dopravy.“ (Kurfürst, 2002)

Cyklus indukování dopravy

Nová situace: vybudovala se nová silnice, která má urychlit provoz a omezit dopravní zácpy.

Krátkodobá či střednědobá reakce: někteří řidiči využijí novou silnici k tomu, aby cestovali dále. Lidé, kteří využívali alternativní způsoby dopravy, neboť museli čelit neustálým dopravním zácpám, začnou používat znovu individuální automobilovou dopravu.

Dlouhodobá reakce: někteří lidé začnou bydlet či pracovat v blízkosti této silnice a budou využívat pohodlnější spojení. Tím začne zákonitě přibývat aut a časem je nová silnice zase přeplněna dopravou. Je nezbytné vybudovat novou silnici ...



Zdroj: MŽP, 2005

S teorií indukce souvisí i dva efekty. Síťový efekt a efekt saturace. Reakcí na novou kapacitu je nárůst dopravy na nové komunikaci. Po určité době se však nová silnice zaplní. Už není tolik výhodné ji využívat. Proto se část AD přesune zpátky na původní komunikaci, které se mělo výstavbou nové komunikace ulevit od zátěže. Nová i původní komunikace je zaplněna a proto se dopravní proud soustředí na ostatní komunikace v okolí (Síťový efekt). *Zvýšení silniční kapacity tak nevede ke snížení dopravní zátěže, ale k pravému opaku – zahlcení silniční sítě v celém okolí dotčeném výstavbou.* (Litman 1998, SACTRA 1994 : In Kurfürst, 2002).

Doprava má samoregulační schopnost. Narůstá do té míry, než se stává zcela neúnosnou a zaplňuje veškerý dostupný prostor. Pokud se má doprava kam rozpínat, bude se zpravidla rozpínat. Tento proces se zastaví, teprve až

narazí na mez únosnosti. K dalšímu nárůstu celkového objemu může dojít jen tehdy, přidáme-li do zaplněného systému novou kapacitu (efekt saturace).

Dopravní indukci se zabývalo mnoho zahraničních studií. Např. P. Naess se svým týmem zkoumal indukci nové kapacity v norském Oslo. Závěr jejich výzkumu byl tento:

„Mezi politiky zjevně převládá víra, že zvyšování silniční kapacity ve městech samo o sobě nevede k podstatnému nárůstu AD. Taková víra přehlíží jednak prostou ekonomickou teorii nabídky a poptávky a jednak více specifické teorie dynamiky dopravy v podmínkách kongesce. Z empirické studie vzorců dojížděky do zaměstnání na dvou koridorech v Oslo vyplývá, že významné množství cestujících citlivě reaguje na změny cestovní rychlosti jednotlivých druhů dopravy. Volba druhu závisí do značné míry na poměru doby strávené cestováním „od dveří ke dveřím“ autem a hromadnou dopravou. Volnějším pohyb AD vede k nárůstu dojížděky autem. Naopak rychlejší veřejná doprava sníží počet motoristů, přínos tohoto zlepšení se ovšem ztratí, pokud zároveň zvýšíme silniční kapacitu.“ (Naess a kol. 2001 : In Kurfürst, 2002)

Jiná studie (Goodwin a kol. 1998 : In Kurfürst, 2002) uvádí příklad šesti obchvatů v rámci britského projektu „Six Towns Bypass.“ Ve svém závěru uvádí, že ... *„tyto nové komunikace dosud indukovaly více nové dopravy, než kolik jí dohromady redukovaly v centrech měst, kterým měly pomoci.“*

Dopravní indukce má velký význam pro dopravní plánování. Pro návrh dopravní koncepce je potřeba tuto teorii zohlednit.

8.2 Městský okruh

Již několikrát bylo zmíněno, že MO navržený podle ÚPn⁷⁶ z roku 1999 není nejvhodnějším řešením dopravní situace v Praze. Finanční náročnost není jediným problematickým bodem navrhované stavby. Městský okruh se sestává z jihovýchodní části a severozápadní části. Zatímco jihovýchodní část okruhu se nachází cca 3 km od památkové rezervace, ve spáře mezi rezervací a sídlištěm a přirozeně tak odvádí dopravu na okraj vnitřního města, severozápadní

⁷⁶ viz příloha č. 1

část městského okruhu by naopak zavedla dopravu do památkové rezervace.⁷⁷ Samotná trasa severozápadního okruhu by byla zahlcena novou dopravou, neboť by vytvořila výhodnou zkratku pro dopravu, která by jinak byla vedena po severní části PO. Bude-li vybudována severozápadní část MO, vznikne tím Severojižní magistrála č. II.⁷⁸

V roce 1986 byl schválen okružní radiální systém ZÁKOS⁷⁹ (základní komunikační systém), kdy silniční komunikace přetínaly celé širší centrum města. V ÚPn Prahy (1996) byl ZÁKOS přejmenován na HUS (hlavní uliční skelet). Z nových plánů byly vypuštěny např. Žižkovská radiála – od dálnice D11 až k Bulharu, nebo Veleoslavínská radiála místo Buštěhradské dráhy a propojení uvnitř Městského okruhu. MO však zůstal prakticky ve své původní trase. V roce 1991 podala tzv. Komise nezávislých odborníků návrh na revizi skeletu MO. Tyto návrhy však byly definitivně zamítnuty v roce 1994.

Úkolem MO by mělo být zklidnění dopravy, podle teorie dopravní indukce a oficiálních prognóz, však dojde k celkovému nárůstu dopravy. Celkový průjezd ve směru východ – západ přes Letnou se podle prognóz (ÚDI, ÚRM) zvýší na trojnásobek. Z vyjádření dotčených orgánů a odborných institucí v rámci územního řízení také jasně vyplývá, že MO je umisťován do území, které je již v současné době nadlimitně zatíženo hlukem a emisemi. Zprovozněním MO dojde ke zhoršení stavu životního prostředí. Alternativou k MO je nahradit MO polokruhem⁸⁰, stejně tak, jak je tomu např. v Berlíně.⁸¹

8.3 Metody tvorby politik

V této kapitole použiji metody, které se využívají při tvorbě politiky. Jsou to strom cílů a metoda psaní scénářů. Tyto metody pomáhají představit si budoucnost při aplikování různých východisek a ujasnit si cíle, kterých by se novou integrovanou dopravní strategií mělo dosáhnout. Pomocí těchto metod a

⁷⁷ viz příloha č. 15

⁷⁸ viz. příloha č. 16

⁷⁹ viz. příloha č. 17

⁸⁰ viz. příloha č. 17.

⁸¹ viz. příloha č. 18 V západní Evropě začala velká města s revizí dopravní strategie, jejíž výsledkem bylo, že velké silniční stavby v centrech měst nebyly většinou dokončeny a zejména v Německu začala tehdy masivní podpora veřejné kolejové dopravy. (Lejčar, 2004)

pomocí vyhodnocení možných variant budu tvořit samotnou integrovanou strategii dopravy hl. m. Prahy.

METODA PSANÍ SCÉNÁŘŮ

Cílem scénářů je uspořádání mnoha různých tvrzení o budoucnosti do fiktivních, ale vnitřně koherentních příběhů, které mohou za určitých podmínek skutečně nastat. Mají pomoci generovat dlouhodobé politiky, strategie a plány. (Veselý, 2006). Cílem této metody není přesná predikce budoucího vývoje. Účelem tvorby scénářů je systematicky prozkoumávat, vytvářet a prověřovat jak možné, tak i žádoucí budoucí podmínky. (Potůček, 2006)

Základním časovým horizontem scénářů je rok 2020.

První scénář

Realizace dopravní strategie z roku 2007

Tato situace nastala v roce 2007. Hl. m. Praha ve spolupráci a s finančním příspěvkem MD ČR (které financovalo nejenom PO, ale poskytlo finanční prostředky i pro dostavbu MO) dokončilo podle Schématu hlavní komunikační sítě⁸² PO i MO. Kvůli tomu došlo k odklonění nákladní tranzitní dopravy, která velmi nepříjemňovala situaci ve městě. Částečně také byla odkloněna i osobní tranzitní doprava. Podle původních předpokladů lidé, kteří dříve Prahou pouze projížděli, využili rychlejší a pohodlnější cestu po okruhu. Kvůli okruhům došlo ke zklidnění dopravy v centru města. Severní část PO nebyla tolik využívána, neboť byla duplikována částí MO (propojení Břevnovské radiály, severní části MO a Vysočanské radiály). Silnice byly průjezdnější a život ve městě byl bezpečnější. VHD se dostala na okraji finančního zájmu. Problém dopravních kolapsů byl vyřešen. Po propojení všech vnějších i vnitřních komunikací, nebyla potřeba tak velkých investic do VHD. Ušetřené finanční zdroje se využily na udržování silničních komunikací. Ideál? Bohužel jen krátkodobý. Existuje teorie dopravní indukce (viz dále), podle které ve střednědobém a dlouhodobém horizontu dojde k naplnění kapacity silnic. A znovu je tu již jednou „vyřešený“ problém. Ve městě znovu nastaly každodenní dopravní

⁸² viz příloha č. 9

kolapsy. Bezpečnost se díky zvýšenému provozu zhoršila. Stejně tak i životní prostředí. Dostali jsme se znovu na začátek problému. Jen mnohonásobně většímu, neboť počet automobilů ve městě stoupl. V konečném důsledku vybudování nových silnic uvnitř města nepřineslo žádný užitek. Došlo ke zhoršení situace, zhoršení životního prostředí a ekonomickým ztrátám.

Druhý scénář

Zastavení investičně náročných projektů

Tato situace nastala v roce 2020. PO byl dobudován podle Schématu hlavní komunikační sítě⁸³. Nepříznivá finanční situace hl. m. Prahy a nátlak odborné veřejnosti a neziskového sektoru, vedla k přehodnocení výstavby MO, který nebyl dokončen. Došlo k odklonění nákladní tranzitní dopravy na PO. Individuální tranzitní doprava byla odkloněna částečně. VHD se rozvíjela dle ÚPn. V roce 2010 došlo k naplnění kapacity komunikací v centru města. Došlo také k naplnění kapacity VHD. Cestování po Praze bylo velmi problematické. Dopravní situace ve městě se stala prioritním problémem.

Třetí scénář

Zastavení výstavby MO a omezení vjezdu do centra města. Je to cesta ke zlepšení dopravní situace?

Tato situace nastala v roce 2020. PO byl dobudován podle Schématu hlavní komunikační sítě⁸⁴. Nepříznivá finanční situace hl. m. Prahy a nátlak odborné veřejnosti a neziskového sektoru, vedla k přehodnocení výstavby MO, který nebyl dokončen. Došlo k odklonění nákladní tranzitní dopravy na PO. Individuální tranzitní doprava byla odkloněna částečně. Dopravní situace se v centru města výrazně nezměnila. Dopravní kongesce, hluk, prach a dopravní nehody byly každodenní realitou. Protože nebyl dobudován MO, bylo nutné vybudovat více P+R parkovišť s vyšší kapacitou. Finance, které nebyly použity pro dostavbu MO, byly použity pro rozvoj a modernizaci VHD. Byla rozšířena dopravní síť a část finančních prostředků byla použita pro modernizaci vozového parku. Tím se zvýšily přepravní výkony a kultura cestování veřejnými hromadnými prostředky. Praha však nadále čelila velkému tlaku IAD.

⁸³ viz příloha č. 9

⁸⁴ viz příloha č. 9

Neuspokojivá dopravní situace donutila zastupitele na MHMP k ráznému činu. Vyšli ze strategie dopravního zklidňování, které v Praze bylo postupně zaváděno od 80. let minulého století a omezili IAD v centru města. Zpočátku byla situace řešena pomocí mýtného. Když mýtné nepřineslo kýžené výsledky, bylo přijato opatření k úplnému zklidnění centra města. Došlo k postupnému omezení IAD ve vybraných ulicích Pražské památkové zóny, kde byl zakázán vjezd automobilům. Nová situace vyvolala velké protesty veřejnosti i živnostníků, které byly podporovány růstem dopravních nehod. Pro zásobování byl povolen vjezd od 6 h do 8 h a od 21 h do 23 h. Došlo tak k razantnímu snížení zbytné IAD a vyššímu využívání VHD. Řidiči si po určité době zvykli na nová opatření a i veřejnost si začala zvykat na pohodlí bezpečných ulic. MHMP byl však postaven před další problém, a to parkování v centru města. Lidé si zvykli na standard v určitých ulicích a vyžadovali změnu i v jiných místech. Magistrát vypsal návrh na projekt řešení parkování v centru města. Zvítězil projekt, který počítal s vybudováním mnohapatrových garáží na strategických příjezdových komunikacích do centra města a zákazem vjezdu osobních automobilů při zachování možnosti vjezdu zásobování v předem stanovených hodinách. Do Prahy začalo jezdit více turistů, kteří přinášeli nemalé finanční prostředky do městského rozpočtu. Praha se stala nejvyhledávanější turistickou lokalitou v Evropě.

Do tvorby předchozích možných scénářů jsem nezahrnula možnost, změny podmínek (přírodních, sociálních, ekonomických, politických aj.) Může dojít k vývoji alternativních dopravních prostředků, dojde (což je v brzké době pravděpodobné) k nedostatku fosilních paliv a bude nutné hledat alternativní paliva. Může (což je však velmi nepravděpodobné) dojít k radikální změně hodnotových orientací lidí. Politické faktory jsem do scénářů také nezahrnovala, protože doprava je jedním z mála témat, ve kterém dochází ke konsenzu napříč politickými stranami. S eventualitou nedostatku fosilních paliv počítá čtvrtý scénář možné budoucnosti.

Čtvrtý scénář

Vyřeší kritickou dopravní situaci automobily, které nejsou poháněné fosilními palivy? (Divoká karta)

Tato situace nastala v roce 2020. Podle plánu byly za finančního přispění MD ČR dostavěny oba silniční okruhy. Celosvětová ropná krize však měla za následek mj. nedostatek fosilních paliv. Došlo k regulaci množství dodávaného na volný trh. Cena paliv se vyšplhala do astronomických výšek. Omezil se počet lidí, kteří si mohli dovolit nakupovat drahé pohonné hmoty. Tím se výrazně omezil počet automobilů, které v Praze jezdily. Zvýšila se bezpečnost a zlepšila se kvalita životního prostředí. Vyvstal však problém, kam s automobily, které sice nebyly v provozu, ale majitelé se jich, s vyhlídkou vyřešení krize či příliš nízké prodejní ceny, nechtěli vzdát. Velkým problémem bylo také parkování. Byl nedostatek odstavných parkovišť a garáží. Pěší chůze byla velmi nesnadná, protože ve všech ulicích stála zaparkovaná auta.

Dalším problémem, se kterým se Praha potýkala byla nedostatečná kapacita VHD. Protože většina financí byla použita pro dostavbu MO, nezbylo dost peněz na rozvoj infrastruktury VHD. Ta byla zahlcena davem cestujících, na který nebyla připravena. Kultura cestování se mnohonásobně zhoršila. Přepravní doba neodpovídala původním přepravním standardům. Situace byla řešena pomocí ad hoc plánů, které nebyly koncepční a ve výsledku byly předražené a neefektivní.

Problém, se kterým se Praha potýkala před vypuknutím celosvětové krize, se znovu objevil v modifikované podobě. Dopravní kolapsy tentokrát však VHD byly každodenní realitou. Veškeré vyčleněné finance pro dopravu byly využity pro potřeby VHD. Nově vybudované silnice byly prázdné a na okraji zájmu. Nebyly udržované a chátraly. Na celosvětovou dopravní krizi zareagovali výrobci alternativních dopravních prostředků. Měli dostatek investorů a vyvinuli automobily poháněné sluneční energií a vzduchem.⁸⁵ Automobily však byly drahé a mohla si je dovolit pouze omezená část obyvatelstva. Po snížení ceny těchto automobilů vzrostl počet majitelů nových typů aut. Znovu byly potřeba

⁸⁵ Automobily poháněné vzduchem nejsou utopíí. Konstruktor motorů a vynálezce Guy Negre vyvinul nový motor schopný pohánět automobil rychlostí max. 110 Km/h, s dojezdem do 300 km na jedno natankování s cenou menší než 0.40 Kč na kilometr. Neprodukuje žádné výfukové zplodiny. Vozidlo s motorem na vzduch se právě nachází ve fázi homologace. Prototyp automobilu však dojel pouze na vzdálenost 7 km.

investice pro udržení silniční dopravní infrastruktury. Počet automobilů se stále zvyšoval. Lidé nechtěli po nepříjemných zkušenostech s VHD nadále využívat tuto službu a raději volili individuální způsob dopravy. Silnice se začaly zahlcovat. Po určité době se projevil vliv dopravní indukce a situace se dostala do kritického bodu, ve kterém se nacházela před dobudováním Pražského a Městského okruhu. Životní prostředí díky alternativním palivům se mnohonásobně zlepšilo. Bezpečnost však zůstala stále velkým problémem.

STROM CÍLŮ⁸⁶

Hlavním cílem nové integrované dopravní strategie by mělo být zlepšení dopravní situace v Praze⁸⁷. Tohoto cíle lze dosáhnout, zaměříme-li se na dílčí cíle. Těmi jsou zastavení výstavby MO a jeho přebudování na městský polookruh, omezení vjezdu do centra města a omezení parkování v centru města. S omezením však musí být nabídnuta jiná varianta a protihodnota. Tou je veřejná doprava. Společně s omezením by měla být rozšiřována a zkvalitňována VHD, která by měla být harmonizována s ohledem na využití všech dostupných druhů dopravy tak, aby byly brány v úvahu nejenom ekonomické ohledy, ale také ohledy na kvalitu života a udržitelný rozvoj. To, společně se snížením IAD by mělo vést ke zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení zátěže pro životní prostředí. Při splnění těchto dílčích cílů je možné dosáhnout cíle hlavního, což je již zmíněné zlepšení dopravní situace v hl. m. Praha.

VÝBĚR MEZI VARIANTAMI

Pro hodnocení variant v oblasti veřejné politiky se používají jednokriteriální nebo vícekriteriální metody. V této práci použijí vícekriteriální metodu s využitím ordinální stupnice.⁸⁸

⁸⁶ Základem této metody je obecný cíl, kterého chceme dosáhnout. Postupným dekomponováním cílů na cíle nižšího řádu vzniká strom cílů. (Ochrana, 2004)

⁸⁷ viz. příloha č. 14

⁸⁸ Jednokriteriální metody využívají pouze vztah vstupů a výstupů. Vstupy a výstupy však mohou mít více dimenzí, proto se používají vícekriteriální metody, při kterých se využívají stupnice – nominální (binární) stupnice, ordinální stupnice a kardinální stupnice. Při použití ordinální stupnice není potřeba zohledňovat absolutní velikost kritérií, ani vzájemný poměr, stačí pouze pořadí. (Veselý, 2006c)

Budu hodnotit tři různé varianty.

Varianta 1 – Dokončení PO a MO dle ÚPn. Rozvoj VHD dle ÚPn.

Varianta 2 – Dokončení PO, zastavení výstavby MO a zachování stávajícího stavu komunikačních sítí. Rozvoj VHD dle ÚPn.

Varianta 3 – Dokončení PO, zastavení výstavby MO a přeměna MO v polookruh při využití stávajících komunikací. Částečné zklidnění komunikací, které procházejí širším centrem města. Využití ušetřených finančních prostředků z plánované výstavby MO na rozvoj VHD.

Tabulka č. 16 Varianty a jejich hodnocení

Kritéria	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Dopady na životní prostředí	3	2	1
Dopady na kvalitu života	2	3	1
Finanční náročnost	3	1	2
Snížení IAD	3	2	1
Ohled na udržitelný rozvoj	3	2	1
Bezpečnost v souvislosti s dopravou	3	2	1
Průměr	2,83	2,00	1,17
Pořadí	3	2	1

1 - nejlepší, 3 – nejhorší

Zdroj: autorka

Varianta č. 3 při hodnocení různých variant dopravního řešení byla hodnocena nejlépe z hlediska dopadů na životní prostředí, dopadů na kvalitu života, bezpečnost ve městě v souvislosti s dopravou i s ohledem na udržitelný rozvoj. Proto v návrhu integrované dopravní strategie vyjdu z této varianty.

8.4 Návrh integrované dopravní strategie

V této kapitole se pokusím navrhnout integrovanou dopravní strategii hl. m. Prahy, která bude částečně vycházet ze strategických dokumentů (Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, ÚPn hl. m. Prahy, Strategický plán hl. m. Prahy) a zkušeností evropských měst. Návrh integrované dopravní strategie bude brát v úvahu teorii dopravní indukce, teorii suburbanizace, teorii udržitelného

rozvoje. Tato strategie také bude vycházet ze tří základních pilířů⁸⁹ vyváženého dopravního systému v rámci udržitelného rozvoje (UITP 2001).

HI. m. Praha zvolilo dopravní strategii, která je založena na řešení problému velké pomocí investiční výstavby nových kapacitnějších komunikací. Tato strategie je velmi finančně náročná. A ačkoli toto řešení může být krátkodobě účinné, je to však řešení pouze přechodné a problém dopravy nejen že neřeší, ale podle teorie dopravní indukce, ho může také zhoršit. Pro centrum města by měla být hlavním dopravním prostředkem veřejná hromadná doprava. VHD by měly doplňovat obchvatové kapacitní silniční trasy.

Podle Zásad dopravní politiky hlavního města Prahy, lze do roku 2010 očekávat

- zvýšení počtu cest v osobní dopravě v pracovním dnu o 19 až 34%,
- zvýšení celkového objemu přepravy nákladů o 30 až 60%,
- úroveň automobilizace přesahující hodnotu 500 osobních automobilů na 1000 obyvatel,
- pokles podílu hromadné dopravy při realizaci cest v osobní dopravě v pracovním dnu ze současných 70% na 66 až 49%,
- vzrůst počtu jízd osobních automobilů v pracovním dnu o 60 až 160%,
- vzrůst počtu jízd nákladních automobilů v pracovním dnu o 10 až 35%,
- realizaci systémových opatření pro podporu cyklistické dopravy spojené se zvýšením cyklistické dopravy ze současných 2%.

Tato čísla nejsou příznivá a odráží to, že ačkoli nebyla při tvorbě dopravní strategie brána v úvahu teorie dopravní indukce, přesto ji tato čísla dávají za pravdu.

Vyjdeme-li z teorie dopravní indukce je smysluplné úmyslně omezovat IAD. Při omezení je však nezbytné nabídnout protihodnotu. A tou by měl být rozvoj veřejné dopravy a její upřednostnění v provozu. Součástí by měly být trvalé,

⁸⁹ První pilíř: regulace automobilové dopravy, druhý pilíř: rozvoj veřejné hromadné dopravy, třetí pilíř: humanizace uličních prostorů a rozvoj cyklistiky

dlouhodobé i sezónní uzavírky komunikací pro AD a omezování parkování v centru města.

Návrh strategie se sestává z cílů a prostředků, kterými je možné těchto cílů dosáhnout.

Snížení na území hl. m. Prahy, jako hlavní příčiny dopravních problémů.

- dobudování PO, který umožní odvést tranzitní dopravu z města.
- zastavit výstavbu MO, která je finančně velmi náročná a problém neřeší, ale pouze odsouvá. Nahradit MO polookruhem. Nerealizovat severní část MO, která by zavedla dopravu do památkové rezervace a duplikovala by funkci severní části PO. Nerealizovat navazující radiály – Břevnovskou a část Vysočanské.

Zastavit rostoucí tlak na centrum Prahy, snížit intenzitu v historickém jádru města, poskytnout větší prostor a pohodlí chodcům, zvýšit bezpečnost dopravy, včetně pěších

- zklidnit historické centrum města⁹⁰ od IAD, pro zásobování umožnit v určitých hodinách ranních i večerních vjezd do historického centra města.
- po vybudování obchvatových komunikací, zpoplatnit průjezd širším centrem města (zavedení mýtného)
- zákaz parkování ve zklidněném centru města i pro rezidenty,
- výstavba sítě kapacitních garáží na strategických místech u zklidněného centra města, při preferenci rezidentů,

Rozvoj veřejné hromadné dopravy

- zkvalitnění, rozšíření a harmonizace VHD. Přesun finančních prostředků, které měly být použity na výstavbu MO, pro potřeby modernizace a rozšiřování VHD,
- absolutní přednost tramvají na křižovatkách,
- preference autobusů na křižovatkách

⁹⁰ Zklidnění by se týkalo Hradčan, Malé Strany, Starého Města a části Nového Města

- obnovení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy, které fungovaly během povodní 2002
- pokrýt trasami hromadné dopravy všechny významné přepravní cesty a omezit realizaci těchto cest ,
- rozvíjet integrovaný systém veřejné dopravy, zvyšovat jeho kvalitu i konkurenceschopnost vůči IAD. Obnovovat a modernizovat vozový park a tratě hromadné dopravy, což by mělo vliv i na bezpečnost a plynulost provozu a snižovalo by i energetickou náročnost,
- usilovat o vyšší využití kombinované dopravy prostřednictvím železniční a vodní dopravy. Proto je třeba vytvořit vhodné podmínky pro překládání a krátkodobé skladování zboží ve vybraných pražských přístavech a na nákladových železničních stanicích. Spolupracovat s MD ČR a usilovat o převedení dálkové přepravy nákladů z automobilové dopravy na dopravu železniční a vodní,
- vzhledem k finanční situaci hl. m. Prahy omezit investice do finančně náročné stavby metra⁹¹ a použít finanční prostředky na rozvoj tramvajových tratí,
- modernizovat a zrovnoprávnit příměstskou železnici s ostatními subsystemy veřejné dopravy,⁹²
- zajistit odpovídající kapacitu P+R,
- harmonizovat veřejnou dopravu – využít všech dostupných druhů hromadné dopravy, preferovat řešení, které budou nejenom ekonomická, ale budou brát ohled na udržitelný rozvoj

Při prosazení nové dopravní strategie lze očekávat zlepšení životního prostředí a kvality života.

⁹¹ Metro je prosazováno izolovaně bez systémových vazeb zejména na železnici. Plánované prodloužení stávajících tras v ÚPn zavádí nové trasy do polí. Budou tak neúnosně narůstat provozní náklady. Další jakékoliv prodlužování tras je ekonomicky neúnosné, ledaže by byly trasy rozvětveny a dále vedeny po povrchu jako např. v Mnichově. (Lejčar, 2004)

⁹² Rezervy příměstské železnice byly prověřeny o povodni v roce 2002. Aby mohla příměstská železnice konkurovat IAD, je nezbytné propojit její linie mezi sebou přes širší centrum města. Inspiraci lze hledat v realizovaných a úspěšně fungujících průjezdných systémech příměstské železnice všech větších západoevropských měst (S-Bahn Frankfurt, München, Stuttgart, RER v Paříži), nebo v nejnověji připravovaném programu Cross-rail v Londýně. Průjezdný model příměstské železnice je uplatněn i v konceptu územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC) pražského regionu. (Lejčar, 2004)

- příznivější životní podmínky pro pěší, rezidenty i návštěvníky,
- příznivější podmínky pro turisty, zvýšení turistického ruchu a zvýšení financí do městského rozpočtu ,
- zlepšení životního prostředí (ve zklidněném centru),
- v důsledku úbytku aut – zvýšení bezpečnosti.

Dopravní problematika je velmi citlivé téma, které má dopady na mnoho oblastí běžného života. Je proto nezbytné, připravit se na možné komplikace, a to zejména na:

- počáteční dopravní problémy, v centru (postupné vyřešení – zkušenosti jiných evropských měst),
- protesty veřejnosti (vč. živnostníků),
- velmi problematická politická podpora (výsledky se projeví až za delší časové období, což může vést k obavám z budoucího nezvolení do řídicích složek města).

Proto, aby mohla být strategie prosazena, je nezbytná politická podpora. Jak již bylo naznačeno výše, získat ji může být velmi problematické. Podstatné je, přesvědčit odpovědné zastupitele o tom, že při tvorbě dopravní koncepce je nezbytné, počítat s teorií dopravní indukce a zohledňovat finanční náročnost. Nebude-li tato teorie brána v úvahu, v budoucích letech se problém nevyřeší a nebude už ani možné stavět nové komunikace. Stejně tak jako politickou reprezentaci, je nezbytné informovat veřejnost a zajistit si její podporu. Před tím, než by byla projednávána změna dopravní koncepce, by měla být spuštěna rozsáhlá mediální kampaň, která by měla působit na změnu hodnotové orientace lidí. Což je však dlouhodobý, postupný a nákladný proces. Veřejnost by neměla být opomíjena ani při tvorbě připravované strategie. S veřejností by se mělo soustavně spolupracovat a napomoci tak vyšší míře informovanosti a spoluúčasti obyvatel.

K tomu, aby mohla být strategie prosazena, je nezbytné⁹³:

- připravit si vhodnou strategii komunikace s veřejností a odborníky

⁹³ s využitím zkušeností jiných evropských měst

- zapojit odborníky, veřejnost a zájmové skupiny do přípravy projektu a informovat je o situaci v každé fázi procesu
- provádět změny po etapách (nejen finanční omezení), ale také poskytnout veřejnosti dostatek času pro přijetí nové situace a řidičům dát čas na to, aby se změnám přizpůsobili. Např. zpočátku uzavřít prostor pro osobní automobily na přechodnou dobu (vyloučení dopravy nejprve jen v noci apod.)
- průzkum veřejného mínění
- maximálně využít média k propagaci projektu a podpoře alternativních forem dopravy, poukázat a výhody, které strategie přinese (zlepšení kvality života, zlepšení kvality ovzduší apod.) Informovat také o možných počátečních komplikacích. S pomocí PR agentury budovat pozitivní obraz s veřejností – pravidelně informovat o postupu v projektu, ukázat veřejnosti výhody, které přinese přerozdělení silničního prostoru či uzavření ulic pro automobily
- maximálně zpřístupnit informace pro veřejnost, informační středisko
- důkladně monitorovat situaci (před i po zavedení strategie).
- využít finanční podpory EU
- omezení prostoru pro osobní automobily by mělo být vnímáno jako součást integrované strategie. Musí být rozšířena nabídka alternativní dopravy.
- Silná politická podpora je nezbytná
- využít počítačového modelování
- Strategie také musí obsahovat i způsoby vynucení nových dopravních omezení (sloupy bránící vjezdu nepovolené dopravy, policie na kolech apod.)
- Vybudovat partnerský vztah s opozicí, zapojit ji do projektu.

Dopravní a územní plánování by mělo brát ohled na udržitelný rozvoj města. Mělo by být prováděno koncepčně, neboť důsledky nestrategických rozhodnutí budou ovlivňovat situaci ve městě v dalších letech.

ZÁVĚR

Z výsledků této práce vyplývá, že pokračování v současné koncepci není do budoucna nejlepší řešení. Nejen to, že finanční situace hl. m. Prahy není ve stavu, kdy by bylo ekonomické pokračovat v budování finančně velmi náročných dopravních staveb, ale i fakt, že rozšiřováním komunikací a jejich nová výstavba neuspokojivou dopravní situaci neřeší, ale jen odsouvá. Podle teorie dopravní indukce budou nové silnice stimulovat poptávku po dopravě. Tím naroste objem silniční dopravy. Problém tedy nejenže nebude vyřešen, ale bude se nadále zhoršovat. Nezanedbatelný je také vliv dopravních staveb pro rozvoj města.

Cílem dopravní koncepce by mělo být zatraktivnění veřejné dopravy před dopravou silniční tak, aby cesta veřejnou dopravou byla rychlejší a levnější než doprava vlastním automobilem. Veřejná doprava by měla být natolik kvalitní, aby nabízela dostatečný přepravní i kulturní komfort a nabízela cestujícím více než srovnatelnou alternativu. Proto je nutné nabídnout vhodnou obchvatovou trasu, která by byla alternativou pro průjezd centrální částí města, které by bylo zpoplatněné. Doprava v historickém centru města by měla být postupně zklidňována a omezována. S omezováním by mělo být také postupně omezováno parkování v centru města. Spolu s omezením až zakázáním parkování v historickém centru města by mělo být vybudováno více kapacitních vícepodlažních parkovišť pro rezidenty i pro nerezidenty. Vyšší využití služeb veřejné hromadné dopravy na úkor IAD se projeví na lepším životním prostředí, v ekonomické prosperitě a zvýší se i rychlost, plynulost a bezpečnost automobilového provozu. Avšak i v rozvoji veřejné dopravy je potřeba brát ohled na ekonomickou stránku. Město Praha klade v rozvoji veřejné dopravy důraz zejména na rozvoj sítě metra, které je investičně i provozně velmi finančně náročné. Je podceňován potenciál lehké kolejové dopravy, která by mohla vytvářet tangenciální propojení. Díky tomu, že kompetence a vlastnictví jednotlivých druhů dopravy jsou rozděleny, je potřeba při harmonizaci dopravy širšího dialogu a spolupráce hlavního města, MD ČR a Středočeského kraje.

Dopravní situace v Praze není jen problém magistrátu nebo městských částí. Je to problém nás všech, kteří do Prahy přijíždíme nebo v ní bydlíme.

Přesto se občané většinou spoléhají na koncepci, která tento problém vyřeší za ně. Pokud nebude tento problém přijímán jako problém jednotlivce, není změna situace téměř možná. Veřejnost by se neměla ptát, co může město udělat pro řešení problému, ale jak se na řešení problému mohou podílet sami.

Dalším důležitým faktorem, který by měl vést k přehodnocení současné strategie je i celosvětová diskuse k tématu globální oteplování, ovlivňování podnebí a ovzduší.⁹⁴ Rostoucí silniční doprava přispívá velmi výrazně k růstu emisí, je tedy nezbytné zaměřit se na efektivnější dopravní strategii.

Aby se nepříznivý vývoj v dopravě podařilo zastavit, je nevyhnutelné aby došlo k zásadnímu řešení, které samozřejmě nebude všeobecně přijímáno a je potřeba se připravit na těžkosti. Je to však nezbytný krok kupředu, neboť stávající situace si vyžaduje řešení. Proto, abychom dosáhli co největší podpory pro prosazení dopravní strategie je nezbytné znát velmi podrobně současný stav. Je nutné, aby projekt byl reálný a technicky proveditelný. Pro prosazení nové dopravní strategie je zásadní komunikace se všemi aktéry a s širokou veřejností. K zajištění příznivého mediálního obrazu je dobré využít služeb PR agentury. Při takto finančně náročném projektu se investice do dobrých vztahů s veřejností vždy vyplatí. Dobré je také naslouchat příznivcům i oponentům, využívat kritické ohlasy a zapracovat je do projektu. Zpětná vazba je nezbytná. Nutné je také provádět změny po etapách (nejenom kvůli finančním omezením), aby to byla změna postupná a řidiči se mohli přizpůsobit změnám a veřejnost mohla změny akceptovat.

K tomu, aby se situace změnila je dlouhá cesta, plná mnoha překážek. Ať ekonomického či politického rázu. Situace je však vyhrocená a času není mnoho.

⁹⁴ V roce 1997 byl přijat Kjótský protokol, který stanoví cíl pro snížení plynů způsobujících skleníkový efekt na alespoň 5 % pod úroveň v roce 1990 do roku 2008-2012.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- BEN-AKIVA, M. 2006 *Transport policy* : Journal of the World Conference on Transport Research Society, Elsevier, ISSN: 0967-070X
- EISLER, J. 2004 *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*, 1.vydání Praha: Nakl. Oeconomica, ISBN 80-245-0772-2
- European Environmental Agency 2007 - <http://www.eea.europa.eu/>
- European Communities 2001 *White Paper – European transport policy for 2010: Time to decide*, Luxembourg : Office for Official Publication of the European Communities, ISBN 92-894-0314-1
- Evropská komise 2001 http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_transport_policy_review_en.pdf
- European Commission 2002 *EU Energy and Transport in Figures : Statistical pocketbook*, Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, ISBN 92-894-4165-8
- European Commission 2003 *Europe at a crossroads - The need for sustainable transport*. <http://ec.europa.eu/publications/booklets/move/39/en.doc>
- Evropská komise 2006 *Obecná zpráva o činnosti EU 2005*, Brusel : Lucemburk, ISBN 92-79-00598-7
- ČÁSENSKÝ, L. *Dopravní politika v EU, harmonizační opatření*, 22.3.2006
- CRAWFORD, J.H. 2000 *Carfree Cities* International Press, Utrecht.
<http://www.carfreee.com>
- Data o dopravě v Praze 1995*, ÚDI Praha 1996
- Data o dopravě v Praze 1996*, ÚDI Praha 1997
- DICK, B. 1997 *Stakeholder analysis*,
<http://www.scu.edu.au/schools/gcm/ar/arp/stake.html>
- DOLEŽAL, M., ROBEŠ, M. 1996 *Ekologická dopravní politika ve městech – Greening Urban Transport: přehled studie*. Český a Slovenský dopravní klub, Brno
- Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013*, MD ČR Praha 2004
- Dopravní telematika v hlavním městě Praze*, ÚDI Praha 2004
- GIORGI, L. *Towards a European Transport Policy Information System*, Nakl. a vydavatelství litomyšlského semináře, 2005, ISBN 80-86709-06-X (brož.)

- GOODWIN, P. 1998 *Evidence on the effects of road capacity reductions on traffic levels*. In: Traffic Engineering and Control, June 1998. s. 348-354
- HANSEN, M. 1995 *Do New Highways Generate Traffic?* In Access, No. 7, 1995, s. 16-22
- CHEN, D. D. T. 1997 *If You Build It, The Will Come*. In Progress, Surface Transportation Policy Project, Washington D. C.
- Jak přizvat občany ke spolupráci*, 2006 Agora Central Europe
- KOLINSKÁ, P., HEROUDEK, J. 2006 *Lze žít ve městě bez aut?*, Respekt
- KOLÍNSKÁ, P. 2006 *Všichni chtějí parkovat - zadarmo*
- Kol. autorů 2006 *Rozvoj dopravy v Praze po roce 1989*, ÚDI Praha, ISBN 80-903263-1
- Kol. autorů 2000 *Století dopravy Praha*, ÚDI Praha
- KLOUTVOR, J., ŠÍP, E., VORLÍČEK, J. 2001 *Železnice jako součást dopravního trhu: návrh Liberálního institutu na vytvoření podmínek pro konkurenci v české železniční dopravě*, Praha, Liberální institut, ISBN 80-86389-13-8
- KURFÜRST, P. 2002 *Řízení poptávky po dopravě, jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky*, Centrum pro dopravu a energetiku : Praha
- LITMAN, T. 1998 *Generated Traffic: Impaction for Transport Planning*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria, Canada
- LEJCAR, I. 2004 *Vyvážený dopravní systém podporující rozvoj klasického města*, ALEJ - architektonický ateliér, zpracováno pro Centrum SOS Praha
- MALINA, I. 2003 *Dopravní politika Evropské unie*, Časopis Železničář
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR 2005 *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013* <http://www.businessinfo.cz/files/file5667.pdf>
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR 2006 *Ročenka dopravy* http://www.sydos.cz/en/yearbook-2005/rocenka/htm_cz/index.html
- MONTGOMERY, R. 1996 *Short Guidance Note on How to do Stakeholder Analysis of Aid Projects and Programmes*, <http://www.swan.ac.uk/cds/devres/pubs/rsdp3.htm>
- MŽP, 2005 *Města pro lidi – Koncepce snižování automobilové dopravy-příklady evropských měst*, MŽP, Praha, ISBN 80-7212-355-6
- NAESS, P. 2001 *Wider roads, more cars*. IN Natural Resources Forum 25 s. 147-155

NOVÁČEK, P. 1999 *Křižovatky budoucnosti*, Praha : G plus G, ISBN 80-86103-27-7

OCHRANA, F. 2004 *Modernizace veřejné správy a vybraných veřejných služeb*, UK FSV CESES http://ceses.cuni.cz/CESES-20-version1-sesit04_04_ochrana.pdf

OKÁČ, R. 2006 *Analýza dopravní politiky ve vztahu k železnicím*, Brno

OŽIVENÍ 2005, Boháč, Š. „*Modal Split*“ evropských měst, Oživení 2005

PATRIK, M. 1997 *Alternativní trendy dopravní politiky v ČR : sborník z dopravního semináře u Poběžovic, 7.-9.3. 1997*, Brno : Český a Slovenský dopravní klub, ISBN 80-901339-5-9

PELTRÁM, A. 2004 *Silnice či železnice? Toť otázka..* Bankovní institut – vš.a.s.

PELTRÁM, A. a kol. 2003 *Dopravní politika*, tech.red. Petr Reiter, Bělá pod Bezdězem, vydalo nakladatelství Máchova kraje Bělá pod Bezdězem, ISBN 80-901730-6-3

POTŮČEK, M. a kol. 2006 *Manuál prognostických metod*, SLON Praha, ISBN 80-86429-55-5 (brož.)

POTŮČEK, M a kol. 2005 *Veřejná politika*, SLON Praha, ISBN 80-86429-50-4

PŘIBIL, P., SVÍTEK, M. 2001 *Inteligentní dopravní systémy*, Praha : Ben, ISBN 80-7300-029-6

Ročenka dopravy – Praha 1997, ÚDI Praha 1998

Ročenka dopravy – Praha 1998, ÚDI Praha 1999

Ročenka dopravy – Praha 1999, ÚDI Praha 2000

Ročenka dopravy – Praha 2001, ÚDI Praha 2002

Ročenka dopravy – Praha 2002, ÚDI Praha 2003

Ročenka dopravy – Praha 2003, ÚDI Praha 2004

Ročenka dopravy – Praha 2004, ÚDI Praha 2005

Ročenka dopravy – Praha 2005, ÚDI Praha 2006

Ročenka dopravy velkých měst 1998, ÚDI Praha 1999

Ročenka dopravy velkých měst 1999, ÚDI Praha 2000

Ročenka dopravy velkých měst 2000, ÚDI Praha 2001

Ročenka dopravy velkých měst 2001, ÚDI Praha 2002

Ročenka dopravy velkých měst 2003, ÚDI Praha 2004

RINGES, V. a kol 1938 *Století železnic*, Praha

ŘÍHA, J. 2005

http://www.perner.cz/StudijniMaterialy/Historie_dopravy/politika.htm

ŠMEJKALOVÁ, M. 2006 *Snížení ceny za použití železniční dopravní cesty je potřebné, ale pouze dílčí řešení*, Dopravní noviny

ŠČASNÝ, M., BRÚHA J., FOLTÝNOVÁ J. 2004 *Approaches to assessing the environment: methods on quantification of the economic impacts and externalities within the environmental area : the international roundtable seminar : Prague, October 2-3, 2003*, Prague : Charles University Environment Centre, ISBN 80-239-3841-X (brož.)

SCHMEER, K. *Stakeholder Analysis Guidelines in Policy Toolkit for Strengthening Health Sector Reform*, Abt Associates, Inc., Bethesda, MD
<http://www.phrplus.org/Pubs/hts3.pdf>

SMITH, L. W. 2000 *Software Technology Support Center. Project Clarity Through Stakeholder Analysis*.

<http://www.stsc.hill.af.mil/crosstalk/2000/12/smith.html>

SOS Praha 2005, Boháč Š. *Ekonomické aspekty dopravního řešení Prahy - Dopravní alternativa pro Prahu*

START, D. et HOLLAND, I. 2004 *Tools for Policy Impact: A Handbook for Researchers*, London : Overseas Development institute,
http://www.odi.org.uk/RAPID/Publications/Documents/Tools_handbook_final_web.pdf

Strategický plán hlavního města Prahy. Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 2000

<http://www.mesto-praha.cz>

STTP 1998 *An Analysis of the Relationship Between Highway Expansion and Congestion in Metropolitan Areas*. Surface Transport Policy Project, Washington D. C.

SÝKORA L. 2002 *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*, Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. Praha, ISBN 80-901914-9-5

ŠLEGR P. 2004 *Městská železnice pro Prahu*

Traffic Policy in Europe from the NGOs Point of View, Proceedings of the international conference of non-governmental organizations held in Prague, October 27-29, 1991, Praha : Děti Země , 1992 ISBN 80-901355-1-X

Transport news – Dopravní zácpy, Brno : Český a slovenský dopravní klub, 2001

Transport conference in European Parliament: *European Transport Policy Strangling or Liberating Europe's Potential?*, Facts and Figures About Transport in Europe, 2005

ÚŘAD VLÁDY ČR 2005 *Strategie udržitelného rozvoje České republiky*
<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/koncepce-a-politiky/strategie-udrzitelneho-rozvoje-ceske/1000502/21089/>

UITP 2001 *Better Mobility In Urban Areas*

VESELÁ, M. 2006 *Ekonomické aspekty trvale udržitelné dopravy*, Brno

VESELÝ, A. 2005 *Metody a metodologie vymezení problému*, Praha: CESES. FSV UK

VESELÝ, A. 2006a *Metody analýzy a vymezení problému: Strukturace, definice, modelování a formulace problému*, VSP FSV UK

VESELÝ, A. 2006b *Scénáře budoucnosti*, VSP FSV UK

VESELÝ, A. 2006c *Vyhodnocení možných variant veřejných politik*, VSP FSV UK

VESELÝ, J. 2005a *Úvod do systémové strategie dopravy*, Praha : Vydavatelství ČVUT, ISBN 80-01-03184-5

VESELÝ, J. 2005b *Informační systémy pro podporu rozhodování v dopravě*, Praha : Vydavatelství ČVUT

Vyvážený dopravní systém – Dopravní alternativa pro Prahu 2004, SOS Praha, 2004

WEISS, W., BOLTON, P., SHAKAR, A. 2000 *Rapid Assessment Procedures (RAP): Addressing the Perceived Needs of Refugees and Internally Displaced Persons through Participatory Learning and Action*, Johns Hopkins University School of Public Health <http://www.cert.org/publications/Manuals/rap-16-section3.htm>

Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy, 1999 Zastupitelstvo hl. m. Prahy <http://www.udi-praha.cz/zasady/zasady3.htm>

Zapojování občanů do KPSS, Agora CE, 2006

ŽEMLIČKA, Z., LUKŠŮ, V. 1999 *Dopravní politika*, Praha : Vysoká škola ekonomická, ISBN 80-7079-659-6

<http://www.mdcr.cz>
<http://www.udi-praha.cz>
<http://cs.wikipedia.org>
http://www.perner.cz/StudijniMaterialy/Historie_dopravy/
http://www.agora-ce.cz/dokumenty/publikace/sedm_kroku.pdf
<http://wgp.urhmp.cz/tms/urm/rozpis.html>
<http://www.udi-praha.cz/zasady/zasady3.htm>
http://www.pis.cz/cz/praha/doprava/historie_dopravy_v_praze
<http://www.dppraha.cz>
<http://www.novapravidla.cz>
<http://www.autonavzduch.cz>
<http://www.mesto-praha.cz>
<http://www.london.co.uk>
<http://www.london.gov.uk>
<http://www.stockholm.com>
<http://europa.eu.int>
<http://www.perner.cz>
http://www.automat.ecn.cz/download/Mesta_pro_lidi.pdf
<http://www.muenchen.de>
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de>
<http://www.zuerich.ch>
<http://www.paris.fr>
<http://www.staffs.ac.uk/schools/sciences/geography/cast/walk21>
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
<http://www.sospraha.cz>
<http://www.wien.at>

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1	Stupně motorizace a automobilizace 1961-2005	14
Tabulka č. 2	Nárůst dopravních výkonů AD na celé komunikační síti.....	17
Tabulka č. 3	Průměrná obsazenost osobních automobilů.....	18
Tabulka č. 4	Nehody a následky na zdraví celkem.....	19
Tabulka č. 5	Hlavní příčiny nehod.....	20
Tabulka č. 6	Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961- 2005	21
Tabulka č. 7	„Modal split“ evropských měst dle pražské metodiky.....	29
Tabulka č. 8	„Modal split“ evropských měst dle evropské metodiky.....	29
Tabulka č. 9	Maticе analýzy aktérů	36
Tabulka č. 10	SWOT analýza	37
Tabulka č. 11	Finanční výdaje na dopravu v roce 2005	39
Tabulka č. 12	Rozpočet hl. m. Prahy na rok 2007 (Doprava) - v tis. Kč.....	42
Tabulka č. 13	Vývoj zadlužení Prahy.....	47
Tabulka č. 14	Plánované investice do roku 2015.....	48
Tabulka č. 15	Plynulost provozu tramvají od roku 1981 do roku 2001	59
Tabulka č. 16	Varianty a jejich hodnocení.....	69

SEZNAM GRAFŮ

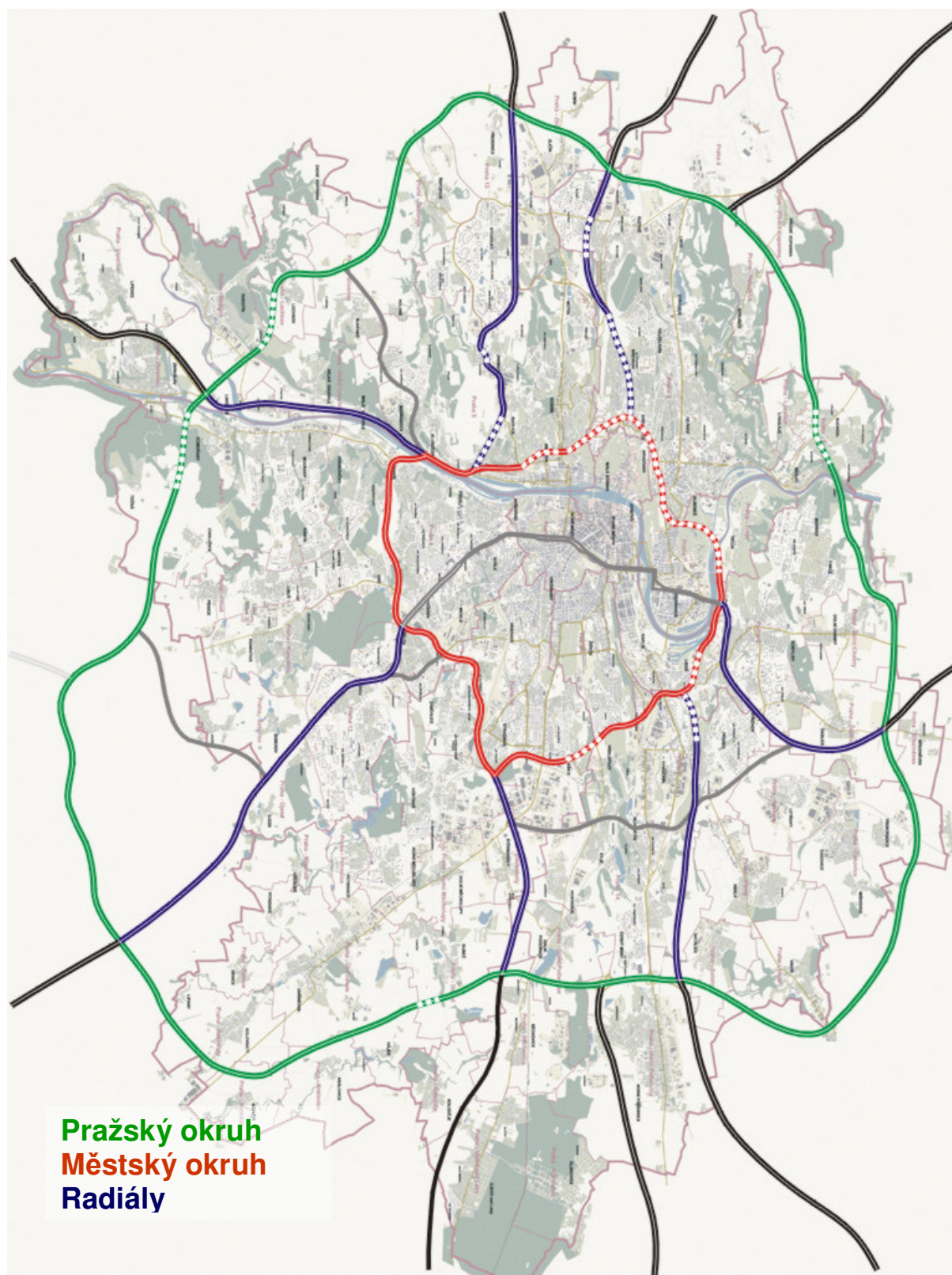
Graf č. 1	Stupně automobilizace 1961-2005	14
Graf č. 2	Stupně automobilizace – mezinárodní srovnání.....	15
Graf č. 3	Intenzity dopravy na centrálním a vnějším kordonu v letech 1961-2005	16
Graf č. 4	Nehody a dopravní výkony 1961 – 2005.....	21
Graf č. 5	Dopravní výkony PID (mimo železnici)	30
Graf č. 6	Počet cestujících železnicí v rámci PID na území města	31
Graf č. 7	Vývoj počtu přepravených osob prostředky VHD v letech 1966-2005	31
Graf č. 8	Vývoj podílu hlavních zdrojů financování dopravy v Praze	39
Graf č. 9	Vývoj podílu dopravy na celkových výdajích v rozpočtech hl. m. Prahy	40
Graf č. 10	Finanční prostředky na dopravu v Praze celkem v období let 1992-2005	40
Graf č. 11	Skladba výdajů na dopravu v rozpočtech HMP za období 1998-2005	41
Graf č. 12	Investice do dopravy do r. 2015	44
Graf č. 13	Porovnání finanční situace Prahy a Berlína.....	45
Graf č. 14	Podíl investic dle druhu dopravy.....	46
Graf č. 15	Podíl investic v rámci IAD (Berlín, Praha).....	46

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 Územní plán hl. m. Prahy (ÚPn) z roku 1999 (Doprava)
- Příloha č. 2 ÚPn hl. m. Prahy – Postup realizace sítí hlavních komunikací
- Příloha č. 3 Dopravně kritická místa v Praze
- Příloha č. 4 Zóny placeného stání v Praze 1
- Příloha č. 5 Parkoviště P+R a ostatní parkování v Praze
- Příloha č. 6 Zatížení sítě hromadné dopravy v Praze
- Příloha č. 7 Zóny s dopravním omezením
- Příloha č. 8 Schéma základního komunikačního systému dle Plánovacího podkladu (1974)
- Příloha č. 9 Schéma hlavní komunikační sítě, stav 2005 a připravované úseky
- Příloha č. 10 Strom problémů
- Příloha č. 11 Problémy způsobené rostoucí AD
- Příloha č. 12 Orientační seznam možných aktérů
- Příloha č. 13 SWOT analýza
- Příloha č. 14 Strom cílů
- Příloha č. 15 Městský okruh ve vztahu k urbanistické struktuře města
- Příloha č. 16 Městský okruh – Severojižní magistrála č. II.
- Příloha č. 17 Městský okruh – variantní řešení
- Příloha č. 18 Berlín – Městský polookruh
- Příloha č. 19 Tarifní pásma a přehled příměstských linek PID
- Příloha č. 20 Schéma metra a tramvaj v rámci PID
- Příloha č. 21 Schéma metra a autobusů rámci PID
- Příloha č. 22 Neprůjezdny na průjezdný model příměstské železnice
- Příloha č. 23 Hromadné garáže v centru města

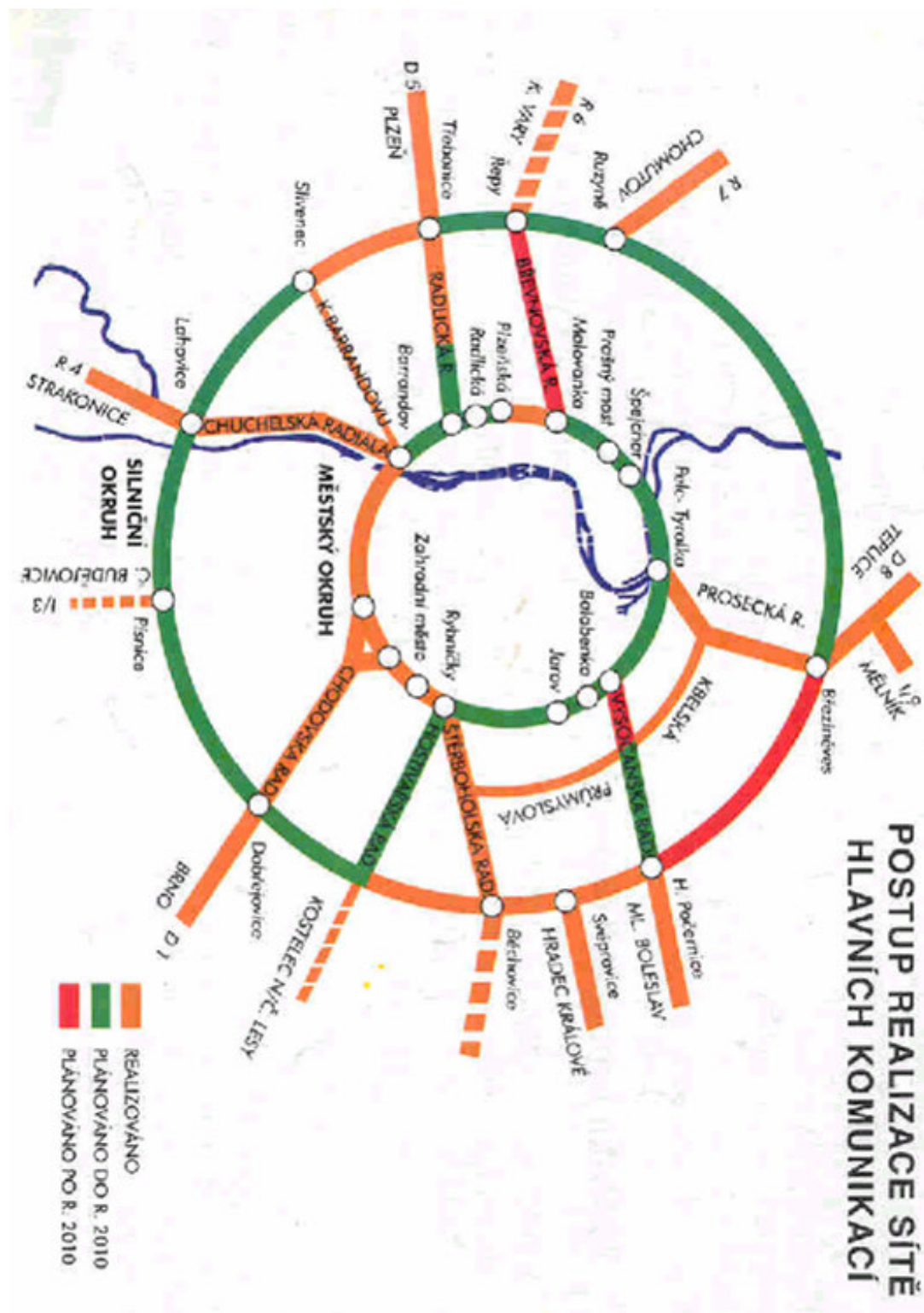
PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Územní plán hl. m. Prahy (ÚPn) z roku 1999 (Doprava)



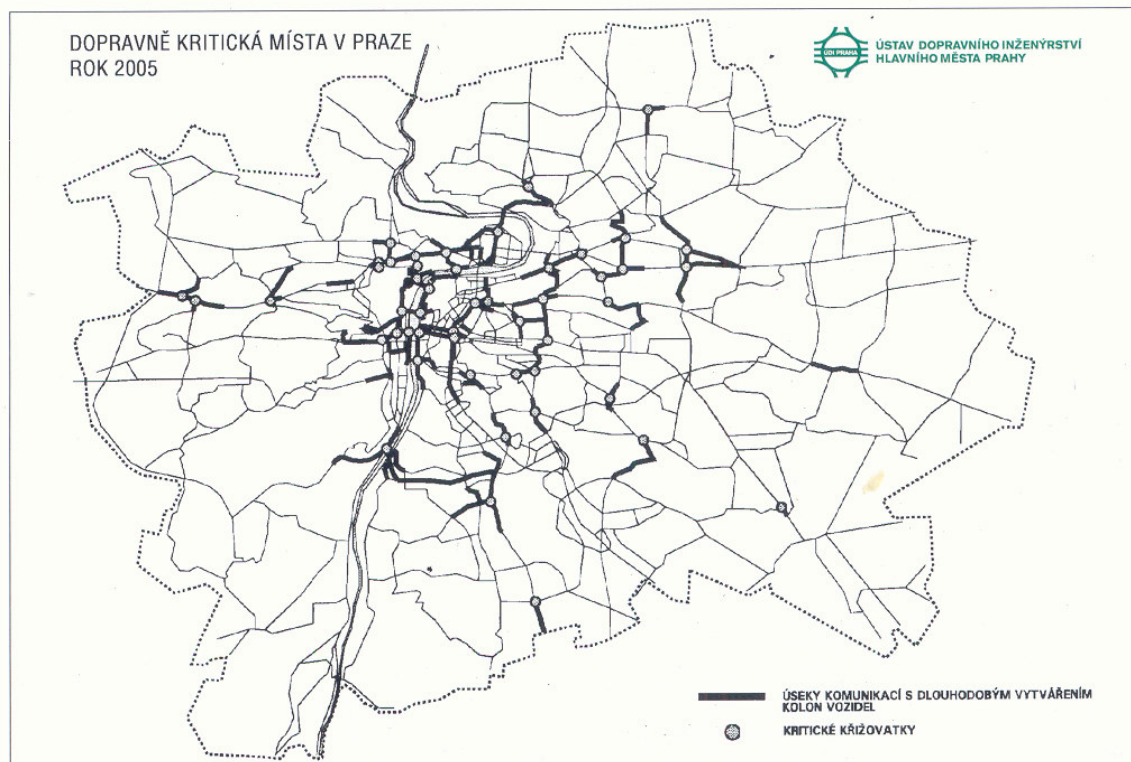
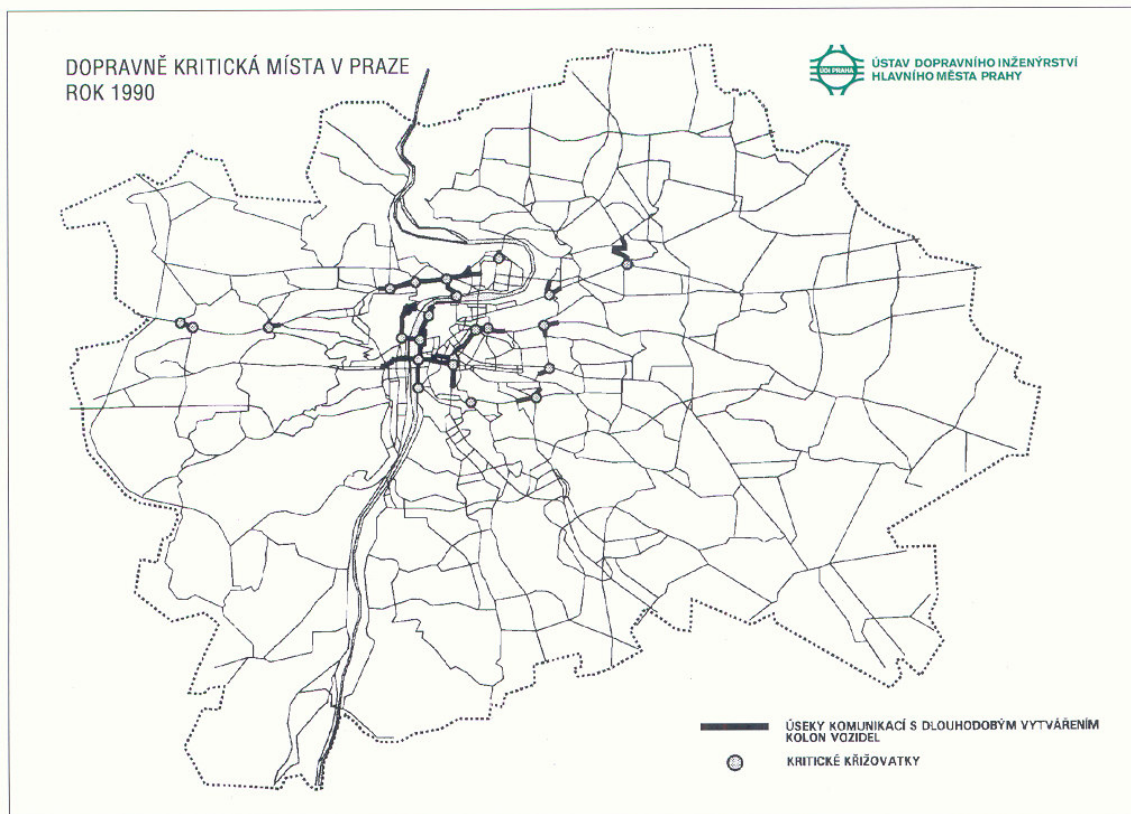
Zdroj: Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 2005

Příloha č. 2 ÚPn hl. m. Prahy – Postup realizace sítí hlavních komunikací



Zdroj: Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 2005

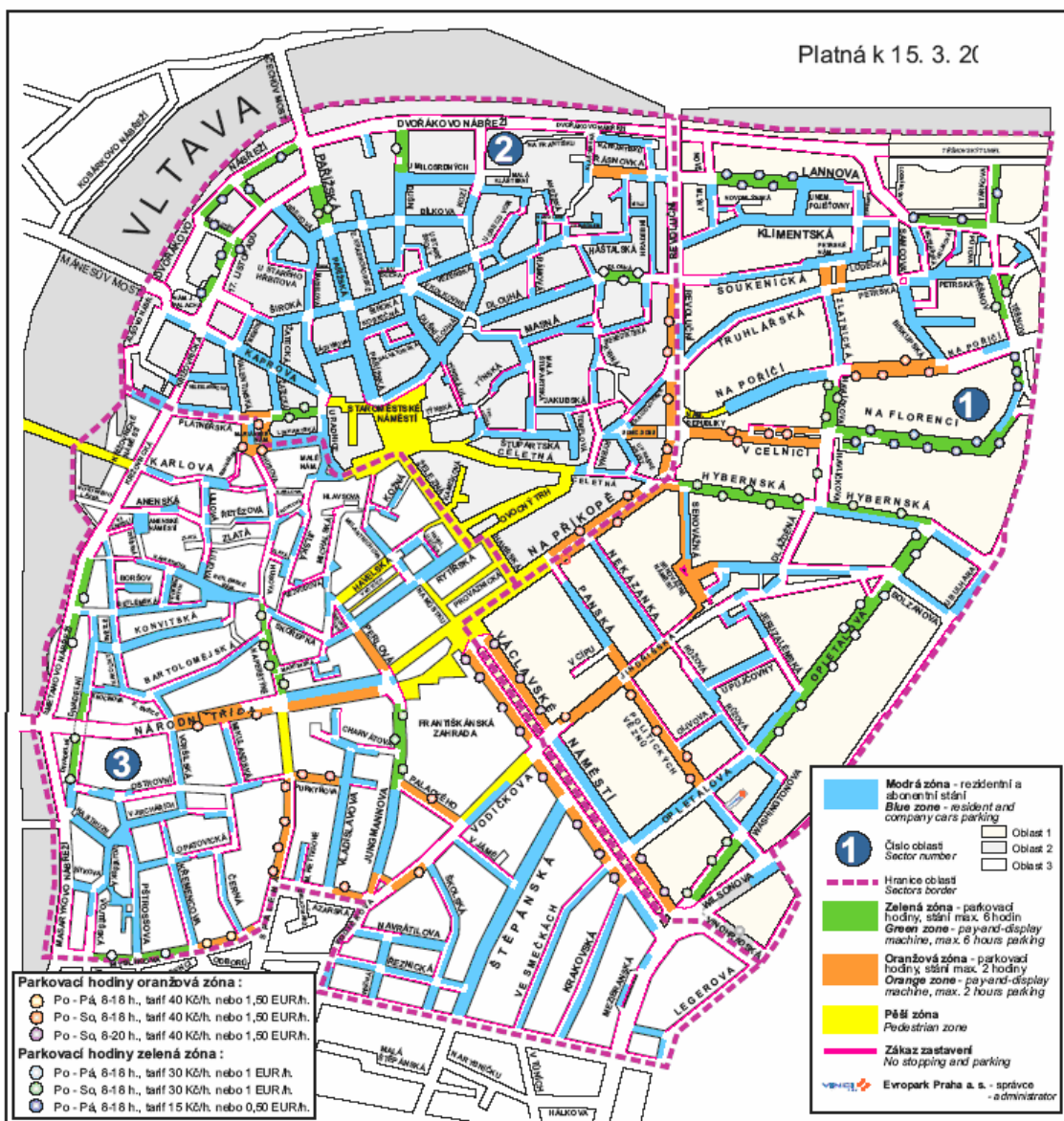
Příloha č. 3 Dopravně kritická místa v Praze



Úseky komunikací a křižovatky nevyhovující svou kapacitou nárokům dopravy

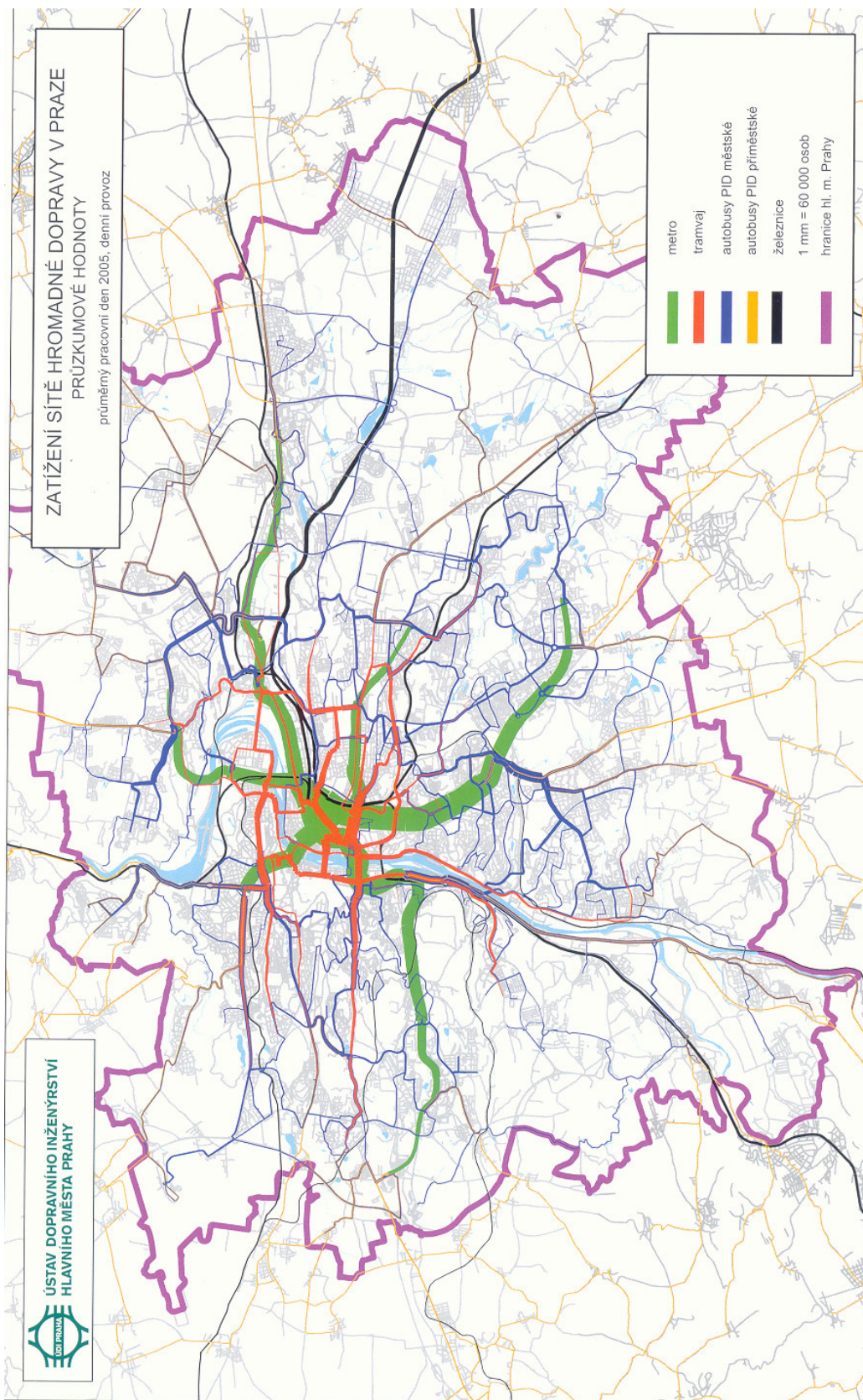
Zdroj: ÚDI-Praha, 2005

Orientační mapka ulic zóny placeného stání v Praze 1



<p style="text-align: center; color: blue;">Příklad svíselého dopravního značení</p> <div style="text-align: center;"> <p>Modrá zóna (rezidentní a abonentní stání)</p> </div> <p>Určena držitelům parkovacích karet (obyvatelům s trvalým bydlištěm a podnikatelským subjektům v sídlem nebo provozovnou v zóně placeného stání v pravobřežní části Prahy 1)</p>	<p style="text-align: center; color: orange;">Příklad svíselého dopravního značení</p> <div style="text-align: center;"> <p>Oranžová zóna (parkovací hodiny)</p> </div> <p>Určena pro krátkodobé placené stání (max 2 hodiny). Provozní doba, způsob platby a cena je uvedena na parkovacích hodinách označených oranžovou barvou.</p>	<p style="text-align: center; color: green;">Příklad svíselého dopravního značení</p> <div style="text-align: center;"> <p>Zelená zóna (parkovací hodiny)</p> </div> <p>Určena pro střednědobé placené stání (max. 6 hodin). Provozní doba, způsob platby a cena je uvedena na parkovacích hodinách označených zelenou barvou.</p>
--	---	---

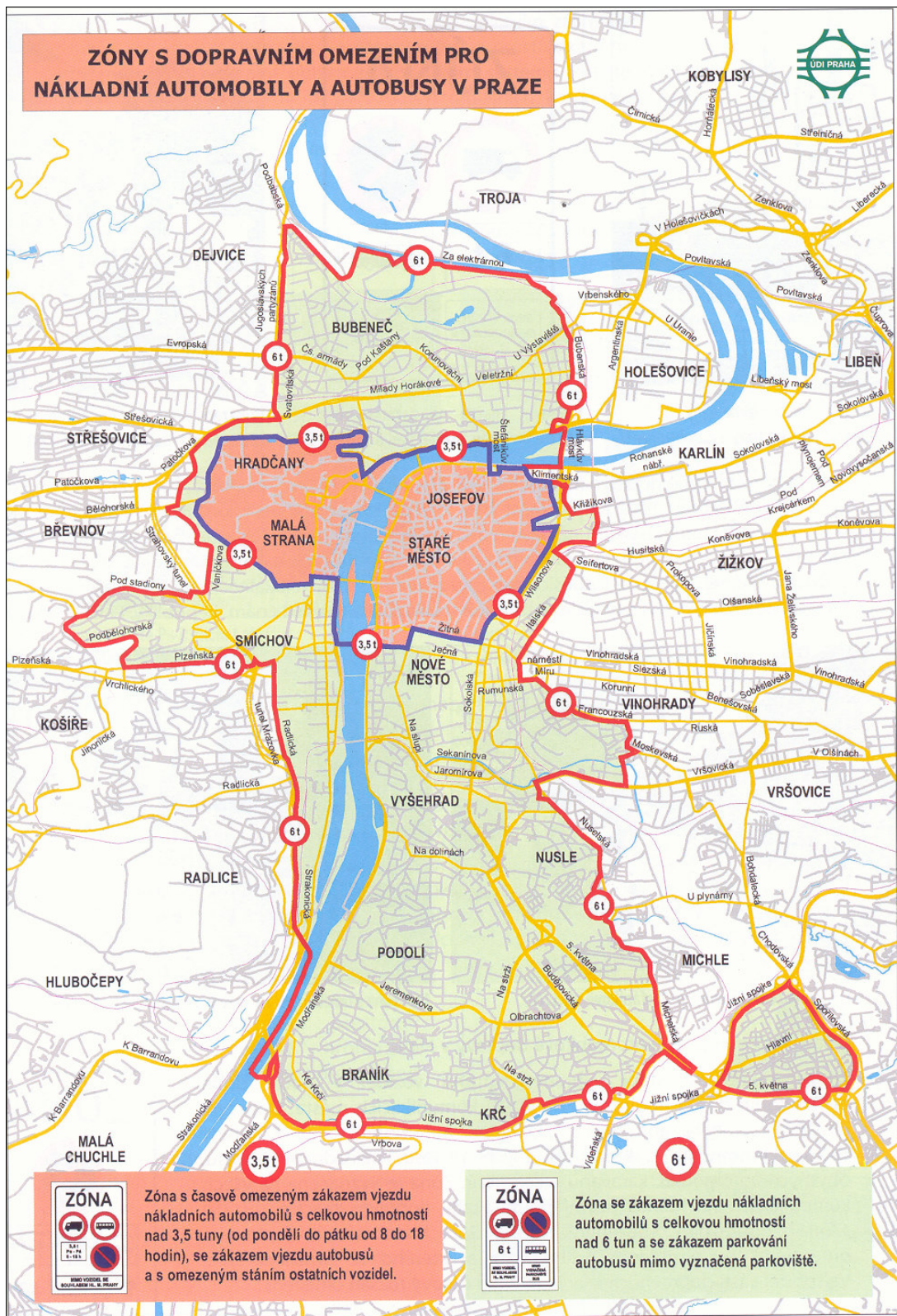
Příloha č. 6 Zatížení sítě hromadné dopravy v Praze



Zatížení sítě hromadné dopravy v Praze během dne dle průzkumových hodnot k roku 2005

Zdroj: ÚDI-Praha, 2005

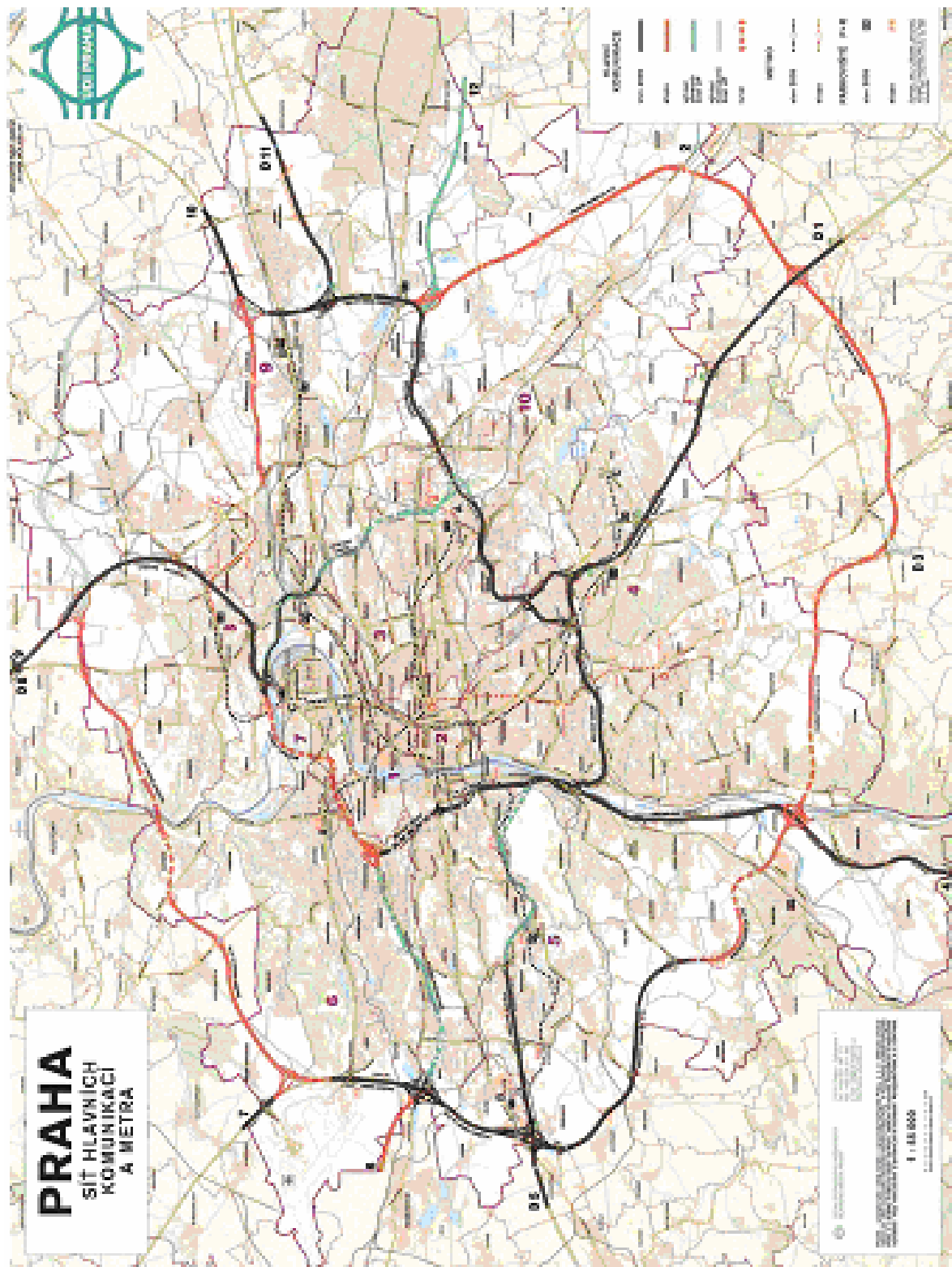
Příloha č. 7 Zóny s dopravním omezením



Zóny s dopravním omezením pro nákladní automobily a autobusy

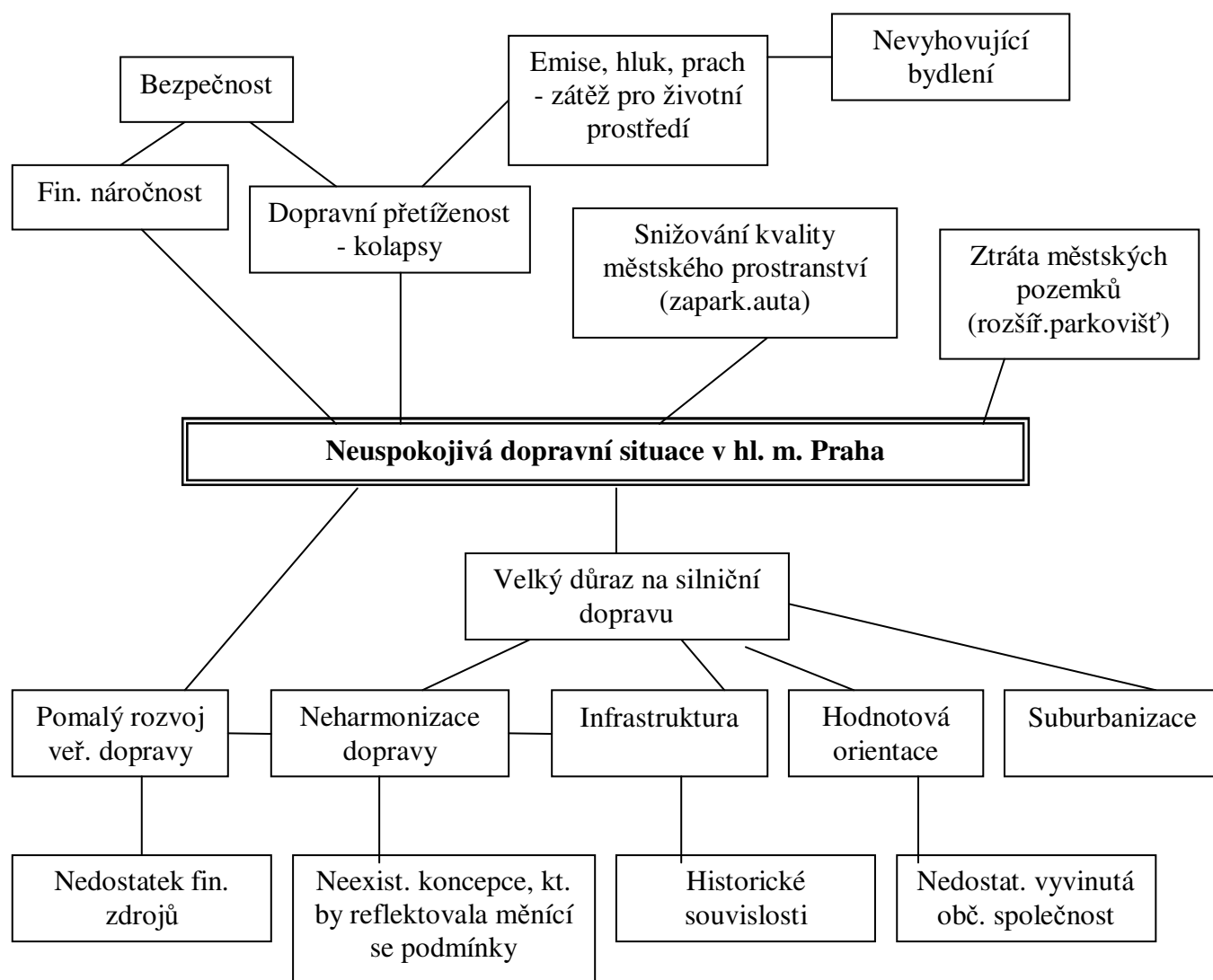
Zdroj: ÚDI-Praha, 2006

Příloha č. 9 Schéma hlavní komunikační sítě, stav 2005 a připravované úseky



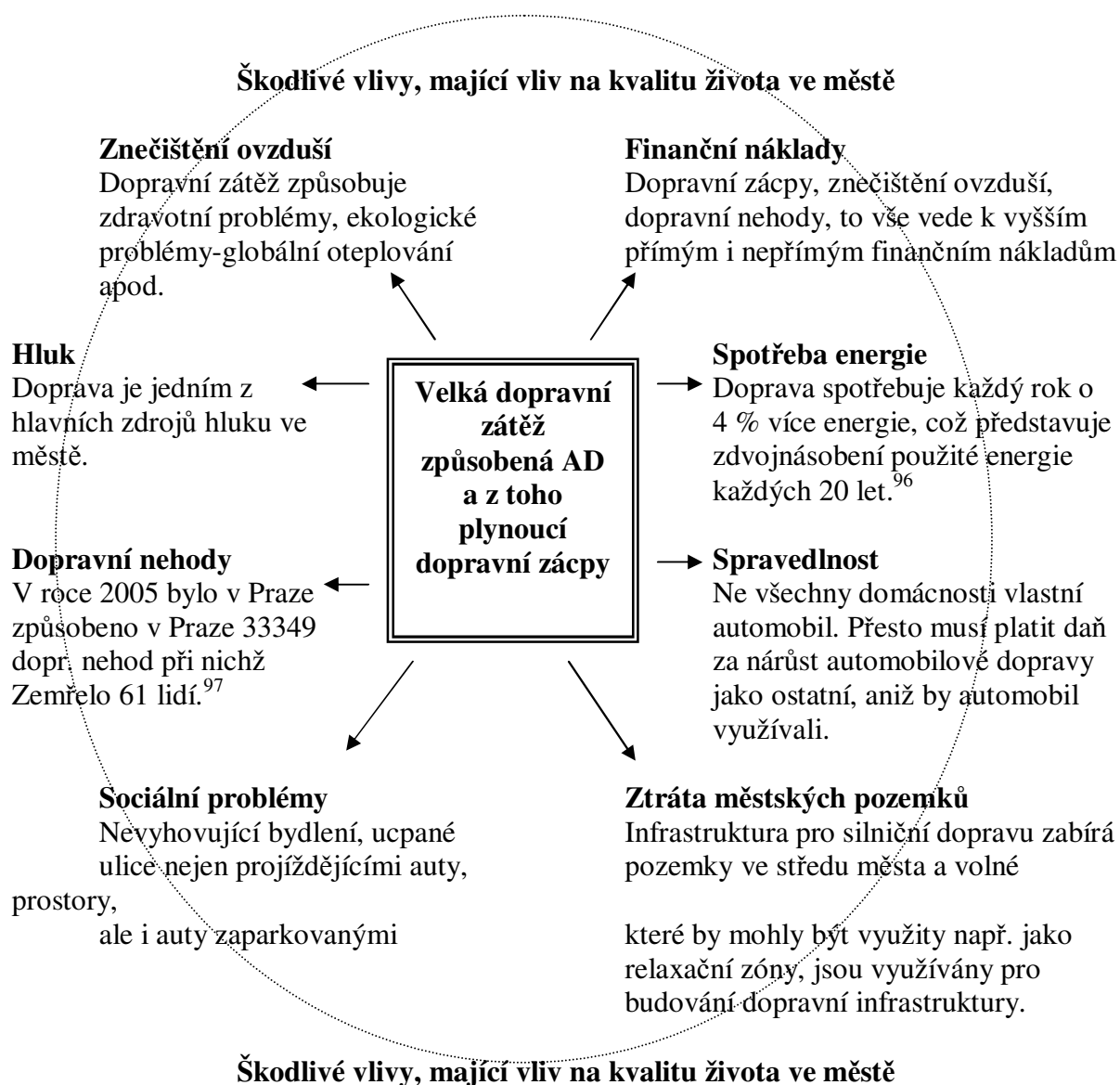
Zdroj: ÚDI-Praha, 2007

Příloha č. 10 Strom problémů⁹⁵



Zdroj: autorka

⁹⁵ Strom problémů je diagram, kdy uprostřed (kmen) se nachází klíčový problém. Pod klíčovým problémem jsou příčiny problému (kořeny) a nad klíčovým problémem jsou důsledky problému (větve). Tato metoda napomáhá e strukturaci problematiky. S využitím materiálů: Veselý (2006), Weiss, Bolton, Shakar (2000)



Zdroj: autorka s využitím materiálů MŽP

⁹⁶ Zdroj: Eurostat

⁹⁷ Zdroj: ÚDI-Praha

Příloha č. 12 Orientační seznam možných aktérů

AKTÉŘI SOUKROMÉHO SEKTORU	AKTÉŘI VEŘEJNÉHO SEKTORU	AKTÉŘI OBČANSKÉHO SEKTORU
<p>Firmy a podniky</p> <ul style="list-style-type: none"> - dopravci - stavební firmy - živnostníci <p>Finanční instituce Mezinárodní firmy</p>	<p>Policie (státní, městská) Ministři a jejich poradci Státní úředníci Politické strany Zastupitelstva MČ Hasiči Záchranná služba Ministerstvo dopravy Ministerstvo financí Ministerstvo životního prostředí Ministerstvo pro místní rozvoj Ministerstvo zdravotnictví ŘSD Magistrát hl. m. Prahy Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy Technická správa komunikací hl. m. Prahy ROPID Dopravní podnik hl. m. Prahy</p>	<p>Média Odborové svazy NNO</p>

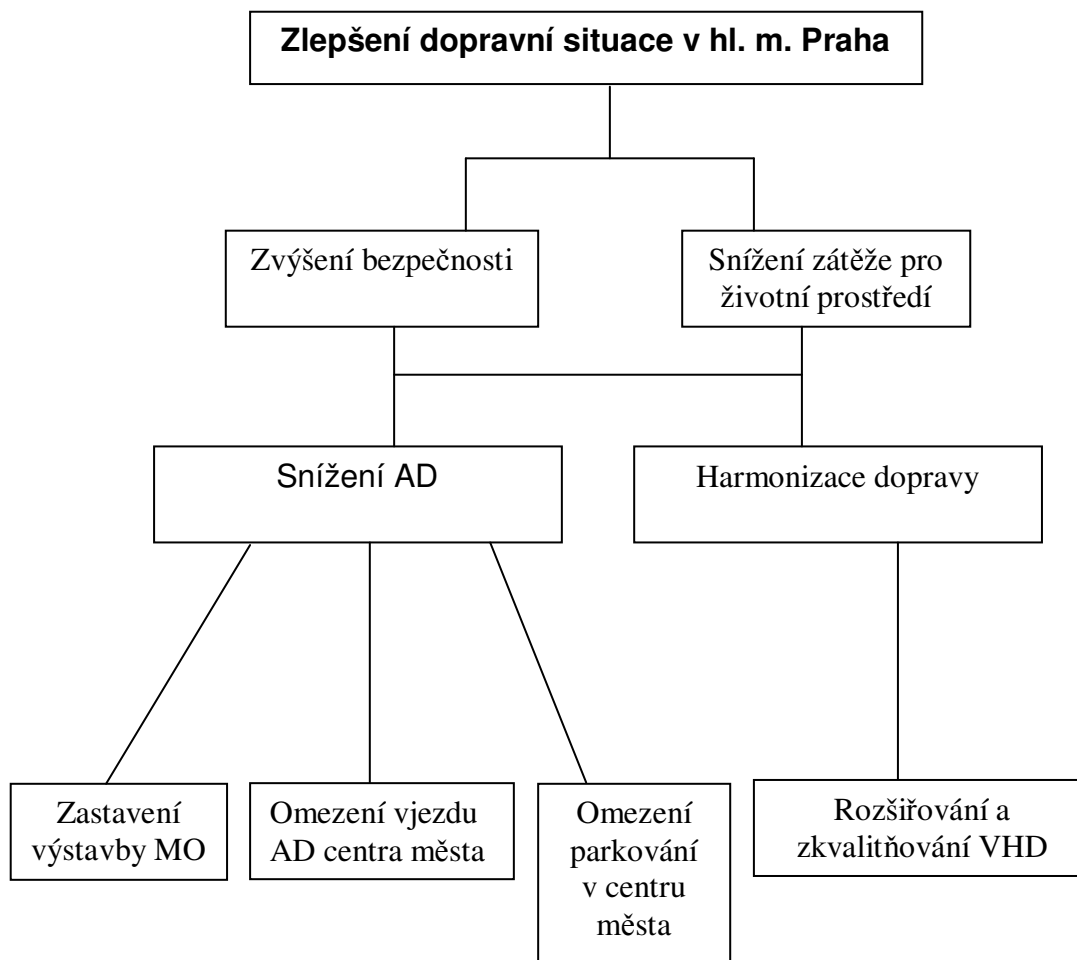
Zdroj: autorka

Příloha č. 13 SWOT analýza

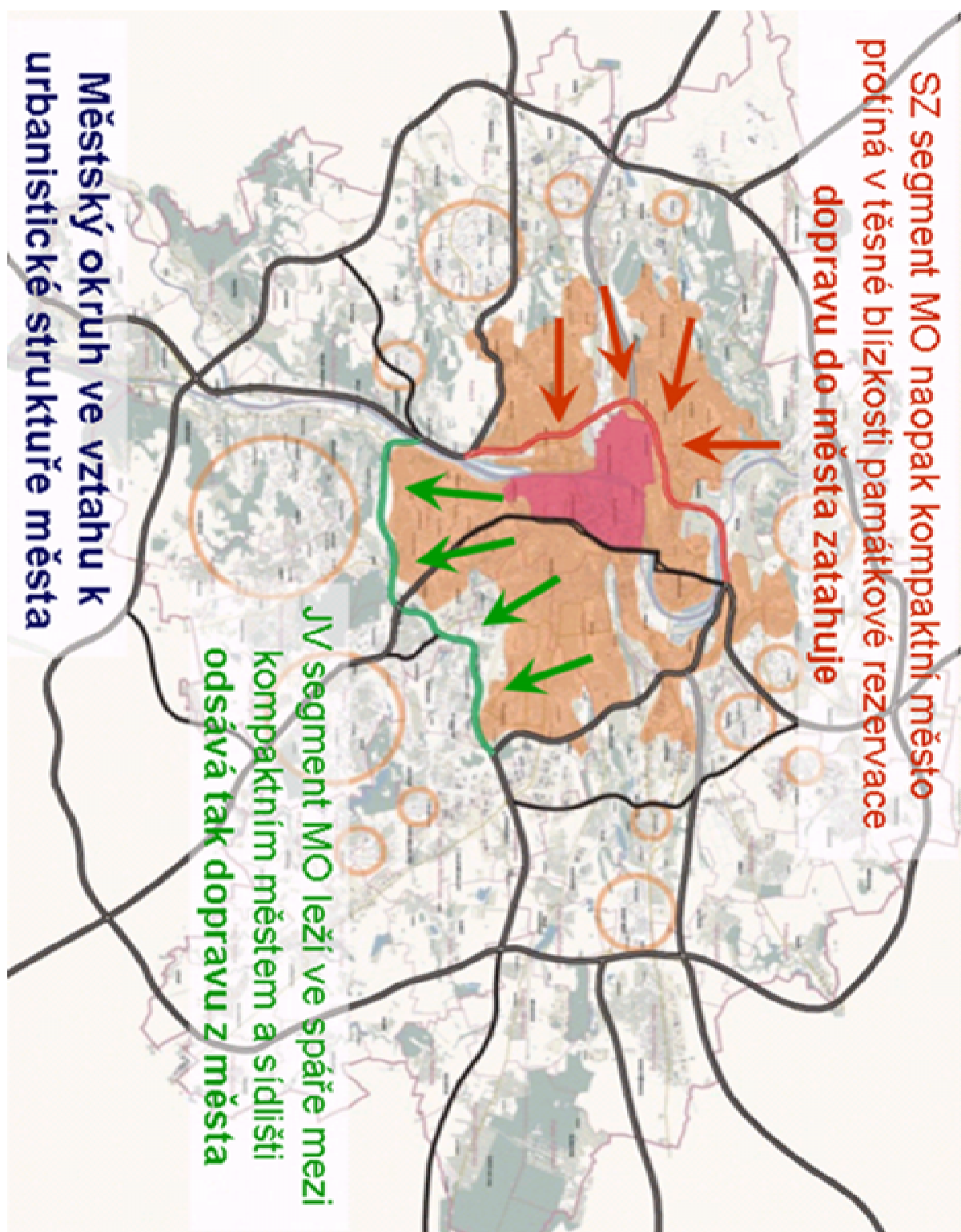
<p>SILNÉ STRÁNKY</p> <p>Přehledný a dobře koncipovaný systém veřejné dopravy v Praze Dobrá informační služba v rámci dopravy v Praze Využití informačních technologií – např. digitální cyklomapa Prahy Záchytná parkoviště P+R Rozsáhlá železniční síť Existence NNO Poměrně vysoká preference VHD u obyvatel</p>	<p>SLABÉ STRÁNKY</p> <p>Špatná koordinace a komunikace mezi městskými částmi a magistrátem Nedostatek objízdných tras kolem Prahy Přesun osobní i nákladní dopravy ze železnice na silnice Nevhodná dělba a využívání dopravních možností-harmonizace dopravy Nedostatečný rozvoj železniční dopravy v porovnání s rozvojem dopravy silniční Nadměrná exhalace a hluk ve městě způsobený dopravou Bezpečnost - vysoká nehodovost Dopravní kolapsy Nedostatek parkovacích míst Nedostatek záchytných parkovišť P+R Dostatečné nevyužívání želez. dopravy+nedostatek přecladišť Nízká participace občanů na řešení situace</p>
<p>PŘÍLEŽITOSTI</p> <p>Strategický plán rozvoje hl. m. Prahy Využití zkušeností z podobných evropských měst Čerpání prostředků ze strukturálních fondů EU Média Zapojení města do celoevropské akce Evropský týden mobility a Evropský den bez aut.</p>	<p>OHROŽENÍ</p> <p>Nedostatek finančních prostředků Pokračování v dopravní koncepci, kterou jiná evropská města přehodnocují Pouhé formální plnění Strategie hl. m. Prahy</p>

Zdroj: autorka

Příloha č. 14 Strom cílů



Zdroj: autorka

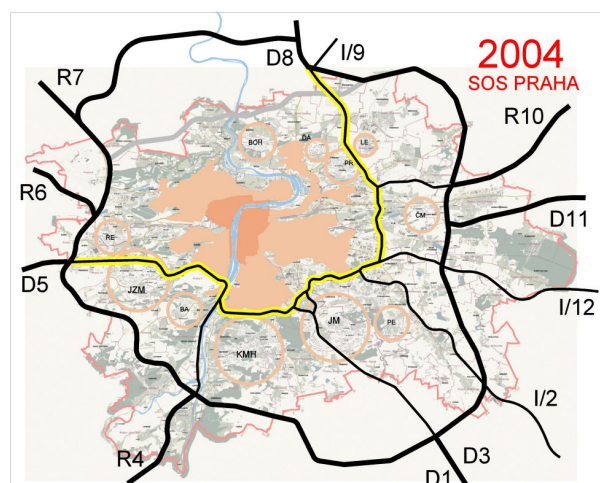
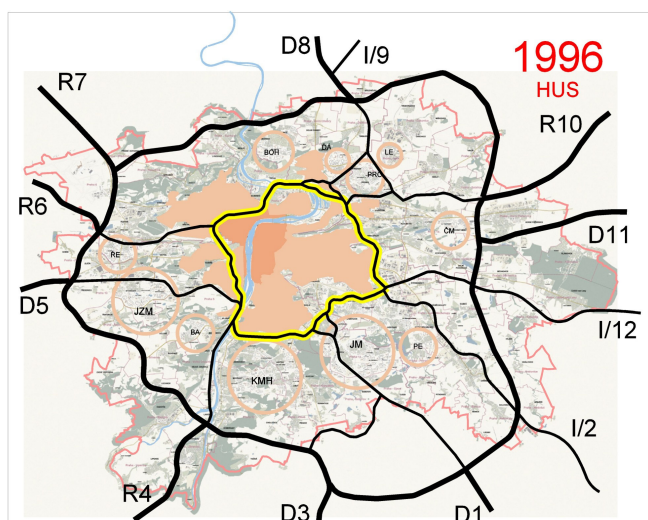
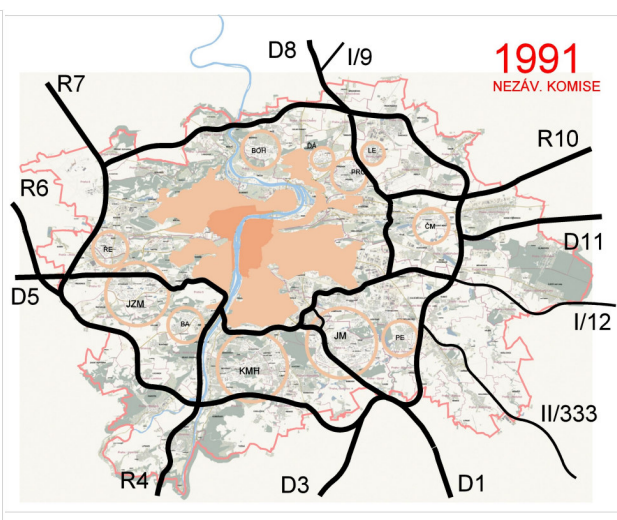
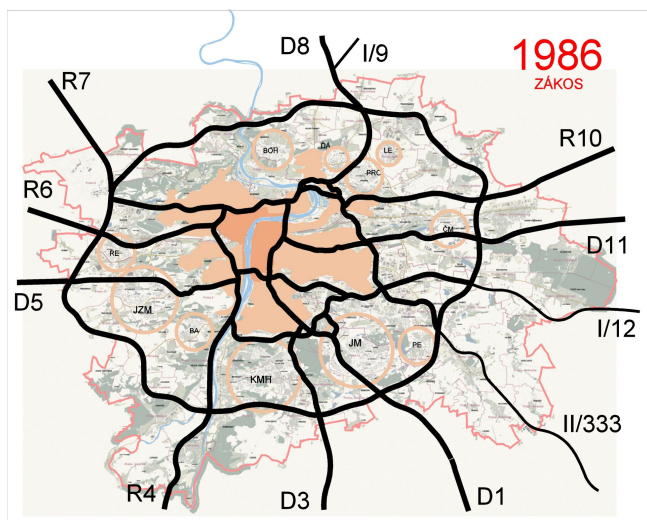


Příloha č. 16 Městský okruh – Severojižní magistrála č. II.



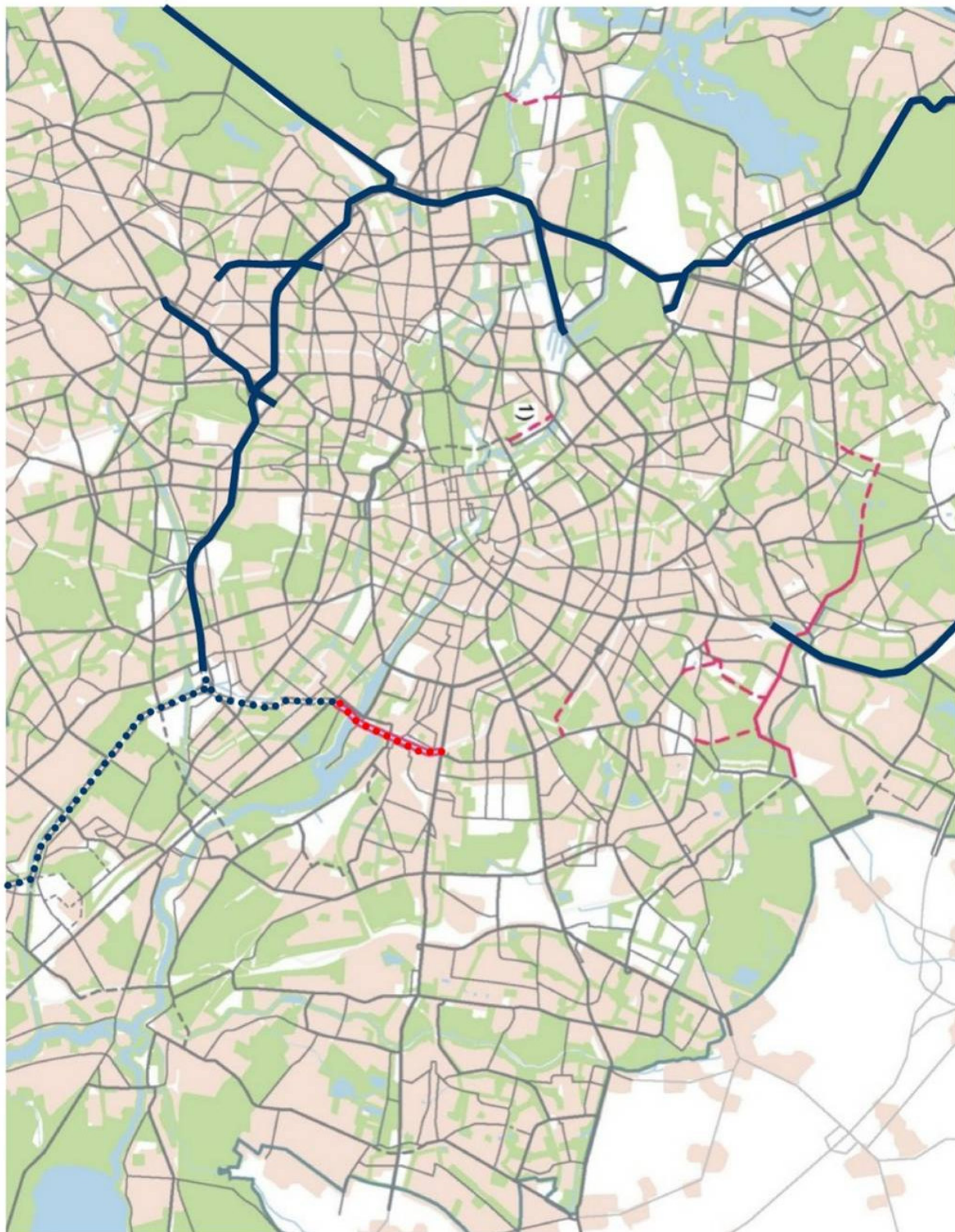
Zdroj: SOS Praha, 2005

Příloha č. 17 Městský okruh – variantní řešení



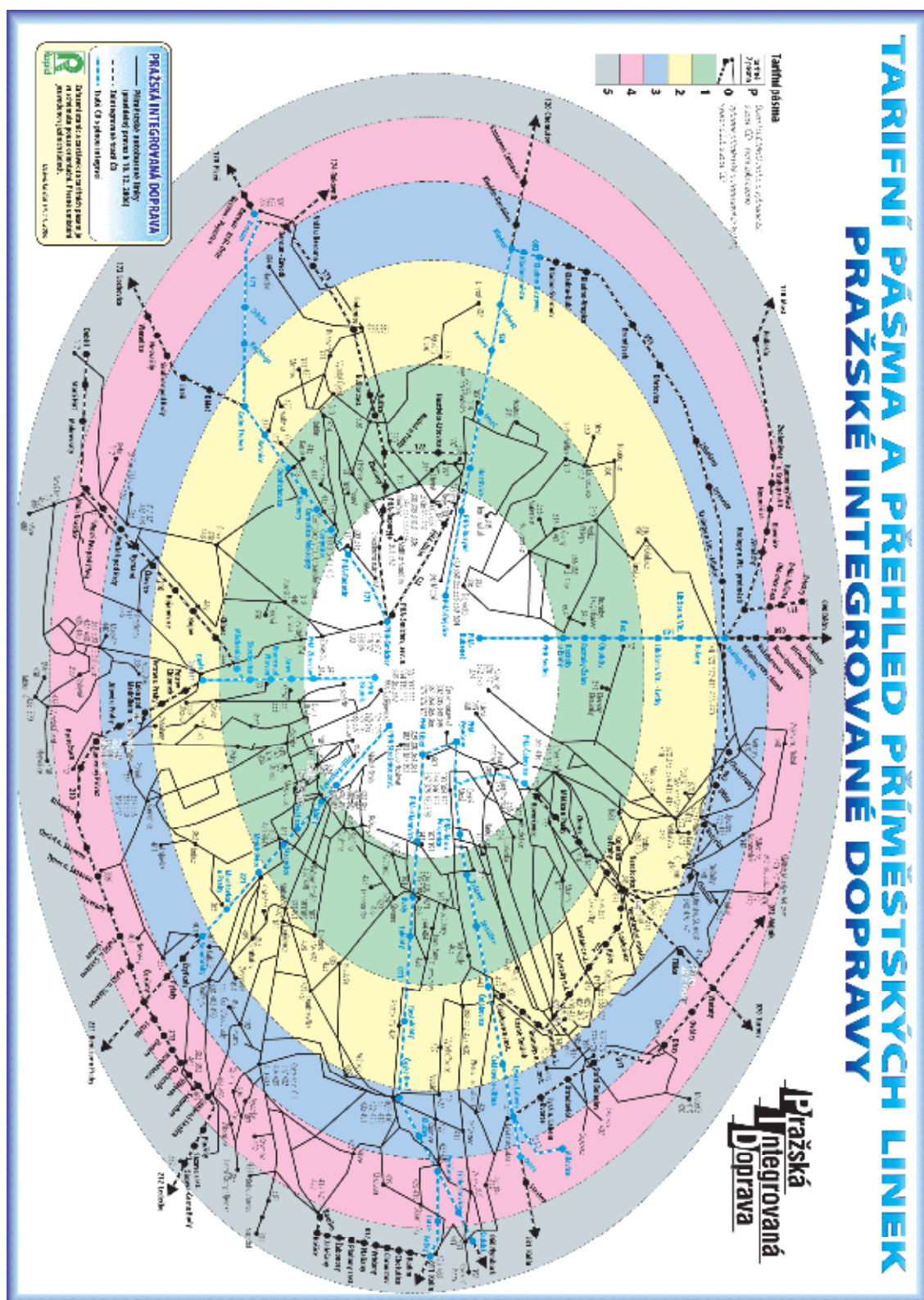
Zdroj: SOS Praha, 2005

Příloha č. 18 Berlín – Městský polookruh



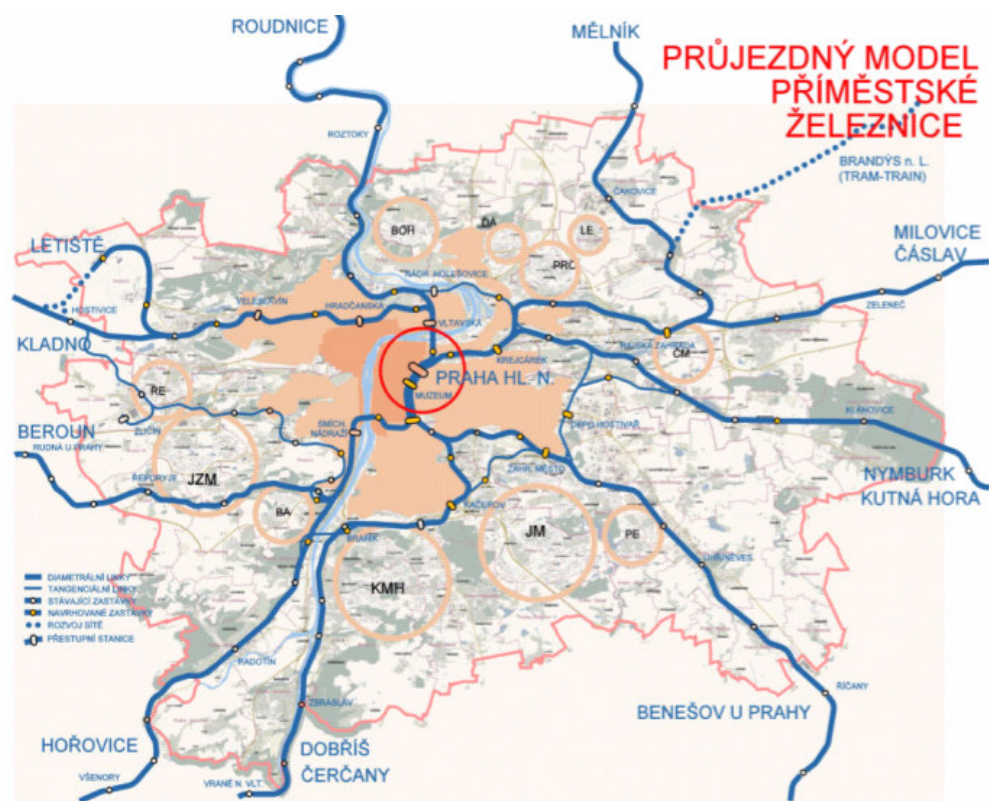
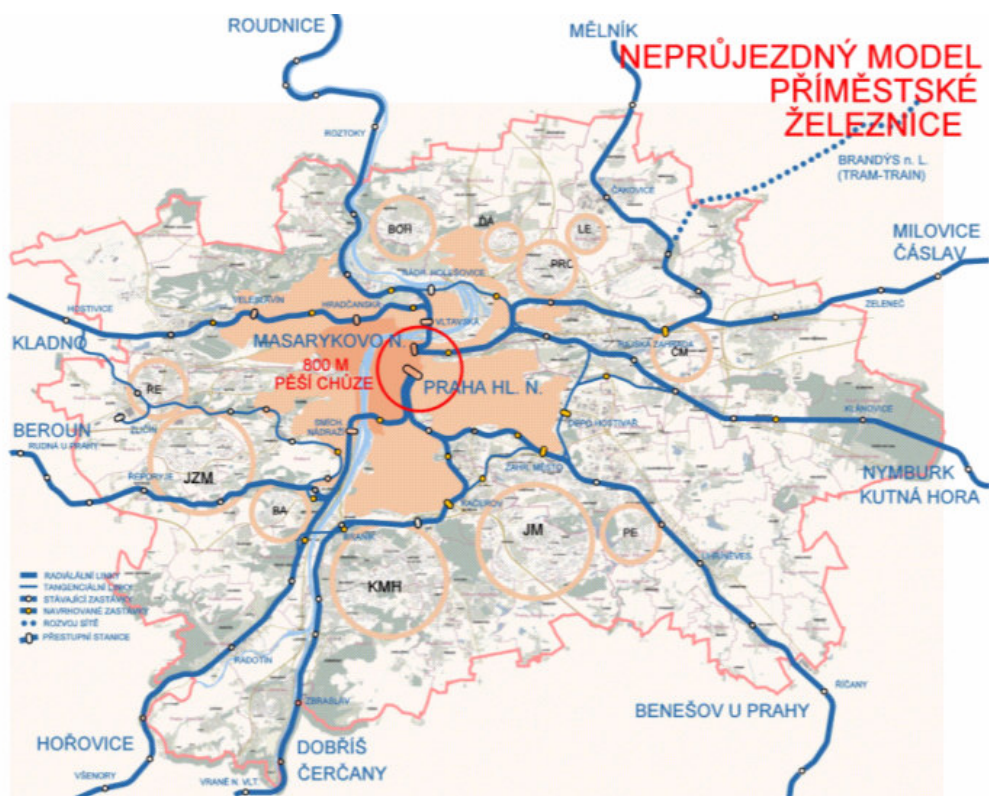
Zdroj: SOS Praha, 2005

Příloha č. 19 Tarifní pásma a přehled příměstských linek PID



Zdroj: DP hl. m. Prahy, 2007

Příloha č. 22 Neprůjezdný na průjezdný model příměstské železnice



Zdroj: Oživení, 2006

Příloha č. 23 Hromadné garáže v centru města

Hromadné garáže veřejné (celkem 9 367 stání)	
z toho	počet stání
KOC Nový Smíchov	2 000
Kongresové centrum	1 090
Garáže Palác Flora	550
Garáže Helios (ul. Wilsonova)	520
Zlatý Anděl	500
Parking Milenium Plaza (hotel Marriott)	480
Garáže Palachovo náměstí – Rudolfinum	453
Anděl City	400
Garáže Wilsonovo nádraží (ul. Wilsonova)	371
Parking Kotva	300
Hotel Hilton (ul. Pobřežní)	300
Národní divadlo	216
Hotel Intercontinental	200
NON STOP (ul. Vinohradská)	180
Olšanská (Olšanské nám.)	160
Hotel Corinthia Towers (ul. Kongresová)	150
Hotel Corinthia Panorama (ul. Milevská)	150
Dorint-Novotel Don Giovanni (ul. Želivského)	140
Hotel Diplomat (ul. Evropská)	130
U Uranie 18	100
Hotel Olšanka (ul. Táborská)	100
TV věž (Fibichova ul.)	98
Dobrovského 25	96
Václavské garáže (Václavská ul.)	95
Garáže hotel Renaissance (ul. V Celnici)	90
Garáže Opletalova	90
Hotel Radisson SAS (ul. Štěpánská)	90
Bubenská – Sochorova	80
Na Maninách	78
Dukelských hrdinů	60
ABC garáže (Veletřní 43)	60
Garáže Flora (Vinohradská 116)	40

Hromadné garáže neveřejné (celkem cca 7 000 stání)	
z toho	počet stání
Jeseniova (nové obytné bloky)	351
Parukářka	326
Myslbek	320
Dělnická	300
Petrská – obchodní centrum	290
Kateřinská	250
Lublaňská (MV ČR)	220
Karlovo nám. (Charles square)	200
Štěpánská	190
Štěpánská KB	188
Holan Centrum	180
Burzovní palác (ul. Rybná)	180
Bredovský dvůr (ul. Olívová)	170
Ondříčkova	154
Na Florenci (Česká typografie)	140
Roháčova	138
Na bojišti	138
PCS (Václavské nám.)	136
Jeseniova	120
Senovážné náměstí	102
Blok mezi Soukenickou a Klimentskou	100
Celní Dvůr	100
Spálená Česká pojišťovna	106
Jungmanova	106
V Celnici MHMP	104
Vinohradská (SONY)	97
Politických vězňů MHMP	95
Koněvova RAIFFAISEN	91
Na Florenci (ČSOB)	90
Politických vězňů	90
Vladislavova	90
Lazarská – Vodičkova	90
Na Rybníčku	90
Rubešova (TRANS GAS)	90
Šafaříkova – Bělehradská	90

Zdroj: ÚDI Praha, 2006

ZKRATKY

AD	Automobilová doprava
ASŘ MSP	Automatizovaný systém řízení městského silničního provozu
B+R	Bike and Ride (zaparkuj kolo a jeď) služba pro cyklisty v rámci P+R)
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
DIC	Dopravní informační centrum Praha
DOP MHMP	Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy
DP	Dopravní podnik hl. m. Prahy
EU	Evropská unie
HMP	Hlavní město Praha
	Individuální automobilová doprava
K+R	Kiss and Ride (spolujezdec v automobilu přestoupí na VHD, řidič odjede)
MČ	Městská část
MD CR	Ministerstvo dopravy České republiky
VHD	Veřejná hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MO	Městský okruh
MZ CR	Ministerstvo zdravotnictví ČR
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NNO	Nezisková nevládní organizace
P+R	Park-and-Ride (zaparkuj a jeď) – odstavná parkoviště, která mají návaznost na PID
PID	Pražská integrovaná doprava
PO	Pražský okruh
PR	Public relations
RHMP	Rada hl. m. Prahy
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Správa fondu dopravní infrastruktury

SSZ	Světelné signalizační zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TSK Praha	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
ÚDI PRAHA	Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy
ÚPn	Územní plán
ÚPnSÚ	Územní plán sídelního útvaru
ÚR hl. m. Prahy	Útvar rozvoje hl. města Prahy
ZDP HMP	Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZPS	Zóna placeného stání