



Auto*Mat, Bořivojova 108, Praha 3, www.auto-mat.cz
Vratislav Filler, telefon 776 362 395, e-mail: vratislav.filler@auto-mat.cz
Jakub Holzer, telefon 728 891 602, e-mail: jakub.holzer@auto-mat.cz
Ondřej Mirovský, e-mail: Ondrej.Mirovsky@praha.eu

Tisková zpráva iniciativy Auto*Mat ze dne 18.9.2015

Analýza radí magistrátu, jak řešit dopravu v centru po Blance

Auto*Mat představuje studii (1), která má pomoci magistrátu provést změny v dopravním značení v centru Prahy tak, aby Blanka dostala smysl. Dopravní opatření je třeba provést co nejdříve po otevření tunelu. Jejich cena nedosáhne ani tisícin procenta ceny Blanky.

„Radní pro dopravu Petr Dolínek by měl zadat Technické správě komunikací urychlenou realizaci dopravních změn v centru Prahy potřebných pro skutečné využití Blanky ke zklidnění centra,“ říká dopravní expert Auto*Matu Vratislav Filler. Že Blanka odlehčí centru, bylo při jejím schvalování opakovaně slibováno (2). Teď ale naopak hrozí, že pokud se opatření urychleně neudělají, aut v centru Prahy po otevření Blanky přibude (3).

Pražanům by pomohlo více přechodů přes magistrálu, snížení počtu pruhů na Veletržní nebo zavedení autobusové linky Blankou z Hradčanské směrem na Prosek. Opatření žádá po magistrátu také řada městských částí (4). *„Není dobře čekat, jak si doprava sama sedne. Ulice je potřeba rovnou zklidňovat, ideálně stavebními úpravami. Je také potřeba zlepšit preferenci chodců a veřejné dopravy na stávajících křižovatkách,“* říká k situaci po zprovoznění tunelu místostarosta Prahy 7 Ondřej Mirovský.

Analýza Auto*Matu vyjasňuje, jak zregulovat dopravu na Malostranském a Křižovnickém náměstí (5). *„Nic by se nezměnilo pro rezidenty, vozidla s abonentní parkovací kartou městské části, taxislužbu či motocyklisty,“* vyjmenovává autor studie Tomáš Cach. *„Kdo potřebuje, dojel by si tam stejně jako dnes, jen by se musel vrátit stejným směrem,“* vysvětluje Cach princip opatření. Podnikatelé a další nezbytná doprava by si u městské části mohli požádat o povolení pro průjezd.

Vratislav Filler odmítá obavy z dopravního kolapsu po zklidnění centra: *„Blanka dokáže dopravu přesměrovanou z centra pojmout. Analýzy navíc ukázaly, že změna dopravních toků nezatíží Prahu 2 nad současný stav. Na magistrále doprava dokonce mírně poklesne, což umožní její humanizaci.“* (6)

Náklady na realizaci dopravního značení by neměly překročit 200 tisíc korun, což je necelá tisícin procenta ceny tunelu Blanka, která se nakonec vyšplhala na 43 miliard Kč. *„Chceme to městu co nejvíce usnadnit, proto jsme nechali vyrobit prototypy základních značek, jenž symbolicky předáváme náměstkovi pro dopravu Petru Dolínkovi,“* říká Cach. Dopravní značky si mohou představitelé města u Auto*Matu kdykoliv vyzvednout.

Zájem veřejnosti o vyřešení dopravy v hlavním městě dokazuje veřejná podpora studie. Materiál za 100 000,- Kč z poloviny zaplatili drobní dárci, vybranou částku pak zdvojnásobil Fond Otakara Motejla. *„Mrzí nás, že studie hledající, která nákladnou investici v podobě tunelu Blanka co nejlépe využít pro zlepšení každodenního života v Praze, nevznikají na úrovni magistrátu, ale na zadání nevládní organizace. Náklady na studii uhradila z velké části veřejnost prostřednictvím crowdfundingové kampaně, což svědčí o zájmu občanů na řešení dopravní situace,“* říká Jiří Knitl z Fondu Otakara Motejla.

Přílohy:

1. Studie online

Studii, tiskovou zprávu a grafiku stáhnete ze stránky <http://tunel-blanka.cz/pro-novinare/>.

2. Sliby k tunelu Blanka

<http://tunel-blanka.cz/pribeh-tunelu/sliby/>

3. Negativní dopady tunelu a zaplnění ulic dopravou

<http://tunel-blanka.cz/pribeh-tunelu/blanka-dnes/>

4. Doprovodná opatření požadovaná městskými částmi

<http://tunel-blanka.cz/mestske-casti-pozaduji-doprovodna-opatreni-se-zprovoznenim-tunelu-blanka/>

<http://tunel-blanka.cz/mestske-casti-pozaduji-doprovodna-opatreni-se-zprovoznenim-tunelu-blanka-cast-2/>

5. Koncept opatření

V čem bude opatření spočívat:

- Mezi 7 a 21 hodinou musí ti, na které se omezení vztahuje, na Malou Stranu a do okolí Smetanova nádraží přijet a odjet ze stejné strany.
- Omezen je tedy pouze průjezd, nikoliv vjezd.

Koho se omezení nebude týkat:

- Cestujících veřejnou dopravou nebo taxi
- Cyklistů a motocyklistů
- Integrovaného záchranného systému
- Obyvatel Prahy 1 s rezidenční parkovací kartou (k zakoupení za 700,- Kč / rok)
- Stávajících držitelů abonentní parkovací karty na Praze 1
- Podnikatelů se sídlem provozovny na Praze 1 (ti mohou získat povolení od městské části)
- Dalších osob, které se oprávněně pohybují po Praze 1 (ambasády, obsluha nemocnice Pod Petřínem, apod.)

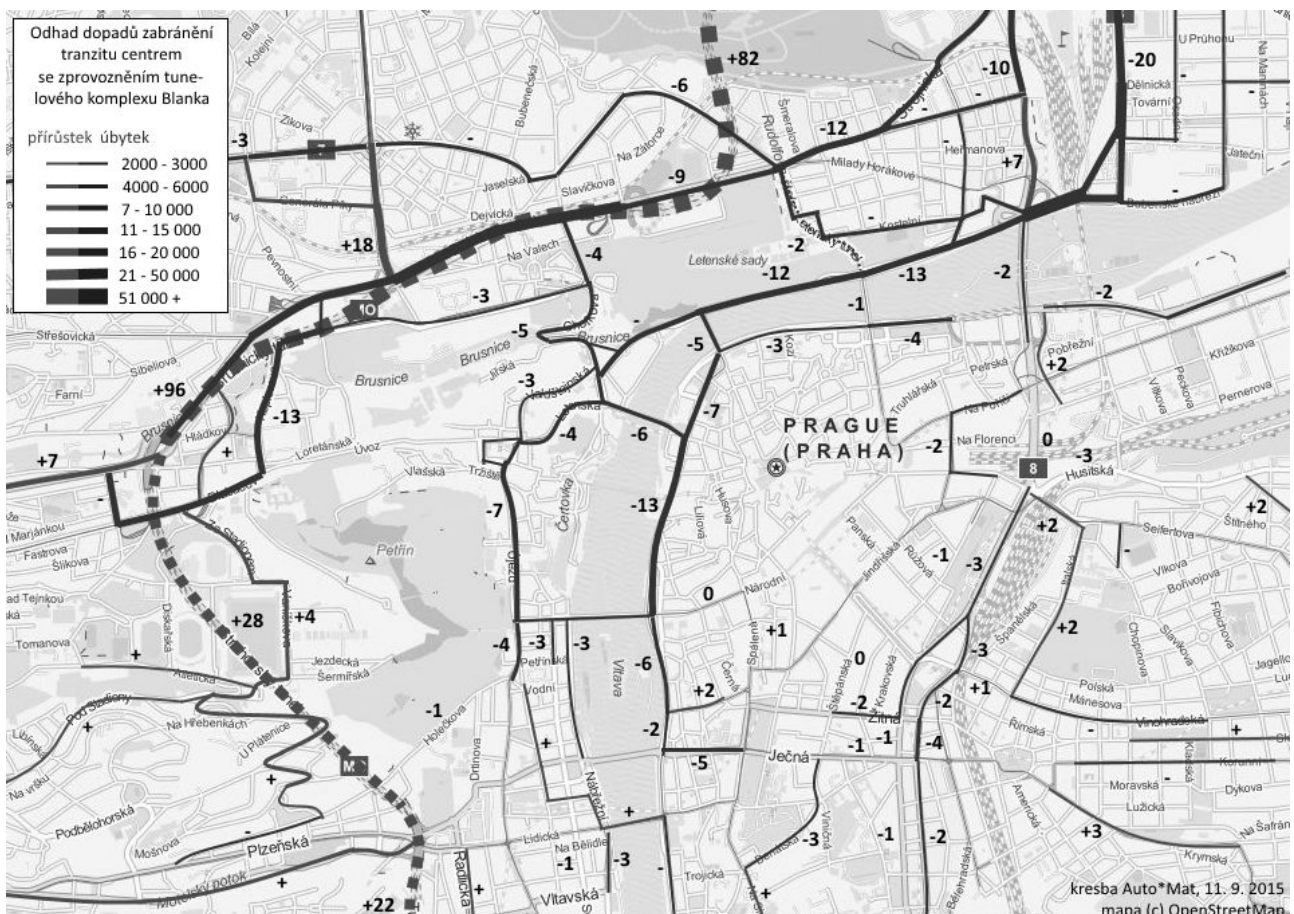


6. Předpokládané dopady zprovoznění Blanky a případného zabránění tranzitu centrem

Na základě výpočtu vlivu dopravní indukce předpokládáme, že nová dopravní kapacita v Blance umožní zvýšení dopravního výkonu v Praze o 2 % v horizontu měsíců a o cca 4 % do pěti let.

Dopady omezení tranzitu centrem na okolní komunikace byly určeny na základě veřejně dostupných dopravních modelů Technické správy komunikací z roku 2013. Ty analyzovaly jak zprovoznění Blanky, tak úplné přetnutí komunikací na obou březích pro veškerou automobilovou dopravu. Analýza vycházela z předpokladu, že námi navrhovaná opatření sníží objem dopravy projíždějících Malostranským a Křižovnickým náměstím zhruba na polovinu.

Výsledná analýza ukazuje, že řešení nebude mít žádné výrazné negativní dopady. Modelované nárůsty v uliční síti Prahy 1 a 2 jsou minimální a na hranici přesnosti modelu 1-2 tisíce vozidel za den. Na magistrále v ulicích Prahy 2 a v Ječné a Žitné je dokonce předpovídán pokles dopravy. Nárůsty na komunikacích na Praze 5 a 6 (a také na Francouzské na Praze 2) jsou způsobeny především samotným zprovozněním tunelu, nikoliv opatřeními v centru. Nárůsty nad stav 2014 způsobené přímo snížením dopravy v centru se vyskytují jen ve zcela výjimečných případech. Zavedení navrhovaných opatření nebude mít zásadní negativní dopady na intenzitu provozu v okolní uliční síti a z hlediska dopadu na dopravu mu nic nebrání.



Předpokládané dopady zprovoznění tunelu a omezení tranzitu centrem (v tis. vozidel za den).

7. Proti Blance se protestovalo ještě za minulého režimu

Tunel Blanka vznikl ve stopě druhého okruhu socialistického komunikačního systému ZÁKOS, proti kterému se protestovalo už v roce 1989. Jarmila Johnová z organizace Pražské matky k tomu uvádí: „Pražské matky ještě na sklonku minulého režimu spojil odpor proti pokračující degradaci města ovládaného auty. Chtěli jsme město pro lidi, nikoli pro auta! Již tehdy plánované podtunelování Stromovky pro nás přímo personifikovalo bezohlednost politické reprezentace vůči životnímu prostředí města i lidem, kteří v něm žijí. Po několika desítkách let se skutečně stalo to, co jsme předpokládali a proti čemu jsme demonstrovali: Stromovka se propadla, bylo kvůli ní pokáceno mnoho stromů a Blanka nebrání přílivu dalších aut do města. Přístup města se dodnes nezměnil a všichni – i ti, kteří řídit nemohou –, platíme za nesmyslné megalomanské dopravní stavby nejen v penězích, ale i svým fyzickým a psychickým zdravím.“

Fotografie z demonstrace z roku 1989 (zdroj: Archiv Pražské matky).

