

Ideální Praha 2 v dopravě

Městská část Praha 2 je praktickou ukázkou tzv. města krátkých vzdáleností. Nastavení dopravního řešení a přerozdělení veřejného prostoru ale významně preferuje individuální automobilovou dopravu před aktivní mobilitou a městskou hromadnou dopravou. Popírají se jak demokratické principy, neboť menšina (v automobilech) potlačuje většinu (chodci, cestující v MHD), tak i principy kapitalismu, kdy vzácný statek v podobě veřejného prostoru se pro parkování a jízdu automobilů poskytuje jen za zlomek nákladů jimi vyvolaných, přičemž nejde o převažující veřejný zájem.

Cíle návrhu

1. Snížit prostorovou náročnost individuální automobilové dopravy a přerozdělit veřejný prostor spravedlivě ve prospěch dalších uživatelů.
2. Zvýšit kvalitu života obyvatelů snížením negativních vlivů dopravy (prostor, bezpečnost, hluk, emise).
3. Vytvořit podmínky pro kvalitní aktivní mobilitu.
4. Vytvořit atraktivní veřejný prostor pro obyvatele.

Principy návrhu

1. Celé území Městské části Praha 2 je zahrnuto v mýtném systému (mýtné v rozsahu území uvnitř již v současné době vyznačeného Městského okruhu). Správné nastavení podmínek a cenotvorby mýtného má vliv na intenzity individuální automobilové dopravy na území Prahy 2.
2. Cena parkovného v zónách placeného stání musí odrážet jak náklady spojené s parkováním automobilů ve veřejném prostoru, tak musí splňovat regulační funkci, jejímž cílem je mj. snižování záboru veřejného prostranství osobními automobily a v důsledku také používání automobilů uvnitř města. Cenotvorba parkovného je nejsnazší formou regulace individuální automobilové dopravy ve městě. Nezbytnou podmínkou úspěchu je však vymahatelnost práva.
3. Stromy v ulicích mají vyšší hodnotu pro společnost než parkovací stání.
4. Parkovací stání na chodnících jsou nepřípustná. Kolmá a šikmá parkovací stání se akceptují jen výjimečně a vždy mimo chodníky.
5. V dopravně významných ulicích je omezena nejvyšší rychlost na 30 km/h. Z rychlostního omezení 30 km/h jsou vyjmuty tramvaje a případně autobusy MHD jedoucí po tramvajových kolejkách. Rychlostní omezení na 30 km/h není třeba na území Prahy 2 uplatňovat pouze na Nuselském a Jiráskově mostě.
6. Obslužné ulice jsou zahrnuty do sdílených zón. Z důvodu zachování historického členění uličního prostoru lze akceptovat stávající výškové uspořádání chodníků a vozovky. V tom případě se vjezd do sdílené zóny řeší chodníkovým přejezdem a křižovatky jsou zvýšené, viz dále.
7. Přečhy pro chodce jsou zřízeny zpravidla na všech ramenech křižovatek, vyjma těch ramen, která jsou již součástí sdílené nebo pěší zóny.
8. Zvýšené křižovatkové plochy, pokud nebude celý uliční prostor v jedné úrovni, jsou ve sdílených zónách až na výjimky ve všech případech. Výjimky jsou v blízkosti Všeobecné fakultní nemocnice a porodnice u sv. Apolináře z důvodu příjezdu sanitních vozů s nemocnými. Mimo sdílené zóny jsou zvýšené křižovatky ve Slezské a Sekaninově ulici a před kostelem sv. Štěpána ve Štěpánské ulici.






9. Jednosměrné ulice jsou navrženy tak, aby usměrňovaly pohyb individuální automobilové dopravy. Ve sdílených zónách je cílem jednosměrných ulic vyloučit nežádoucí tranzitní pohyby automobilů. V případě nežádoucího zkracování cest obslužnými ulicemi, např. objíždění zatížených křižovatek, lze doplnit uvnitř sdílených zón tzv. diagonální filtry (možnost odbočení pro motorová vozidla jen do jednoho směru: $\neg \setminus \perp$ nebo \perp / \neg). V jednosměrných ulicích je vždy umožněn obousměrný pohyb cyklistů, v případě tramvajové tratě i tramvajím, autobusům MHD a IZS jedoucím po tramvajových kolejích.
10. Pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, případně MHD a dopravní obsluhy jsou nově navrženy:
- po jižní a severní straně náměstí I. P. Pavlova (zatraktivnění veřejného prostoru, který využívá mnoho pěších)
 - na Tylově náměstí včetně přilehlé části Bělehradské ulice mezi ulicemi Rumunská a Vocelova (zatraktivnění veřejného prostoru, který je jedním z center Prahy 2)
 - v Jugoslávské ulici (vytvoření bulváru v srdci Prahy 2 propojující její přirozená centra náměstí I. P. Pavlova, Tylovo náměstí a náměstí Míru)
 - v Anglické ulici před domy č.o. 7 a 9 (zatraktivnění veřejného prostoru této díky silné automobilové dopravě opomíjené lokality)
 - v části Svobodovy ulice pod železniční zastávkou Výtoň (vytvoření kvalitního veřejného prostoru navazujícího na Výtoňskou celnici a budoucí železniční zastávku)
 - v části Nezamyslovy a Svatoplukovy ulice mezi ulicemi Jaromírovou a železniční tratí (navázání na prostupy přes železniční trať - podchod ve Svatoplukově ulici, budoucí nadchod v Nezamyslově ulici)
 - v části Lumírovy ulice mezi ulicemi Vnislavova - Slavojova a železniční tratí (navázání na podchod pod železniční tratí)

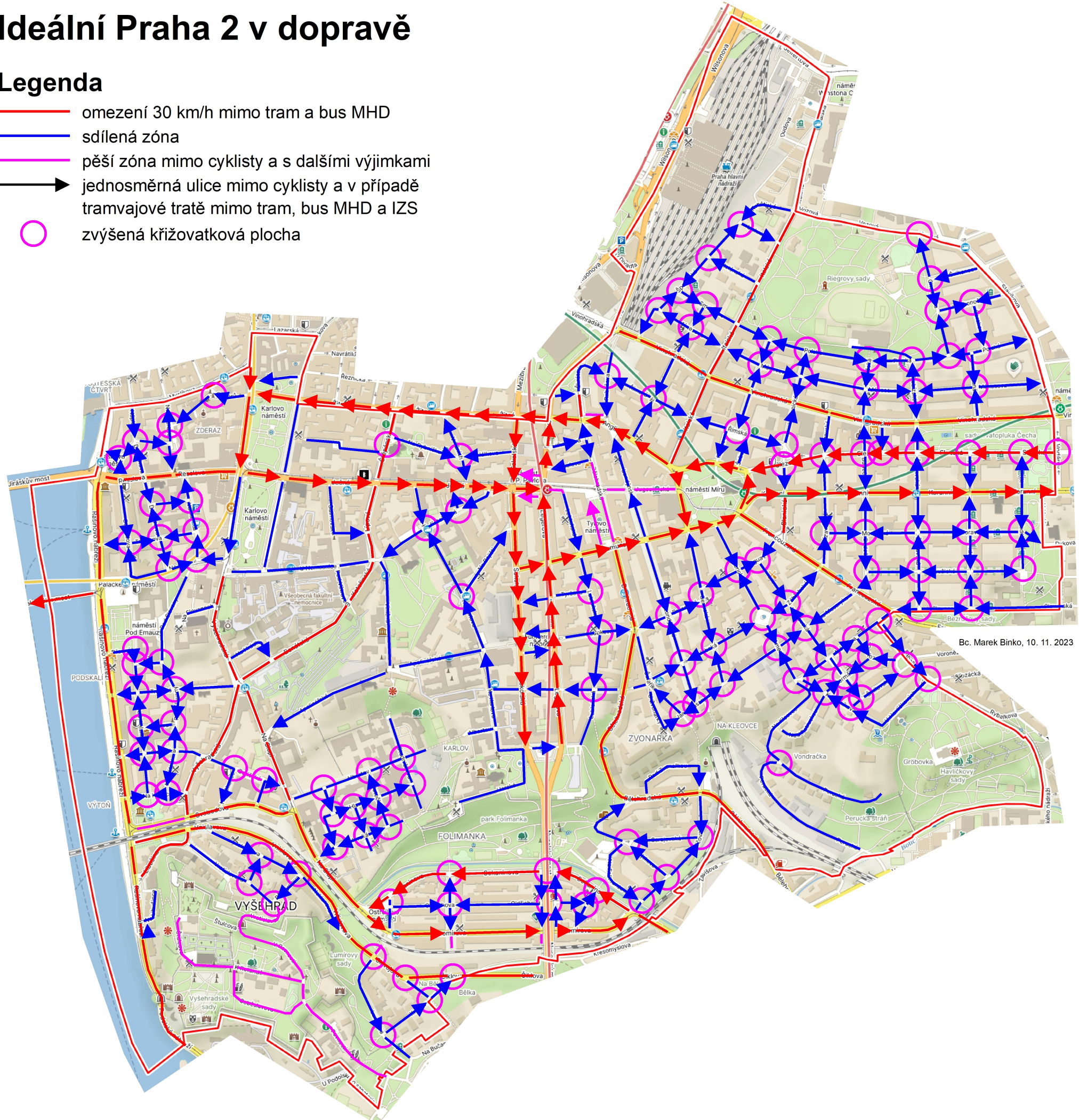
Zpracoval: Bc. Marek Binko

Datum: 10. listopadu 2023

Ideální Praha 2 v dopravě

Legenda

-  omezení 30 km/h mimo tram a bus MHD
-  sdílená zóna
-  pěší zóna mimo cyklisty a s dalšími výjimkami
-  jednosměrná ulice mimo cyklisty a v případě tramvajové tratě mimo tram, bus MHD a IZS
-  zvýšená křižovatková plocha



Bc. Marek Binko, 10. 11. 2023