

Sdružení: Okruh chodcům nepomůže, zvýší dopravu v metropoli

There is no translation available, please select a different language.

Městský okruh nemusí odvést dopravu z metropole a pomoci chodcům, jeho výstavba může mít dokonce opačný efekt, řekl novinářům Michal Křivohlávek ze sdružení Oživení, které dnes uspořádalo konferenci Místo pro pěší. V zahraničí podle něj převažují případy, že výstavba kapacitních komunikací končí velkou zátíží.

"Obáváme se, že výstavba městského okruhu, která bude stát 30 miliard, což je obrovská zátěž pro městský rozpočet na dalších pět až sedm let, vlastně není krokem vpřed, ale je bohužel opakováním chyby, která se nemusela stát," uvedl Křivohlávek. Podle magistrátu naopak městský okruh odvede auta do podzemních tunelů a obytné zóny od ní budou chráněny.

Městský okruh také vytvoří řadu míst, která budou chodci obtížni překonávat. "Pěší chtějí stáhnout místo blíž k sobě, nechtějí přitom kam vede šestiramenná křižovatka," dodal Křivohlávek. Podle Michaely Valentové z Ústavu pro ekopolitiku bude takovým pro pěší nevhodným místem Prašný most, který spojuje Vítězné náměstí s Pražským hradem. Chodci tu budou procházet úzkými podchody. "Ačkoliv velká kapacitní doprava půjde tunelem, stejnou kapacitní rezervu si chce nechat místo na povrchu," řekla Valentová. Stejný problém na obyvatele čeká podle ní v ulici U Vorlíku na Letné nebo u Strahovského tunelu, kde komunikace oddělí Břevnov od lokality u Norbertova.

Už dnes je pro chodce špatná situace například u Jiráskova mostu, kde ulici přecházejí natěsně. Obecně je podle Valentové nevhodné umazávat jeden ze čtyř přechodů v křižovatce. Lidem se také obtížně chodí ze Staroměstského náměstí na Pražský hrad přes Palachovo náměstí. "Četiz je tak silný, jak je silný jeho nejslabší článěk, tím je právě přechod na Palachovo náměstí," uvedl Křivohlávek. Podle něj také se jen těžko nikdo rozhodne jít pěšky z Vltavské na Tišnov.

Chodcům by pomohla podle Křivohlávky redukce automobilové dopravy, to je možné docílit mýtným, zónami placeného stání nebo zužováním křižovatek a ulic. Další možností je podle něj časové znevýhodnění automobilové dopravy, například pomocí semaforů, kde bude déle svítit pro auta červená. V Kodani například zrušili veřejná parkoviště, v Birminghamu uzavřeli hlavní tepnu a vytvořili z ní městský bulvár.

V Praze je podle Valentové dobře nakročeno k pozitivním změnám. Výbor dopravy totiž na podzim doporučil vypracování studie jako podklad pro územní plán a zřízení pracovní skupiny pro pěší dopravu. Nejdále je podle ní v tomto ohledu Plzeň, kde vytvořili zásady řešení pěší dopravy. Podle Petra Rašky z plzeňské radnice daly zásady vznik například pěti propojení pro pěší přes železniční koridor v úseku Plzeň - Křimice. V novém územním plánu chtějí brát ohled na chodce i v Brně.

Zpravodajství ĚTK | 14.2.2008 | 17:16 | rubrika: Politika - Praha, Středočeský kraj, ĚR | autor: tmr