

## Lineární veřejný prostor v širším centru Prahy

Diplomová práce na Fakultě architektury na ČVUT

Vedoucí ateliéru: Ing. Vladimír Sitta

Vypracoval: Bc. Michael Šilar

ZS 2016/2017



#### Obsah práce:

1. Prohlášení diplomanta str. 3
2. Zadání str. 4
3. Předmluva str. 5

#### Podklady, analýzy

2. Aktuální situace, dopravní řešení str.7
- 2.1. Pražský okruh, řešení obchvatu širšího centra Prahy str.7
3. Existující architektonické, urbanistické a dopravní návrhy řešící oblast Severojižní magistrály str. 8-9
- 3.1. Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály str. 11
- 3.2. Vize pro mobilitu a veřejný prostor PRAHA 2025 společnosti AUTOMAT str. 12
- 3.3. Trochu jiná Praha str. 13-14
- 3.4. Artery Prague str. 15-19
- 3.5. Nová hlavní pražská třída str. 20-21
- 3.6. Závěr kapitoly str. 22
4. Aktuální dokumenty pro tvorbu města a stavební a územní řízení, IPR PRAHA str. 22
- 4.1. Manuál tvorby veřejných prostranství str. 23-24
- 4.2. Morgenstadt City Lab Prague CZ str. 24
- 4.3. Metropolitní plán – návrh str. 25
- 4.4. Strategický plán – návrh str. 26-27
- 4.5. Ostatní dokumenty, shrnutí str. 28
5. Předpokládaný vývoj, články v médiích, politické a odborné názory str. 28
- 5.1. Masarykovo nádraží str. 29-30
- 5.2. Investice skupiny Penta v oblasti Praha-Florenc str. 31
- 5.3. Řešení oblasti Masarykova nádraží ateliérem D3A str. 32-33
- 5.4. Hlavní nádraží str. 34-35
- 5.5. Revitalizace Václavského náměstí str. 36-37
- 5.6. Politické názory na řešení dopravy na SV magistrále z různých časových období str. 38
- 5.7. Závěr kapitoly str. 39
6. Doprava budoucnosti str. 39
- 6.1. Městská doprava budoucnosti str. 41
- 6.2. Doprava budoucnosti mimo město str. 42-44
- 6.3. Závěr kapitoly str. 45
7. Přeměny městských prostor ze zahraničí str. 45
- 7.1. Vídeňská Mariahilferstrasse str. 47
- 7.2. Trafalgar square str. 48-50
- 7.3. Times Square New York str. 51
- 7.4. Berlínský muzejní ostrov str. 52-53
- 7.5. Stockholm Royal Seaport (SWE) str. 54
- 7.6. Hafencity Hamburg str. 55-56

#### Návrh řešení

8. Širší vztahy M1:100 000 str. 57-58
- Grafická schémata a doprovodné texty str. 59-60
9. Koncepce Severojižní magistrály M1:20 000 str. 61-66
- Grafická schémata a doprovodné texty str. 67-78
10. Upřesnění řešení v oblasti mezi Nuselským a Hlávkovo mostem M1:20000 str. 79-92
- Grafická schémata a doprovodné texty str. 93-107
11. Podrobné řešení oblasti v okolí Vrchlického sadů a Čelakovského sadů M1:2000, respektive M1:500 str. 108-117
- Urbanistické řešení vyjádřené situacemi, půdorysy, řezy veřejným prostorem a vizualizacemi str. 108-117
12. Detailní řešení zvoleného úseku v M1:200 str. 118-119
- Situace, půdorysy, řezy, vizualizace str. 118-119

#### Závěr, poděkování, zdroje

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

### FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Michael Šilar**

AR 2016/2017, ZS

#### NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) LINEÁRNÍ VEŘEJNÝ PROSTOR V ŠIRŠÍM CENTRU PRAHY

(AJ) LINEAR PUBLIC SPACE IN PRAGUE CITY CENTER

#### JAZYK PRÁCE: ČJ

<b>Vedoucí práce:</b>	<b>Ing. Vladimír Sitta</b>	<b>Ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury</b>
<b>Oponent práce:</b>	Ing. arch. Igor Kovačević	
<b>Klíčová slova (česká):</b>	Lineární, veřejný prostor, Praha, centrum, Magistrála, Hlavní Nádraží	
<b>Anotace (česká):</b>	Cílem diplomové práce je vytvoření lineárního veřejného „parku“ v širším centru města Prahy. Jako vhodnou lokalitu jsem zvolil oblast Čelakovského a Vrchlického sadů. K vytvoření klidného místa k odpočinku i aktivnímu trávení volného času je ovšem potřeba vyřešit situaci na rušné Magistrále procházející touto oblastí. Důležitou částí práce se tedy stalo i hledání možností zklidnění této komunikace, připomínající dálnici uvnitř města.	
<b>Anotace (anglická):</b>	The project presented in this thesis aims the creation of a linear public „park“ facility in the broader city centre of Prague. As the most convenient place I choose the area of Čelakovského and Vrchlického parks. Resolving of the situation concerning the busy artery, which is nowadays intersecting the city centre, is nevertheless inevitable to create a quiet place for relaxation as well as for active leisure activities. Therefore is an important part of this thesis also a search of possible solutions that would eventually lead to calming down the traffic on this busy highway like communication.	

### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne: 13.1.2017

podpis autora-diplomanta

*Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.*

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Bc. Michael Šilar

datum narození: 17.7.1989

akademický rok / semestr: ZS 2016/2017

obor: Architektura a Urbanismus

ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury

vedoucí diplomové práce: Ing. Vladimír Sitta

téma diplomové práce: Lineární veřejný prostor v Praze

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení:

Zadáním projektu je vytvoření lineárního veřejného prostoru v širším centru Prahy. Konkrétně bude vypracován koncepční návrh pražské Severojižní magistrály v oblasti od Nuselského mostu po oblast Praha-Bubny. A podrobné řešení oblasti vytyčené zhruba Čelakovského a Vrchlického sady. Projekt bude navazovat na diplomní seminář zaměřený na lineární veřejné „parky“ v centrech světových velkoměst. A bude doplněn o další analýzy a podklady vztahující se k tématu.

2/ Stavební program:

Stavební program vyplývá z vyhodnocení možností dané lokality a důkladné analýzy všech jejích složek.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Textová část:

- Úvod, analýzy, podklady, rešerše.


Grafická část:


- Širší vztahy M1:100 000
  - Grafická schémata a doprovodné texty
- Urbanistická koncepce SJ magistrály v M1:20 000
  - Grafická schémata a doprovodné texty
- Podrobné řešení vybrané oblasti v M1:2000 respektive M1:1000
  - Urbanistické řešení vyjádřené situacemi, půdorysy, řezy veřejným prostorem a vizualizacemi
- Detailní řešení zvoleného úseku v M1:200
  - Situace, půdorysy, řezy, vizualizace


4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model):

- Model vybrané oblasti v M1:500

- Odevzdány budou všechny části diplomové práce, tj. 2x portfolio formátu A4, předepsané výkresy celkové plochy 4xA1, model a 2xCD.

Datum a podpis studenta: 10.10.2016 

Datum a podpis vedoucího DP: 

Datum a podpis děkana FA ČVUT: 

registrováno studijním oddělením dne: 11.10.16 

25-10-2016

3. Předmluva:

Cílem práce je vytvoření lineárního veřejného prostoru v širším centru Prahy. Inspirací pro tuto myšlenku jsou lineární veřejné „parky“ v centrech světových velkoměst, na jejichž téma jsem zpracoval diplomní seminář. Pro výběr konkrétního prostoru jsou pro mne rozhodující především:

- Krátká vzdálenost od centra města nebo nejlépe přímý kontakt s ním
- Napojení na co největší část území Prahy
- Možnost využití pro cyklistickou a pěší dopravu
- Existence úseků, které mohou sloužit, jako městský park v centru města

Na základě těchto indicií jsem vybral pražskou Severojižní magistrálu, jako nevhodnější prostor. Prostor, o kterém se mluví již dlouhá léta. Prostor, na který je mnoho názorů a o kterém již proběhlo mnoho vypjatých diskuzí. Prostor magistrály a jeho řešení je zcela zásadní pro vývoj Prahy. Tím, jak se zde bude postupovat, se ovlivní to, jakým směrem se město vydá v budoucích desetiletích. Řidičů, kteří využívají magistrálu pro automobilovou dopravu je opravdu mnoho a dokud bude možné bez komplikací projíždět centrem města, budou se bouřit proti jakýmkoliv návrhům, které by dopravu na této dopravní tepně mohly omezit. Proto by zastupitelstvo města mělo zvážit zavedení nové politiky, kterou řidiče přesvědčí, že jízda do centra města automobilem není ta nevhodnější varianta. Ať už půjde o zpoplatnění vjezdu do centra města, novou cenovou politiku parkování, znesnadnění průjezdnosti nebo jiná opatření. Velkým problémem jsou velmi časté změny názorů v pražském zastupitelstvu, těm by se dalo předejít větším zapojením místních obyvatel do celé problematiky a tím docílit ustálení názoru na to, co se bude dále dít v tomto významném městském prostoru. Důvodů proč přeměnit magistrálu na veřejný prostor věnovaný místním obyvatelům, a ne automobilům, je mnoho. Mezi současné záporné zcela jistě patří rozdělení městských částí, hluk, znečištění ovzduší, prostředí nepřívětivé pro pěší a další. Mezi přínosy, které vidím v předělání magistrály na nový městský veřejný prostor, patří především:

- Vytvoření městských prostor namísto dálnice.
- Rozšíření města o nový veřejný prostor navazující na horní část Václavského náměstí. Václavské náměstí by zde nemuselo končit, ale veřejný prostor by zde mohl plynule pokračovat směrem k Hlavnímu nádraží a na druhou stranu umožnit propojení s Náměstím Míru a I.P.Pavlova.
- Může zde vzniknout prostor propojující nově vznikající část Prahu-Bubny s centrem města.
- Svojí strategickou polohou a mírným převýšením nabízí magistrála ideální prostor pro cyklistickou dopravu pro mnoho městských částí.
- V prostoru Čelakovského a Vrchlického sadů může vzniknout důstojný městský park umocňující důležitost veřejných budov, jako Národní muzeum, Státní opera a Hlavní nádraží. Lidé by mohli tento park využívat i k odpočinku, nejen k pěší dopravě mezi Hlavním nádražím a Václavským náměstím.
- V ulicích Legerova a Sokolská může parter budov začít plnit svůj účel, posloužit jako prostor pro občanské vybavení a ve spojení s úpravou uličního profilu vytvořit novou městskou třídu plnou aktivit pro místní obyvatele i turisty. Zároveň by se město mohlo v této oblasti pokusit vytvořit bydlení dostupné i střední a nižší vrstvě obyvatelstva.
- I pro Hlávkův a Nuselský most by se mohlo najít velmi zajímavé využití. Stačí se podívat na různé soutěže ze světa, ve kterých se navrhuje mosty sloužící například jako městské parky.

V celkovém pohledu na magistrálu se budu věnovat pouze možnému koncepčnímu řešení, abych ho mohl využít, jako výchozí stav pro návrh konkrétní řešené části. Lokalita, na kterou se zaměřím podrobněji, je vytyčena přibližně Čelakovského a Vrchlického sady. Je to oblast velice kritizovaná z důvodu odříznutí Národního muzea od Václavského náměstí. Zároveň se v této oblasti bude nejlépe navazovat na téma lineárních městských „parků“ zpracovávaných v diplomním semináři.

Jak jsem se již zmínil, myslím, že do samotného řešení magistrály je potřeba zapojit místní obyvatele a návrh vytvořit na základě jejich názorů. Práci tedy rozdělím na témata související s problematikou, tak jak si myslím, že by se lidem měla prezentovat. V analytické části by byla možnost načerpat informace o tom, jaké návrhy již v minulosti na řešení magistrály vznikly, jak se k řešení veřejných prostor přistupuje ve světě, jak funguje doprava v Praze a kam by se měla vyvíjet doprava budoucnosti, jednoduše takový přehled informací za účelem vysvětlení názoru na věc. Dále bych chtěl přijít s návrhem projektů, kterými obyvatele do problematiky více zapojit. Návrh řešení by mohl sloužit jako podklad pro diskusi vzniklou mezi obyvateli.

## Podklady, analýzy

### 2. Aktuální situace, dopravní řešení

Názor na současnou situaci v Praze. Z čeho vychází současně realizovaná dopravní řešení.

## 2.1. Pražský okruh, řešení obchvatu širšího centra Prahy (IPR PRAHA, ©2013):

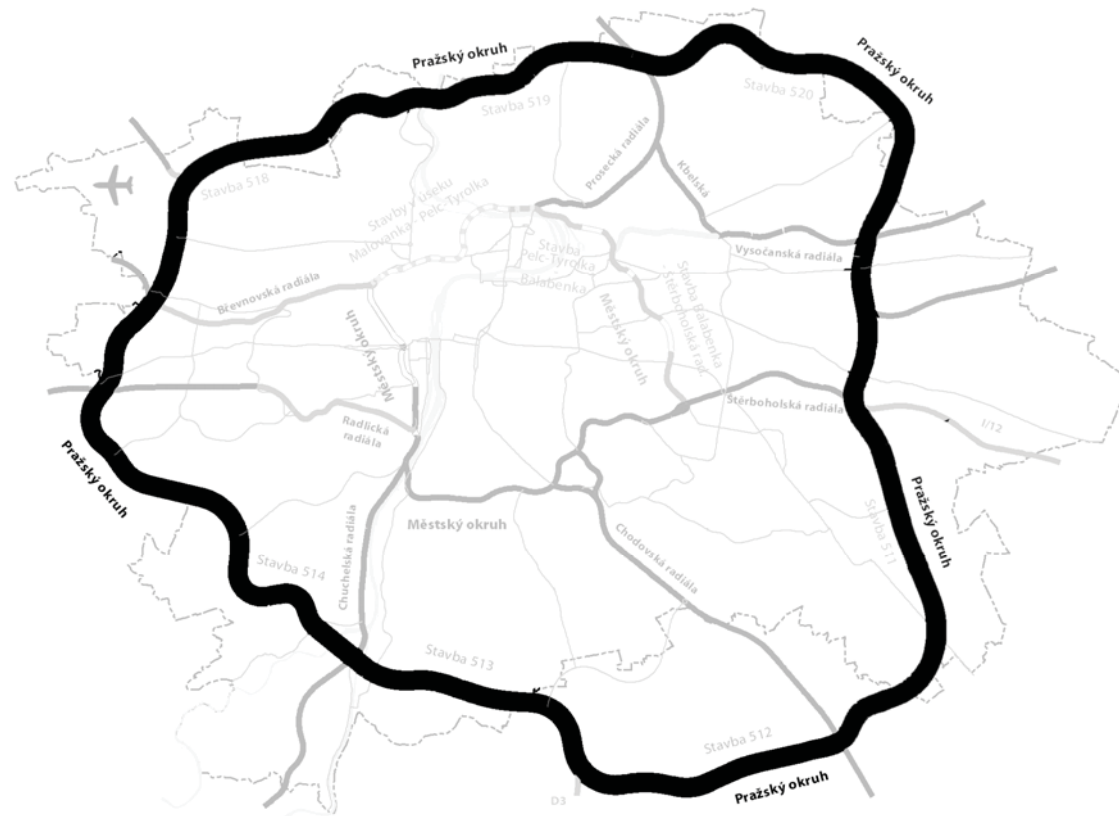
Současně uvažovaná varianta, kterou plánuje hlavní město Praha a ČR realizovat se skládá z vnějšího Pražského okruhu a vnitřního Městského okruhu. Toto řešení vychází z řešení navrhovaných ve 20. století, zejména z návrhu zvaného ZAKOS, který vznikl v 70. letech. Po revoluci byla snaha tento původní návrh upravit a v roce 1999, se vznikem nového územního plánu, byla definována „nová“ podoba hlavní sítě pražských komunikací. Velká část návrhu je ale v pražském územním plánu s původním plánem totožná a i přes nesouhlas nejen odborníků, jsou realizována řešení, jako je například tunel Blanka.

- Pražský okruh:

V konečném řešení Pražský okruh ochrání město od průjezdné dopravy jako novodobé hradby. Po svém dokončení by měl sloužit především pro:

- převedení průjezdné tranzitní dopravy
- rozvádění dopravní zátěže z vnější dálniční komunikace na vnitřní městskou komunikaci
- přenášení části vnitroměstských dopravních vztahů, především u čtvrtí v blízkosti okruhu

Aktuálně se zahájení výstavby jeho poslední části, kterou je Stavba 511 Běchovice v severovýchodní části okruhu, plánuje nejdříve na rok 2023. Kolem dostavby se objevují neustálé finanční i politické problémy, které samotnou realizaci zdržují. Avšak do budoucna se s ní dá počítat, jako s velice reálnou variantou.

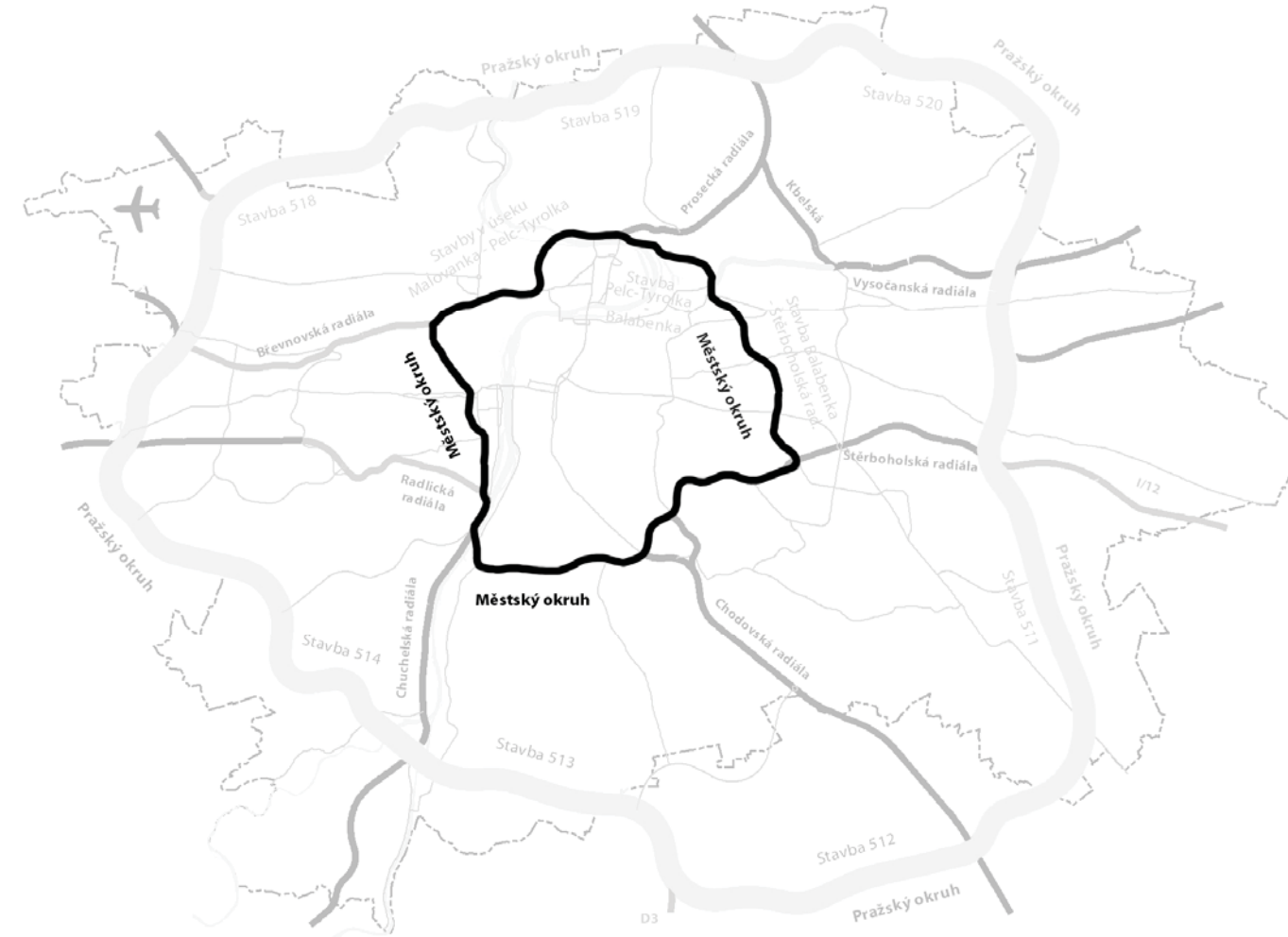


- Městský okruh:

Po dobudování by měl sloužit jako regulační prvek vnitroměstské dopravy, a také jako ochrana pro centrální památkovou zónu města. Měl by poskytnout alternativní trasu dopravy ve směru sever-jih, a to jak díky své západní, tak i východní části. Díky tomu by se měla snadněji regulovat doprava v centru města a snížit

požadavky na pražskou Severojižní magistrálu. Otázkou je zda nedojde spíše jen k navýšení kapacity komunikační sítě a tím k jejímu dalšímu zvýhodnění oproti ostatním způsobům dopravy.

Po dokončení tunelového komplexu Blanka se řeší dostavba Městského okruhu v jeho severovýchodní části. Také zde se naráží na finanční a politické problémy. Především se řeší otázka, zda ve zbylé části vybudovat tunely dle stávajícího projektu, nebo zvolit jiné, méně nákladné řešení.



- Radiály:

Pražský a Městský okruh je doplněn o systém radiál, které tyto dva okruhy spojují. Aktuálně se řeší dokumentace pro dostavbu Radlické radiály (PRAHA.EU, 2016).

- Závěr:

Vnitřní Městský okruh by po dokončení měl poskytnout řidičům osobních automobilů zajímavou alternativu dopravy v blízkosti centra Prahy, namísto jízdy po magistrále nebo jiných přetížených komunikacích v centru města. To mi ovšem připadá jako přesouvání problému z jednoho místa na druhé. Otázkou tedy zůstává, je městský okruh opravdu potřeba? Nepůjde jen o další navýšení kapacity dopravní sítě Prahy? Nevyřešila by vše měkká řešení snižující poptávku po IAD a zvýšení konkurenceschopnosti ostatních dopravních prostředků? A také, je opravdu řešením nová trasa umožňující průjezd sever-jih? Minimálně 40% automobilů na magistrále míří pravděpodobně do centra města. To vše se dá pouze v praxi vyzkoušet. Stálo by za to více se zajímat o studie a řešení navrhovaná v dnešní době, než stále kopírovat návrh z dvacátého století. Existují výpočty prokazující, že např. Pražský okruh by mohl velmi zatížit dopravu v Praze, pokud povede tak blízko, jako třeba přes Suchdol.

3. Existující architektonické, urbanistické a dopravní návrhy řešící oblast Severojižní magistrály

Tato část by měla ukázat velké množství řešení, která vznikají již velmi dlouhou dobu, ale k jejich realizaci nedochází.

### 3.1. Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály (MOBA, 2012):

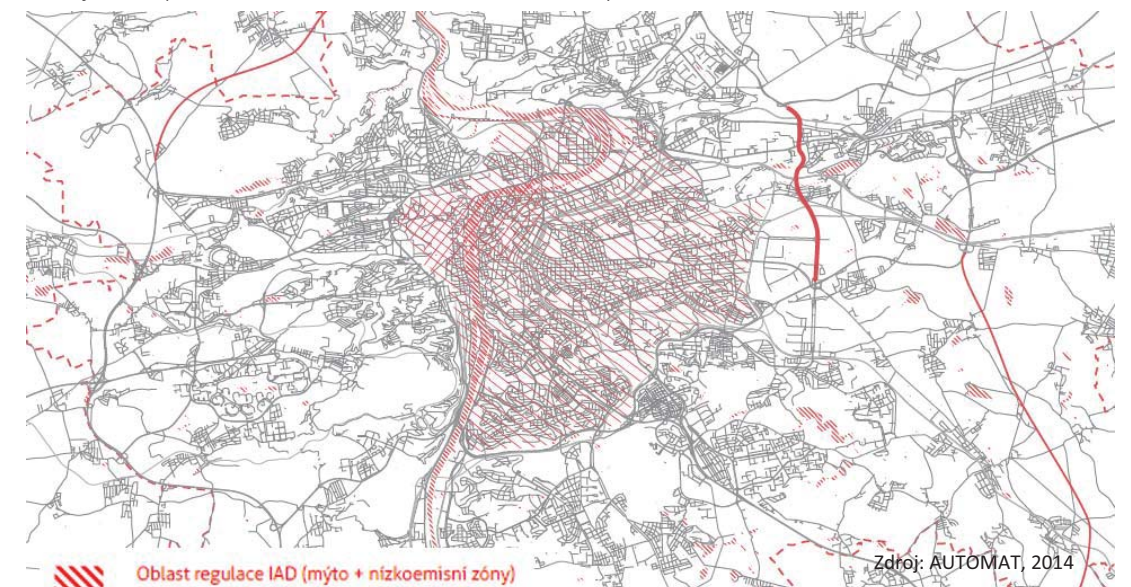
- Důvodem vzniku této organizace je dlouhotrvající neúnosný stav v oblasti této komunikace. Zapojili se do ní odborníci a zástupci dotčených městských částí. Městské části Prahy 2,4 a 7 se shodly, že je potřeba začít s přípravami humanizace Severojižní magistrály ještě před dokončením tunelu Blanka a Městského okruhu.
- V první etapě návrhu vzniklého na základě této iniciativy jde především o řešení méně nákladná a technologicky nenáročná. Jde například o omezení vjezdu vozidel na magistrálu pomocí světelné signalizace, zřizování nových přechodů pro chodce, úpravy cyklostezek apod.
- „Cílem tohoto dokumentu je udržet v rovnováze zájem jednotlivých městských částí, které se hlásí k humanizaci severojižní magistrály a v co nejkratší možné době zrealizovat úpravy, které povedou k dílčí humanizaci a k zúžení na 2+2 pruhy v celém řešeném úseku.“



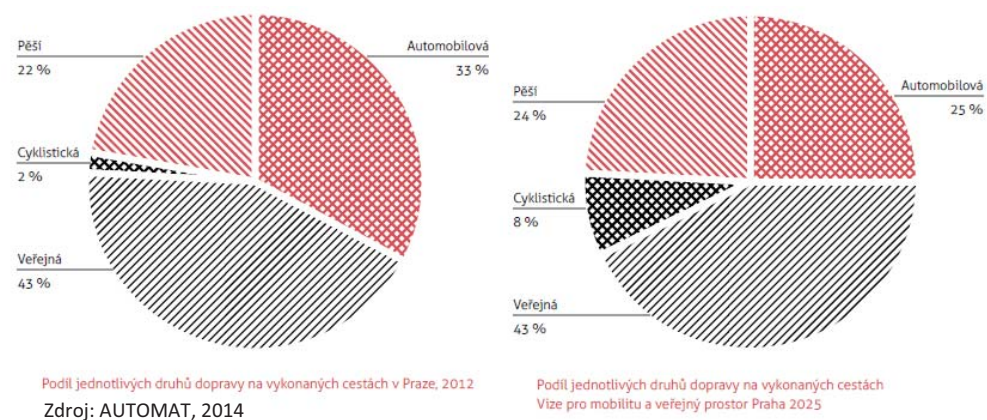
### 3.2. Vize pro mobilitu a veřejný prostor PRAHA 2025 společnosti AUTOMAT (automat, 2014):

- Plné znění vize naleznete v dokumentu Vize pro Prahu 2025, dále vyzdvihují pouze pro mne důležité části.

- „Vize pro Prahu 25 je dokumentem představujícím Prahu blízké budoucnosti jako fungující město, ve kterém je sladěn požadavek mobility a ekonomického rozvoje s kvalitou veřejného prostoru a životního prostředí. Zásadní tezí Vize pro Prahu 25 je, že Praha může (podobně jako Vídeň nebo Curych) v průběhu zhruba 12 let snížit současný podíl automobilové dopravy ze stávajících 33 % na 25 %, a to za současného zvyšování kvality životního prostředí a veřejných prostranství.“
- Za vznikem tohoto dokumentu stojí společnost Auto\*Mat, což je obdivuhodné. Tato práce předstihla vydání Strategického plánu pro Prahu, na kterém pracuje Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) a se kterým se bude zcela jistě tematicky překrývat. Například Vídeň vytvořila strategický plán až do roku 2050 a má velmi vysoko stanovené cíle. Dlouhodobý plán je prvním krokem na cestě stát se chytrým městem. Proto je dobře, že společnost Auto\*Mat ukázala cestu, kterou by se Praha mohla vydat. Vize pro Prahu 2025 nemusela procházet spoustou schvalovacích procesů, kterými musí projít Strategický plán Prahy, a jistě také proto mohla vzniknout rychleji a čistě na základě názorů tvůrců a zapojených odborníků, aniž by byla ovlivněna složitým politickým rozhodováním. Tato nezávislost na politice může vytvořit zajímavé rozdíly ve společných tématech oproti budoucímu strategickému plánu.
- Shrnutí vize, cíle:
  - „Vizí pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025 je zlepšení kvality životního prostředí a veřejných prostranství při současném zachování dostupnosti cílů. Toho lze docílit **snížením zátěže širšího centra individuální automobilovou dopravou (IAD)**. Nástroje územního a dopravního plánování se proto zaměřují na snížení nároků na dopravní systém zejména u automobilové dopravy. Cílem je dosažení kompaktního města, omezení suburbanizace a snižování závislosti obyvatel na automobilu. Číselně jsou tyto snížené nároky vyjádřeny snahou o dosažení nejvýše 25% podílu automobilové dopravy na všech cestách na území města v roce 2025.“
  - Snížení finanční podpory dopravy
  - **Investice ušetřených financí do veřejné hromadné dopravy** (metro D, železnice v centru města – S-Bahn)
  - Uvnitř státem investovaného Pražského okruhu se dokončí jen nenutnější části
  - **Kultivace veřejných prostor** – rekonstruované městské třídy nabízejí snadno dostupnou veřejnou dopravu a plnohodnotnou infrastrukturu pro pěší a cyklisty. Dílčí přesun parkujících aut mimo uliční prostor.
  - **Mýtné** v centru města, podpora sdíleného využívání automobilů, podpora cyklistické dopravy – pomůže od zátěže individuální automobilovou dopravou.
  - **Nová majetková a bytová politika** umožňující žít v širším centru města i lidem s průměrnými a podprůměrnými platy. Podpora startovacího a sociálního bydlení v lokalitách kvalitně obslužených veřejnou dopravou. Praha se stává sociálně vrstevnatým městem.



- „Vize budoucího města se dotýká i způsobu, jakým o městě přemýšlíme a jak se v něm chováme. Vize města by měla být veřejností do značné míry sdílena, pochopena a podporována. Osvěta, která provází „tvrdá“ opatření, se tak považuje za integrální součást všech navrhovaných řešení. Současně je nezbytné učit obyvatele cenit si hodnot města, ve kterém žijí, užívat jej plnohodnotně a současně udržitelně. K tomu přispívá aktivní užívání veřejného prostoru města včetně pouličních festivalů, živé kultury v ulicích a otevírání celých ulic na víkendy pouze bezmotorové dopravě.“
- Pro prokázání realizovatelnosti vize vytváří orientační investiční výhledy a dále porovná 4 různé varianty řešení, těmi jsou:
  - Odmítnutí koncepčního plánování
  - Zaměření na veřejnou dopravu
  - Zaměření na podporu IAD
  - Zaměření na odmítnutí IAD
- Teze uváděné v této práci:
  - 1. Potřeba tvořit **město krátkých vzdáleností** již v rámci urbanistických návrhů
  - 2. **25% podíl IAD** v roce 2025
  - 3. Udržovat **konkurenceschopnost veřejné dopravy**. Každá nově dokončená stavba nadřazená

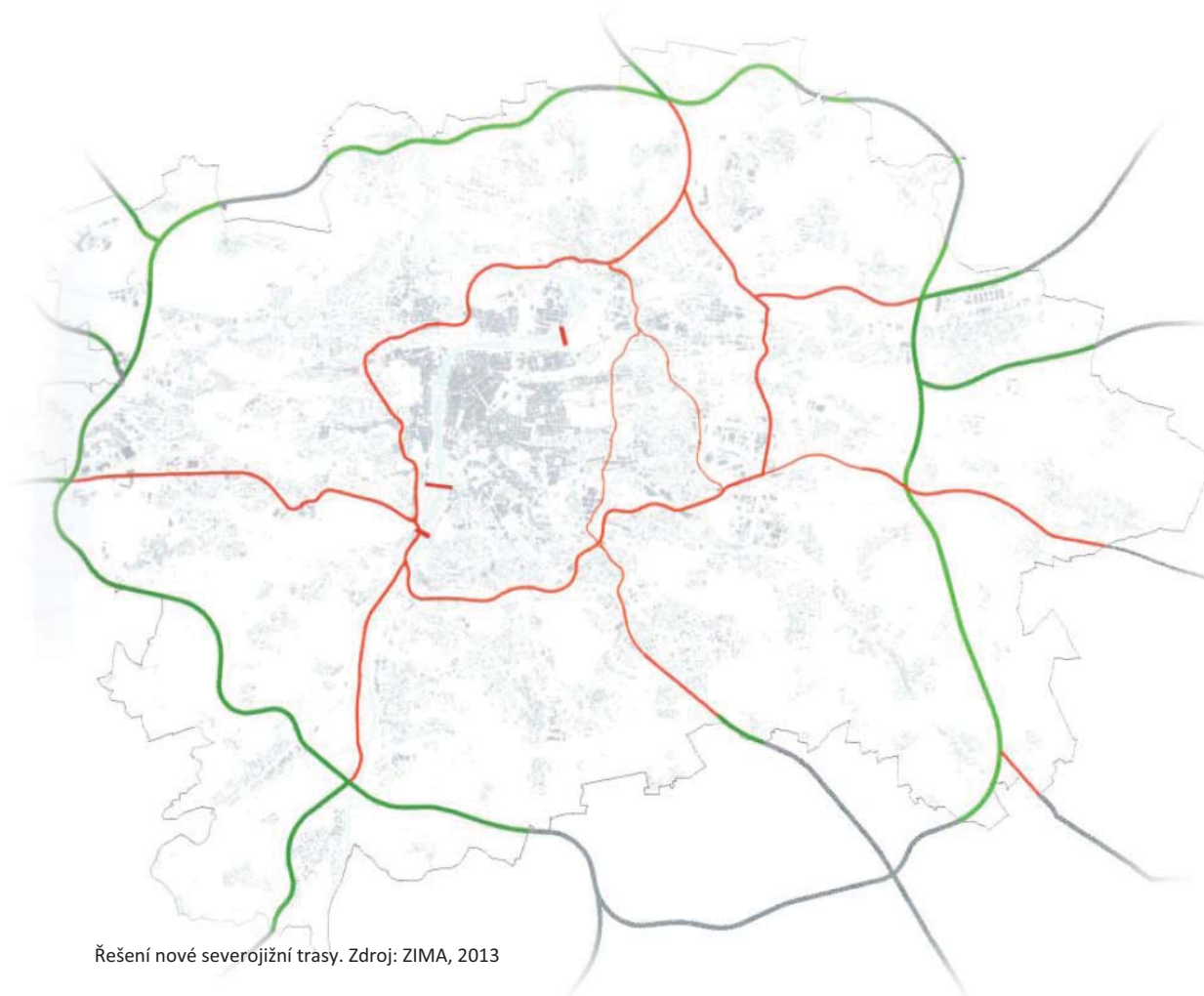


komunikační sítě zvyšuje využívání IAD. Je to tedy třeba brát v úvahu a dále značně podpořit rozvoj veřejné dopravy na delší vzdálenosti, kterou je železnice a nová trasa metra D. Také podpora tramvajové dopravy je velmi důležitá. Motivovat i majitele osobních automobilů k využívání veřejné dopravy a to za pomoci vhodně zvolených tarifů parkování.

- 4. **Stavby pro autodopravu slouží primárně ke zlepšení životního prostředí, nesmí navyšovat kapacitu dopravní sítě**, docházelo by tím pouze k dalšímu navýšení počtu používaných automobilů.
- 5. Rozsáhlé **zkvalitnění veřejných prostor** (rekonstrukce, údržba, přizpůsobení pěším a cyklistům)
- 6. **Zvyšování atraktivity širšího centra pro bydlení**. Aktuálně jsou byty v centru nedostupné pro běžnou populaci a pro movité občany je lukrativnější bydlení v příměstské oblasti. Tím dochází k vylidňování centra města, kde vzniká čím dál tím více pracovních příležitostí a tím se opět navyšuje nutnost dopravy.
- 7. **Radikální snížení dopadu dopravy na životní prostředí** (především v širším centru města). Omezení hluku a množství vypouštěných škodlivých látek do ovzduší.
- 8. Realizovaná opatření mají pozitivní dopad na veřejné finance a neutrální dopad na ekonomický rozvoj. **Méně investic jde do dopravy** (nadřazené komunikační sítě) **více do vzdělání, kultury apod.** Investice do dopravy by měly řešit především kvalitu veřejného prostoru a nejnútější dopravní stavby (metro, železnice) u kterých se počítá se spolufinancováním státem. Zvrácením trendu vylidňování centra se dosáhne neutrálního ekonomického dopadu.
- 9. **Cyklistická doprava** snižuje požadavky na motorové dopravní systémy. Její podpora je levnější než podpora ostatních dopravních systémů v poměru k počtu přepravených osob. Cyklistická doprava ztráktivňuje uliční prostor.
- 10. **Participace obyvatel**, podpora návrhů místních komunit, osvěta, vzdělávání, výchova.
- 11. Vize je realizovatelná, finanční náklady jsou srovnatelné s ostatními variantami. Určuje směr, kterým se vydat, i pouhé částečné naplnění povede ke zlepšení. Pravděpodobně by si vyžádala legislativní změny a změny v organizační struktuře města, to by ale nemělo být překážkou.
- 12. Z porovnávaných možností vychází Vize pro Prahu 25 jako ta nevhodnější (celkem 5 porovnávaných scénářů)

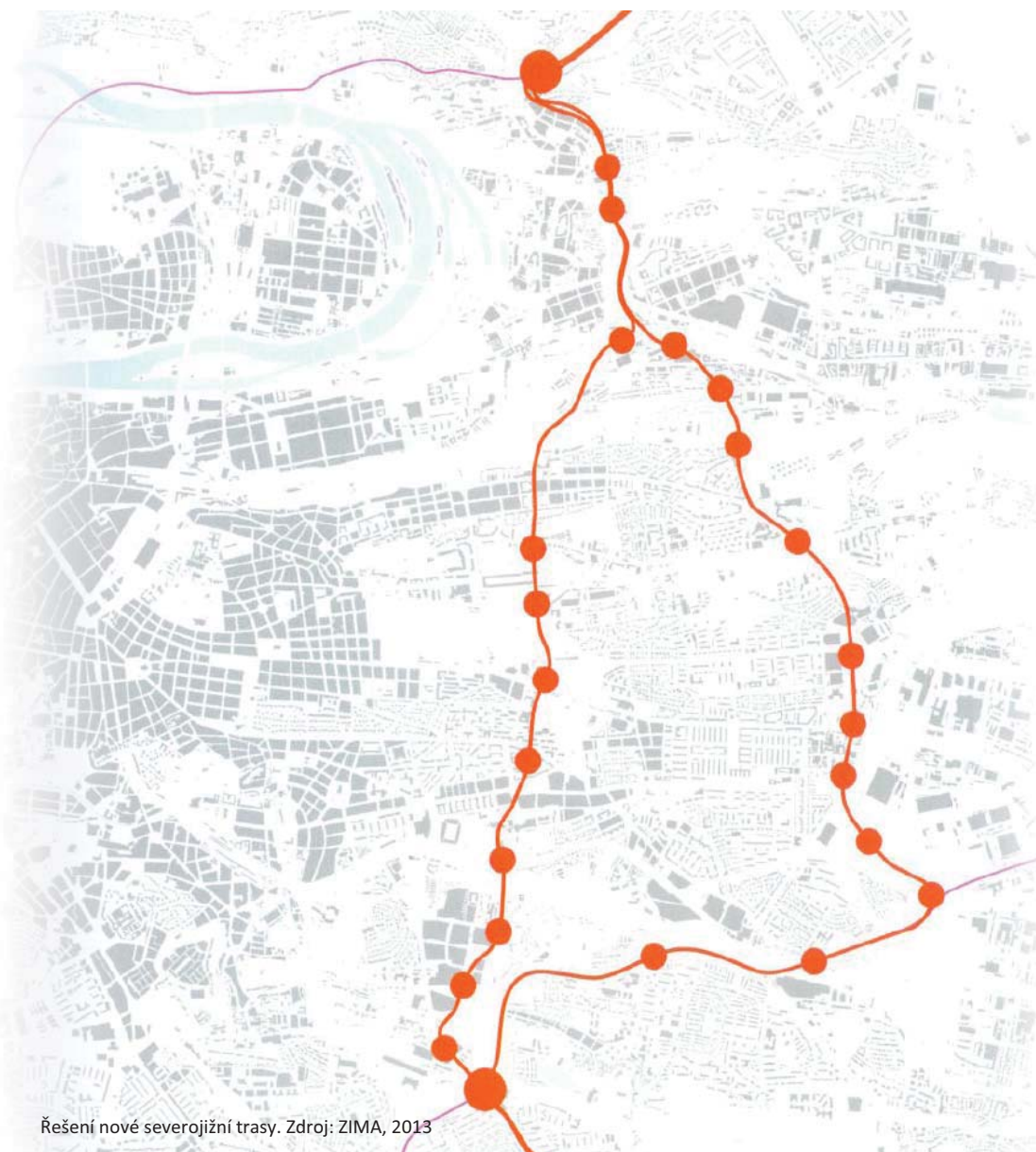
### 3.3. Trochu jiná Praha (Zima, 2013):

- Další velmi zajímavou prací je Trochu jiná Praha vzniklá pod záštitou Fakulty architektury na ČVUT a jmenovitě pod vedením docenta Jehlíka. Výzkum byl zaměřen na zadávání územních plánů a práce rozdělena na několik týmů, který každý zpracovával jiné téma. Zaměřím se na práci ateliéru D3A, který měl za úkol porovnávat souvislosti plánu jako celku s plánem tzv. mikroúrovně. Tato část práce byla vydána jako kniha v Praze roku 2015, jako hlavní autoři jsou uvedeni Jaroslav Zima a Tomáš Prouza. Z této publikace si vyberu část zaměřenou na dopravu, a to jak silniční, železniční, tak i veřejnou.
- Řešení komunikační sítě dle D3A
  - V principu je řešení velice podobné návrhu metropolitního plánu, ale je upravena severovýchodní část Městského okruhu. Ta je rozdělena na dvě jednosměrné trasy, které by ve výsledku měly snížit dopravní zátěž lokalit, kterými procházejí a také zjednodušit řešení křižovatek. **Tato trasa je navržena jako plnohodnotná náhrada severojižní magistrály**, zároveň však nenahrazuje Městský okruh (viz obrázek). Osobně bych nadřazenou komunikační síť nepodporoval nebo rozhodně až sekundárně.

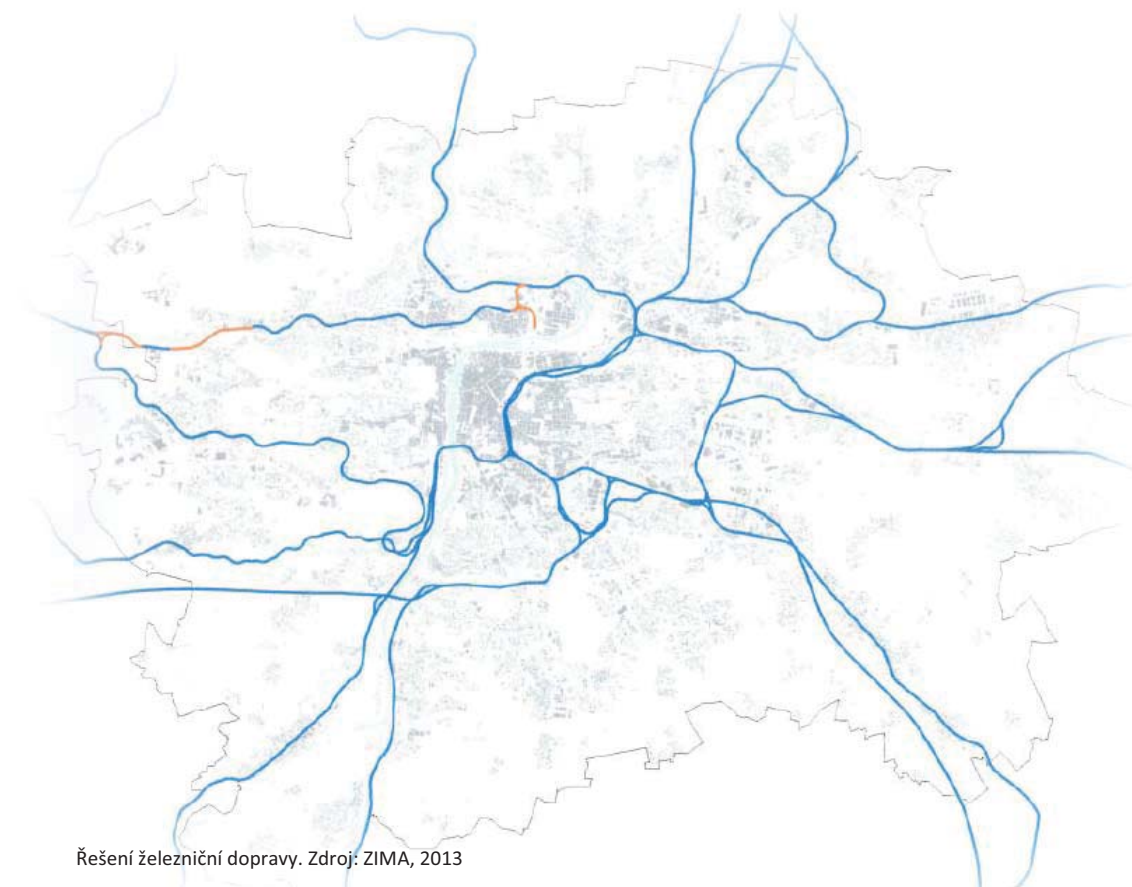




- Severojižní magistrála dle D3A
  - Návrh poskytuje alternativní řešení dopravy namísto využívání Severojižní magistrály. Tímto řešením je doplnění dvou severojižních tras doplňujících Městský okruh. Většina trasy vede tunelem, respektive dvěma tunely, v každém směru jeden. Vedení trasy viz obrázek. Tato nová „magistrála“ má množství napojení na stávající uliční síť, aby sloužila jako používané dopravní spojení v městském provozu, a ne pouze jako jednoduchá nabídka tranzitního spojení sever-jih. Po realizování této alternativy by prý nebyl problém zúžit současnou magistrálu pouze na dva pruhy v každém směru, snížit tak její negativní dopad na okolí a rozšířit veřejný prostor na její trase o nová prostranství pro rekreaci, sport a cyklistickou dopravu.
  - Jak sami autoři říkají, tunely by měly být minimálního řešení, stejně jak je tomu například na rakouských či italských dálnicích. Pro mě je ale důležitá otázka; „chceme dálnici v této části Prahy“? Není to pouze přesouvání problému o kousek dál? Jestliže se Praha bude chtít vydat na cestu moderního města, pak myslím, že cesta povede jinudy. Nejdříve je dle mého potřeba provést opatření pro snížení poptávky po IAD a investovat do ekologičtějších a šetrnějších způsobů dopravy. Je to i méně nákladné a řidičům se dá najevo, že IAD v Praze není ta nejžádanější doprava. Množství IAD se takto nepochybně hodně sníží a v případě přetrvávající potřeby řešit dopravní problém dostavbou v nějaké části města, se později může investovat do vylepšení nadřazené komunikační sítě.

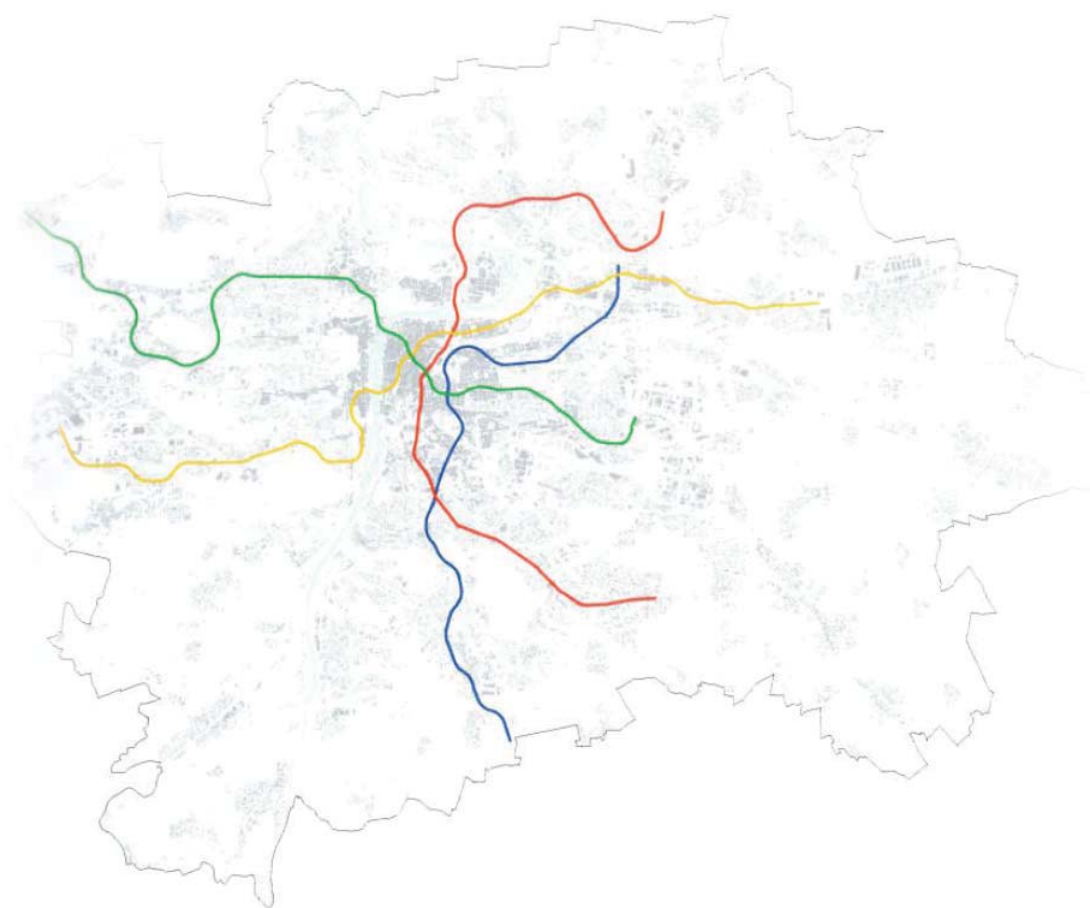


- Řešení železniční dopravy dle D3A
  - **Jedná se opět o řešení velmi podobné tomu v Metropolitním plánu.** Počítá se v ní se zrušením Masarykova nádraží, Hlavní nádraží by mělo mít nástupiště ve dvou úrovních a oproti metropolitnímu plánu, by mělo toto řešení mít i méně tunelů. Podstatné je, že obě varianty se shodují na důležitosti rozvoje příměstské železnice. Důležitá připomínka ateliéru D3A říká, že příměstská železnice by měla být průjezdná skrz metropoli, aby plnila svoji funkci a lidé ji chtěli opravdu využívat. Také by měla vést na místo dobrého dopravního spojení, jakým je např. Hlavní nádraží. Z toho vyplývá i zrušení Masarykova nádraží, které toto dobré dopravní spojení (prý) neposkytuje a dá se nahradit právě navýšením kapacity Hlavního nádraží.



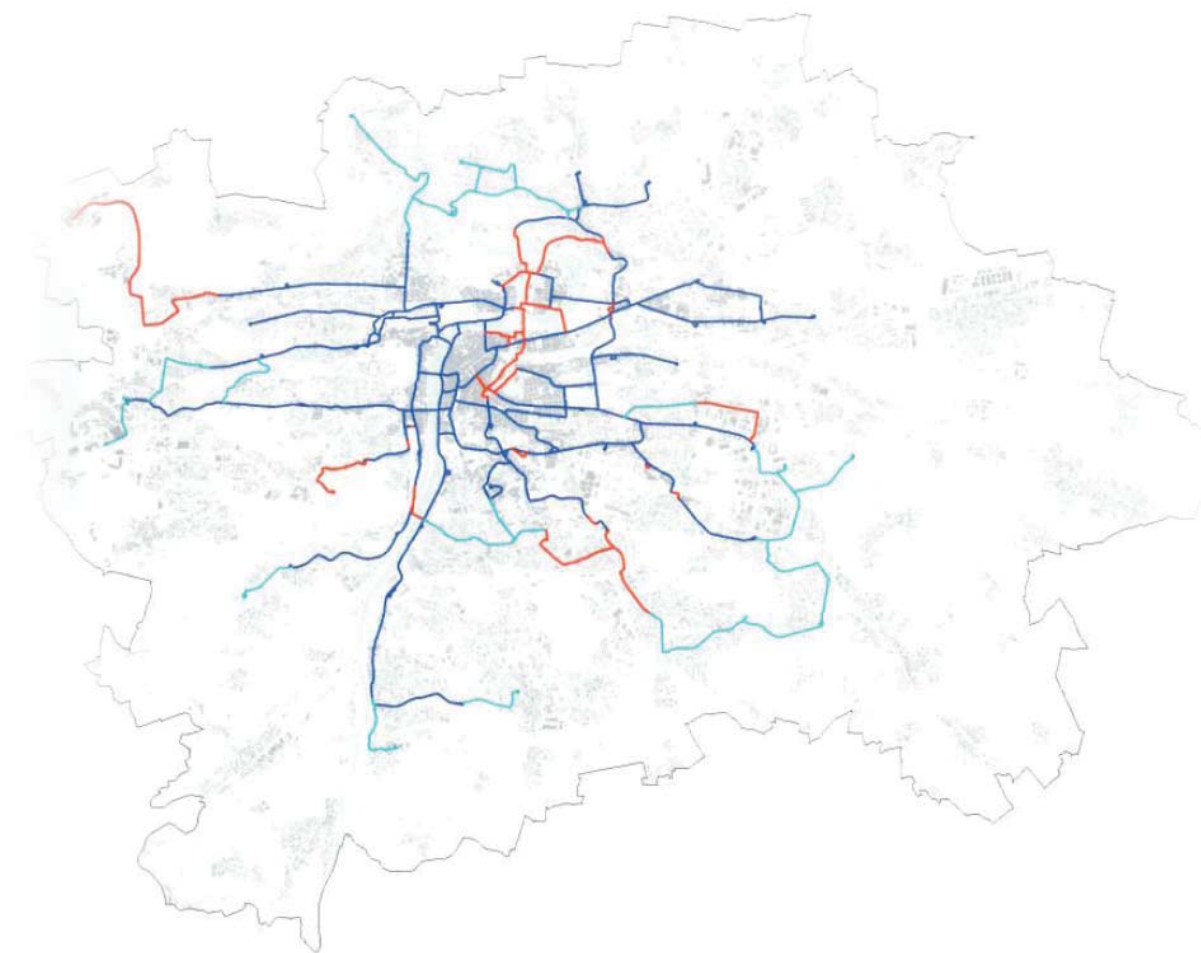
- Řešení sítě metra dle D3A
  - Řešení linek metra dle D3A je poněkud velkolepější než v podání týmu metropolitního plánu.
  - „Upravujeme trasu linky metra D. Metro z Pankráce nesměruje na náměstí Bratří Synků, nýbrž na Vršovické nádraží. Hlavní nádraží kontaktujeme na jeho východní hraně a trasa se poté stáčí k Žižkovu do stopy, ve které byla dosud prověřována. Důležitou zastávkou na této trase by měla být stanice Nákladové nádraží Žižkov. (ZIMA, 2013)
  - „Trasu metra A nekončíme ve stanici Nemocnice Motol, ale pokračujeme přes rozvojovou oblast Ruzyně až na letiště. Ostatní linky končí ve svých stávajících stanicích, nenavrhujeme jejich další prodloužení ani větvení. (ZIMA, 2013)
  - „Prodloužení linky A na letiště jsme řešili v rámci rozvojové oblasti Ruzyně. Trasa, která původně směřovala od stanice Motol přímo na stanici Dlouhá míle, jsme odklonili a navrhli novou zastávku uprostřed centra nové zástavby. Zastávka byla zároveň přestupním uzlem mezi železnicí a tramvají.“ (ZIMA, 2013)
  - Co vidím jako podstatné, není konkrétní vedení jednotlivých linek určitým územím, ale právě promyšlenost jeho návazností na okolí na povrchu. Z tohoto pohledu se řešení D3A zdá velmi sofistikované. Osobně bych se také přikláněl k protažení metra A až na letiště.

- Trasa Metra D – Nádraží Krč
  - Úkolem bylo navrhnout řešení vazby metra na okolí na povrchu. Jeden z autorů, Martin Zima, např. v rozhovoru v rádiu Wave uvádí jako příklad povedené řešení linky metra A v centru města, kdy jsou výlezy elegantně zakomponované do okolních budov, nebo se jedná jen o malé objekty, které příliš neokupují veřejný prostor. Jako příklad realizace pozdější, která právě zapomněla na vazbu na okolní zástavbu, můžou být zastávky na lince C, jako například zastávka Střížkov. Díky tomu mohl vzniknout projekt docenta Kotase, na který mají lidé určitě různé názory, každopádně ale jde dle mého o nákladný projekt a finance do něj investované mohl být použity jinde. Kdyby tedy bylo promyšleno řešení návaznosti zastávky na okolí již dříve, mohlo vzniknout citlivější a skromnější řešení.
  - Tato část práce ukazuje na zkostnatělost starého územního plánu a na množství komplikací, které by vznikly při pokusu o jeho změnu. Tudiž by kvůli těmto komplikacím měla vzniknout trasa metra D tak, jak byla naplánovaná již v 70. a 80. letech minulého století, stejně jako vznikl například tunel Blanka. I když autoři z týmu D3A navrhovali změny vedení trasy metra D, nebylo jim vyhověno, právě kvůli obavám z protahování celého (schvalovacího) procesu.



Řešení Metra D. Zdroj: ZIMA, 2013

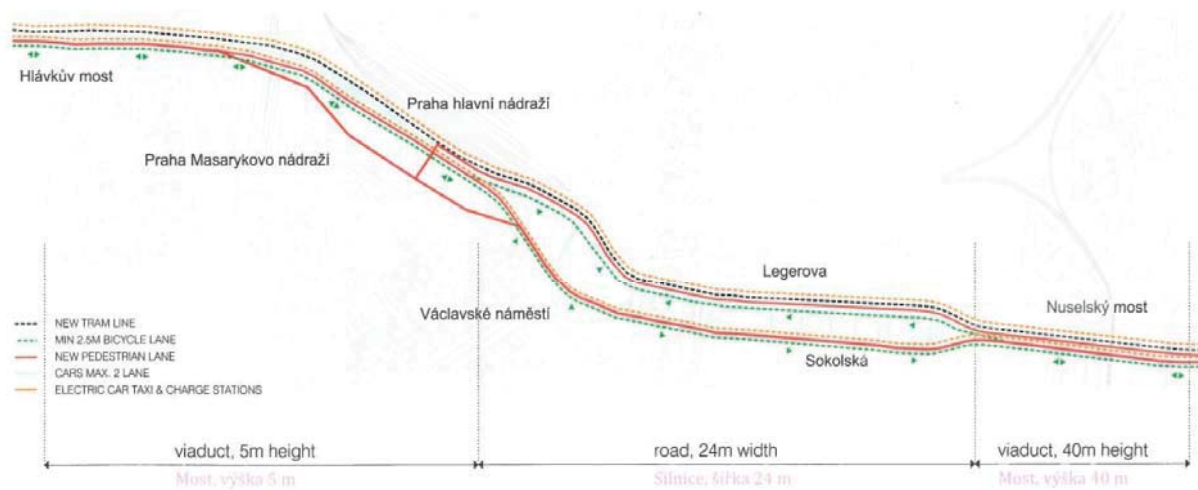
- Tramvajová doprava dle D3A
  - „Tramvajová doprava patří k silným stránkám pražské hromadné dopravy. Metropolitní plán ji velmi účelně doplňuje a rozšiřuje“
  - Opět plán týmu D3A je o trochu velkolepější a přidá nějaká spojení navíc. Pro řešení mého návrhu v oblasti Národního muzea bude vedení tramvajové linky zcela jistě zásadní. Proto budu zcela jistě zvažovat její vedení Václavským náměstím a po samotné magistrále.



Řešení tramvajové dopravy. Zdroj: ZIMA, 2013

### 3.4. Artery Prague (ELASTIK, ©2013):

- V časopisu Architekt z roku 2011 č.5/6 je část věnována tématu pražské Magistrály. Jedno řešení vzniklo ve spolupráci zahraničních ateliérů ELASIK a MAT STUDIO. Práce řeší problém rozdělení Prahy Magistrálou v centrální části mezi Nuselským a Hlávkovým mostem. Ukazuje řešení, jak město opět spojit a přeměnit Magistrálu na bulvár vstřícný k chodcům a cyklistům. Celou práci lze najít na stranách 102 až 107. V této práci mne zaujal způsob řešení Nuselského mostu, na kterém je využito jeho potenciálu krásných výhledů. Jsou tu tedy umístěny restaurace a bydlení pro studenty. Ve spojení s dalšími aktivitami umístěnými na úrovni vozovky mostu by se mohlo jednat funkční a zajímavé řešení. Dále práce rozděluje magistrálu na část rychlou a část pomalou. Ta pomalejší by byla věnována umění, vytvořilo by se tak zde prostředí, které autoři přirovnávají k současnému Karlovu Mostu, využitě pro umění, kulturu a odpočinek. Myšlenka tohoto nového Karlova mostu je mi velice sympatická, ovšem s rozdělením magistrály na pomalou a rychlou část nesouhlasím, myslím že by se provoz měl utlumit a rozprostřít rovnoměrně do většího množství ulic. Jako snad všechny práce na téma magistrály, řeší i tato otázku, jak propojit oblast Masarykova Nádraží. Na Magistrále přibývají také například linka tramvaje, pruh pro cyklisty a pruh pro pěší. Prostory mezi ulicemi Magistrály jsou využity pro nové městské prostory – náměstí. Okolí Národního Muzea se mění na „kulturní ostrov“.



Návrh Nuselský most. Zdroj: ELASTIK, ©2013

Slow traffic routes  
Pěší zóny a cyklostezky



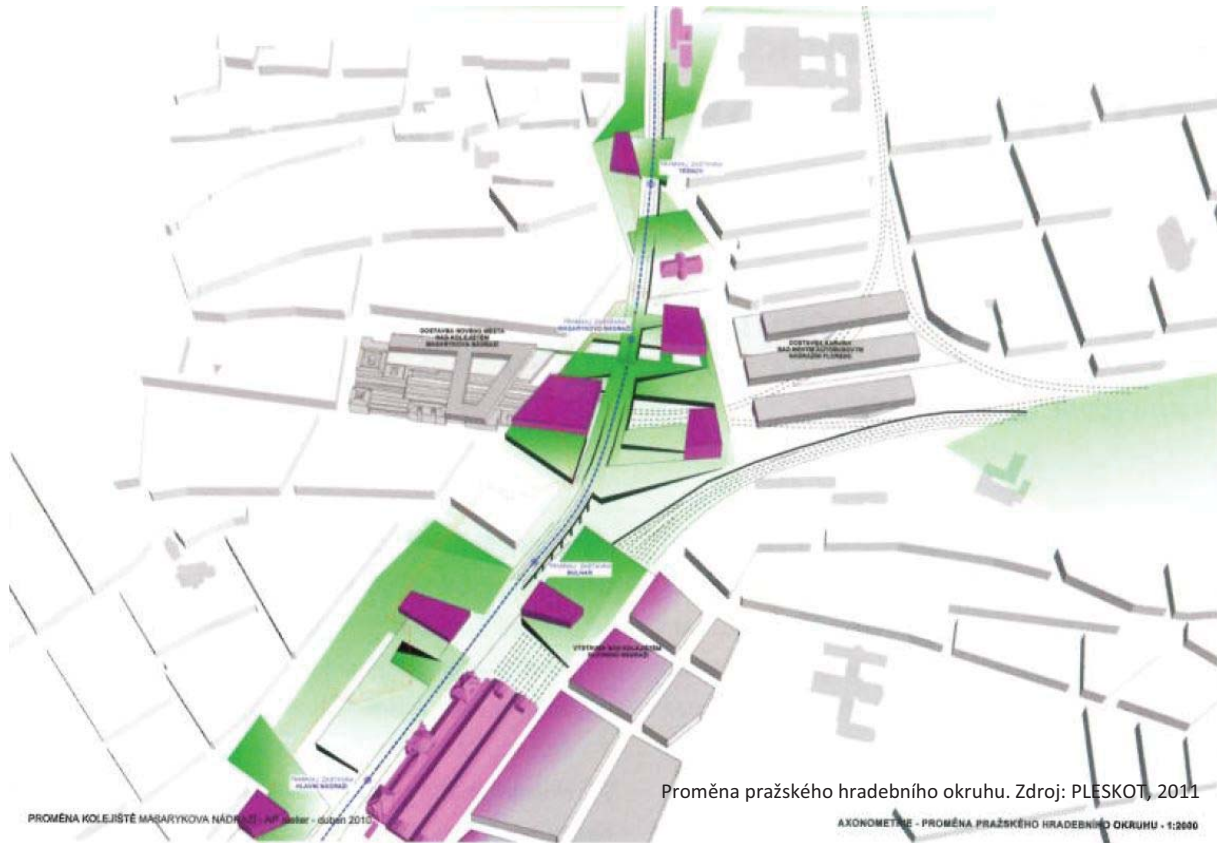
Návrh Nuselský most. Zdroj: ELASTIK, ©2013



Řešení Magistrály Artery Prague. Zdroj: ELASTIK, ©2013

### 3.5. Nová hlavní pražská třída (PLESKOT, 2011):

- Dále se časopis Architekt z roku 2011 č.5/6 zmiňuje o práci od týmu Josef Pleskot, Michaela Košařová, Norbert Schmidt, Jiří Trčka a Antonín Žižkovský. Celý článek lze najít stranách 108-111. Pro mne zcela zásadní myšlenkou v této práci je srovnání terénu v okolí magistrály na její úroveň a dostat tak město a vozovku Magistrály na jednu plochu. Omezí se tak mimoúrovňová křížení a lidé budou moci magistrálu využívat jako městský bulvár i v částech, kde momentálně mostní těleso magistrály působí jako bariéra. V okolí magistrály tak vzniknou platformy – ostrovy (podnože). Na ostrovy se umístí významné pražské budovy. Vznikne tam „kulturně relaxační ostrov“, tak jak jsem si ho představoval, tj. od Národního Muzea až k Hlávkovu mostu. Přijde mi to jako zajímavá alternativa k řešení ateliéru D3A z publikace Trochu jiná Praha. Ovšem realizace tohoto nápadu se mi zdá reálná pouze v části u Hlávkova mostu, kde se mostní těleso nachází poměrně nízko.



### 4. Aktuální dokumenty pro tvorbu města a pro územní a stavební řízení, IPR PRAHA

Průřez současně vznikajícími a připravovanými dokumenty pod záštitou IPR Praha. Jejich využívání pro návrh řešení.

### 3.6. Závěr kapitoly

Návrhů řešících problémy s dopravou v Praze, i návrhů řešících oblast Magistrály je opravdu mnoho, dá se jich nalézt mnohem více, než zde uvádím. Bohužel, ale žádný z nich není realizován. Z mého pohledu se zdá, že není důležité vymýšlet další a další návrhy. Důležitější je nějaký zrealizovat, nastavit směr, kterým se Praha vydá. Říct, jaké město bude do budoucna vznikat. Jaký bude přístup k dopravě, bydlení, tvorbě veřejných prostor a dalších bodů ze strategie plánování města. Začít společně s občany realizovat, třeba i po drobných krůčcích, projekty vedoucí k lepšímu životu v Praze. Ovšem to vše za předpokladu jasně definované strategie rozvoje širších celků, nejlépe celého města, aby se nestavěly projekty, které absolutně nezapadají do struktury města a mohly by způsobit veliké problémy při dalším rozvoji.

#### 4. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR)

- V souvislosti se změnami, kterými v uplynulých dvou letech prošel bývalý Útvar rozvoje hlavního města Prahy (ÚRM) v rámci transformace v tzv. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), získala Praha zcela novou koncepci a strategii svého budoucího rozvoje. Jejím cílem se tak stalo chytré, realistické a koncepční plánování a správa města v souladu s konceptem smart city. Vznikla nová organizační struktura s řadou skutečně renomovaných odborníků z oblasti architektury, urbanismu, krajiny a památkové péče. K hlavním činnostem IPR Praha nyní patří také výzkum, vzdělávání a využívání dat, informací a znalostí v rámci aplikovaného výzkumu. Rozvíjí se také partnerství a spolupráce s vysokými školami, odbornými institucemi a neziskovými organizacemi jak na národní, tak nadnárodní úrovni. Na základě těchto změn vznikla řada dokumentů, které v poslední době z IPR Praha vzešly. Těmi jsou např. Pražské stavební předpisy nebo Koncepce pražských břehů. Poslední jmenovaný dokument stejně jako Manuál tvorby veřejných prostranství vytvořila Kancelář veřejného prostoru. Tato nově vzniklá kancelář se zabývá tvorbou veřejných prostranství na odborné a architektonické úrovni a zastupuje deklarovaný zájem správy města o kvalitu veřejných prostor (Smart Cities, 2014).
- Jak je řečeno na stránkách IPR, Praha má do roku 2020 poslední možnost využít větších finančních dotací ze strany EU. Proto je potřeba intenzivně připravovat SMART projekty. Vstupním materiálem pro přípravu intervencí z fondů EU v období 2014–2020 je Koncept SMART Prague. Další dokumentem, který může pomoci při tvorbě těchto projektů je Morgenstadt City Lab Prague CZ. Dále se Praha zařadila do projektu Triangulum, v rámci něhož Praha navrhne transformaci konkrétní městské čtvrti (IPR PRAHA, ©2014).
- V současné době IPR připravuje také dva stěžejní dokumenty, jimiž jsou Metropolitní plán a Strategický plán. Oba dva mají již vypracovaný návrh, ale zatím nejsou schválené a pravděpodobně to bude ještě nějakou dobu trvat. Pro mou práci budu uvažovat tyto návrhy, jako přibližnou cestu, kterou se Praha pravděpodobně vydá. O částech, které se týkají mého návrhu, se zmíním dále.

##### 4.1. Manuál tvorby veřejných prostranství (Smart Cities, 2014):

- Návod pro městské organizace, městské části a investory, který ukazuje, jak zvýšit kvalitu ulic, náměstí či parků. Podobný dokument má mnoho vyspělých světových metropolí a od června roku 2016 má tento manuál i Praha. Manuál slouží jako základní podklad pro koncepční přístup k veřejným prostranstvím. Architekti, urbanisté i teoretici se hned na úvodních stranách vyjadřují ke stěžejním otázkám pátrajících po definici kvality veřejného prostoru u nás a roli či možnostech využití nového manuálu. Na příkladu české metropole se v něm totiž zcela konkrétně definují veřejná prostranství a na jejich podobu a funkci se nahlíží naprosto komplexně. Manuál se tak stává jedním z nástrojů, kterým se do oblasti plánování a správy města dostává do popředí důraz na kvalitu života.
- Na tvorbě téměř třisetstránkové publikace se podílelo na sedmdesát odborníků z různých profesních oblastí, organizací a městských částí. Řada světových metropolí jako New York, Londýn nebo např. Curych podobným materiálem disponuje delší dobu, proto se jimi autorský tým nechal inspirovat. **Cílem je, aby každé veřejné prostranství mělo čitelný charakter a zastávalo jasnou a smysluplnou úlohu v celkové struktuře města .**
- Jednotlivé druhy veřejných prostranství jsou v manuálu popsány a opatřeny řadou doporučení a návodů a také doplněny konkrétními pozitivními příklady z českých i zahraničních měst. Za nejvstřícnější jsou považována veřejná prostranství s maximální mírou sdílení prostoru a svobodou pohybu i pobytu zejména pro chodce. Je důležité počítat se všemi druhy dopravy a vzájemně se je snažit vhodně doplňovat, aby občané mohli kombinovat různé způsoby přepravy. Zpravidla jsou využívány ty výhodnější a efektivnější. Proto je potřeba preferovat ty způsoby pohybu, které jsou šetrnější k městskému prostředí. Jedním ze základních nástrojů ke zkvalitnění prostoru je tedy zklidňování dopravy, které se v ČR dosud málo využívá. Přitom v jiných zemích EU je už mnoho let považováno za standardní přístup. Největší rozpory dnes vznikají mezi potřebami dopravy chodců a automobilové dopravy. Veřejná prostranství musí zajistit dostatečnou ochranu pro slabší a zranitelnější uživatele, před těmi silnějšími a potenciálně nebezpečnějšími. Jedině tak mohou motivovat k ohleduplnějšímu chování.
- Manuál ve velké míře řeší jednotlivé prvky veřejných prostranství, jako jsou materiály, povrchy, význam stromů a vegetace v prostředí města. Jako velmi důležitý prvek bere také technickou a dopravní infrastrukturu. Dále řeší venkovní osvětlení a mobiliář a jejich údržbu, zařízení pro služby, objekty k usnadnění pohybu a přístupu, venkovní reklamu i umění ve veřejných prostranstvích. To vše je v publikaci doplněno o bohatou fotografickou dokumentaci příkladů, schémat a nákresů, a také řadu odkazů na zahraniční literaturu a další inspirační zdroje v podobě zahraničních manuálů tvorby veřejných prostranství dostupných on-line.
- Tento dokument momentálně asi nejlépe ukazuje, jakým směrem by se mohla Praha do budoucna vydat. To především protože na vydání strategického plánu a metropolitního plánu se stále čeká (16/10/2016) a nejspíše to ještě pár let potrvá. Díky tomu, bych řekl, že dostává momentálně ještě na větší váze. Osobně jsem rád, že se Praha vydává směrem nastaveným ostatními „chytrými“ městy. Doufám tedy, že se tento trend nezmění, například z politických důvodů. Rád bych v budoucnu viděl Prahu, jako město ještě příjemnější pro pobyt, než jakým je dnes.

##### 4.2. Morgenstadt City Lab Prague CZ (Radecki, 2016):

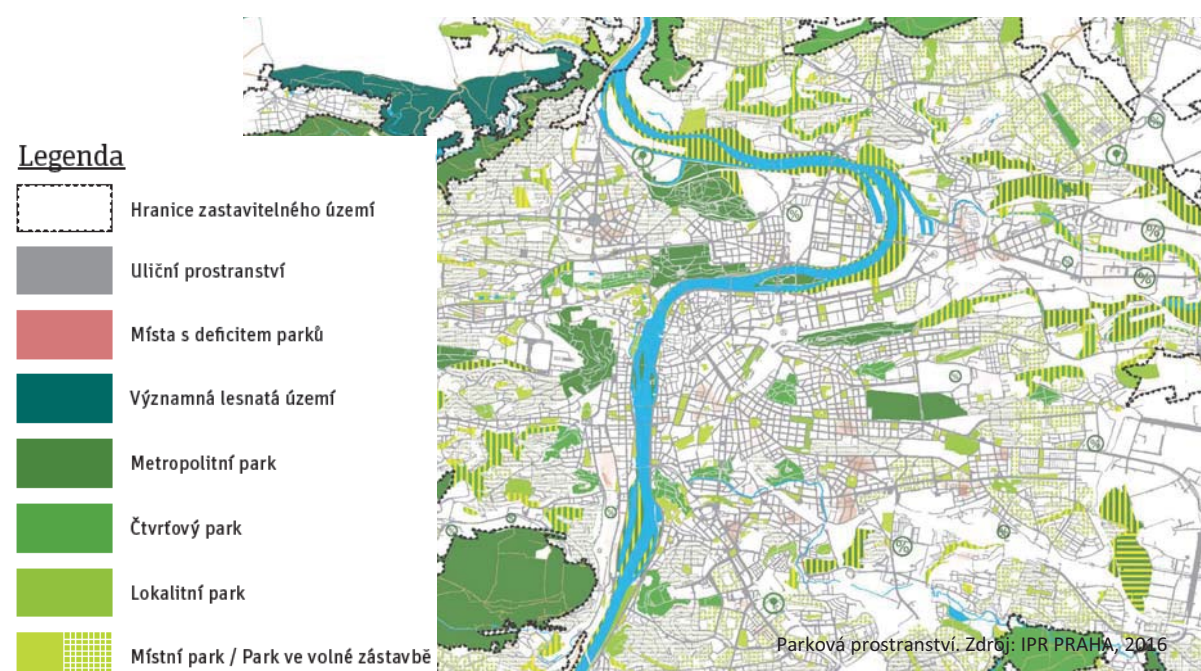
- „Praha se nachází na křižovatce. Má potenciál pro jasnou a silnou budoucnost, doposud si však nenaplánovala strategickou cestu své proměny. Zatím si nevytvořila jasnou vizi svojí budoucnosti a nestanovila cíle svého rozvoje. V současné době však město usiluje o nové vypracování strategického plánu, a právě nyní vzniká nový územní plán (Metropolitní plán).“ (Radecki, 2016)
- „Tato skutečnost, jež se snoubí se zřejmou ekonomickou silou a bohatou historií Prahy a její atraktivitou pro lidi z celého světa, vytváří obrovský potenciál pro cílený, inteligentní a udržitelný městský rozvoj. Z tohoto důvodu byla Praha v červnu roku 2014 zvolena prvním vítězem mezinárodní soutěže měst Morgenstadt City Challenge.“ (Radecki, 2016)
- „Podrobná analýza Prahy byla provedena na základě hodnotícího rámce iniciativy Morgenstadt pro oblast udržitelného městského rozvoje. Tento rámec je strukturován do tří analytických úrovní, jejichž společným účelem je porozumět aktuálním výsledkům v oblasti udržitelnosti měst a které přináší ucelené strategie a integrovaný plán rozvoje. Kombinace kvantitativních měřítek a kvalitativních analýz údajů zajišťuje, že lze vytvořit objektivní výkonnostní profil Prahy a současně respektovat individuální charakteristiky města, které činí přímé srovnání s jinými městy obtížným. To nám ukazuje cestu k individuální strategii pro Prahu.“ (Radecki, 2016)
- Předcházející tři odstavce jsou citací z úvodu samotné práce. Jedná se zcela jistě o hodnotný dokument, který by mohl v budoucnu velice pomoci s vývojem Prahy. Snad bude jeho potenciál využit na maximum. Jeho celé znění je dostupné on-line. Aktuálně bych pro mou práci chtěl vyzdvihnout pouze některé cíle, kterých by Praha měla dosáhnout dle tohoto dokumentu:
  - Z oblasti systému vedení a správy jde o vypracování vize a stanovení měřitelných cílů pro inteligentní/udržitelnou **Prahu 2050**. Tento cíl dle harmonogramu má být splněný do roku 2016. Dlouhodobou vizi do roku 2050 má například Vídeň, která je v současnosti považována za vzor inteligentních měst, právě pro své dlouhodobé plánování, vysoké cíle a jejich plnění.
  - Vytvořit **multimodální dopravní terminál** v podobě modelového projektu pro Prahu (do 2016): „Síť multimodálních dopravních terminálů poskytne městu podporu při snižování počtu soukromých vozidel v centru města a při nasměrování mobility do veřejné dopravy a udržitelných alternativ, jako jsou sdílení vozidel a kol. Jeden intermodální tranzitní terminál může být snadno začleněn do plánování inovativní čtvrti, díky čemuž nabídne inovativní řešení mobility pro budoucí obyvatele a místní zaměstnance. Snadné využívání multimodálních služeb v oblasti mobility však bude možné pouze tehdy, jestliže budou k dispozici inteligentní digitální služby pro plánování individuálních cest napříč Prahou s využitím různých způsobů dopravy.“
  - Vybudovat **inovativní čtvrt Prahy** (do 2017): „Praha potřebuje modelovou čtvrt, která by na jednom místě dokládala tvůrčí, environmentální, sociální a ekonomický potenciál Prahy a propojovala jej s moderní architekturou a atraktivním designem. Navrhuje se proto vybudovat novou inovativní čtvrt na některém z mnoha brownfieldů v Praze (např. v Holešovicích nebo na Žižkově). Inovativní čtvrt bude nejen integrovat práci a život, ale bude mít potenciál přitáhnout mladé rodiny a zvrátit trend suburbanizace, bude lépe spojovat průmysl a výzkum, a přitáhne do Prahy kreativní průmyslová odvětví a společnosti orientované na výzkum. Aby tato čtvrt byla vyvinuta sociálně životaschopným způsobem, doporučuje se, aby části vývojového procesu vycházely ze společného tvořivého procesu s občany Prahy.“ (Radecki, 2016)
  - **Modernizovat Václavské náměstí** (do 2017) a vyvinout **zelené a živé přemostění na náměstí Winstona Churchilla** (2018): „Centrum Prahy je nutné modernizovat, aby se pro pražské občany stalo atraktivnějším a energeticky zajímavějším. Existuje riziko, že bude věnována pozornost pouze turistům, což je důvod pro navrhovanou udržitelnou modernizaci Václavského náměstí a vytvoření zeleného a živého přemostění hlavního železničního nádraží a propojení náměstí Republiky a náměstí Winstona Churchilla pro pěší a cyklisty.
- Důvody proč se nepovedlo v Praze snížit objem automobilové dopravy, i přes kvalitní veřejnou dopravu a veliké investice do ní, definuje tento dokument víceméně shodně jako Vize pro Prahu 2025. Cituji „Klíčovým důvodem této skutečnosti je, že Praha nezaměřila své obrovské investice na silnice a veřejnou dopravu pomocí měkkých mobility systémů (např. terminálů park & ride a bike & ride či možností sdílení aut – car sharingu), které by byly napojeny na tranzitní terminály, komplexní síť cyklistických stezek nebo pobídek k využívání způsobů přepravy, jež jsou ohleduplnější k životnímu prostředí. Praha rovněž nevyužila možnost zavést regulační opatření, která by používání osobních motorových vozidel na území města učinila méně atraktivním (snížení počtu parkovacích míst, poplatky za dopravní zácpy, nízkoe emisní zóny, vysoké poplatky za parkování apod.). Druhým důvodem je žádná nebo jen velmi malá spolupráce mezi Prahou a regionálním dopravním systémem, která by koordinovala vylepšenou veřejnou dopravu na úrovni regionu. Akční oblastí, která bude v nadcházejících letech vyžadovat silnou pozornost, je zlepšení návaznosti regionálních vlaků a jejich přepravní kapacity.“ (Radecki, 2016)

#### 4.3. Metropolitní plán – návrh :

- Po posledních událostech, kdy rada hlavního města Prahy odvolala v září 2016 ředitele Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) Petra Hlaváčka, je datum schválení Metropolitního plánu nejasné. Není ani jasné do jaké části se bude podobat současnému návrhu. Bude ho pravděpodobně muset dopracovat někdo jiný než původní tvůrci. Tým stojící za současným návrhem se rozpadl, 13 z 15 jeho členů podalo výpověď, včetně ředitele odboru Romana Kouckého. Tým odborníků tím chce svého šéfa podpořit a vyjádřit tak nechuť nad celou událostí. "Šli jsme pracovat pro veřejnou instituci, protože jsme věřili, že můžeme pomoci prosadit inovativní způsob územního plánování. Odvolání Petra Hlaváčka bylo posledním a rozhodujícím z dlouhé řady signálů, že o to politické vedení města nestojí," dodala architektka Marie Smetana, která se v kanceláři Metropolitního plánu věnovala parkům a krajině. Já osobně doufám, že i přes současné problémy se podaří Metropolitní plán schválit v obdobné kvalitě. Některé jeho části použiji, jako demonstraci toho, jak by Praha mohla v budoucnosti vypadat.
- Metropolitní třídy – Magistrála a Diametr
  - Metropolitní plán návrh 05/2016 textová část odůvodnění, str. 187, 188:  
„Metropolitní třídy Magistrála a Diametr, vymezeny na ulicích a třídách: Evropská, Svatovítská, Milady Horákové, Veletržní, Dělnická, Libeňský most, Sokolovská, Českomoravská, Kolbenova, Poděbradská, Chlumecká;“ (IPR PRAHA, 2015)  
„Magistrála a Diametr představují hlavní kříž metropolitních tříd 21. století. Představují potenciál, který se ukrývá v dokončení jejich propojení i transformaci jejich bezprostředního okolí a také ve vnímání „dopravy“ na nich. Tyto metropolitní třídy mají šanci stát se velkorysími bulváry v Praze. Z tohoto důvodu jsou označeny metropolitními prioritami, kde je důležité nadřadit zájmy celku města nad zájmy jednotlivých městských částí, přes které metropolitní třídy procházejí.“ (IPR PRAHA, 2015)
  - Metropolitní plán návrh 05/2016 textová část, str. 16  
„Článek 35  
9/ Metropolitní třídy  
(1) Základní struktura významných (stávajících i navrhovaných) veřejných prostranství je klíčovou součástí krajinné, urbánní a architektonické kompozice města a jeho obrazu. Metropolitní plán podporuje rozvoj veřejných prostranství a zdůrazňuje význam lokálních systémů hlavních i vedlejších ulic, které vytvářejí předpoklady pro docházkové vzdálenosti v měřítku lokalit.  
(2) Metropolitní plán nově určuje městské třídy metropolitního měřítka. Vymezenými bulváry Prahy pro nové století v měřítku svých délek dvaceti kilometrů propojuje město s jeho okolím a provazuje město s regionem. Tyto osy jsou navrženy jako důležitá veřejná prostranství a nikoli jako dopravní koridory, **jsou liniovým rozšířením centra a musí být lemovány živým a otevřeným parterem.**“ (IPR PRAHA, 2016)



- Po návštěvě slavného dánského architekta Jana Gehla v Praze (dne 17.10.2016), během které se domluvil s pražským vedením na spolupráci při humanizaci magistrály to vypadá, že i město tuto myšlenku myslí vážně. Doufám, že tato spolupráce opravdu vyjde a že se následně vzniklé řešení bude také realizovat.
- Jedním z problémů metropolitního plánu, který kritizuje například Klub Za starou Prahu, je zmírnění regulace výškové hladiny zástavby na metropolitních třídách a v některých dalších lokalitách Prahy, které jsou přímo určené pro výškovou zástavbu. Což by znamenalo narušení současné stabilizované výškové hladiny budov a panoramatu Prahy (KLUB ZA STAROU PRAHU, 2016). Myslím, že výšková regulace by opravdu měla vycházet především ze současného charakteru daných lokalit, což znamená, že ve většině míst shledávám toto zmírnění výškové regulace také za nevhodné. Myslím, že v některých konkrétních místech, by mohl metropolitní plán umožňovat navýšení výšky budovy za předpokladu protislužby ze strany investora a to pouze, když tato místa budou opravdu dobře zvažena a stavba schválena všemi dotčenými subjekty, tzn. například i místními obyvateli, pro které by mohl vzniknout např. nový zajímavý veř. prostor.
- Parková prostranství (IPR PRAHA, 2016):
  - Metropolitní plán definuje různé druhy parků. Metropolitní, čtvrtkový, lokální a místní. Určuje způsob jejich údržby, podmínky rozvoje a podobně. Dále obsahuje studii dostupnosti parků v jednotlivých částech Prahy, respektive místa s největší absencí parku. Jedna z takových oblastí bez parku se dle této studie nachází i v historickém centru města, kde to podle autorů ale tolik nevádí, protože je zde park nahrazen kvalitním veřejným prostorem ve formě ulic, náměstí, pasáží apod. Což je zcela jistě pravda. Na druhou stranu by možná místní obyvatelé ocenili v centru města i park pro relaxaci a odpočinek v klidu, na místě, kde není tak vysoká koncentrace turistů jako na Václavském a Staroměstském náměstí. Dále si nejsem úplně jistý označením Vrchlického a Čelakovského sadů za lokální park. Z mého pohledu by měl plnit funkci metropolitního parku a získat na mnohem větší hodnotě, než jakou momentálně má. V případě připojení Národního muzea k Václavskému náměstí humanizací magistrály, dostane dle mého park vedoucí od Národního muzea až Hlavnímu nádraží zcela jiný rozměr. Budeme-li také uvažovat mnohem větší množství obyvatel pohybujících se po nové metropolitní třídě, dle mého začne tento park fungovat a bude využíván intenzivně i místními. Lidé sem, dle mého, budou vážit i dlouhou cestu, stejně tak jako do ostatních metropolitních parků.



#### 4.4. Strategický plán - návrh:

- Další důležitý dokument, který udává především dlouhodobý směr, kterým by se město mělo vydat. Zcela jistě dobrý krok do budoucnosti, na kterém také pracuje IPR Praha a momentálně se nachází ve fázi posuzování a rozhodování. Ale je možné, že jeho vydání se také protáhne díky aktuálním problémům mezi IPR Praha a magistrátem. Takový dokument má například také Vídeň a stanovuje cíle vývoje až do roku 2050. Vídeň je za tento plán velmi oceňovaná, právě pro jeho vizi daleko do budoucnosti a vysoko nastavené cíle. Vídeň se stává jedním z nejprogresivnějších měst dnešního světa a zcela jistě může poskytnout inspiraci v mnohých tématech udržitelných, chytrých měst, a i veřejných prostor transformovaných, aby opět sloužili chodcům.
- Úvodní řeč bývalého ředitele IPRu Petra Hlaváčka do navrhovaného strategického plánu (IPR PRAHA, 2016):

##### **Praha potřebuje vizi.**

Potřebuje udat směr, kterým se má vydat v příštích dekádách. Pohled do budoucna byl vždy spojován s očekáváním toho lepšího, čeho dnes nedosahujeme, ale co by mohlo přijít. Lepší budoucnost ale nepřichází sama od sebe. Musíme o ni usilovat každý den a každým činem, přestože výsledky nepřicházejí bezprostředně. Neuvídíme je ani dnes, ani za měsíc nebo za volební období. Výsledky budou patrné v době, kdy každý z nás už bude v jiné roli, než je dnes. To je poselstvím Strategického plánu.

*Musíme se odpoutat od uvažování ukotveném  
pouze v současnosti a činit takové kroky,  
které svými dopady přesahují desetiletí.*

Strategický plán je plánem generace dnešních školáků, která bude za 15 let hledat své první zaměstnání a zakládat vlastní rodiny, je plánem dnešních třicátníků, kteří budou v roce 2030 na vrcholu svého profesního života a jejich děti budou právě opouštět domov a zakládat své vlastní rodiny a v neposlední řadě je také plánem dnešních padesátníků, kteří si v té době budou užívat život aktivních penzistů.

Strategický plán by měl nám všem ukázat, že naše budoucnost není městu lhostejná. Strategický plán je naším společným závazkem, že chceme investovat naše prostředky a úsilí do toho, aby byla Praha pro všechny skvělým místem k životu.

Petr Hlaváček  
ředitel IPR Praha



Prohlášení ředitele IPR. Zdroj: IPR PRAHA, 2016

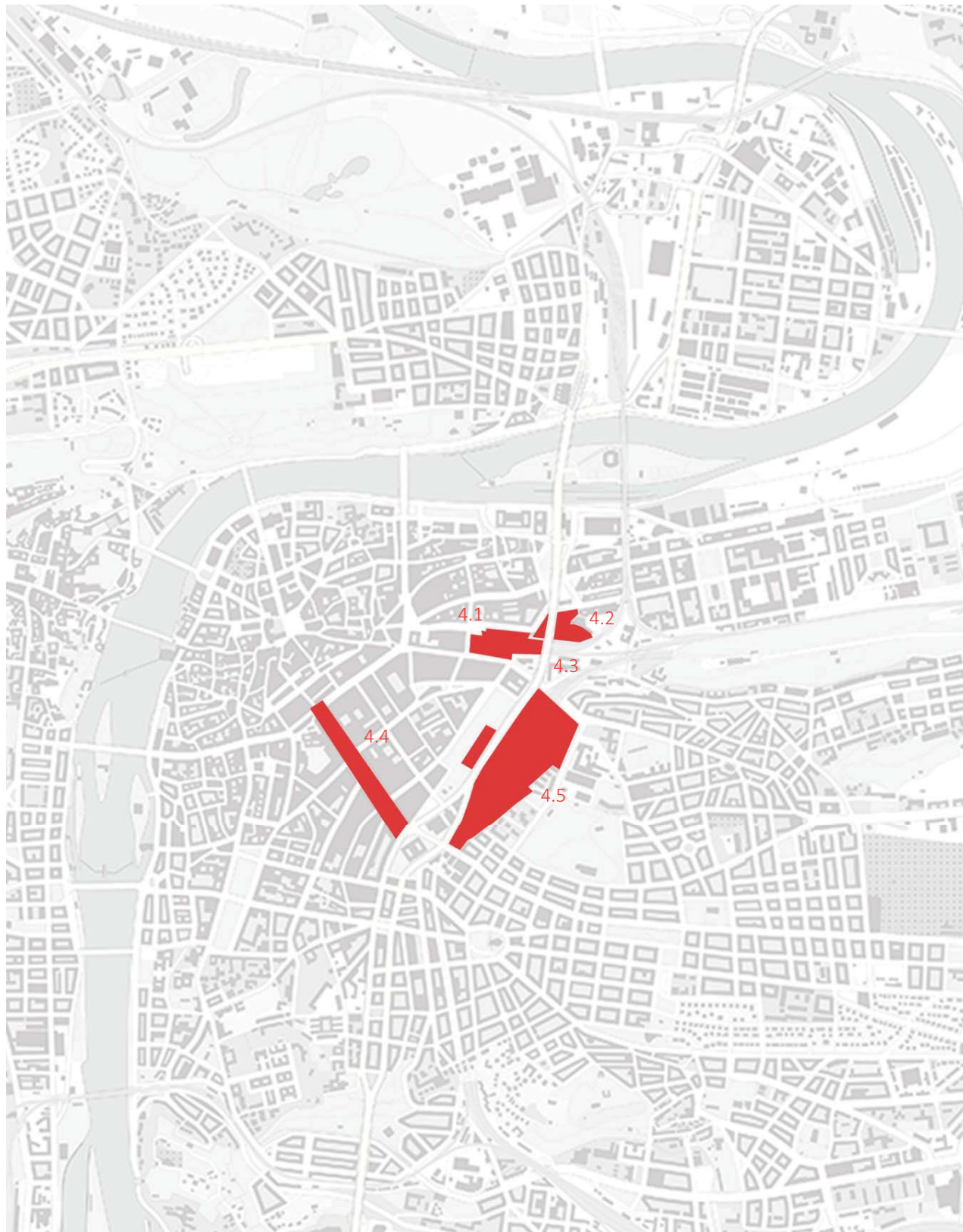
#### 3.5. Ostatní dokumenty, shrnutí

- Celkově mám z Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy dobrý pocit. Řekl bych, že přinesl svěží vítr do prostředí českého městského plánování nebo přinejmenším do toho pražského. Snad i přes veškeré politické problémy, vzniklé kolem tohoto institutu, se povede pokračovat v dobře načaté práci. Jak říkají i někteří samotní tvůrci, sice pozdě, ale stejně je dobré začít. Začít dotahovat náskok ostatních zahraničních měst, která se vydala na cestu za lepšími způsoby plánování, za způsoby, které mimo jiné preferují živá města plná chodců, před městy okupovanými automobily.
- K ostatním dokumentům, které IPR vytváří patří dále také nové Pražské stavební předpisy. Nebo například různé koncepce povrchů v Praze, koncepce pražských břehů a podobně.

5. Předpokládaný vývoj, články v médiích, politické a odborné názory

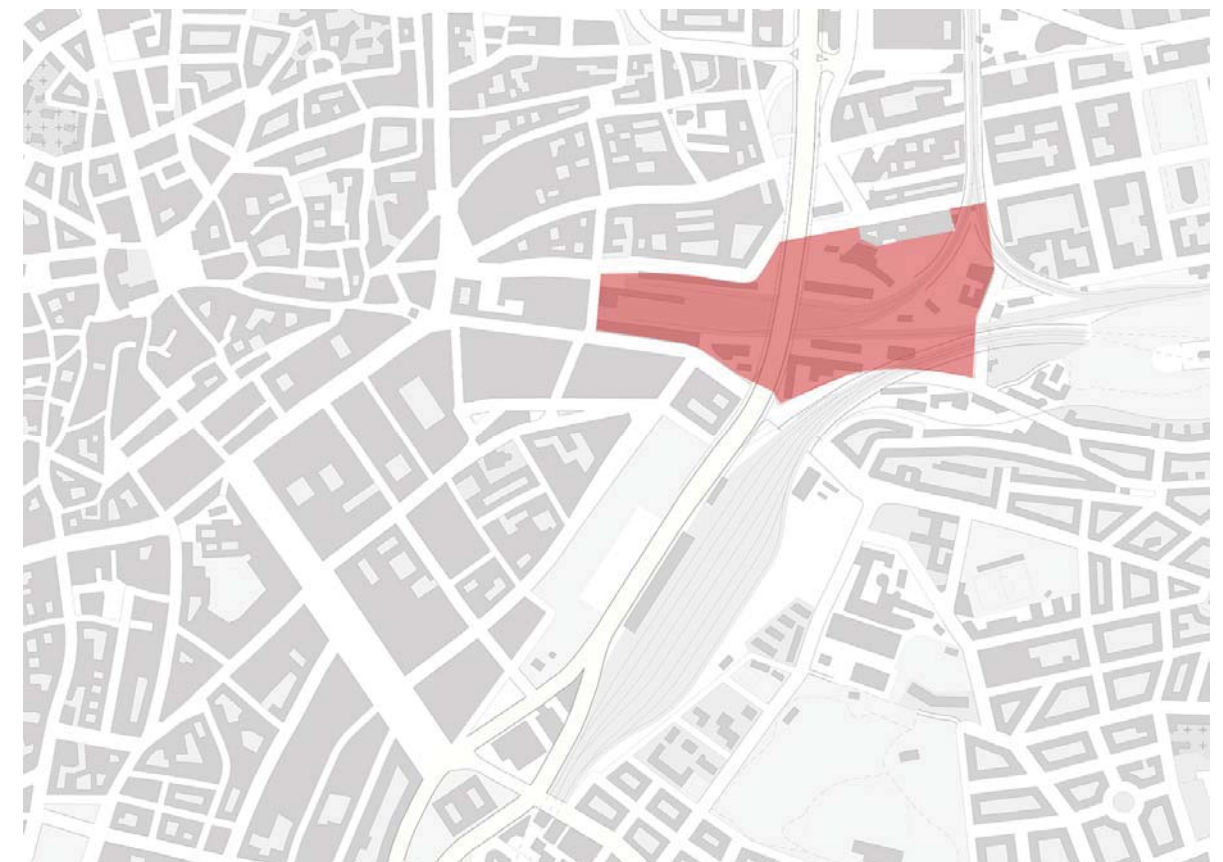
Ukázka nestálosti politických názorů, síly soukromých investorů a neschopnosti hlavního města Prahy plánovat dlouhodobě na území města.

## 5. Předpokládaný vývoj, články v médiích, politické a odborné názory:



### 5.1. Masarykovo nádraží:

- V roce 2008 se řešila otázka, zda zrušit Masarykovo nádraží (viz článek na webu strany zelených). V komentářích pod článkem si pár lidí stěžovalo, že se jim to nelíbí, nebo, že nerozumí, proč by se to mělo stát. (PRAHA.ZELENI, ©2008)
- V roce 2013 bylo dle informace na portálu hlavního města Prahy rozhodnuto, že se nádraží zachová, přinejmenším kvůli lince na letiště. Přičemž se uvolnili pozemky pro výstavbu v okolí nádraží a v lednu roku 2016 byly definitivně převedeny pod skupinu Penta, která již i zveřejnila projektovou dokumentaci od Zaha Hadid architects. Historická budova nádraží a pošty budou zachovány (PRAHA.EU, ©2013). Návrh skupiny PENTA sklízí kritiku laické i odborné veřejnosti. Dle mého je to architektura z urbanistického hlediska velmi nepovedená. **Zcela zásadní je vyřešit v tomto území otázku, zda zde potřebujeme další administrativní budovy. Dle mého názoru toto území zcela postrádá byty pro běžné obyvatele. Propojení přilehlých městských částí pomocí zastřešení nádraží by mělo mít odpovídající kvalitu, ne pouze jeden můstek, jako gesto, že se snažíme udělat něco pro lidi.**
- Po prozkoumání dokumentu Trochu jiná Praha od architektonického studia D3A se varianta zrušení Masarykova nádraží a přesun autobusového nádraží Praha-Florenc k Hlavnímu nádraží zdá poměrně logická. Na Hlavním nádraží by sice bylo potřeba vybudovat druhé podlaží v podzemí pro vlaková nástupiště, vytvořila by se tím ovšem centrální přestupní stanice. Zde by bylo možné používat železniční dopravu (i příměstskou), linku metra C a D, tramvaje i autobusy. Zároveň by se zajistila průjezdnost všech železničních linek, což je dle autorů důležité především pro příměstskou železnici. (ZIMA, 2013)
- Jestliže by se ukázalo, že investor, který by využil pozemky vzniklé zrušením Masarykova nádraží, je schopný uhradit nutnou rekonstrukci Hlavního nádraží a toto řešení by se prověřilo a vyhodnotilo, jako dlouhodobě udržitelné a funkční, myslím, že by to mohlo být plus pro tuto centrální část Prahy. Přičemž historické budovy nádraží by bylo vhodné zachovat a použít k novým účelům.
- Z urbanistického hlediska tato varianta otevírá zcela nové možnosti v otázce, co s tímto územím, které je zejména pro pěší velmi těžko prostupné a je třeba to vyřešit. Za současné situace, to ale nevypadá, že by se ještě dalo s těmito pozemky operovat, když už nepatří městu, proto bude alespoň potřeba dohlédnout na jejich, co nejlepší využití.





5.2. Investice skupiny Penta v oblasti Praha-Florenc (IDNES, ©2016):

- Zároveň s rozhodnutím o zachování Masarykova nádraží z roku 2013 byly uvolněny pozemky okolí autobusového nádraží Praha-Florenc. Jejich zastavění by se dle článku z portálu [www.IDNES.cz](http://www.IDNES.cz) měla ujmout investiční skupina PENTA, pod které pozemky připadly v roce 2016. Objevili se i vizualizace projektu, na kterém pracovalo studio Zaha Hadid architects.
- Jak jsem popsal v kapitole o Masarykově nádraží. Jeho uzavření by se dle mého mělo ještě zvážit. V návrhu skupiny PENTA se sice mluví o jakémsi propojení částí města, které jsou dnes rozděleny. Tohoto propojení by mělo být dosaženo přemostěním Masarykova nádraží. Myslím, že jde více ale o propojení jednotlivých objektů skupiny PENTA. V porovnání s prací od D3A bych řekl, že jde spíše o definitivní oddělení a potvrzení pozice magistrály. Nemluví o tom, že návrh nerespektuje charakter původní čtvrti, a to ani Karlína ani Nového města. V podstatě to působí jako volné navázání na kompozici mega-bloků, které vznikly v nové administrativní části Karlína. Budovy absolutně nerespektují původní zástavbu, ba naopak ji odsouvají někam do stínu své slávy. Na vizualizacích tento dojem poněkud maskuje budova Florentina, která je sama o sobě také dost veliká, ale její kapacita je maskována v útrobách vnitrobloku. Když se podíváme na spleť mostů, které nabízí „spojení“ Karlína s Hlavním nádražím, nazval bych to spíše „řešením poslední pomoci“, myslím, že pěší tato přemostění příliš neocení.
- Ve chvíli, kdy pozemky již nejsou ve veřejném vlastnictví se tato situace nebude snadno řešit. Myslím, že řešení tohoto území by se měla přiložit mnohem větší váha. I přes to, že z velké části patří soukromému investorovi, by město mělo vyhlásit **architektonickou soutěž na řešení celé této oblasti**. Přičemž by se výběr vítěze měl opřít o dlouhodobější vizi, která počítá i s budoucím záměrem podoby Magistrály a navazujících částí města.



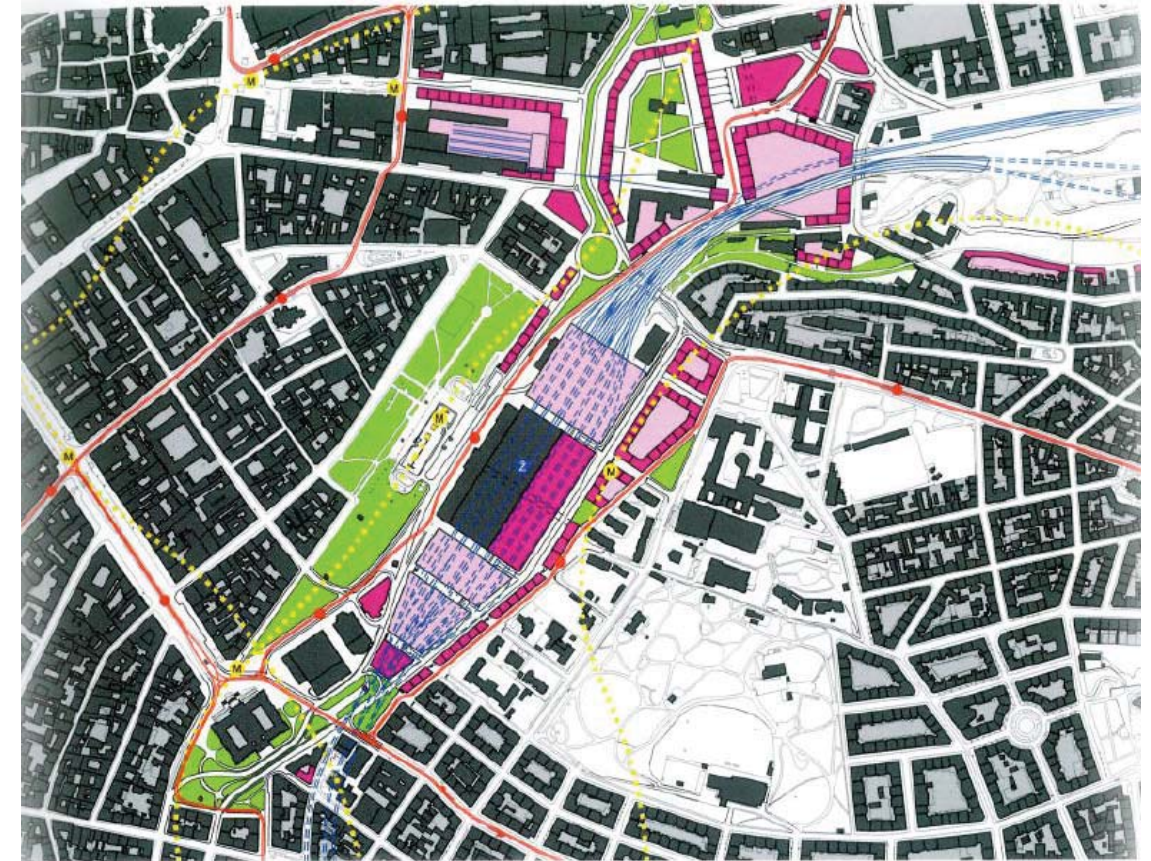
Po tomhle toužíme v Pražské památkové rezervaci? Je tohle obraz města, který by Praha měla mít? A není to trochu veliké a extravagantní? Opravdu zde potřebujeme nové kancelářské prostory? Nemohlo by zde být bydlení a náměstí?

### 5.3. Řešení oblasti Masarykova nádraží ateliérem D3A (ZIMA, 2013)

- Jedná se o kapitolu Hlavní nádraží z dokumentu Trochu jiná Praha. Jde o zamyšlení nad situací kolem Hlavního nádraží, včetně autobusového nádraží Florenc, Masarykova nádraží i okolo Národního muzea. V úvodu jde především tedy o kritiku současného územního plánu, který problémy, které zde vznikly vůbec neřeší, spíše je jen potvrzuje. Proto by bylo velmi smutné rozhodnout o budoucnosti této oblasti pouze na základě tohoto dokumentu, o kterém v současné době již víme, že je potřeba nahradit. Jeho náhradou bude nový Metropolitní plán, jehož vydání se ale stále oddaluje.
- Otázkou autorů je, zda by opravdu nebylo lepší Masarykovo nádraží zrušit a soustředit veškerou železniční dopravu na Hlavní nádraží. Jejich řešení bourá několik staveb v prostoru kolejíště Masarykova nádraží. Dále odstraňují nádraží Florenc, které by mělo být přesunuto k Hlavnímu nádraží. Hlavní důvod demolice nádraží Florenc je jeho nešťastná poloha, která brání nápravě chyb vzniklých při budování magistrály, brání propojení Karlína a Nového města. Dále se bourá budova hromadných garáží vedle Státní opery. Tento objekt po změně území v okolí Hlavního nádraží postrádá smysl a navíc by zde měla vyrůst budova další kulturní instituce.
- Zásadním rozhodnutím je bourání magistrály nebo spíše jejího přemostění Florence a Masarykova nádraží. Veškerá železniční doprava se soustředí na nové dvoupatrové Hlavní nádraží. Městské muzeum na Florenci se dostává do důstojné polohy v parku a dochází k jeho propojení s historickými budovami bývalého Masarykova nádraží. Kolejště Hlavního nádraží by se zakrylo a zastavělo. Autobusové nádraží z Florence by se přemístilo za rekonstruované obloukové haly nástupišť. Tramvaje by přijížděly z obou stran k Hlavnímu nádraží a na nově vzniklých prostorách by se mohlo umístit i parkoviště pro řidiče vyhnané z Nového města.
- Blokovaná struktura končí na jihu na úrovni Mánesovy ulice, zbývající prostor směrem k Vinohradské je věnován úpravám trasy Magistrály. Díky těmto úpravám dochází ke zklidnění prostoru před Muzeem, kde již projíždí pouze dopravní obsluha směřující na Václavské náměstí. Zklidnění pokračuje i před bývalým Federálním shromážděním, budovou Opery a nové stavby zrealizované na místě Garáží Slovan. Prostor před nimi je vyčištěn a průčelí se otáčí do prostoru rozšířených Vrchlického sadů.
- Bourání mostního tělesa Magistrály by samozřejmě bylo velmi nákladné, musím ale říct, že takhle si představuji **spojení města**, a to jak Karlína s Novým městem v jednom směru, tak Vinohrad s Novým městem ve směru druhém. Další věc je „zastřešení“ Hlavního nádraží se kterým rovněž souhlasím. Nádraží totiž ve většině měst tvoří nevzhlednou bariéru, které bychom se tímto zbavili, a navíc získali cenný prostor v centru města.



Dopravní řešení u Muzea.. Zdroj: ZIMA, 2013



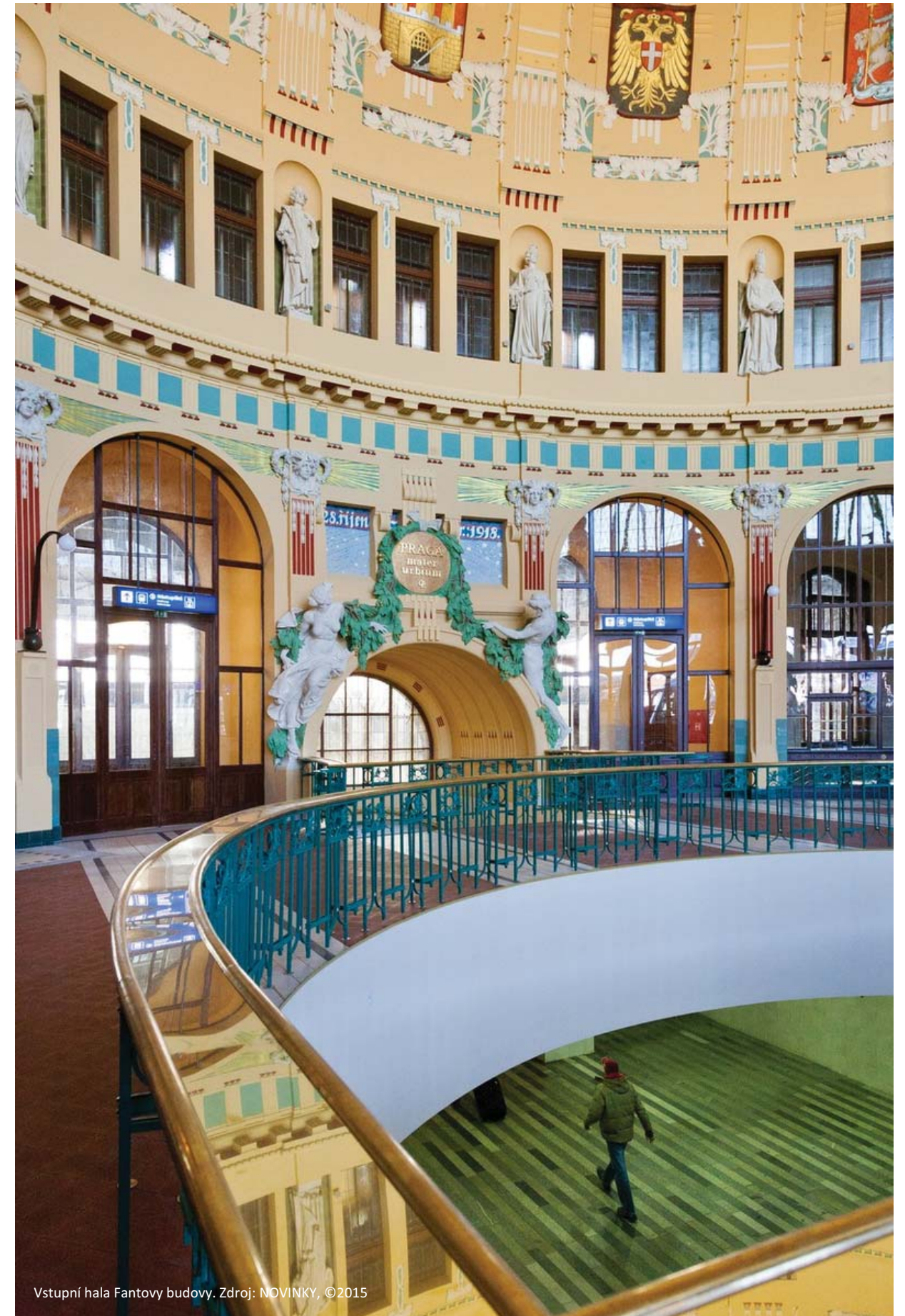
Zastřešení Hlavního Nádraží. Zdroj: ZIMA, 2013



Zastřešení Hlavního Nádraží – Urbanistická struktura. Zdroj: ZIMA, 2013

#### 5.4. Hlavní nádraží

- Nejošklivější architekturou Prahy je Hlavní nádraží, říká architekt Adam Gebrian v článku pro [www.novinky.cz](http://www.novinky.cz). Jako hlavní problém vidí odsunutí původní Fantovy budovy až na „druhou kolej“ a zničení původní hodnoty Vrchlického sadů, na místě budovy nádraží se totiž původně nacházel rybníček s umělými skalkami. V současnosti vznikají problémy také z pronájmu soukromému vlastníkovi, jehož jediným zájmem je zisk z obchodů uvnitř nádraží. Fantova budova marně hledá své nové uplatnění. Snad časem se toto území povede Praze vyřešit (NOVINKY, ©2015).
- Velmi aktuální je situace ohledně pronájmu objektu nádraží soukromé italské firmě Grandi Stazioni. Správa železniční dopravní cesty oznámila výpověď smlouvy této společnosti z důvodu nenaplnění závazků, které slíbila. Jedná se o dlouhodobé odkládání rekonstrukce budov nádraží, především té Fantovi (IDNES, ©2016).
- Během konzultací mi pan architekt Sitta jednou řekl, že jeden z největších problémů vidí právě v tom, že správu nádraží zřizuje někdo jiný než, kdo se stará o údržbu prostor před ním. Vrchlického sady a nádraží měla udržovat ta samá společnost. Nejlépe tedy asi město nebo stát. Také jsme se bavili o tom, proč se lidé tak vyhýbají parkům v této oblasti. Myslím, že jde jak o zanedbanou údržbu okolí budovy, tak o odříznutí nádraží od zbytku města.



### 5.5. Revitalizace Václavského náměstí (JAKUBCIGLERARCHITEKTI, ©2016)

- Architektonickou soutěž již v roce 2005 vyhrál návrh architektonického studia CIGLER|MARANI ARCHITECTS. Tento návrh se za léta lehce upravil. Nakonec na Václavském náměstí nebudou podzemní garáže, a prozatím zde nebudou jezdit ani tramvaje. Během vývoje projektu se dosáhlo větší bezbariérovosti náměstí. Návrh počítá se zrušením aktuálních stánků a jejich náhradou stánky novými, stejného vzhledu. Dále na náměstí přibude mnoho stromů, kašny a pítka.
- Vzhledem k tomu, že téměř ve všech studiích, které řeší budoucnost Prahy jako celku (Vize pro Prahu 25, Trochu jiná Praha, Metropolitní plán atd.), se počítá s tramvají vedoucí vrchní částí Václavského náměstí, jsem rád, že tato varianta do budoucna umožňuje tramvaj tudy vést, i když se projekt zatím bude realizovat bez ní.
- Popravdě podle vizualizací, které jsem našel na internetu se toho člověk moc nedozví, především co se týče návaznosti na oblast Můstku (ulice Na Příkopě a 28.října) a Národního muzea (magistrály). Ve chvíli, kdy se navrhuje revitalizace takto důležité části města bez návrhu řešení na ní navazujících oblastí, mezi které patří právě magistrála s Národním muzeem a další navazující oblasti, musím zhodnotit univerzálnost a flexibilitu návrhu, jako nejlepší vlastnost, jakou může mít.
- Nejdůležitější na náměstí je opravdu omezení bariér komplikujících dopravu pěšky a způsobujících oddělení automobilové dopravy a chodců. Rozšíření prostoru chodníků, které jsou věčně přeplněné lidmi, uznávám také za velmi vhodné řešení. Tomu pomůže určitě i možnost více využívat střední část náměstí, která dnes slouží „nikomu“.



Řešení Václavského náměstí. Zdroj: JAKUBCIGLERARCHITEKTI, ©2016

### 5.6. Politické názory na řešení dopravy na SV magistrále z různých časových období

- **29.dubna 2008** se objevuje v tisku (<https://www.novinky.cz/domaci/138789-magistrala-povede-v-centru-prahy-pod-zemi.html>) informace o tom, že magistrála povede v okolí Národního muzea tunelem pod zemí. „Předseda vlády Mirek Topolánek, pražský primátor Pavel Bém, ministr dopravy Aleš Řebíček (všichni ODS) a ministr kultury Václav Jehlička (KDU-ČSL) podepsali v úterý memorandum ke zklidnění severojižní magistrály. Komunikace by se v její části v centru města měla zahлубit pod zem. Projekt zahrnuje také kompletní rekonstrukci Národního muzea.“ Začít se mělo v roce 2011, magistrála měla přijít o dva jízdny pruhy, tedy zmenšit se na dva pruhy v každém směru, jak s tím ostatně počítají asi všechny doposud vzniklé studie, a měla se tak vytvořit nová městská třída.
- **2009** iniciativa Automat se stále snaží prosadit vznik cyklopruhů na magistrále se záměrem zvýšit počet aktivních cyklistů v Praze. (<https://www.novinky.cz/cestovani/167438-na-prazskem-okruhu-povede-cyklostezka-i-po-magistrale.html>)
- **30.1.2010** řidiči vytvořili kolonu na protest proti padesátce na magistrále. Omezení rychlosti je šikana, tvrdí. ([http://zpravy.idnes.cz/ridici-vytvorili-kolonu-na-protest-proti-padesatce-na-magistrale-p9s-/domaci.aspx?c=A100130\\_193330\\_praha\\_vel](http://zpravy.idnes.cz/ridici-vytvorili-kolonu-na-protest-proti-padesatce-na-magistrale-p9s-/domaci.aspx?c=A100130_193330_praha_vel))
- **13.8.2012** v Hospodářských novinách píšou o změně plánu. Tunely nakonec nebudou, z magistrály bude bulvár po pařížském vzoru. Pražané mají poslední týden na podání připomínek k projektu. Změny lze očekávat do roku 2014. Byl nainstalován zkušební semafor před Nuselským mostem. Pokud by se osvědčil měly být nainstalovány další v kombinaci s úpravami, jako povrchové přechody pro chodce a nakonec i zúžení komunikace na dva pruhy. Semafor asi nefungoval, protože magistrála má stále i v roce 2016 pruhy tři v každém směru. Součástí tohoto plánu byl již návrh tramvajové linky z Vinohradské ulice na Václavské náměstí. Také společnost Automat už v tomto roce doporučila zavedení mýtného do centra, což se nestalo, toto mýtné by zcela jistě motivovalo řidiče k preferování veřejné dopravy. Iniciativa Automat spolu s tlakem občanů dotlačili magistrát k vytvoření varianty bez tunelů. Problém byl, že spolu městské části nekomunikovaly a k jednání u jednoho stolu je dostala právě až iniciativa Automat. Důvodem verze bez tunelů je, že jedině tak je možné omezit množství řidičů v centru města a přinutit je, aby zvolili jiný způsob dopravy nebo jinou trasu. (<http://domaci.ihned.cz/c1-56976950-praha-uz-nehce-v-centru-dalnici-uzsi-magistrala-bude-mit-prechody-a-semafory>)
- **24.7.2013** Primátor Tomáš Hudeček podporuje vedení cyklopruhů od Pankráce a až na Prahu 7.
- **13.1.2016** na magistrále se opět může jezdit 80km/h, „nesmyslné“ omezení na 50km/h končí píše se na [www.autoforum.cz](http://www.autoforum.cz). „Vzhledem k položení nízkohlučného povrchu vozovky, výstavbě protihlukové stěny a dokončení protihlukově působící budovy už je omezení rychlosti zbytečné,“ uvedl Petr Dolínek, náměstek pražské primátorky. „Jsem rád, že se tato úprava podařila prosadit ještě před koncem loňského roku, někdy jsem měl pocit, že někteří lidé by nejraději chtěli auta zrušit, nebo opět zavést běžce s praporky před každým vozidlem, které pojedou rychleji než dvacítkou,“ pokračoval překvapivě Dolínek. Zvýšení rychlostního limitu na Magistrále zároveň nemusí být poslední takovou změnou, jak Dolínek dále naznačil: „Nyní se budu s odborníky i dopravními policisty bavit o tom, které další úseky by mohly být takto zrychleny.“ Na spekulace, o které úseky by se mohlo jednat, je asi zatím ještě brzy, ovšem dost možná se podobných změn dočkáme. (<http://www.autoforum.cz/zivot-ridice/po-magistrale-se-opet-muze-jezdit-80-km-h-nesmyslně-omezení-na-50-km-h-konci/>)
- **17.10.2016** proběhla v Pražské Betlémské kapli přednáška světově uznávaného odborníka na tvorbu „měst pro lidi“ Jana Gehla. Akci organizoval IPR Praha ve spolupráci s hl. m. Praha a FA ČVUT. Překvapivě náměstek primátorky pan Dolínek zahajoval akcí slovy, že město chce z magistrály městský bulvár a také, že budou o spolupráci s panem Gehlem, respektive jeho týmem, jednat následující den. Jednání opravdu proběhla a společnost Gehl Architects - Urban Quality Consultants by měla od března 2016 začít pracovat na plánu, který by mohl vyřešit problémy na magistrále.

### 5.7. Závěr kapitoly

- Jak je vidět, politické názory jsou věc proměnlivá a bylo by potřeba vytvořit plán, který přetrvá déle než jedno volební období. Jak se píše například v časopisu Smartcities, toho se dá docílit především aktivním zapojením obyvatelstva. Nebo například plány, na kterých pracuje IPR, který se momentálně bohužel, po odvolání ředitele Petra Hlaváčka, rozpadá.

## 6. Doprava budoucnosti

Technologie budoucnosti změní zcela zásadně způsoby dopravy.  
Současný pohled většiny obyvatel na dopravu vychází spíše z minulosti, to je třeba změnit. V blízké době i nás v České republice čekají velké změny. Bylo by tedy dobré s tím počítat.

### 6.1. Městská doprava

- Dle Miroslava Svítka, děkana dopravní fakulty ČVUT, již během deseti let budou fungovat autonomní vozidla a služby jako carsharing a bikesharing budou naprostou samozřejmostí. Alespoň to vyplývá z rozhovoru z rádia [www.rozhlas.cz](http://www.rozhlas.cz) z 9.3.2016. (ROZHLAS, ©2016)
- Můžeme se těšit na zcela nové druhy vozidel, která se budou řídit samy a jejich rozměry budou nesrovnatelně menší, než ty dnešní. Velice zajímavým městským skladným vozidlem je návrh Peugeot Moovie portugalského designéra André Costy. Rozměry 2,3 metru délka a 1,5 metru výška i šířka a samostatně poháněná otáčivá kola vozidlo zajistí zaparkovat téměř všude a na vozovce se ušetří také opravdu hodně místa. (DREAMLIFE, ©2007)



- Motocykly také čeká spousta inovací do města je určený například projekt Embryo, jedná se o motocykl pouze s jedním kolem, jeho výhodou bude hybridní pohon a minimální rozměry.



- S jakýmsi městským přibližovadlem přichází také firma Prodrive, jedná se projekt Naro/Clever. I tento produkt je ukázkou toho, že vozidla by se mohla do budoucna velmi zmenšovat.



- Důležitý je posun směrem k používání autonomních vozidel. Na jejich vývoji usilovně pracuje mnoho světových firem, v čele se společností Google, který má systém již tak dokonalý, že ho testuje v obydlených městech. Auta jsou ovládaná pomocí množství senzorů, komunikují mezi sebou navzájem a také s nadřazeným systémem. Do budoucna se dá počítat s tím, že ve městech nebudou jiná auta akceptována. K jejich vytlačení dojde pomocí různých poplatků apod. Výhodou autonomních automobilů je bezpečnost, ale také například možnost, že se automobil odjede sám zaparkovat na místo, kde nebude překážet. V kombinaci se systémem sdílení automobilů, již jen tímto způsobem může dojít k významnému odlehčení na vozovkách. Tento systém může také výrazně snížit nároky na veřejnou dopravu, kterou v některých méně obydlených lokalitách, může zcela nahradit. (DPS-AZ, ©2014)
- Pro přepravu zboží se již zkouší drony, které velmi pravděpodobně brzy nahradí ostatní transport zboží. To velmi ovlivní dopravní společnosti a pravděpodobně i zásobování různých podniků, které by již nemuselo probíhat prostřednictvím „poslíčků“ v automobilech na kolech a podobně. Tuto přepravu otestoval úspěšně 22.11.2016 druhý největší český e-shop Mall. (INFO, ©2016)



- V Las Vegas již úspěšně vyzkoušeli dron i pro transport člověka. Je dost možné, že se v budoucnu, místo přepravy po silnici, budeme pohybovat třeba 20m nad zemí, ať už tímto nebo jiným způsobem. Dopravních prostředků, které se budou pohybovat ve vzduchu, se v současné době vyvíjí mnohem více a vypadá to, že tento obrázek opravdu neskončí jen u sci-fi filmů. (ROZHLAS, ©2016)



Dron, doprava. Zdroj: VOSIZNEIAS, 2016

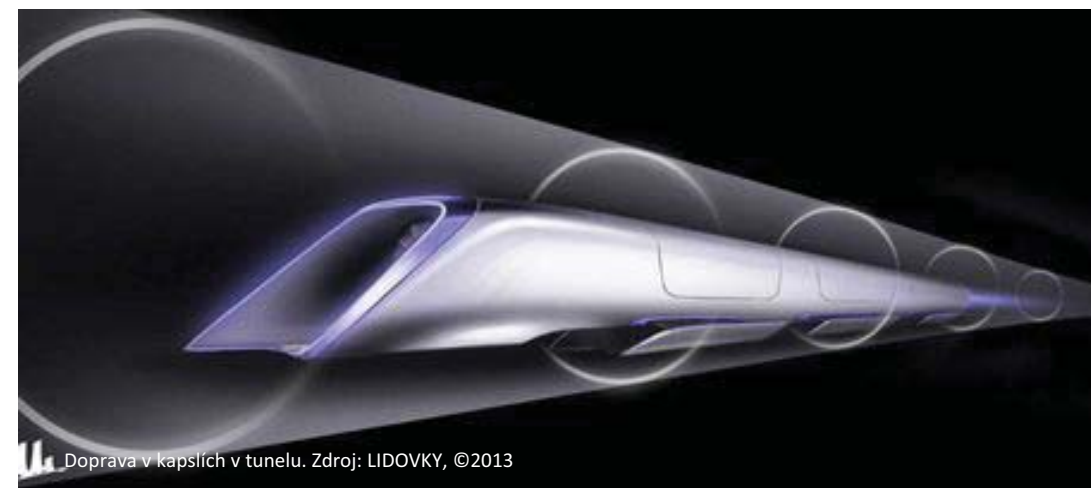
- Zcela neopomenutelným dopravním prostředkem jsou kola. Vyvíjí se stále více prototypů kol na baterie. Z mého pohledu by bylo nejlepší, kdyby lidé jezdili na normálních kolech a šlapali, to by bylo nejlepší pro zdraví lidstva. Bohužel první argument na to, že by se mělo jezdit po Praze na kole, je, že je moc kopcovitá. Takže pro takovéto lidi je řešením opravdu asi elektrické kolo. Já osobně vidím problém spíše v počasí, když prší nebo mrzne.



Elektrické kolo. Zdroj: VTM

## 6.2. Doprava budoucnosti mimo město

- V tomto odvětví nás čekají věci jako například jízda v kapsli super rychlým tunelem, s jejíž konceptem přišel například Alon Musk. Pomocí tohoto systému by mělo být možné překonat vzdálenost 600km za 0,5h. Tuto vzdálenost například letadlo urazí za 1,25h. (LIDOVKY, ©2013)



Doprava v kapslích v tunelu. Zdroj: LIDOVKY, ©2013

- Ve Švédsku testují dálnici pro kamiony na elektřinu na 2km dlouhém úseku, chtějí tak umožnit přechod na dopravu nezávislou na fosilních palivech (STOPLUSJEDNICKA, ©2016).



Elektrické kamiony. Zdroj: STOPLUSJEDNICKA, ©2016

## 6.3. Závěr kapitoly

- Technologií nové dopravy je v současné době vyvíjeno ještě mnohem více, myslím, že je tedy zcela jasné, že co se týče dopravy, tak nás v nejbližších letech, maximálně desítkách let čeká dopravní evoluce. Proto myslím, že při plánování měst je třeba s tím počítat. Myslím že ohromné investice do dopravní sítě za účelem uspokojování potřeb IAD je dnes zcela zcestné. Podle předpokládaného vývoje nápor na silniční komunikace velmi poklesne i přirozenou cestou. V kombinaci s opatřeními, která lidstvo zavádí za účelem omezení IAD a spalovacích motorů, budou silnice spíše přebývat.

#### 7. Přeměny městských prostor ze zahraničí

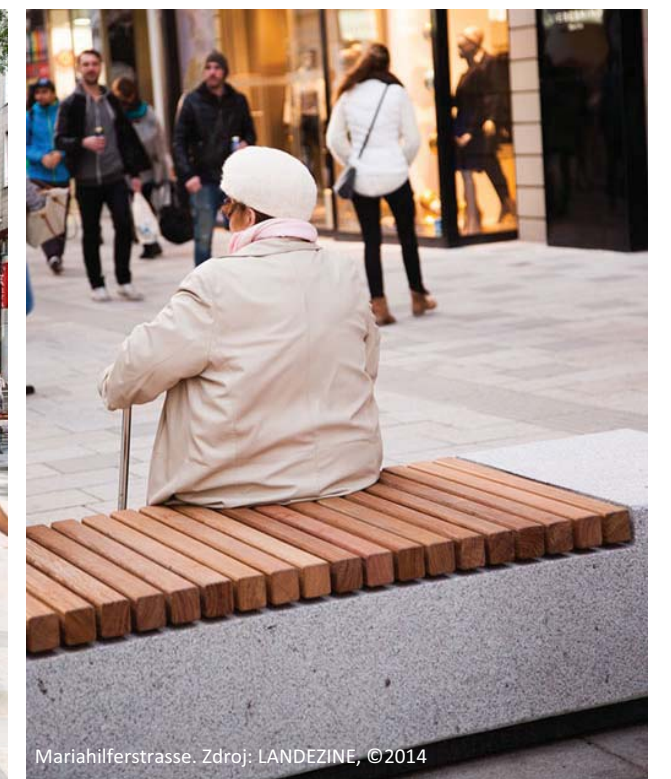
Inspirace je důležitá, realizace ze světa nás mohou popohnat zase o kousek dál. Aneb městské prostory pro lidi, vytlačování automobilů z ulic, řešení nově vznikajících čtvrtí a život v moderním městě.



## 7. Přeměny městských prostor ze zahraničí

### 7.1. Vídeňská Mariahilferstrasse (AUT)

- (2015) „Vídeň bude mít od pátku novou pěší zónu. **Pro auta se uzavře velká část jedné z nejslavnějších vídeňských ulic**, Mariahilferstrasse. Někteří majitelé obchodů byli proti, město ale nechalo obyvatele, ať si projekt uzpůsobí podle svého. Lidé si prosadili několik oddychových zón, kde si budou moci číst nebo si odpočinout. Nová pěší zóna je tak vlastně dílem samotných chodců a nikdo nemůže říct, že se ho neptali na jeho názor. Tuhle férovou taktiku používá Vídeň už léta. Mariahilferstrasse je asi 1,6 kilometru dlouhý nákupní bulvár, jedna z nejdůležitějších ulic Vídně. Přetvořit tuto ulici na čistě pěší zónu chce kuráž, ve Vídni ji ale mají. První pěší zónu tu otevřeli v roce 1971.“ (ROZHLAS, ©2013)
- Celý projekt nejprve prochází jednáním s občany, pro jeho zjednodušení se postavil na místě stánek, kde se člověk dozvěděl veškeré informace. Následně realizace procházela zkušebními obdobími a až poté byly definitivně provedeny všechny potřebné úpravy. (ROZHLAS, ©2013)
- „Vídeň se za poslední půlstoletí odhodlala k řadě velkých veřejných projektů, ať už to byl protipovodňový kanál, metro anebo plošná výstavba bytů. Respekt ale budí hlavně odvaha města zeptat se lidí předem, co si o plánovaných stavbách a úpravách myslí.“ (ROZHLAS, ©2013)
- 1,6km dlouhá ulice se přemění na pěší zónu, rozdělenou na dvě kategorie. Ve střední části bude zóna určená pouze pro pěší a na krajích bude zóna se smíšeným provozem, ale max. povolenou rychlostí 20km/h. (ROZHLAS, ©2013)
- Ještě bych chtěl odkázat na článek z časopisu Smart Cities napsaný Ondřejem Liškou, článek o takovém „běžném“ dnu ve Vídni:
  - „Ráno odvádím děti do školy. Nasedáme na metro, jehož každý vagon v sobě nese tak pestrou směsici kultur a jazyků, že na chvíli zapomenou, že jsem hodinu a půl od Brna, a nikoliv v New Yorku. Všichni jsou místní. Metro nás hladce přeneslo do centra Vídně, děti odcházejí do školy, já přeseďmám na CityBike. Nejbližší stanici městských sdílených kol a volný bicykl najdu snadno přes mobilní aplikaci. Stejným způsobem zjistím, zda je volný box na jeho zaparkování v blízkosti cíle, kam mířím. Stačí vsunout do terminálu WienMobil kartu, která stojí euro na den a je zároveň roční jízdenkou na veškerou veřejnou dopravu.“ (SMART CITIES, ©2016)
  - „V poledne se potřebuji dostat i s těžkým balíkem knih na druhý konec centra. Vytahuji mobil a v aplikaci vidím, že tři minuty odsud parkuje sdílený elektromobil jedné ze čtyř vídeňských carsharingových služeb. Opět vytahuji roční průkazku WienMobil a odemkám auto. Automaticky mi nastaví trasu, která zahrnuje možnost, jak objet zácpu u parlamentu. Auto zaparkuji na libovolném místě a za pár sekund po zavření dveří mi v mobilu zapípá upomínka: do e-mailu dorazil účetní doklad na čtyři eura za právě dokončenou jízdu. S toutéž kartou vídeňské mobility ale můžu zaplatit i v taxíku nebo v podzemním parkovišti. Večer mě díky ní z centra zaveze na letiště za necelou čtvrt hodinu příměstským vlakem.“ (SMART CITIES, ©2016)
  - „Kartu mobility si může dovolit prakticky každý, ale má cenu zlata. Není proto divu, že se nyní Vídeňané houfně zbavují aut. Nejsou potřeba, protože se nevyplátí. Napomáhá tomu i politika města: za každé nově vybudované parkovací místo v podzemní garáži zmizí jedno místo na povrchu. Ulice se v řadě lokalit znovu stávají místem pro život, a nikoliv odkládištěm aut.“ (SMART CITIES, ©2016)
  - „Vídeň byla již posedmě v řadě vyhlášena hlavním městem s nejvyšší kvalitou života na světě. Agentura Mercer každoročně sleduje široký soubor indikátorů, jedním z desíti hlavních je právě kvalita veřejných služeb a dopravy. V dopravních řešeních je rakouská metropole skutečným průkopníkem a na mnoha příkladech je dobře vidět, že nejde jen o sofistikovaná inženýrská řešení, ale že o výsledné kvalitě rozhoduje včasné a důsledné zapojení veřejnosti.“ (SMART CITIES, ©2016)
  - „Dobrou ilustrací je slavná vídeňská třída Mariahilferstrasse. Ještě před několika lety byla ucpanou výpadovkou z centra směrem na Západní nádraží. Čím blíže nádraží, tím více ušmudlaných barů, hampejzů a obchodů se špatně identifikovatelným zbožím. Dnes k nepoznání. Ne náhodou byla letos rekonstrukce Mariahilferstrasse uvedena v prestižním žebříčku mezi desíti nejvíce inovačními urbánními řešeními na světě.“ (SMART CITIES, ©2016)
  - „Vídeňské zelené hnutí před dvěma lety prosadilo referendum o zklidnění této třídy. I přes několikaměsíční osvětovou kampaň hlasování dopadlo velmi těsně, o rekonstrukci rozhodly jen jednotky procent. Těsný výsledek vyvolával vážně i po hlasování. Rok po realizaci ale drtivá většina dotazovaných rozhodnutí schvaluje.“ (SMART CITIES, ©2016)
  - „Mariahilferstrasse se rekonstruovala v mnoha ohledech radikálním způsobem. Její střední část se autům uzavřela úplně, vznikla zde nová pěší zóna s alejemi, která je novou tepnou pro pěší a cyklisty dokonce i během nedělního rána. Zbylé části kdysi auty ucpané magistrály se proměnily ve sdílený prostor. Obrubníky byly odstraněny, pěší, kola, auta i autobusy se dostaly na jednu úroveň, rozdíl mezi chodníkem a silnicí se smazal. Dokonalé fungování je možné díky dvěma podmínkám: auta se nesmí pohybovat vyšší rychlostí než 20km v hodině a chodci i řidiči jsou při vstupu do zóny vyzváni k maximální ohleduplnosti. Na těchto a dalších pravidlech se shodlo město v detailním a určitě ne bezbolestném dialogu s veřejností. Jeho nesporným výsledkem je ovšem mimořádně přátelská městská zóna, vyšší životní kvalita všech dotčených a hmatatelný průkopnický příklad, že jednat ve společném zájmu se vyplatí.“ (SMART CITIES, ©2016)



## 7.2. Trafalgar square, Londýn (GB)

- Proměna Trafalgarského náměstí v Londýně je ukázkou řešení kolize dopravy a pěších na frekventovaném místě. Je to řešení problému dost podobného, jaký máme v Praze na Václavském náměstí. Nejdůležitější částí návrhu bylo uzavření severní části náměstí pro dopravu, kterým se dosáhlo připojení Národní Galerie zpět k náměstí. Za důležitou informaci považují také to, že se jedná o realizaci jedné části masterplanu, který se skládá z mnoha dalších oblastí v poměrně velkém území centrální části Londýna. Chci tím říct, že takovéto projekty, nelze realizovat nezávisle na kontextu, bez vědomí, jak se bude vyvíjet okolí nebo jakým směrem by se mělo vydat celé město. (STREAM, 2016) (FOSTERANDPARTNERS, 2004)



### 7.3. Times Square New York, (USA)

- Další řešení, kdy se **upřednostňují pěší oproti individuální dopravě** je Times square v New Yorku. Pro pěší byla transformována opravdu velká část prostoru patřícímu původně automobilům. Jak říká Adam Gebrian ve svém pořadu Gebrian vs. Svět, tenhle projekt není třeba zcela hotový, ale ukazuje směr, kterým se město chce vydat. Na rozdíl od spodní části Václavského náměstí, která je už uzavřená pro auta několik let, ale nic se tam nezměnilo. (STREAM, ©2016)
- Na náměstí se objevují rozmanité druhy sezení; na schodech, které slouží jako pódium, přenositelných drobných židlích se stoly, a také na masivních kvádrech v různém řešení, nabízejícím různé způsoby využití. Řešením povrchů na zemi je jasně dáno najevo, kde má kdo přednost, například pokračováním dlažby chodníku přes silnici, je jasně řečeno, že přednost mají chodci a auta musí počkat.
- Dimenze náměstí jsou samozřejmě úplně jiné než v našich českých poměrech, ale principiálně jde o zajímavý příklad k porovnání. Je dobré vidět, že ve Spojených státech, kde jsou auta nedílnou součástí života, je možné realizovat záměry, jako je tento. Navíc si toho zastupitelstvo města i samotní občané váží a jsou rádi, že prostor mohou využívat.



#### 7.4. Berlínský muzejní ostrov

- Tento příklad jsem vybral především, protože mi trochu připomíná situaci u pražského Národního muzea. Kolem toho a ostatních kulturních institucí, které se tam již teď nachází nebo v budoucnu nacházejí, by také mohl vyrůst takovýto muzejní „ostrov“. Nebyl by to sice ostrov doslova (neteče kolem řeka), ale ostrov by se dal vytvořit v podobě parku., který by všechny tyto budovy spojoval.
- Tento muzejní ostrov (Museumsinsel) začal vznikat již ve 20. letech 19. století. Na tehdejší dobu opravdu osvícená myšlenka. Dokončena ovšem byla až o sto let později. 70% z něho bylo zničeno během 2. světové války, exponáty se v převážně zachovaly, díky dobrému ukrytí na různých místech ve městě. V roce 1999 byl zařazen na seznam světového dědictví UNESCO. Nachází se na něm pět světově známých muzeí a musím říct, že se jedná o opravdu zajímavý prostor, zejména za pěkného počasí, si člověk rád užije volnou chvíli v místním parku, který muzea obklopuje (BERLIN-PRUVODCE, ©2010)



#### 7.5. Stockholm Royal Seaport (SWE)

- Je jednou z největších evropských urbánních rozvojových oblastí, která je budována, aby se stala příkladem udržitelného stavění města. Efektivně nakládá se zdroji za současného uspokojování potřeb moderních lidí a s využitím nejnovějších technologií. Staví se zde nové bydlení, kanceláře a infrastruktura se zaměřením na sociální a ekonomickou udržitelnost a udržitelnost prostředí. Nachází se v jedné z nejlukrativnějších částí Stockholmu, blízko centru města. Břeh řeky bude otevřen všem a parky z okolí budou se čtvrtí propojeny pomocí „průníků“ zeleně do samotné čtvrti. Ve čtvrti se nachází nový přístav s městskými přívozy, i loděmi přijíždějícími do Stockholmu z moře, bude tedy sloužit jako uvítací brána města. Samozřejmostí je kombinace bydlení, kanceláří a obchodů na jednom místě, zároveň tím zde bude zajištěno bezpečí během celého dne pro všechny obyvatele. Využívat se bude co nejekologičtější doprava. Stávající budovy z industriálního období, které tvoří atmosféru místa, budou využity pro novou funkci, např. jako „divadlo“. Původní budovy, které nelze využít, budou rozebrány a některé materiály nově využity. Energie zde využívaná bude vyráběna z obnovitelných zdrojů nebo bude vyráběna přímo na místě. Všechny budovy budou využívat systém šetření energií a všechny odpady budou recyklovány a obyvatelé vzdělávání, aby věděli, co a proč dělají. V zeleni nacházející se v okolí bude možné provozovat aktivity jako například městské zahradničení a samozřejmě množství druhů sportovního vyžití, rekreace a her. Kolem tohoto projektu se schází firmy, odborníci a město, aby sdíleli své zkušenosti. S investory výstavby se jedná již od začátku projektu, aby respektovali městský plán a věděli, jaké cíle je potřeba naplnit. Další konzultace pokračují i v dalších fázích návrhu. Švédsko a Stockholm se nachází na špičce udržitelné tvorby měst a vedou celý svět tímto směrem (YOUTUBE, ©2014)
- Tento příklad jsem vybral zejména, protože se v Praze nachází rozvojové čtvrtě podobného charakteru, které se ve velmi blízké budoucnosti budou zastavovat. Jedna z nich je například oblast Praha-Bubny, která přímo navazuje na magistrálu. Jak k tomu vyzývá například Morgenstadt City Lab, v Praze je třeba vybudovat vzorovou moderní čtvrť, udávající směr budoucnosti.

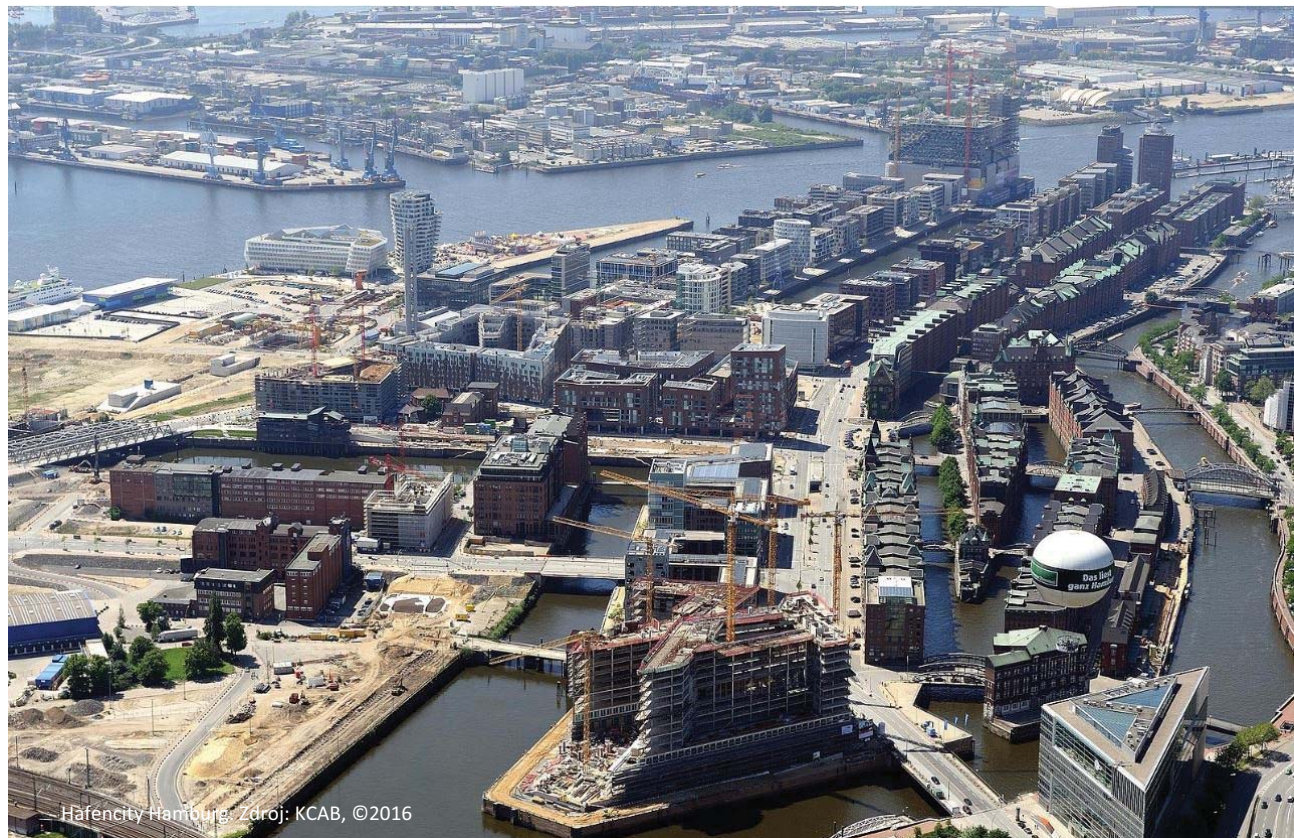




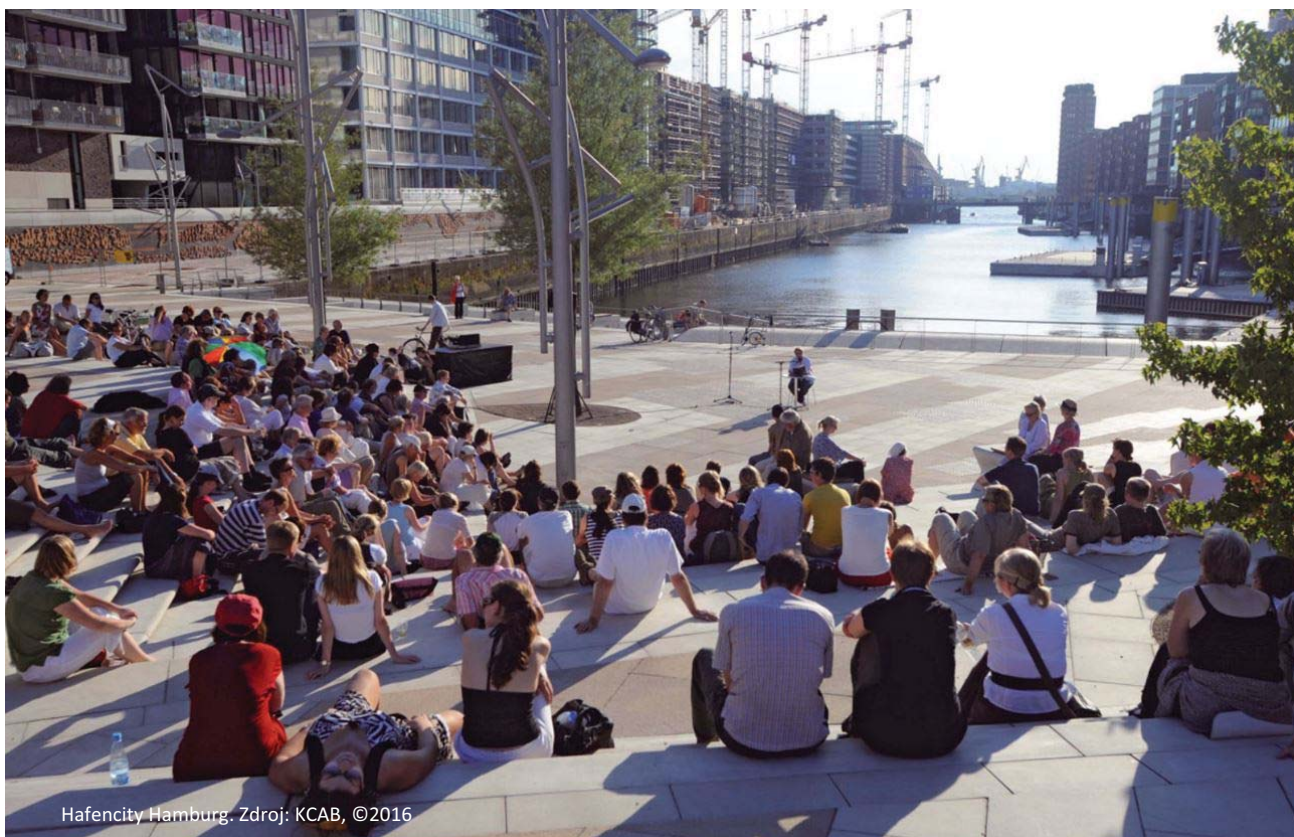
## 7.6. Hafencity Hamburg

- Další ukázka řešení nové moderní čtvrti se nachází v bývalém přístavu v Hamburgu. Na základě praktických zkušeností bylo vyhodnoceno, že tradiční způsoby plánování nejsou vhodné pro takovýto projekt. Běh událostí je často rychlejší než realizace samotného projektu a ten tím pak ztrácí na kvalitě, která již nemůže být kontrolována. Proto tento projekt vznikl za pomoci využití základních fixních návrhových principů v kombinaci s operativně upravitelnými pravidly. Návrhový proces mimo jiné testoval, jak různé kombinace těchto principů a pravidel budou reagovat na rozdílné urbánní struktury, programy, hustoty a předpoklady růstu. Výsledek předpokládá velké množství informací pro rozvoj konkrétních prostorových vzorů (KCAB, ©2016).
- Výsledkem v Hafencity je metropolitní směs bydlení, kultury, turismu, volného času a businessu a má nakročeno stát se živou čtvrtí u řeky. Během 25 let bude postaveno 8 (pod)čtvrtí ze západu na východ. Život v této čtvrti během celého dne je zajištěn rozdílnými funkcemi, které jsou zde zastoupeny. To a volná pravidla poskytuje maximální svobodu programové náplně a architektonického ztvárnění. V kombinaci se zachováním bývalých přístavních budov a dodržení vizuálně definujících pravidel zajistí celkovou estetickou soudržnost oblasti (KCAB, ©2016).





Návrh řešení



Návrh řešení:

- Cílem analytické části bylo ukázat možná řešení a názory. Je z nich pochopitelné, že řešení dopravy existují, je to spíše o názoru, jak se na tuto problematiku budeme dívat. Dále jsem chtěl ukázat, že již delší dobu existuje množství lidí a organizací, které se o vývoj magistrály a celé Prahy zajímají. Dokonce existuje množství návrhů, které nastiňují možná řešení. Problém je spíše v proměnlivosti politických názorů, která způsobuje, že se o problému mluví již mnoho let, ale víceméně se nic nemění. Ukázky ze světa mají ukázat, jak velkorysá řešení se realizují ve městech, kde se do toho opřeli a snaží se zvyšovat jejich kvalitu. Z čehož bychom si mohli vzít příklad pro řešení veřejných prostor, dopravy nebo například i způsoby stavění nových čtvrtí, jedna z nich by mohla vzniknout na Praze-Bubny. V diplomním semináři jsem se věnoval tématu lineárních parků ve světě. Pokud se podíváme na magistrálu a představíme si ji v budoucnosti, za dalších pár desítek let, myslím, že příklady těchto lineárních parků by právě zde mohli najít své uplatnění. Proto se v návrhové části pokusím uvažovat poněkud vizionářsky a představit si, jak by to tu mohlo vypadat třeba v roce 2050, když dodržíme všechny zásady, které se dnes ve světě uplatňují při rozvoji moderních měst a když vývoj (dopravy) půjde tak, jak si představuji.
- V širších vztazích půjde především o vyjádření názoru na to, jaké konkrétní kroky by se měli dnes podniknout, aby se dosáhlo zlepšení aktuální situace, která nás tak svazuje při úpravách magistrály a jiných frekventovaných ulic v Praze.
- Svůj názor na koncepci magistrály jako celku se pokusím vyjádřit pomocí různých příkladů a rešerší. Půjde o příklady možných řešení, která je aktuálně možné začít provádět pro zlepšení budoucího stavu.
- Tuto koncepci dále upřesním v centru města mezi Hlávkovou a Nuselským mostem. Toto upřesnění je důležité, abych na něj mohl navázat návrhem oblasti Čelakovského a Vrchlického sadů.
- Poté se tedy zaměřím na návrh oblasti Vrchlického a Čelakovského sadů. Tyto sady by měly sloužit jako zelený, kulturní ostrov v centru města. Ten bude pokračovat k Rohanskému nábřeží a umožní tak procházku až k Vltavě, na Vítkov, do Riegrových sadů nebo také do ostatních přilehlých částí města.

Osobní názor na dopravu:

- Dle mého by se osobní automobily měli používat především pro dopravu mezi městy, ale ve městě, jako takovém je potřeba využívat jiné dopravní prostředky. Proto prvními kroky, na které by se město mělo zaměřit je omezení IAD ve městě a maximální podpora ostatních způsobů dopravy. Rozvoj komunikační sítě za účelem navýšení kapacity, již není aktuálním tématem.
- Po mém ročním pobytu ve Valencii (ES), nejvíce upřednostňuji dopravu na kole. V průběhu tohoto pobytu jsem se po městě dopravoval pouze na vlastním kole, městském kole a pěšky. Kolo bych rád používal i v budoucnu v Praze. Jistě, že zde nemáme tak příznivé počasí, jako ve Španělsku, ale například Holanďané na kolech jezdí také po celý rok, i když mrzne.
- Myslím, že by se ve městě mohla podpořit také doprava na všech dopravních prostředcích, které zabírají podstatně méně místa než automobily. Jako příklad mohu uvést města jako je Řím nebo Ho Či Minovo město, kde se jezdí převážně na motocyklech a místní komunikace tím získávají mnohem větší přepravní kapacitu (ovšem v měřítku jako například v Ho Či Minově městě bychom motocykly u nás stejně nechtěli). U nás ale více přší, motocykl tím pádem není úplně nejvhodnější. Proto bych uvedl pár řešení budoucnosti, která se dle mého budou realizovat a měla by se rozhodně podporovat:
  - osobní dopravní prostředky menších rozměrů (například návrh automobilu Peugeot Moovie), tyto prostředky mohou také spojovat výhody motocyklu (malý rozměr) a automobilu (střecha – ochrana před deštěm).
  - plně elektrické osobní dopravní prostředky (kola, longboard,...)
  - autonomní automobily umožňující dovést člověka do centra a poté se sami odjet zaparkovat do méně vytižene části.
  - v případě používání osobních automobilů (na elektřinu) podpora jejich sdílení a půjčování (carsharing).
  - Ve vjezdu do centra osobním automobilem podporovat zásadně jen residenty, od ostatních zcela nekompromisně vybírat poplatky za vjezd a parkování.

## 8. Širší vztahy

Přístup k rozvoji dopravní sítě, podpora cyklistů a pěších. Zpoplatnění IAD, maximální podpora veřejné dopravy, sdílení dopravních prostředků, změna politiky parkování, a další. To vše povede k radikálním změnám. Změnám nejen v dopravě a podobě veřejných prostor, ale i v životním stylu lidí a sociální interakci mezi nimi.

## 8.1 Rozvoj pražské dopravní komunikační sítě a dostavba Městského a Pražského okruhu:

- Určitě bych se zaměřil na co nejrychlejší dostavbu Pražského okruhu, aby ti, kteří chtějí jen projíždět skrz Prahu měli zajímavější alternativu. Je ale potřeba respektovat současné studie, které prokazují, že Pražský okruh může zkomplikovat dopravu ve městě a zvážit vzdálenost vedení jeho trasy ve vazbě na Prahu. Pokud totiž bude příliš blízko, může v některých částech způsobit neúnosné zvýšení intenzity dopravy. Tento záměr podporuji také, protože si myslím, že automobily jsou potřeba pro dopravu do některých částí ČR, především do menších měst a vesnic, kam veřejná doprava nejedí vůbec nebo velmi omezeně. Modernizace komunikační sítě ve městě by se měla provádět pouze se záměrem podpořit ostatní druhy dopravy, a ne dopravu osobními motorovými automobily. Také by cílem těchto modernizací mělo být zvyšování kvality veřejného prostoru. V tomto tématu se asi nejvíce shodují s projektem Víze pro Prahu 25. Tudiž stejně jako tato vize zcela rozhodně podporuji výkonovou a nízkoemisní zónu. Dostavba Městského okruhu by měla proběhnout pouze v jeho nejnужnějším rozsahu, pokud vůbec, a rozhodně by neměla být upřednostňována před modernizací ostatních způsobů dopravy. Lidé by si nejprve měli zvyknout, že auto není ten dopravní prostředek, který město chce, aby primárně využívali. Po snížení počtu používaných vozidel pravděpodobně nebude již potřeba navyšování kapacity komunikační sítě.
- Praha tedy bude mít dokončený Pražský okruh pro transiitní dopravu a bude zavedeno mýtné. Pro jeho fungování bych rád použil bod 4.12 z Víze pro Prahu 25, tedy výkonové zpoplatnění (přibližně zóna 2) a nízkoemisní zónu (zóna 1 – oblast ohraničená přibližně Městským okruhem).



Pravidla regulace dopravy dle Víze pro Prahu 25, využívaná i pro můj návrh (AUTOMAT, 2014):

### „4.12 Dopravně-organizační opatření (výkonové zpoplatnění, parkování apod.)

S ohledem na cíl dosažení nižšího objemu automobilové dopravy v centru je žádoucí implementovat sadu dopravně-organizačních opatření, která povedou jednak ke snížení dopravní zátěže z IAD, jednak budou generovat dodatečné finanční prostředky. Příjmy z mýta a parkovacích zón by se měly dělit rovnoměrně mezi příslušnou městskou část a celoměstský fond určený na podporu udržitelné mobility.

#### Výkonové zpoplatnění IAD + nízkoemisní zóna (NEZ) = emisně citlivé mýto

Výkonové zpoplatnění IAD (mýto) je účinným nástrojem regulace dopravy, s přímými důsledky na zlepšení její plynulosti a na snížení nároků na uliční prostor. Nízkoemisní zóna by měla mít za cíl snížení dopadu IAD na životní prostředí, její zavedení by nemělo suplovat dopravně-regulační funkci. Hlavní motivací pro nízkoemisní zóny je vyřadit postupně z provozu vozidla, u kterých emise způsobené spalováním v motoru převyšují emise z odvalu pneumatik, otěru brzd a dalších zdrojů nezávislých na typu motoru. Proto je žádoucí režim nízkoemisní zóny postupně zpřísnovat s ohledem na probíhající obměnu vozového parku, kterou by měl režim NEZ přiměřeně motivovat. Zásadní je podíl vozidel, která by neměla mít do oblasti vůbec přístup. Restrikce více než cca 10 % vozového parku nebude pro veřejnost přijatelná, pokud na druhou stranu NEZ vylučuje jen malou část vozového parku, začíná se mýjet účinkem a ztrácí motivační efekt. Cyklus, ve kterém se podmínky vjezdů do NEZ zpřísnují, by neměl být delší než 5 let. Ani několikeré opakování cyklu NEZ neznamená bezemisní IAD (zůstanou emise ze zdrojů mimo motor), stále přetrvává také prostorová náročnost IAD, proto je současně nezbytné kombinovat nízkoemisní zónu s výkonovým zpoplatněním (mýtem). Posílení pozitivního efektu NEZ na životní prostředí se přitom dosáhne diferencovaným zpoplatněním vozidel, která budou moci do zóny vjíždět. Takovou kombinací získáváme systém, který je účinný ve snižování dopadů IAD na životní prostředí i ve zlepšení plynulosti dopravy („congestion charge“). V rámci Víze pro Prahu 25 doporučujeme zavedení kombinace mýta a nízkoemisní zóny v oblasti ohraničené zhruba Městským okruhem, s cílem 1) vyřadit postupně z dojížděky do města více znečišťující vozidla a 2) snížit intenzitu IAD v této oblasti o zhruba 20 %. Zásady jsou následující:

- 5–10 % nejvíce znečišťujících vozidel v dopravním proudu má zakázaný vjezd, 5–10 % nejméně znečišťujících vozidel má vjezd zdarma.
- Platí se jednou za celý den, rezidenti mají roční „zásobník“ dnů, kdy mohou vyjet zdarma (cca 50). Předplatné se slevou není možné.30
- Zásobování, taxi, carsharing apod. mají slevu.
- Mýto je dvouzónové, pro historické centrum jsou nastaveny přísnější podmínky, zřejmě ve formě vyššího mýtného (NEZ má totiž větší efekt, působí-li na větší ploše).
- Nízkoemisní zóna na nejvíce znečišťující vozidla platí uvnitř celého Pražského okruhu, a to i v oblastech, kde není dokončen – pouze s uvážením tras pro tranzitní, zejména nákladní dopravu. Z mýta předpokládáme v celém období do roku 2025 příjem ve výši zhruba 5 mld. Kč, který bude možné investovat zejména do rozvoje udržitelné dopravy.

#### Parkovací politika

Parkovací politika je účinným nástrojem řízení poptávky po IAD. V rámci Víze pro Prahu 25 považujeme za vhodné splnit tři základní cíle – snížit zátěž ulic parkujícími auty, využít potenciál parkovací politiky pro snížení podílu IAD v centru a zároveň zachovat přiměřenou míru dostupného parkování pro rezidenty. Dále je rozvádíme podrobněji.

##### 1. Snížení zátěže uličního prostoru „dopravou v klidu“. Jde o dosažení stavu, kdy:

- nedochází k „divokému“ parkování, zásobování má vyhrazená místa, která jsou respektována, dodržování pravidel parkování je kontrolováno a vynucováno,
- parkující auta nebrání v rozhledu v blízkosti křižovatek a přechodů pro chodce,
- šikmé nebo kolmé stání je minimalizováno,
- parkování nevytváří bariéry, umožňuje pohodlně přecházet ulici prakticky kdekoli,
- chodníky mají volnou šířku dovolující pohodlnou chůzi několika chodců vedle sebe,
- v parkovacím pásu se ponechává dostatečný prostor pro uliční zeleň (aleje, zelené plochy, záhony),
- ponechává se dostatečný prostor pro jiný mobiliář (stání kol, předzahrádky, „zahrádky na parkovacích místech“).

##### 2. Dosažení regulační funkce parkovací politiky směrem ke snížení podílu IAD v centru.

Přetlak poptávky po parkovacích místech chápeme jako regulační prvek – je nicméně třeba rozlišovat, ve kterých oblastech je žádoucí, a kde ne. Rozlišujeme čtyři zóny:



- V oblasti přetížené dopravou v klidu i pohybu (tedy v historickém centru a nejbližším okolí) dojde ke zmrazení počtu parkovacích míst. Nová parkovací místa bude možné zřizovat výhradně mimo uliční síť a při současném odstranění stejného počtu parkovacích míst z ulic.

- V oblasti přetížené zejména dopravou v klidu, ale s menšími problémy s dopravou v pohybu (širší centrum) bude možné vytvářet

nová parkovací místa výhradně mimo veřejný prostor. Současně vznikne povinnost tamtéž přesunout i předem danou část parkovacích míst z uličního prostoru v okolí (cca 1/5 nově vzniklých míst).

- V oblasti méně zatížené dopravou mohou vznikat nová parkovací místa mimo veřejný prostor bez snižování počtu stání v ulicích. Počet parkovacích míst ve veřejném prostoru je zmrazen, nová mohou vzniknout jen při odebrání jinde.

- V oblasti nezatížené dopravou mohou vznikat nová parkovací stání i ve veřejném prostoru.

### 3. Zachování přiměřené dostupnosti parkovacích míst pro rezidenty.

Přiměřenou dostupností se rozumí dosažení stavu, kdy má rezident možnost zaparkovat ve vzdálenosti přiměřené lokalitě a platit částku přiměřenou lokalitě. Obdobně jako pro zřizování nových míst, i zde se podmínky dělí podle blízkosti k centru. Pro parkovací stání se předpokládá:

- Práce s veškerým fondem parkovacích míst s cílem omezit parkování v ulicích ve prospěch parkovacích domů.

- V centrální oblasti města je parkování na ulici zpoplatněno do té výše, aby se vyrovnala nabídka a poptávka existujících parkovacích míst.

- V oblastech se značným deficitem parkovacích míst mají mít rezidenti možnost získat parkovací stání mimo obvod svého bydliště. Budou zohledněny specifické případy (invalidé apod.).

- Minimální cena za parkovací kartu v oblasti ohraničené Městským okruhem odpovídá ceně 1,2 násobku ročního předplatného na veřejnou dopravu; tato karta ale současně nabízí majiteli vozidla volné cestování veřejnou dopravou.

#### Další opatření parkovací politiky:

- Služby postavené na dopravní obsluze IAD (hypermarkety, obchodní zóny) budou mít možnost zkvalitnit si s pomocí města dostupnost jiným způsobem (obchodní centrum si, stejně jako obec, může připlatit za linku MHD, může požádat město o příspěvek na cyklostezku a stojany – předpokládáme sdílení nákladů rovným dílem).

#### Současná implementace mýta a zpoplatněného parkování:

Současné fungování mýta a zón placeného stání reaguje na situaci, kdy je oblast přetížena dopravou v klidu i v pohybu. Nejedná se tedy o „dvojitou platbu za jednu věc“, spíše o synergicky působící nástroje motivující ještě více k využití alternativního dopravního prostředku. Na potenciálně citlivé skupiny se vztahuje jen v omezené míře:

- Ti rezidenti, kteří budou auto používat zřídka, budou mít průjezd prakticky zdarma (nevyčerpají „volné dny“), a tudíž je adekvátní vztahovat na ně zpoplatněné parkování dle výše uvedených zásad.

- Nerezidenti dojíždějící pravidelně do soukromých nebo neplacených garáží v centru je naprosto žádoucí motivovat k používání jiných dopravních prostředků prostřednictvím mýta.

- Pro příležitostné návštěvníky centra Prahy je žádoucí nastavit a udržovat takové cenové podmínky pro krátkodobé parkování v uličním prostoru, aby bylo dosaženo optimálního vytižení krátkodobých parkovacích stání s ohledem na postupný úbytek parkování v ulicích.

- Pro dopravní obsluhu a služby se předpokládá sleva na mýtném a fungující krátkodobá parkovací stání. Opravňuje-li zaplacení mýta

k libovolnému počtu vjezdů do oblasti v průběhu jednoho dne, bude jeho vliv na cenu poskytovaných služeb minimální a navíc motivuje k efektivnějšímu používání jednotlivých vozidel.

#### 4.13 Přiměřený komfort pro cesty vykonávané autem a služby zefektivňující jeho používání

Pro cesty vykonávané autem je zásadní zachování komfortu v míře odpovídající vzdálenosti od historického centra a kvalitě obsluhy veřejnou dopravou. Cílem není uživatelům cesty automobilem znechutit nebo znemožnit. Při nižším objemu IAD budou mít zbylé cesty vykonané automobilem vyšší komfort, než jak je tomu v současnosti:

- plynulejší jízda: odstranění hypermobility (např. zavedením mýta) redukuje dopravní zácpy i při zmenšení kapacity komunikací,

- inteligentní navádění na volná parkovací místa pracující s úplným fondem použitelných parkovacích stání (tj. veřejná i polosoukromá stání),

- čitelné dopravní prostředí navádějící přirozeně k bezpečné jízdě – režim na hlavních komunikacích odlišný od zklidněných místních ulic,

- rozvoj služeb zefektivňujících užívání automobilů – zejména carsharing, carpooling (viz dále).

#### Carsharing, carpooling, taxislužba

Nedílnou součástí snižování negativních dopadů automobilové dopravy v širším centru, zejména pokud jde o prostorový zábor, je rozvoj služeb zefektivňujících používání automobilu. Automobil, který více než 90 % času stojí na ulici, je nejméně efektivním způsobem využití veřejného prostranství. Za velmi žádoucí je tak považován rozvoj služeb, jež zvýší využívání jednotlivých automobilů a sníží nároky na jejich odstavení. Vyšší míra využití jednotlivých automobilů znamená také jejich kratší životní cyklus a tudíž méně starých, emisně nevyhovujících vozidel. Předpokládáme rozvoj následujících služeb:

- **Carsharing.** Uživatelsky přístupnější půjčovna aut použitelná k příležitostným cestám, služba, která může být provozována soukromými subjekty. Na městě je jeho podpora, spočívající ve vyhrazení parkovacích míst (vozidla carsharingu jsou v pohybu více než běžná vozidla, rozvoj carsharingu tedy parkovací místa celkově šetří), případně možnosti využívat zdarma zóny placeného stání apod. Přístupnosti je oproti tradičním půjčovnám dosaženo automatickým rezervačním systémem, samoobslužnými stanovišti na více místech ve městě a platbou na hodinu a kilometr se započtením ceny pohonných hmot i dalších nákladů.

- **Carpooling.** Společná dojíždka soukromými vozidly (pravidelná nebo nepravidelná) cílí na zvýšení obsazenosti motorových vozidel (v Praze je průměrná obsazenost 1,3 osoby na osobní auto). Je zde žádoucí jednak uživatelská podpora (informační systém), jednak přímé zvýhodnění aut s vyšším počtem přepravovaných osob: jakkoli v Praze není mnoho vhodných lokalit, nepochybně jsou i místa, kde lze vyhradit jízdní pruhy pro vozidla obsazená 3 a více osobami.

- **Taxislužba** je chápána jako specifický druh veřejné dopravy (byť se zvláštním „tarifem“). Vozidla taxi budou mít garantovaný vysoký standard a nepřemrštěné ceny. Vozidla taxi budou mít dovolený průjezd vybranými neprůjezdnými oblastmi v centru. Služby taxi se budou využívat také jako doplnění běžné veřejné dopravy (například garantovaný rozvoz z konečné noční VHD pro cesty do oblastí noční VHD neobsložených).

#### 4.14 Cyklistická doprava

Na cyklistickou dopravu se díváme jako na součást řešení problému dopravního přetížení širšího centra. V rámci Víze pro Prahu 25 nerozpracováváme podrobně řešení pro dosažení 8–10% podílu cyklo dopravy. Předpokládáme vznik detailního plánu rozvoje cyklo dopravy, který bude řešit podrobnosti. Pro dosažení vyššího podílu cyklo dopravy je zásadní kombinace tří přístupů:

1. „plánování nabídky“ – budování kvalitní infrastruktury,
2. podpůrná opatření (stojany, úschovny, podpůrné body, bikesharing, kolo v MHD, organizační opatření),
3. marketing a osvěta.

#### Finanční náročnost

Integrovaný krajský program snižování emisí z roku 2010 uvádí investici 1,3 miliardy na dokončení sítě páteřních cyklotras do roku 2020, kdy má být současně naplněna koncepce rozvoje cyklistické dopravy předpokládající 5–7% podíl cyklo dopravy v sezóně. Pro dosažení 8% celoročního podílu v roce 2025 bude nezbytné investovat podobnou částku do zahuštění a zkvalitnění sítě. Třetí položkou v investičním rozpočtu jsou tzv. „velké záměry pro bezmotorovou dopravu“ (lávky Karlín – Štvanice – Holešovice, Kačerov – Spořilov apod.), na jejichž realizaci v letech 2015–2025 předpokládáme opět podobnou částku. Celkové investiční výdaje, které zajistí zvýšení podílu cyklo dopravy na 8 %, tak dosáhnou zhruba 4,2 mld. Kč, započteme-li i doposud realizované investice, dostáváme se nad 5 mld. Kč za zhruba dvacetileté období, tedy čtvrt miliardy ročně. Částky investované do automobilové nebo veřejné dopravy činily v letech 2005–14 v průměru 4 miliardy ročně. Investice vynaložené na 1 % cest vykonaných na kole jsou oproti investicím do individuální a veřejné dopravy zhruba o řád nižší. Rozvoj cyklistické dopravy je o řád levnější než rozvoj dopravy motorové nebo veřejné; zvýšení podílu cyklo dopravy na hodnotu odpovídající možnostem města se tak projeví zřetelným snížením celkových investic do dopravního systému.

#### Infrastruktura

Kvalitní infrastruktura pro jízdu na kole stojí na třech vzájemně se podporujících pilířích:

1. Atraktivní řešení na hlavních ulicích.
2. Klidové a rekreační trasy.
3. Bezpečně a plošně prostupné vedlejší ulice (zóny 30, cykloobousměrky).

Rezignace na některý z těchto pilířů vede k nedostatečnému využití potenciálu cyklodopravy, jakož i snížené návratnosti opatření realizovaných jinde. Předpokládá se, že k naplnění pilířů 1 a 3 zásadně poslouží investice do veřejných prostranství (rekonstrukce bulvárů a dopravní zklidnění). Zvláštní investice si proto vyžádá jen druhý pilíř – jde v zásadě o páteřní trasy ležící mimo uliční prostor (samostatné cyklostezky) a rekreační trasy. Součástí Vize je tak alokace investičních prostředků v celkové výši cca 4,2 mld. Kč (viz výše).

#### **Podpůrná opatření**

Za podpůrná opatření pro rozvoj cyklodopravy považujeme rozvoj sítě cyklistických stojanů a bezpečného parkování při terminálech VHD (cykloboxy, automatická parkoviště). Dále podporu parkování v soukromých objektech, údržbu a čištění cyklotras a další služby cyklistům. Konečně, podpora cyklistické dopravy je integrální součástí pražských plánovacích a prováděcích dokumentů (územní a strategický plán, stavební předpisy).

#### **Marketing a osvěta**

Marketing a osvěta jsou v oblasti rozvíjející se cyklodopravy důležitější než jinde. Nad rámec běžných postupů (kap. 4.20 a 4.21) tak město aktivně propaguje cyklistickou dopravu, realizuje především osvětové kampaně směřující na porozumění cyklistické infrastruktuře všemi účastníky provozu, bezpečné a ohleduplné chování jak cyklistů samotných, tak ostatních vůči cyklistům. V optimálním případě město spolupořádá kampaně jako *Do práce na kole*.“ (AUTOMAT, 2014)

Tyto principy řešení bych rád doplnil o vytvoření jednotného systému, díky kterému bude možné využívat všechny tyto formy dopravy. Myslím, tím jednotný systém, kdy pomocí jedné karty a rozhraní (mobilní aplikace) budu moci využívat všechny dopravní možnosti. Nejen to, vlastně všechny služby nabízené ve městě. Z tohoto důvodu by bylo dobré podpořit například nějakou StartUp společnost, která by se na vývoj takového prostředí zaměřila. Na StartUp summitu konaného 26.10.2016 v Praze například Martin Dolejš ze společnosti MasterCard mluvil o projektu na kterém momentálně pracují, a tím je možnost využívat kreditní kartu jako „chytrou kartu“, která si pamatuje, co jste s ní platili, a je jí proto možné využívat například při vstupu do divadla, nebo jako doklad o zaplacení ve VHD. Bylo by tedy dobré, zamyslet se nad co největší univerzálností systému, kdy člověk pomocí jedné karty a aplikace ovládá vše ve městě, nebo lépe všude.

Rozvoj veřejné hromadné dopravy a příměstské železnice (ZIMA, 2013):

- V otázce rozvoje příměstské železnice, metra, tramvají a autobusů mi přijde jako velmi vhodné řešení práce od ateliéru D3A v rámci projektu Trochu jiná Praha. Mají velmi dobře promyšlenou návaznost jednotlivých dopravních prostředků a také jejich návaznost na strukturu města. V kombinaci se zachytnými parkovišti v okolí Pražského okruhu a regulací dopravy bude tento systém dle mého fungovat velmi efektivně a podpoří pozitivně rozvoj města a veřejných prostor. Tím bych nechtěl shazovat ani práci IPR Praha, ve které, věřím, vznikne také kvalitní řešení veřejné dopravy.
- Ateliér D3A plánoval zrušit Masarykovo nádraží, což mi přišlo jako vhodné z hlediska dopravy i propojení území. Po konzultacích s odborníky i lidmi, kteří nádraží využívají, jsem ale dospěl k závěru, že Masarykovo Nádraží má hodnotu nejen historickou, ale i dopravní. Dále po zhodnocení současné situace nemá již cenu uvažovat o zrušení Masarykova nádraží. V současné době (16.12.2016) obchodní skupina PENTA pracuje na dokumentaci zástavby na Masarykově nádraží a je rozhodnuto, že se nádraží zachová. Důležité tedy bude vyřešit, jakým způsobem s tímto územím naložit. Rozhodující je zamyšlení nad náplní jednotlivých budov, kvalitní propojení okolních částí Prahy a když už se nádraží bude zastřešovat, tak navrhnout opravdu kvalitní veřejný prostor v této druhé úrovni města.
- Tímto se tedy v otázkách řešení železniční sítě, tramvajové a autobusové dopravy odkazují na práci ateliéru D3A a její výňatky, které jsem rozebral v kapitole 2.4. Snad jedinou výjimku tvoří již zmiňované Masarykovo nádraží a nádraží Florenc, které zůstává beze změny.

## 9. Koncepce Severojižní magistrály

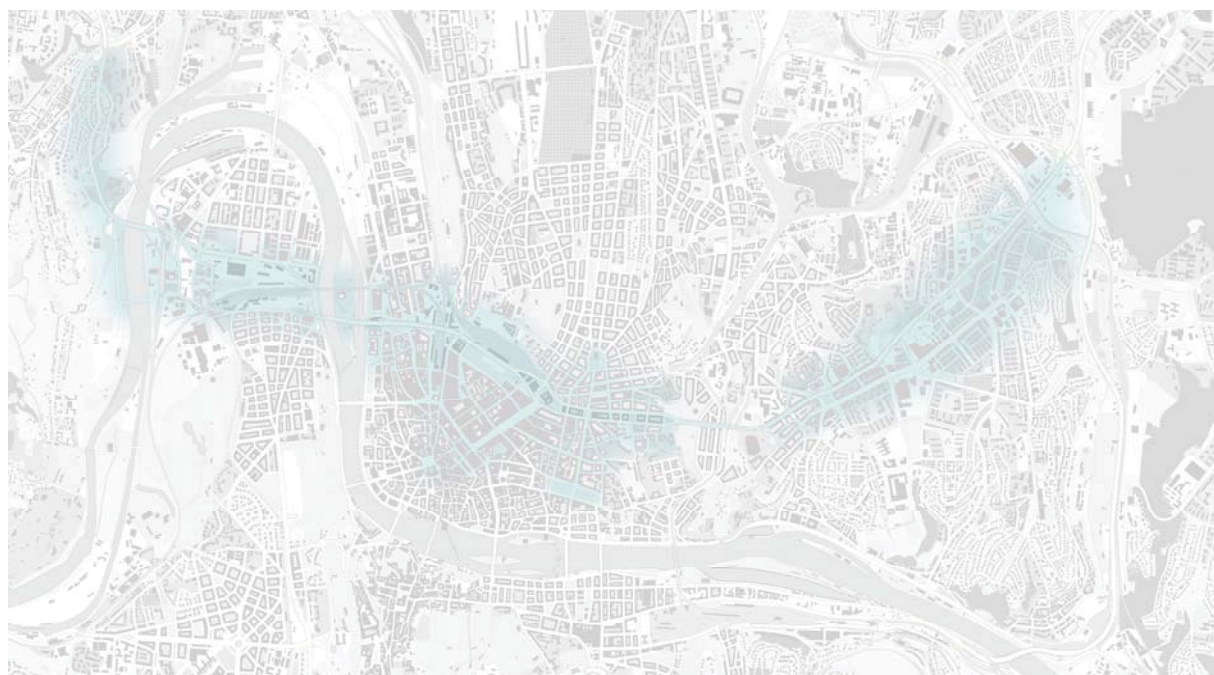
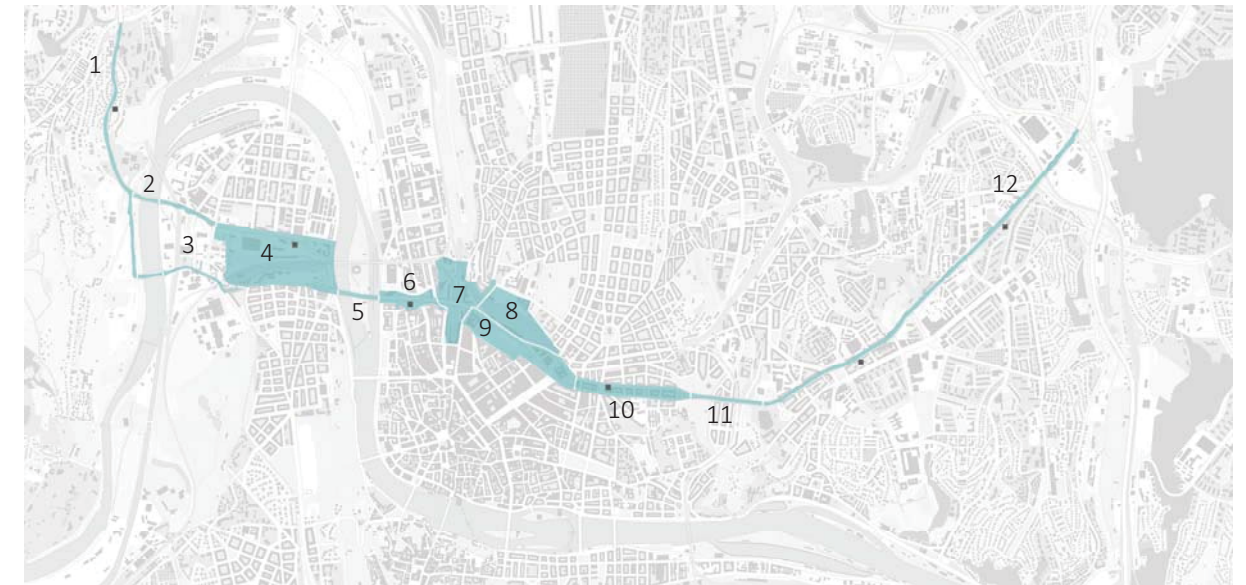
V Praze vzniká nová osa, osa procházející celým městem a pulzující životem. Slouží jako prvek spojující jednotlivé oblasti. V jejím okolí vyrůstají nové stavby i celé čtvrti. Projet se z Pankráce na Holešovice na kole již není žádný problém.

Takové osy vlastně vznikají dvě, tu druhou tvoří Diametr definovaný v Metropolitním plánu. Vznikají tak Metropolitní třídy, které ukazují směr, kterým by se Praha mohla vydat.

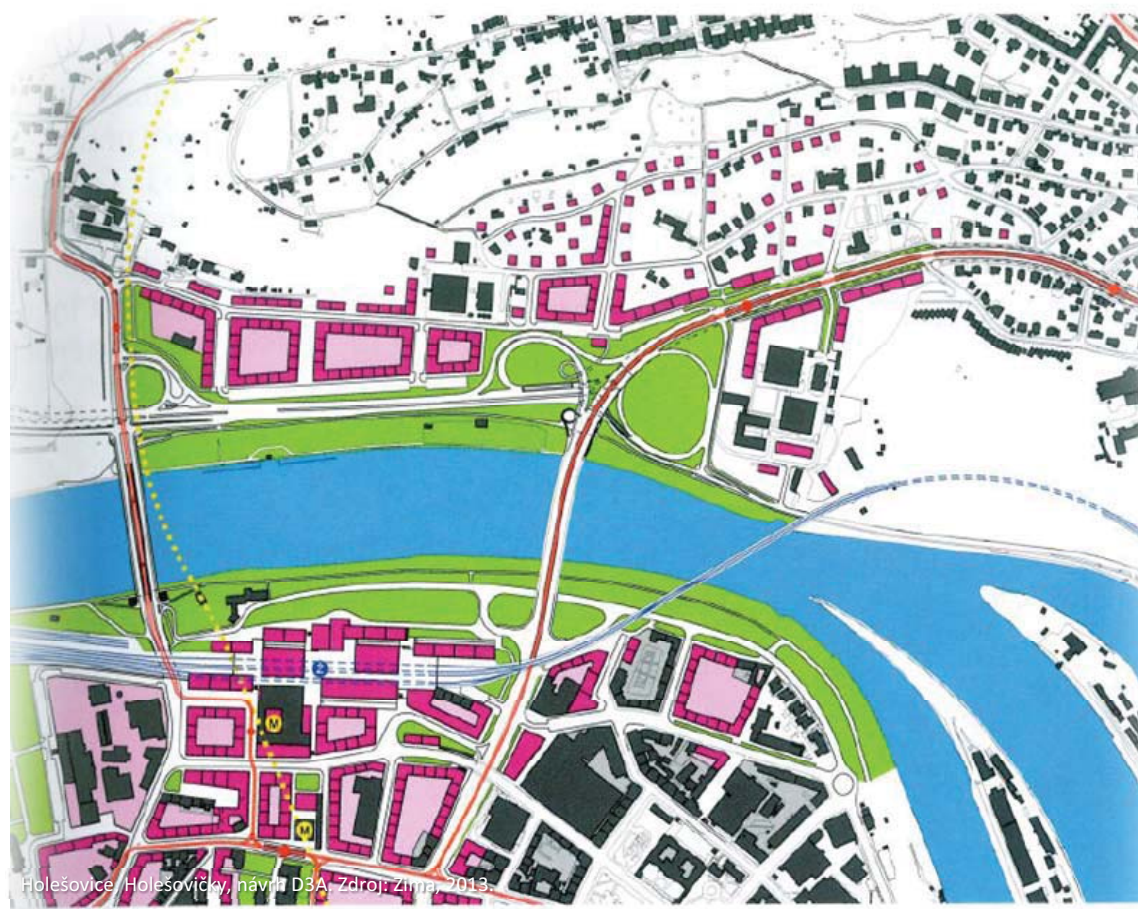
### 9.1 Koncepce Severojižní magistrály M1:20 000

- Magistrála jako celek by dle mého měla plnit funkci lineárního veřejného prostoru v Praze, který zde zatím nemá obdoby. Pro inspiraci se podívejme na příklad parku v korytu řeky Turia ve Valencii (viz diplomní seminář, kapitola 2.3). Park ve Valencii prochází v blízkosti centra, dá se tedy skvěle využít pro dopravu pěšky a na kole. Přesně tenhle potenciál má i magistrála. Primárním cílem mého návrhu je maximální podpora cyklistické a pěší dopravy. Dále veškeré prostory, které je možné využít pro sportovní a kulturní aktivity, je potřeba využít pro tento účel. Výhoda, kterou má magistrála oproti parku ve Valencii je její pozice na úrovni města a procházející přímo jeho centrem, je zde tedy nutno provést takové úpravy parteru, které povedou k jeho využívání místními obyvateli. Jde o rozšíření chodníků a podporu obchodníků ve využívání přízemí budov pro komerční účely. Na magistrále tedy vznikne mnohem více prostoru pro pěší, cyklisty a volnočasové aktivity. Tím se zmenší prostor pro automobily a rychlost kterou je možné tudy projíždět se sníží na odpovídající pro městský prostor.
- Dále je potřeba provést úpravy ulic navazujících na magistrálu. Díky těmto ulicím a nové podobě magistrály se město spojí v kompaktnější celek. Magistrála tímto ovlivní velmi rozsáhlou oblast města. Vezmeme-li v úvahu, že v metropolitním plánu je jako metropolitní třída definován taktéž Diametr (viz kapitola 3.3), mohly by tyto dvě třídy působit jako prvek spojující celou Prahu. Tím důležitější je, jaký druh dopravy budou zde lidé využívat. Magistrála plná cyklistů, pěších a lidí mířících za kulturou, relaxací a sportem je zcela jistě příjemnějším obrazem města, než ulice plné automobilů a překážek bránících jiným aktivitám.
- Navazující ulice a prostory vidíme na obrázku. Jsou jimi především:
  - Oblast dnes rozdělená ulicí V Holešovičkách.
  - Holešovice a Letná navazující na budoucí čtvrť v Praze-Bubny.
  - Stmelení Karlína, Žižkova, Vinohrad a Nového města.
  - Propojení nejvýznamnějších pražských náměstí – lépe řečeno připojení Náměstí Míru k Novému městu.
  - V okolí ulice 5.května jde o všechny navazující ulice, které se napojí pomocí úrovnových křižovatek.
  - Dále bude také zcela zásadní úprava ulice paralelní k ulici 5.května, tj. ul. Na Pankráci, Budějovická.

- Jedná se o velmi rozlehlé území, rozdělil jsem ho tedy na několik menších celků, jejichž úpravy se již dají popsat na základě určitých charakteristických rysů. Pro jednotlivé lokality jsem také vytyčil místa (čtverec na obrázku), ve kterých by bylo dobré podpořit místní komunity ve vytvoření prostoru nebo spíše objektu, ve kterém by bylo možné pořádat schůzky, diskutovat o budoucnosti magistrály, a nebo se jen informovat o aktuálním vývoji. V případě například nově budované čtvrti v oblasti Praha-Bubny, půjde spíše o informační stánek, ohledně plánované realizace. Aby občané byli dostatečně informováni a zapojeni do diskuze.



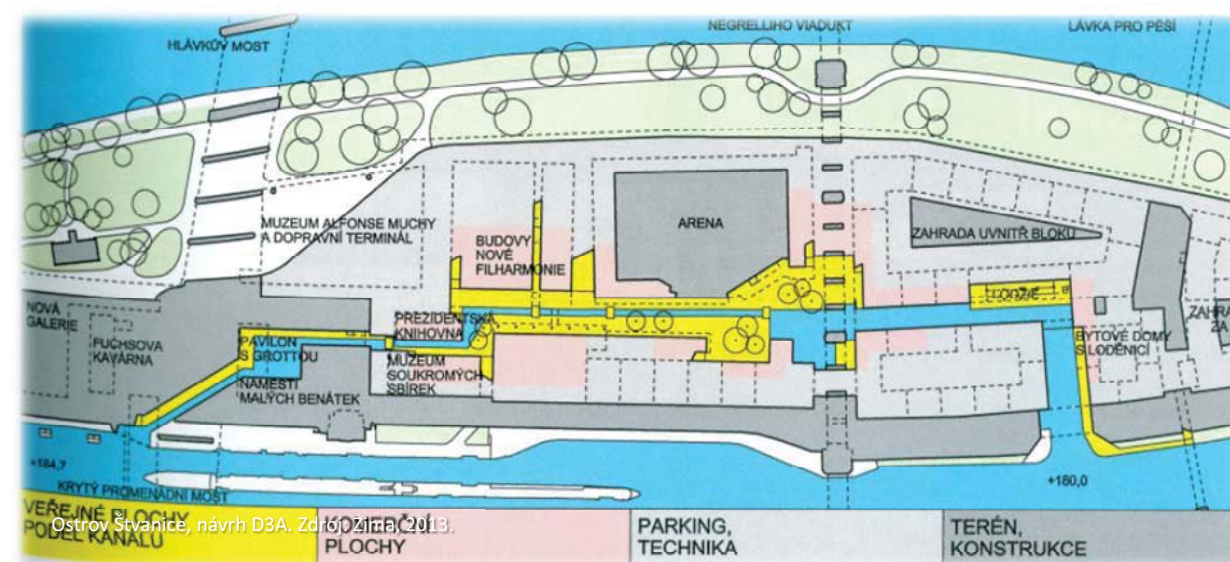
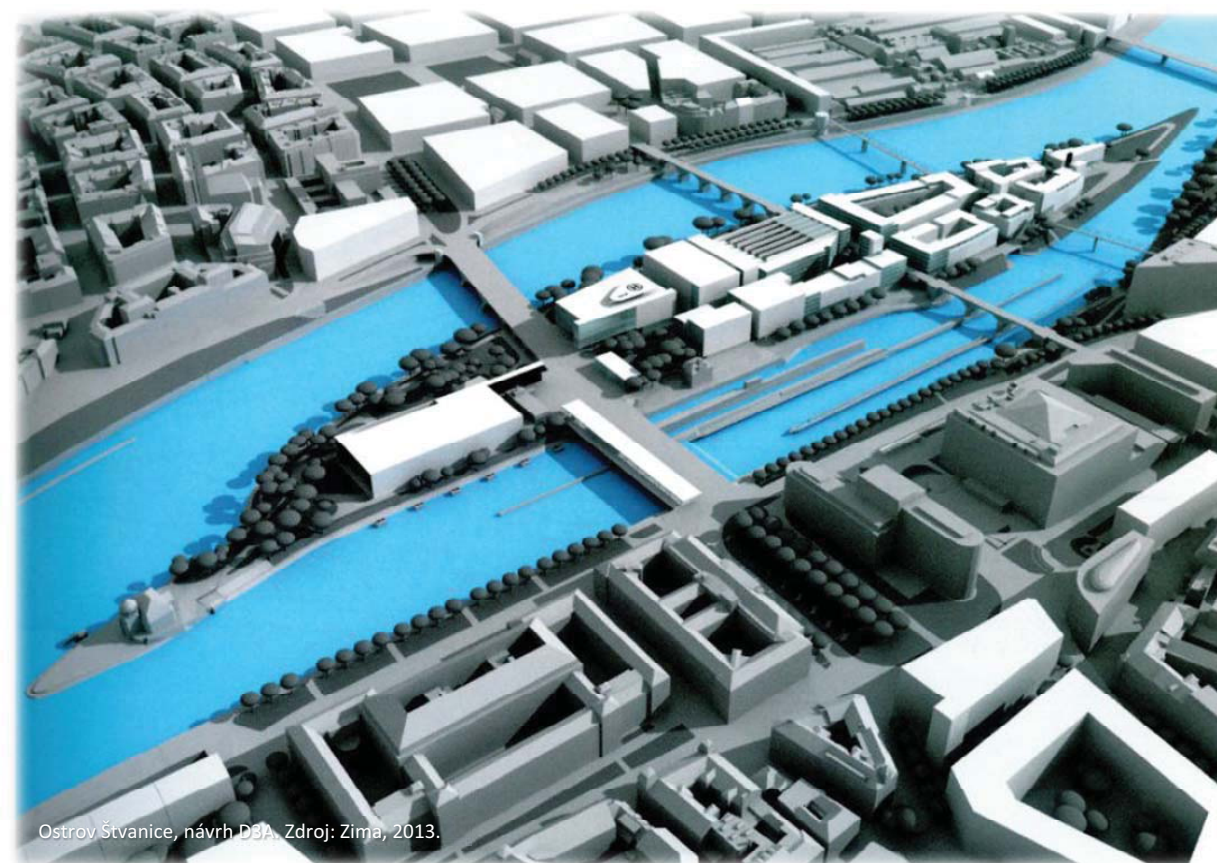
- 1. - 3. Okolí ulice v Holešovičkách, Trojský most a Most Barikádníků, Okolí Nádraží Holešovice:
  - Co se týče úprav magistrály jako takové, rozhodně v tomto úseku navrhuji změnu její podoby na městskou třídu o max. dvakrát dvou pruzích. Odstranění svodidel vprostřed vozovky, které brání přecházení. Doplnění cyklostezky, rozšíření nebo doplnění chodníku na obou stranách vozovky a doplnění množství přechodů.
  - Na Trojském mostě a Mostě Barikádníků je důležité držet se stále 2x dvou pruhů a prostoru pro pěší a cyklisty. Na Mostě Barikádníků také odstranit svodidla ve střední části vozovky.
  - Oblast Nádraží Holešovice zcela jistě zaslouží revitalizaci. Důležité v tomto ohledu je myslet na okolní oblasti a využít tento prostor jako propojení s nově vznikající čtvrtí Praha-Bubny a umožnění její vazby na řeku Vltavu v severní části Holešovic.
  - Protože mým úkolem v této práci není návrh celé magistrály, ale vyjádření mého názoru na ní jako celek, dovoluji si v této oblasti odkázat opět na práci ateliéru D3A z publikace Trochu jiná Praha (ZIMA, 2013), a to konkrétně na kapitoly Holešovičky a Holešovice. Tento návrh bych bral jako příklad možného řešení. Ovšem jedná se o území, na kterém by společně s Prahou-Bubny měla vzniknout nová vzorová čtvrť. Zcela zásadní tedy bude nastudovat řešení podobných čtvrtí ze zahraničí. Například těch, které uvádím v analytické části, tedy Hafencity Hamburg a Stockholm Royal Seaport (kapitoly 6.5. a 6.6.).



- 4. Nová čtvrť Praha-Bubny:
  - Praha-Bubny je již po dlouhou dobu také diskutovaným tématem. O tomto území se zmiňuje i studie Morgenstadt City Lab Prague, která toto místo určuje jako jedno z možných, kde by měla vzniknout nová pražská vzorová čtvrť. S tím zcela souhlasím, Praha-Bubny je místo pro vznik moderní městské čtvrti na unikátním místě. Na tuto čtvrť navazují obě dvě budoucí metropolitní třídy, tím jednodušší bude její navázání na ostatní části města. Může zde vzniknout protipól k historické části města. Tím ovšem nechci říci, že bychom historickou část města měli zastínit výškovými stavbami a ohromující architekturou. Spíše bych byl rád za ukázkou střídmosti a skromnosti, celistvosti, využívání moderních technologií, ekologických a udržitelných principů žití, zkrátka ukázkou moderní čtvrti, na kterou budeme hrdí a lidé všech sociálních kategorií zde budou rádi žít a učit se principům života moderního města.
  - Opravdu jako zcela zásadní vidím studii zahraničních realizací podobných této, nejlépe i architektonickou soutěž vycházející z této studie. Opět jako příklad uvádím kapitoly 6.5. Stockholm Royal Seaport a 6.6. Hafencity Hamburg. Zejména v Hafencity se jedná o velmi netradiční způsob výstavby, který je flexibilní ke změnám i v průběhu samotné realizace.



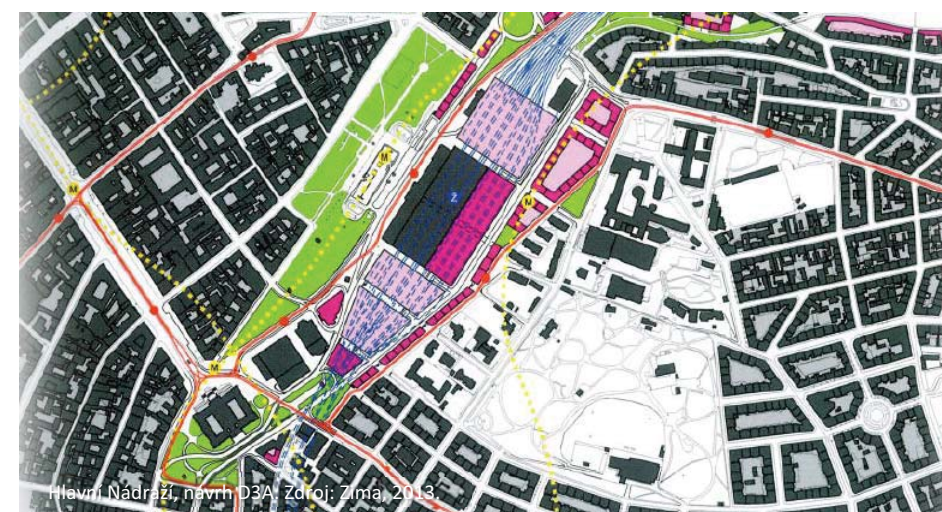
- 5. Hlávkův most a ostrov Štvanice:
  - Řešení mostu zcela jistě musí navazovat na celkový koncept řešení dopravy, tedy vytvoření prostoru pro pěší a cyklisty. Dále by zde tramvajová linka neměla u Těšnova sjíždět pouze pod most, ale pokračovat také dále k modernizovanému Hlavnímu Nádraží. Samozřejmě je i odstranění dálničního nájezdu u zastávky metra Vltavská.
  - Myslím si, že řešení Hlávkova mostu a mostního tělesa v ulici Wilsonova by se mělo pojmout poněkud netradičně, zcela jednoznačně by tento návrh měl vzniknout na základě architektonické soutěže. Dovedu si představit řešení, které umožnilo vzniknout prostoru podobnému jako například na mostě Ponte Vecchio ve Florencii, ovšem v soudobém pojetí.
  - Inspiraci pro řešení ostrova Štvanice lze čerpat například z práce ateliéru D3A v publikaci Trochu jiná Praha (ZIMA, 2013) nebo jiných soutěžních návrhů z roku 2013.



- 6. Wilsonova ulice a její okolí mezi Hlávkovým mostem a Masarykovo nádražím:
  - V současné době zde mostní těleso Magistrály funguje jako bariéra rozdělující jednotlivé části Prahy. Proto je potřeba vyřešit jejich propojení.
  - Nachází se zde také budova Muzea hlavního města Prahy, která se po revitalizaci těchto prostor dostane opět do důstojné polohy. Vytvořením parkové plochy s množstvím kulturních staveb a uměleckých prvků by tato oblast mohla vytvořit spolu s Vrchlického a Čelakovského sady a územím, které je spojuje, tedy prostorem Masarykova nádraží, nový kulturně relaxační „ostrov“, podobný tomu v Berlíně (viz kapitola 6.4), s tím rozdílem, že to nebude ostrov v pravém slova smyslu, ale spíše ostrov zeleně v centru Prahy. Toto území má také výbornou dopravní dostupnost. Z těchto důvodů zde, dle mého, vznikne veřejný prostor oblíbený jak obyvateli města, tak turisty. Lidé sem opět budou moci zamířit za kulturou, která je dnes odříznutá právě magistrálou. Podrobnější řešení nastíním v další kapitole.
  - Po dlouhém zvažování finanční a realizační náročnosti, jsem se rozhodl mostní těleso zbourat. Myslím, že je to krok opravdu důležitý pro vytvoření charakteru města v této oblasti.



- 7. Masarykovo Nádraží a jeho zastřešení
  - Jak je vidět jedná se o území tak cenné, že pro investora jako skupina PENTA není problém zaplatit i zastřešení nádraží, které by tedy mohlo fungovat jako onen potřebný propojující prvek mezi okolními částmi Prahy. Pro mou práci v této části tedy počítám se zastřešením v takovém rozsahu, který zajistí opravdu kvalitní propojení území a dá vzniknout kvalitnímu veřejnému prostoru v této úrovni města.
- 8. Hlavní Nádraží
  - V této jsem se chtěl odkázat opět na práci ateliéru D3A z publikace Trochu jiná Praha (ZIMA, 2013). Hlavní Nádraží by se přestavilo na dvoupatrové, přesunuli se sem vlaky z Masarykova Nádraží a autobusové nádraží Florenc. Nádraží by bylo celé pod zemí a na jeho střeše vyrostla nová urbanistická struktura zapadající do kontextu města. Nádraží by se stalo jedním z nejdůležitějších dopravních uzlů ve městě, a to i pro příměstskou železnici.
  - V nově vzniklých budovách na střeše Hlavního Nádraží se objevuje prostor pro výstavbu nového bydlení, dostupného pro všechny sociální skupiny. Centrum města se tak naplní místními obyvateli, nejen turisty.
  - Nicméně po zhodnocení situace na Masarykově Nádraží a rozhodnutí o jeho zachování, nepočítám s tak rozsáhlou rekonstrukcí Hlavního nádraží. V rámci toho, že mou práci pokládám do teoretické roviny a budu spekulovat a budoucím vývoji, počítám s tím, že Hlavní Nádraží bude opravdu zastřešeno a využito pro doplnění urbanistické struktury města. Když to na Masarykově nádraží je možné již dnes, tak věřím, že v budoucnosti to půjde i zde.



- 9. Vrchlického a Čelakovského sady
  - Tuto oblast budu řešit podrobně v kapitole 11. Hlavní myšlenkou je oživení celého prostoru, vytvoření kontinuálního lineárního „parku“, který povede až na Rohanské nábřeží. Tento prostor plný kulturních staveb by měl působit jako „zelený kulturní ostrov“ v centru Prahy, kam si lidé přijdou rádi odpočinout, ale také jako rušná oblast plná pohybu, plná pěších a cyklistů mířících do centra města a okolních čtvrtí.
  - IAD by se v této oblasti měla minimalizovat, respektive, rychlost, kterou tu automobily mohou projíždět. V ideálním případě by tu v budoucnu měli být ulice se smíšeným provozem a pěší zóny. Pro mou práci opět budu počítat s variantou, kdy již automobily, jak je dnes známe, nejsou téměř potřeba. V ulicích jezdí pouze autonomní vozidla, carsharingové automobily, veřejná doprava, cyklisté a také jiné dnes ještě nevyužívané způsoby dopravy.
- 10. Ulice Sokolská a Legerova a jejich okolí:
  - V těchto dvou ulicích by měl vzniknout nový městský bulvár s širokými chodníky, plný obchodů a kaváren, který propojuje Václavské náměstí s Náměstím Míru. Po změně politiky bydlení i zde vzniká velké množství bytů pro všechny sociální skupiny. Ulice by měli mít charakter jako například ulice Na Příkopě, Pařížská atd. Jako příklad ze zahraničí, se zde dá použít vídeňská Mariahilferstrasse, kde k omezení IAD přistoupili opravdu tvrdě a vytvořili krásnou městskou třídu.



Mariahilferstrasse, zdroj: LANDEZINE, © 2014

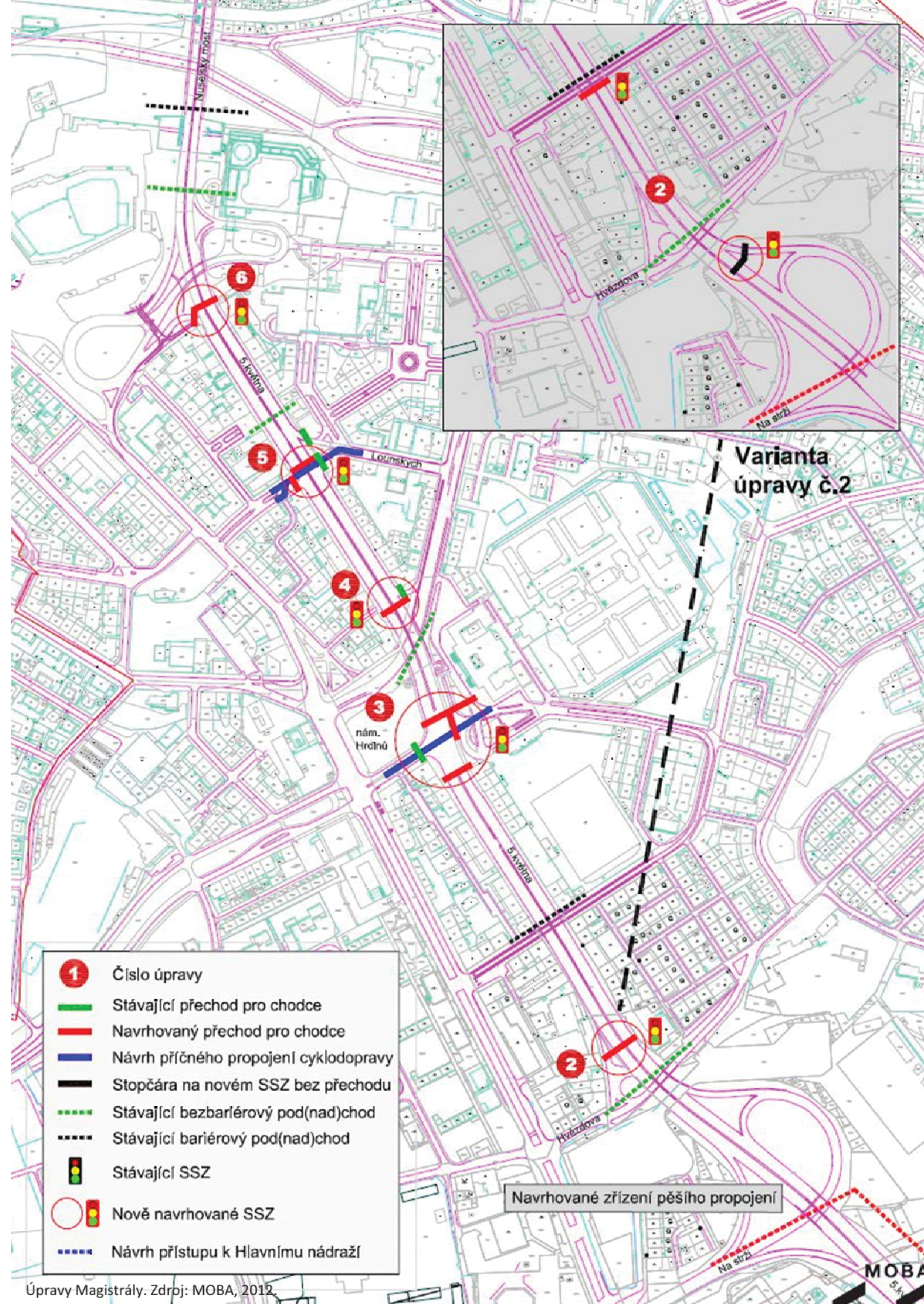
- 11. Nuselský most
  - Při splnění funkčních požadavků na cyklistickou a pěší dopravu bych se zaměřil na oživení prostoru mostu. Toto řešení by mohlo vzniknout také na základě architektonické soutěže. Možné by bylo využít i jeho výšky například pro atrakce jako Bungee jumping. Stejně jako na Hlávkově mostě se zde dá vytvořit živý veřejný prostor se sezením v kavárnách a restauracích s výhledem na Vyšehrad a do údolí, do parku Folimanka. Jako zajímavý příklad takového řešení bych uvedl práci z kapitoly 2.5. Artery Prague, kde vzniká prostor i pro bydlení.



Výhled z Nuselského mostu. Zdroj: IDNES BLOG

- 12. Ulice 5. května a její okolí
  - Dále se dostáváme na téměř 4km dlouhý úsek magistrály, procházející Prahou 4. Tento úsek má opravdu charakter dálnice. Uprostřed vozovky najdeme svodidla, plot i betonové zátarasy bránící chodcům v přecházení. Tento prostor je potřeba zcela jednoznačně řešit. Půjde především o odstranění těchto překážek a doplnění nových přechodů a prvků upřednostňujících pohyb chodců za současného doplnění nových úrovnových křižovatek spojující ulice kolmé na magistrálu a také za současného využití principů upřednostňování cyklistické, pěší a veřejné dopravy. Po těchto úpravách v parteru budov předpokládám rozvoj kulturních, komerčních a komunitních aktivit. Zároveň je vhodné doplnit do ulic zeleň a rozšířit prostor pro pěší. Paralelní ulice Na Pankráci a Budějovická budou potřeba projít úpravami zklidňujícími dopravu také, aby nedošlo k přesunu IAD právě na ně.
  - Inspirací pro úpravy, které by měli být provedeny okamžitě může být “plán krátkodobých opatření do roku 2014” Iniciativy za humanizaci severojižní magistrály (MOBA, 2012), která vznikla již v roce 2012. Bohužel na základě tohoto plánu příliš mnoho úprav provedeno nebylo, jestli vůbec nějaké. Poté se dá pracovat na dalších plánech měnících tento prostor na ulice městského charakteru.

## Humanizace SJM - I. etapa - PRAHA 4 - část 2



10. Upřesnění řešení v oblasti mezi Nuselským a Hlávkovo mostem

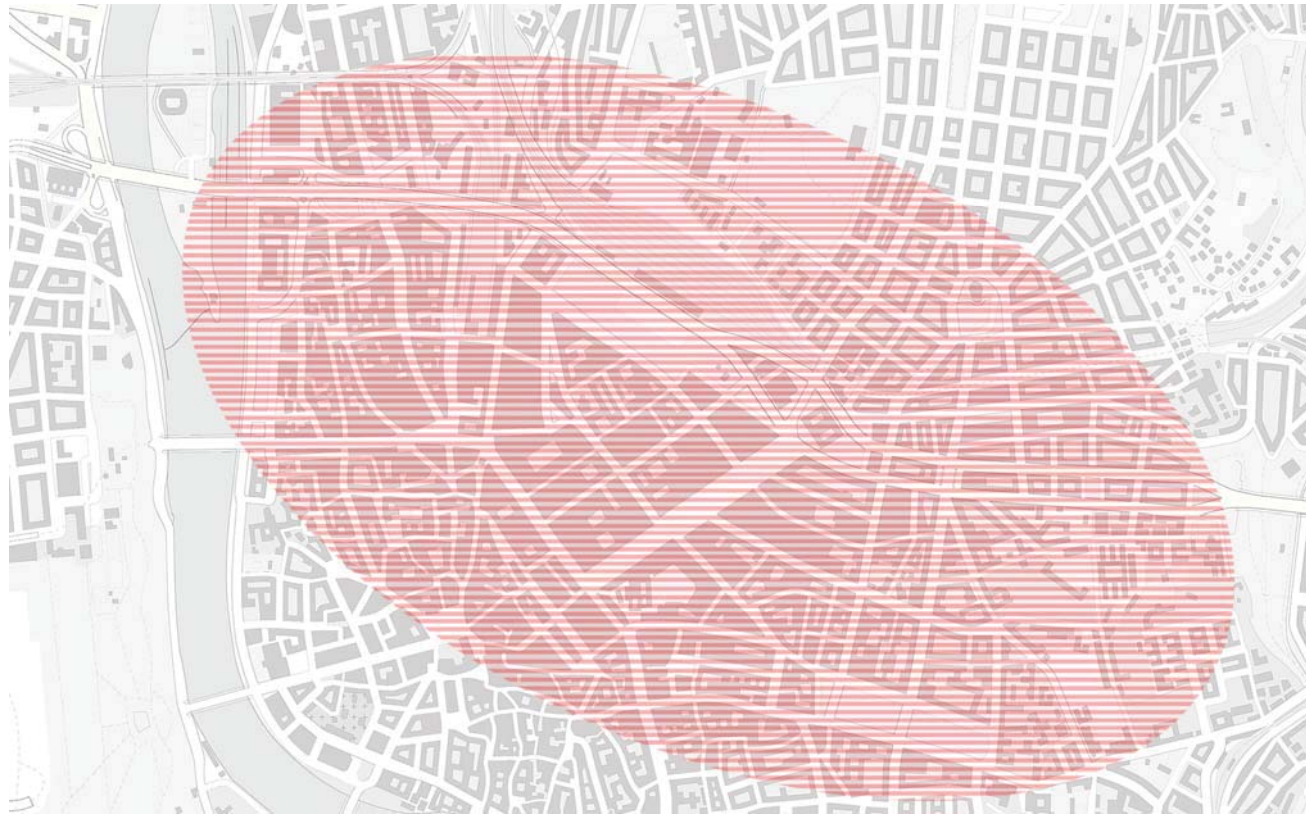
V širším centru města by měly vzniknout především nové prostory pro bydlení všech sociálních skupin a s tím související úpravy veřejných prostor, které by měly sloužit i místním obyvatelům. Důležité je propojení celé oblasti v okolí Magistrály, s tím související restrikce dopravy a zkvalitnění veřejných prostor.



10. Upřesnění řešení v oblasti mezi Nuselským a Hlávkovo mostem M1:20 000

Část A zabývající se nutnými aktuálními změnami v tomto území:

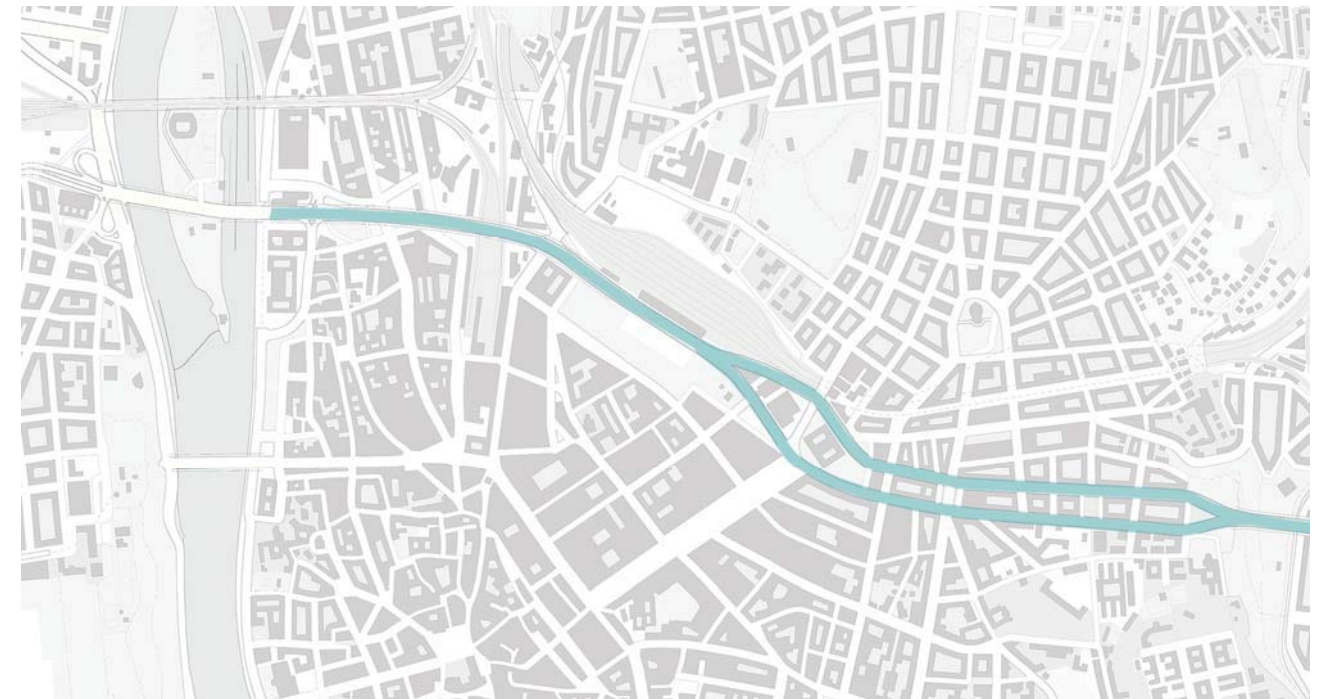
- Důsledná kontrola mýtného v historické části města



- Doplnění přechodů v celé délce Magistrály



- Po celé délce Magistrály - odstranění bariér, zavedení zóny 30km/h v celé oblasti.

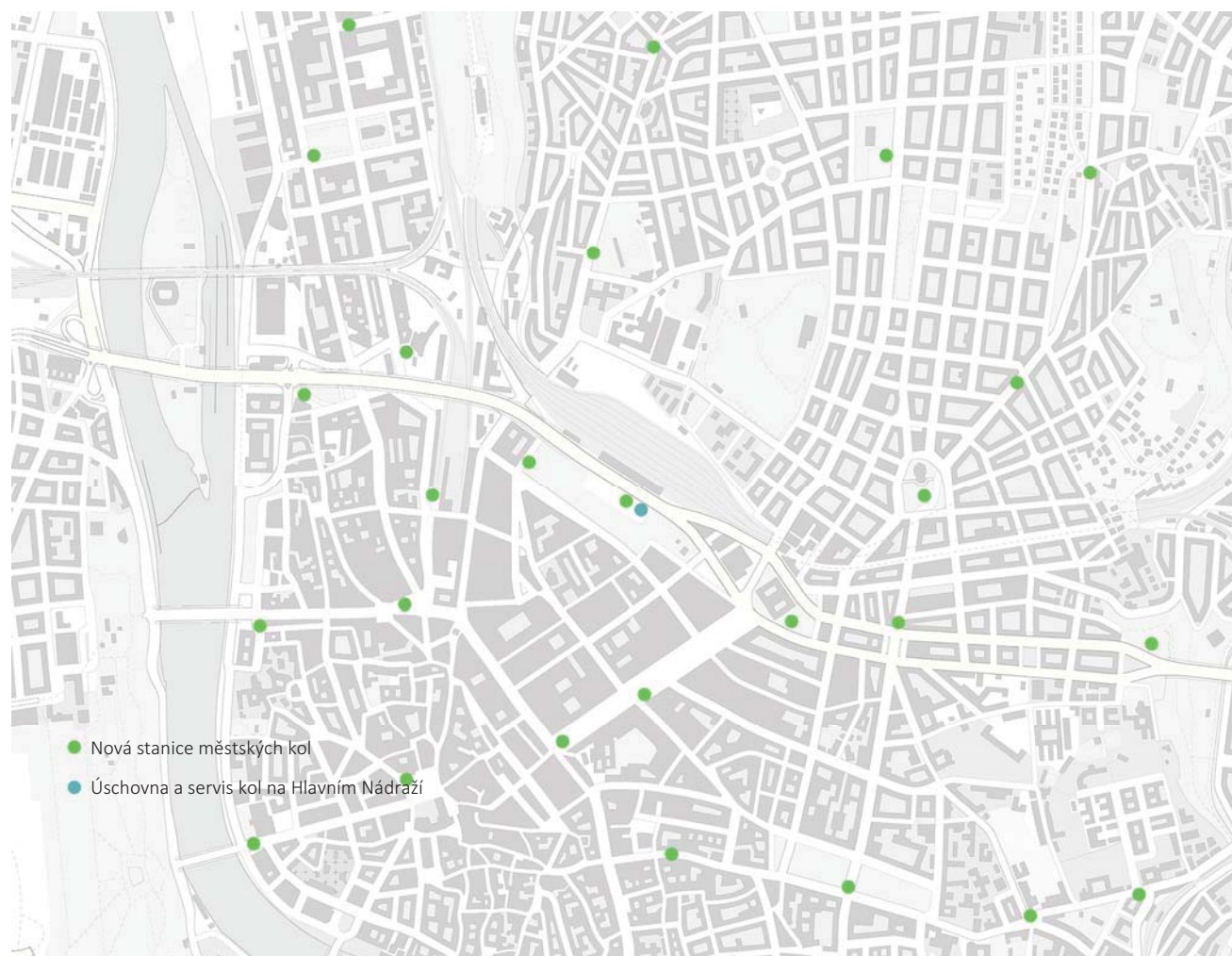


Důležitá je změna charakteru dálnice. V centru města by frekventovaná silnice měla vypadat jako městská třída, ať je jakkoliv frekventovaná. Tzn.: je potřeba odstranit všechny bariéry typu svodidel, zábradlí, betonových zátaras, ale například i řetízků v oblasti Muzea, které brání vstupu do silnice v širším pruhu. Tyto úpravy navazují na doplnění přechodů a semaforů, které samy o sobě dopravu zpomalí a nabídnou nová místa pro přecházení.



- Podpora cyklistické dopravy:

V Praze je rozhodně potřeba podpořit cyklistická doprava, proto na Hlavním nádraží vzniká úschovna a servis kol. Dále v této oblasti vymezují místa, kde by se měly objevit nové stanice městské sítě kol. Mělo by se jednat spíše o elektrokola z důvodu členitosti terénu v Praze. Inspiraci pro tento systém můžeme čerpat například ve Španělském Madridu, kde elektrokola půjčují a systém je doplněn o finanční odměny a příplatky motivující uživatele k ukládání kol do prázdných stanic a vybírání naopak z plných stanic. Tím se zlepšuje celkově funkčnost celého systému. Stanice kol jsem momentálně situoval k zastávkám MHD za účelem propojení těchto dvou systémů. Ovšem stanice kol může být umístěna například i do prostoru, kde veřejná doprava schází.



Část B ukazující situaci se kterou počítám, jako s výchozí pro mé řešení a zdůraznění podstatných bodů mého návrhu:

- Magistrála nově slouží jako hlavní cyklostezka vedoucí městem, kolo a MHD jsou nyní nevhodnější dopravní prostředek ve městě. Lidé dojíždějící z okolních měst nechávají svá vozidla na parkovištích v okolí Pražského okruhu.



- Zcela zásadní je propojení území ve všech směrech a lokalitách okolo Magistrály



- Podpora sportu v centru města je dalším důležitým opěrným pilířem mého návrhu. Především jde o vytvoření kontinuální sítě běžeckých tratí a k nim přidružených sportovišť s posilovacími stroji a sportovními hřišti.



- Masarykovo nádraží zůstává, a to především z důvodu využití pro příměstskou dopravu. Nad ním vyrůstá střecha, která bude sloužit jako propojení území, které nádraží jinak rozděluje. Na místech určených k zástavbě počítám s výstavbou dle návrhů soukromých investorů, a to i přesto, že s aktuálním návrhem společnosti PENTA nesouhlasím (18.12.2016). Doufám že Praha ve spolupráci s IPR a tímto investorem nalezne řešení, které bude přínosné pro všechny strany. Počítám tedy s prostorem, který město opravdu propojí v co největší možné míře a vytvoří na platformě střechy živý veřejný prostor. Nejdůležitější je asi vyřešit otázku náplně nových budov a flexibilitu do budoucna, tedy shodu s dlouhodobým plánem městského plánování. Jak už jsem se zmiňoval mnohokrát, Praha by měla vytvořit v centru města budovy pro bydlení všech sociálních skupin, především těch slabších.
- Hlavní nádraží bylo po vzoru Masarykova nádraží zastřešeno a vyrostla zde také nová urbanistická struktura. I v této čtvrti počítám s převahou prostorů pro bydlení dostupného pro všechny obyvatele. Tím tento prostor dostane městský charakter a jeho okolí se tomu také přizpůsobí. Okolní prostory nebudou již jen průchozím koridorem pro lidi proudící z a do jiných částí města.
- Mostní těleso Magistrály se zbourá od Hlávkova mostu až k Hlavnímu Nádraží. Nahradí ho most nový, subtilnější pouze v úseku přes Masarykovo nádraží.
- Parkovací dům vedle budovy opery se bourá, protože již není potřeba taková parkovací kapacita. Na jeho místě vyrůstá nová kulturní instituce. Ta by se měla starat podporu umělců v Praze, a to jak českých, tak zahraničních. Mohly by zde vzniknout ateliéry, možnost dočasného bydlení a prostoro pro prezentaci děl, a to i v předprostoru budovy.
- Magistrála již nadále není zatížená IAD, jezdí tudy především tramvaje, cyklisté, autonomní a sdílená vozidla, to vše ale podřízené provozu pěších (viz uliční řezy)
- Ulice Legerova a Sokolská se staly rušnými městskými ulicemi s živým parterem. Stěhují se sem nově obyvatelé mířící do nového městského bulváru na prestižním místě v centru města.

Hlávkův most slouží především pro cyklisty a MHD. IAD, po zavedení restriktivních opatření, v centru města již není žádán ani vedením města ani obyvateli.

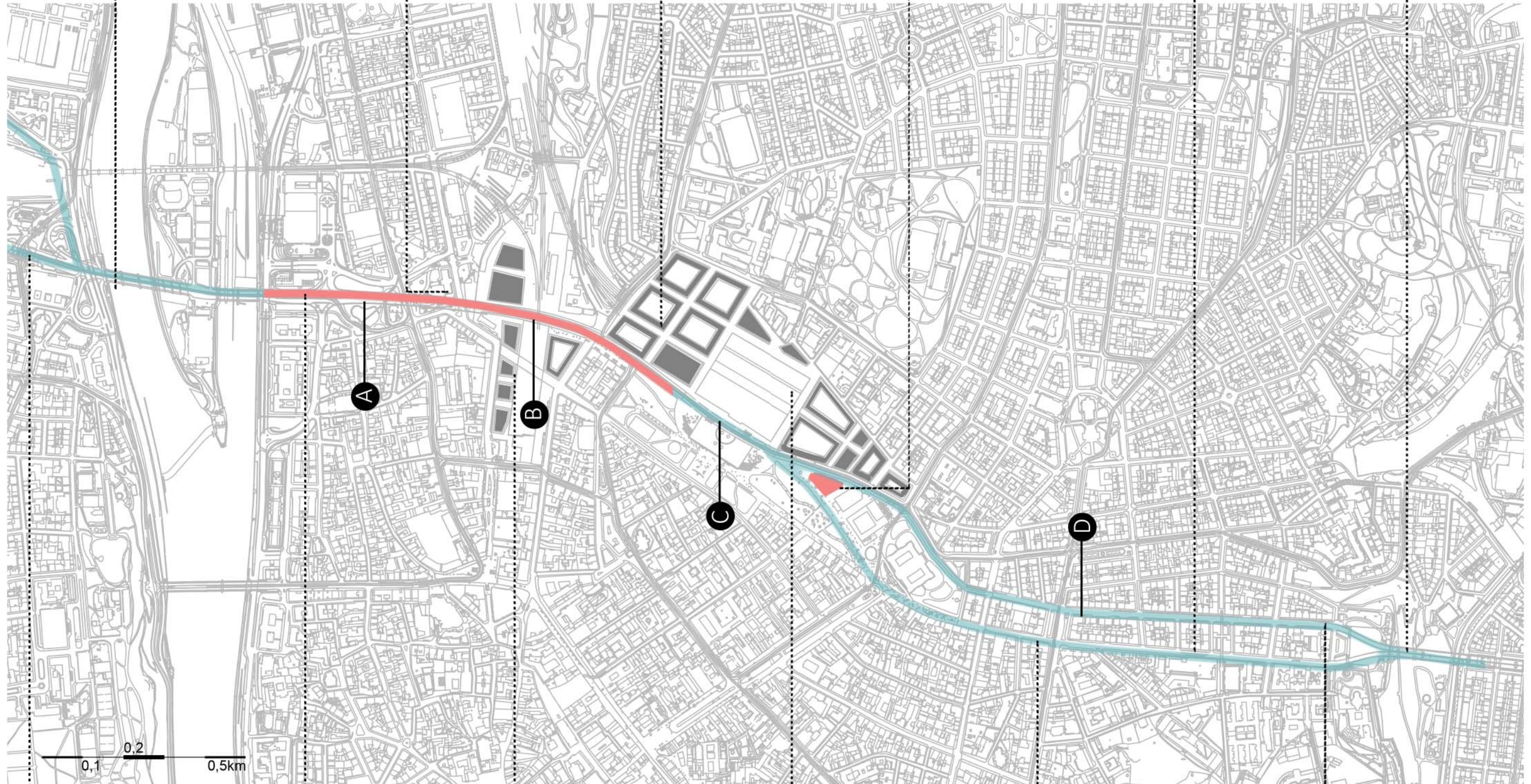
Muzeum hlavního města Prahy se dostává do důstojné polohy v parku navazujícím na Čelakovského sady a Masarykovo Nádraží.

Zastřešení Hlavního Nádraží a doplnění urbanistické struktury města. Využití především pro bydlení dostupné pro všechny sociální skupiny. Centrum města začne opět sloužit místním obyvatelům.

Místo parkoviště vzniká nová kulturní instituce zajišťující podporu místním i zahraničním umělcům

Magistrála nyní slouží jako hlavní dopravní spojka pro cyklisty a MHD. A veřejný prostor je plný také chodců, obchodů a restaurací.

Nuselský most- bylo by vhodné využít jeho polohy a krásných výhledů, např. pro restaurace a navázat tak na veřejný prostor v Legerově a Sokolské a na Pankráci



V oblasti Praha-Bubny vyrůstá nová čtvrť nabízející mimo jiné mnoho bytů pro nové obyvatele všech sociálních skupin. Z této čtvrti se nabízí opravdu rychlé spojení do historické části města.

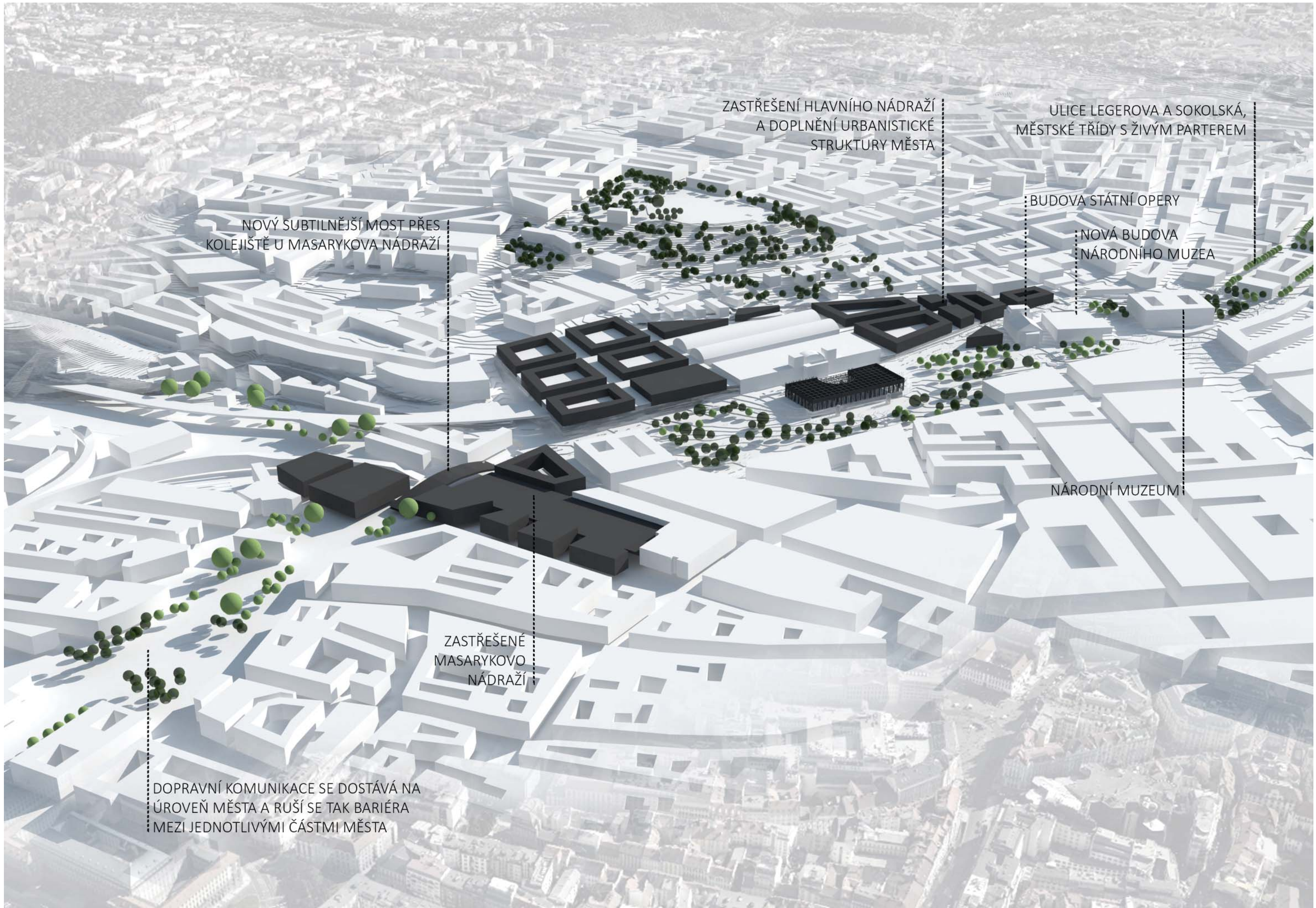
Mostní těleso Magistrály se v této části bourá a vzniká nově dopravní komunikace v úrovni města.

V oblasti Masarykova Nádraží již počítám s výstavbou soukromých investorů, která ovšem zastřešením nádraží zajistí co nejlepší propojení přilehlých městských částí a na úrovni střechy vznikne alternativa náměstí.

Fantova budova a ocelové obloukové konstrukce jsou zachovány. Na první koleji a v přízemí zastřešení nádraží se nachází prostor pro nové obchody a služby pro obyvatele.

Ulice Legerova a Sokolská dostávají nově formu metropolitní třídy. Vzniká zde mnoho nových obchodů v parteru budov a díky změně politiky bydlení se vytvářejí nové byty dostupné pro všechny sociální skupiny.

U vjezdu do historické části města bude zajištěna přísná kontrola mýtného.



NOVÝ SUBTILNĚJŠÍ MOST PŘES  
KOLEJIŠTĚ U MASARYKOVA NÁDRAŽÍ

ZASTŘEŠENÍ HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ  
A DOPLNĚNÍ URBANISTICKÉ  
STRUKTURY MĚSTA

ULICE LEGEROVA A SOKOLSKÁ,  
MĚSTSKÉ TRÍDY S ŽIVÝM PARTEREM

BUDOVA STÁTNÍ OPERY

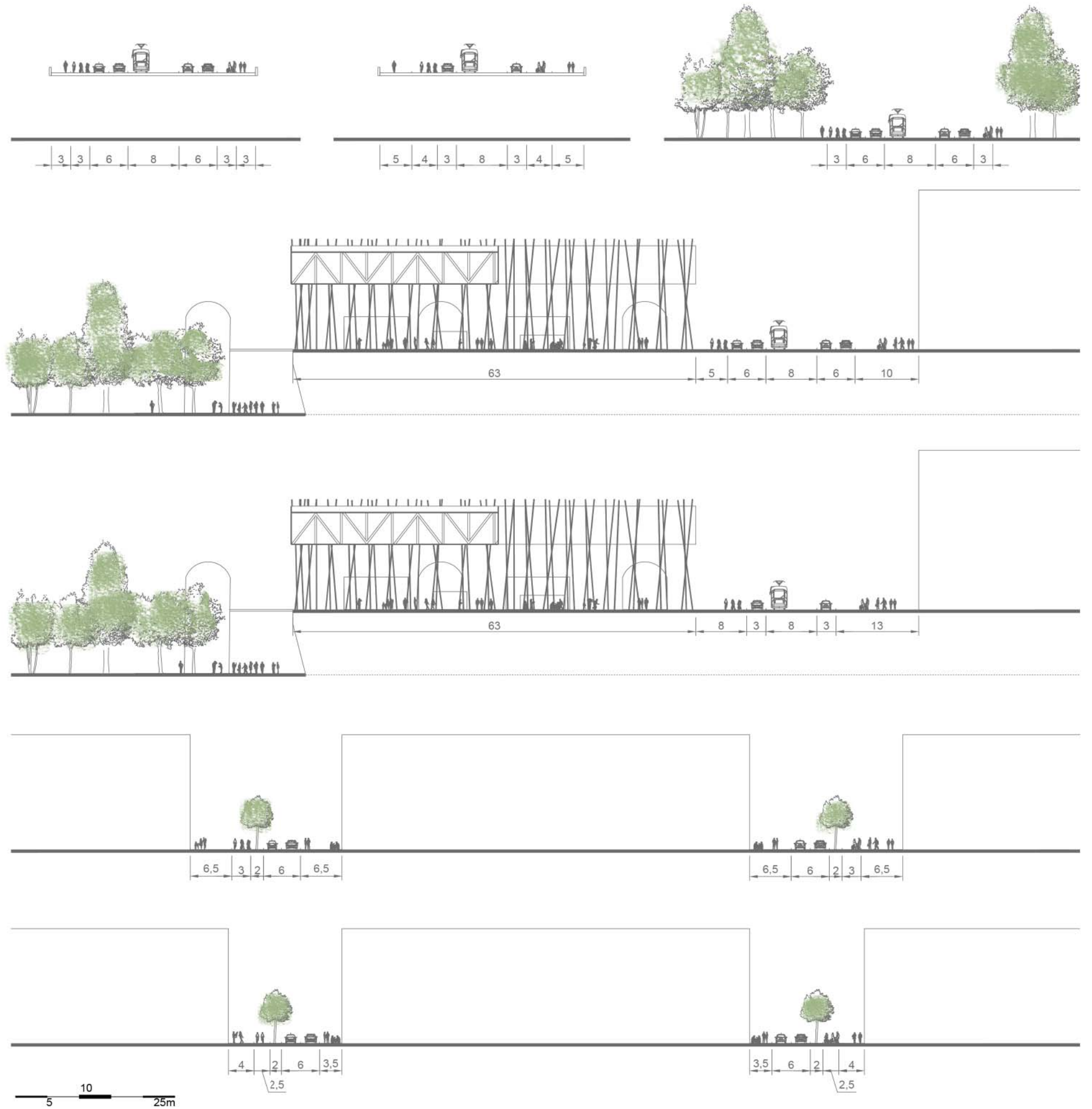
NOVÁ BUDOVA  
NÁRODNÍHO MUZEJA

NÁRODNÍ MUZEUM

ZASTŘEŠENÉ  
MASARYKOVO  
NÁDRAŽÍ

DOPRAVNÍ KOMUNIKACE SE DOSTÁVÁ NA  
ÚROVEŇ MĚSTA A RUŠÍ SE TAK BARIÉRA  
MEZI JEDNOTLIVÝMI ČÁSTMI MĚSTA

- Ilustrační řezy územím:



11. Podrobné řešení oblasti v okolí Vrchlického sadů a Čelakovského sadů M1:2000

Část A přichází s dočasnými opatřeními která na magistrále opět vytvoří veřejný prostor pro obyvatele Prahy a zapojí více lidí do této problematiky za účelem rozšíření tohoto tématu.

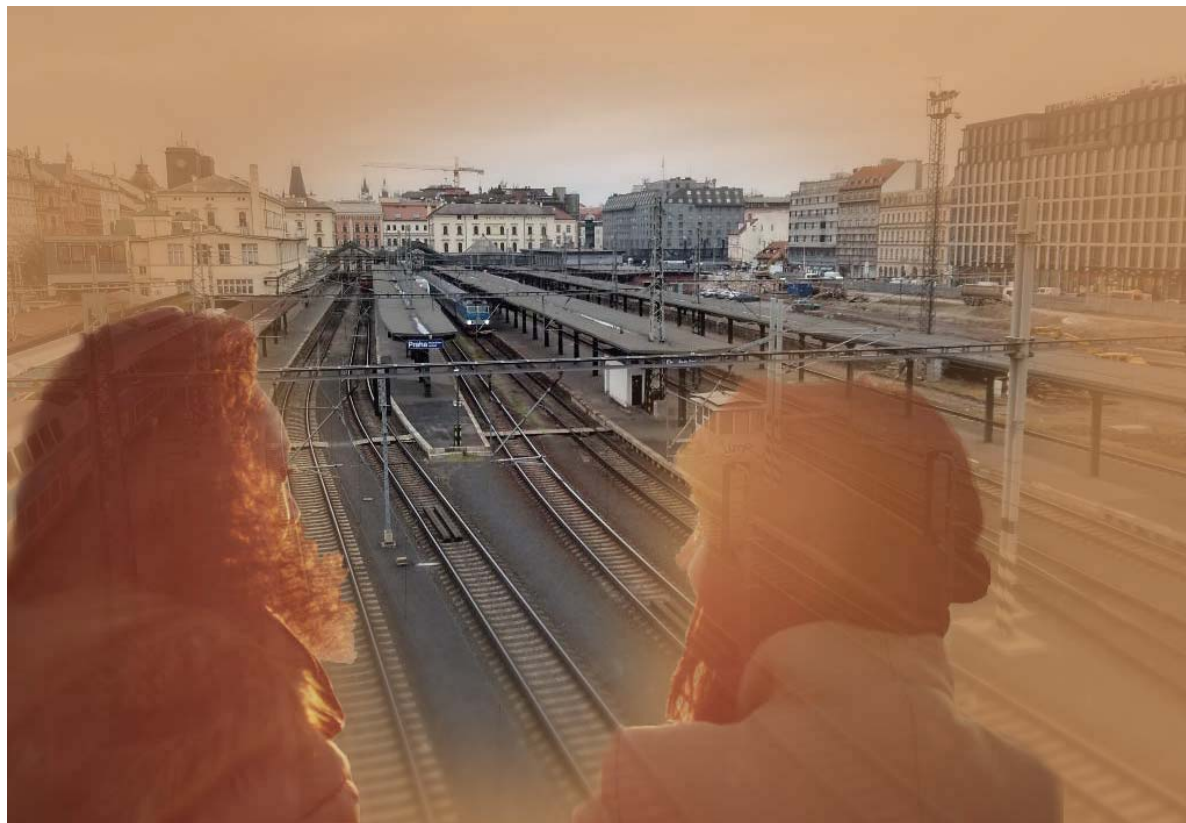
Část B počítá v budoucnosti s mnohem menší mírou IAD v centru města a přichází s řešením této situace, kdy Magistrála již neplní svůj současný účel dálnice.

Část A zabývající se otázkou dočasných řešení:

Řešení, která zapojí do diskuze o problému širokou veřejnost. Část zabývající se návrhy, které již dnes mohou z magistrály vytvořit funkční veřejný prostor a vytvořit zde při minimálních výdajích prostory, kam budou lidé rádi chodit a trávit zde volný čas.

#### 1. „Posezení na mostě“:

Prostor na mostě vedoucím nad Masarykovo nádražím nabízí zajímavé místo pro posezení mladých lidí s výhledem na nádraží. Myslím, že po krátké chvíli by tento prostor mohl sloužit jako méně komerční alternativa k Náplavce u Palackého náměstí. Na mostě se zřídí lehká konstrukce, která rozšíří prostor evakuačního chodníčku a umožní sezení nad drahou a výhled na město. Od Magistrály bude oddělena lehkou stěnou, izolující od provozu vozidel.



#### 2. Dočasné konstrukce ve Vrchlického sadech řešící nejkritičtější zákoutí tohoto parku:

Jednoduše přemístitelné kontejnery a dřevěná konstrukce schodů na sezení. Nachází se zde kavárna a restaurace, prostor slouží pro cestující čekající na vlak, proto musí být také vybaven cedulí s odjezdy vlaků a jeho napojení na nádraží ve stejné úrovni je samozřejmostí. Tento objekt se nachází v prostoru, kde je momentálně sociální kontrola nulová a prostor je využíván spíše jako veřejná toaleta.





### 3. Dočasné uzávěrky Magistrály v oblasti od Hlavního nádraží až k Národnímu Muzeu

Dočasné uzávěrky magistrály slouží k dočasnému vytvoření veřejného prostoru těchto oblastech. Varianta A slouží jako veřejný prostor při konání kulturních akcí v předprostoru Fantovy budovy, mělo by jít především o venkovní koncerty a sportovní události, jako například skate závody. Varianta B slouží k poskytnutí předprostoru budově opery v době události zde pořádané. Naproti přes Magistrálu se nachází prostor, který je možné vždy dočasně zastřešit a využít jako dočasný catering. Varianta C je pro mne takovým protipólem k orloji na Staroměstském náměstí. Tato uzavírka by se měla opakovat několikrát denně v předem vytipovaných časech. Párkrát denně se tak Národní Muzeum opět připojí k Václavskému náměstí. Základním předpokladem je informování občanů o těchto událostech a vysvětlení z jakého důvodu se konají. Důvodem těchto akcí je ukázaní místním občanům, že tento prostor může fungovat i jinak než jako dálnice. Dále dojde k omezení dopravy a zřejmě dočasnému zatížení dopravou v okolních ulicích. Toto zatížení vtáhne do problematiky více lidí, a ti se snad zapojí do diskuze, co by se s Magistrálou mělo dělat. A konečně řidiči budou více zvažovat, zda by nebylo lepší pro dopravu do centra města zvolit jiný dopravní prostředek. Sofistikovaný dopravně informační systém akce doplní.



Varianta A



Varianta B



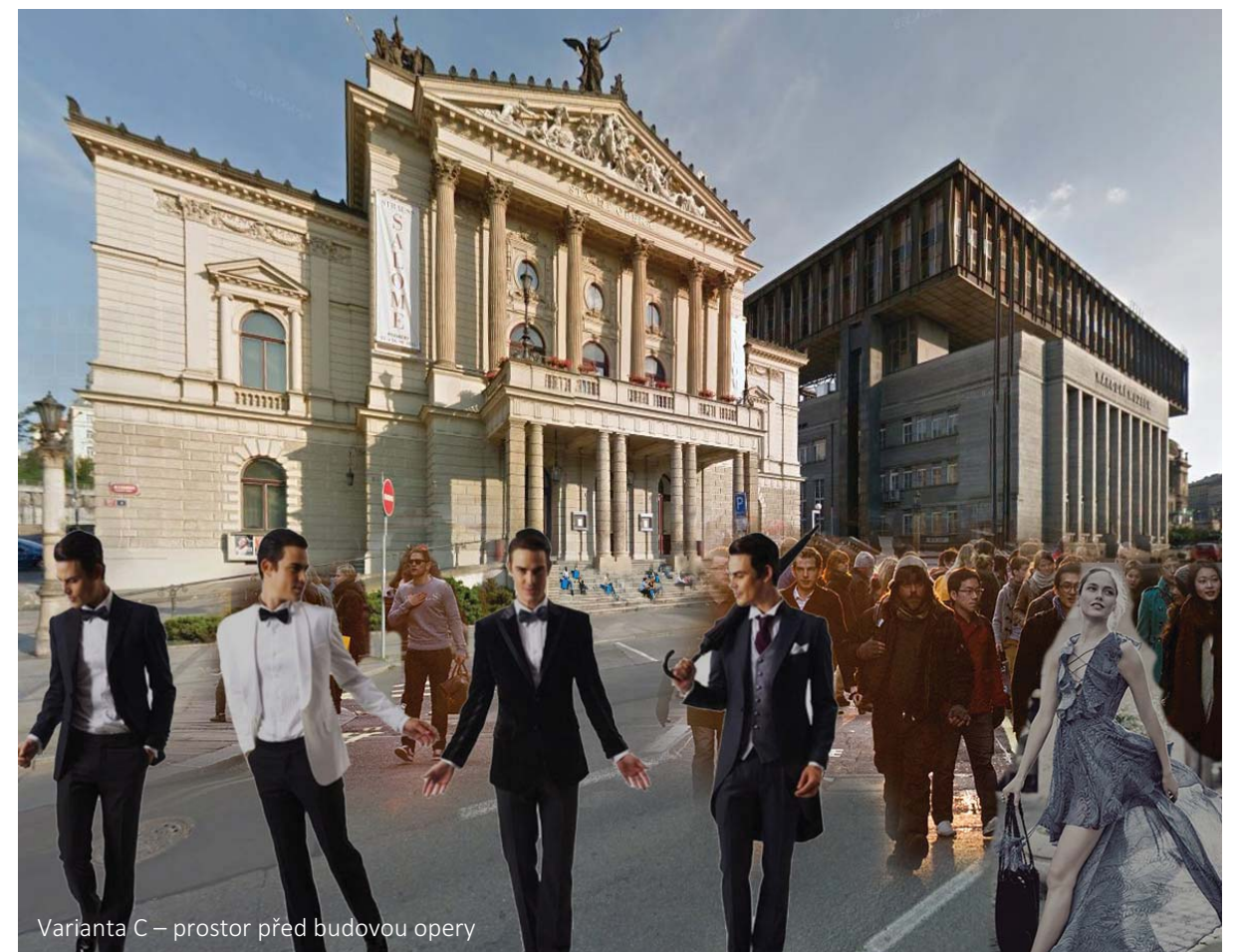
Varianta C



Varianta A – Prostor před Hlavním Nádražím



Varianta B – Prostor před Národním



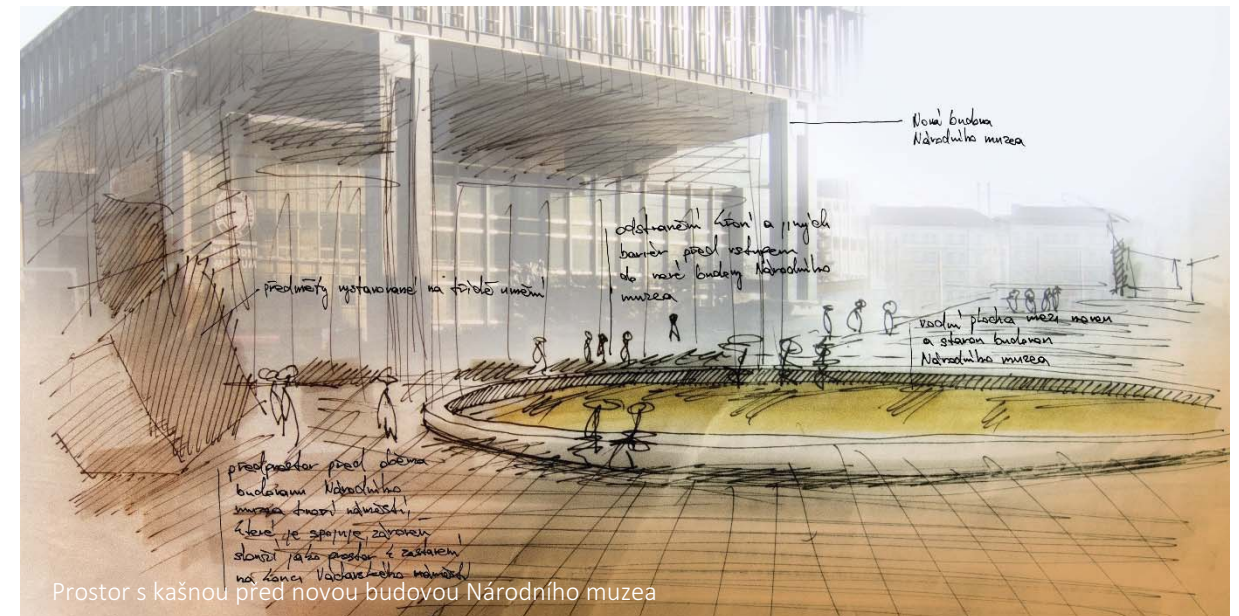
Varianta C – prostor před budovou opery

Část B řeší předpokládanou situaci budoucnosti:

- Předpokládám zásadně snížený poměr IAD. Nejfrekventovanějšími dopravními prostředky jsou prostředky veřejné dopravy, autonomní vozidla, kola, menší automobily, sdílené automobily a dost možná dopravní prostředky létající v nízké hladině nad zemí. Protože u nás počasí není úplně nevhodnější pro cyklistiku (poměrně často prší), je potřeba počítat minimálně s nárazově vyšším zatížením Magistrály i v budoucnu, ovšem v úplně jiném měřítku a jinými dopravními prostředky. Ve variantě více vytížené dopravou ponechávám 2x dva pruhy pro vozidla. Ta ovšem v centru města budou jezdit pomalu a ovládána budou centrálně, budou tudíž vstřícnější k chodcům.

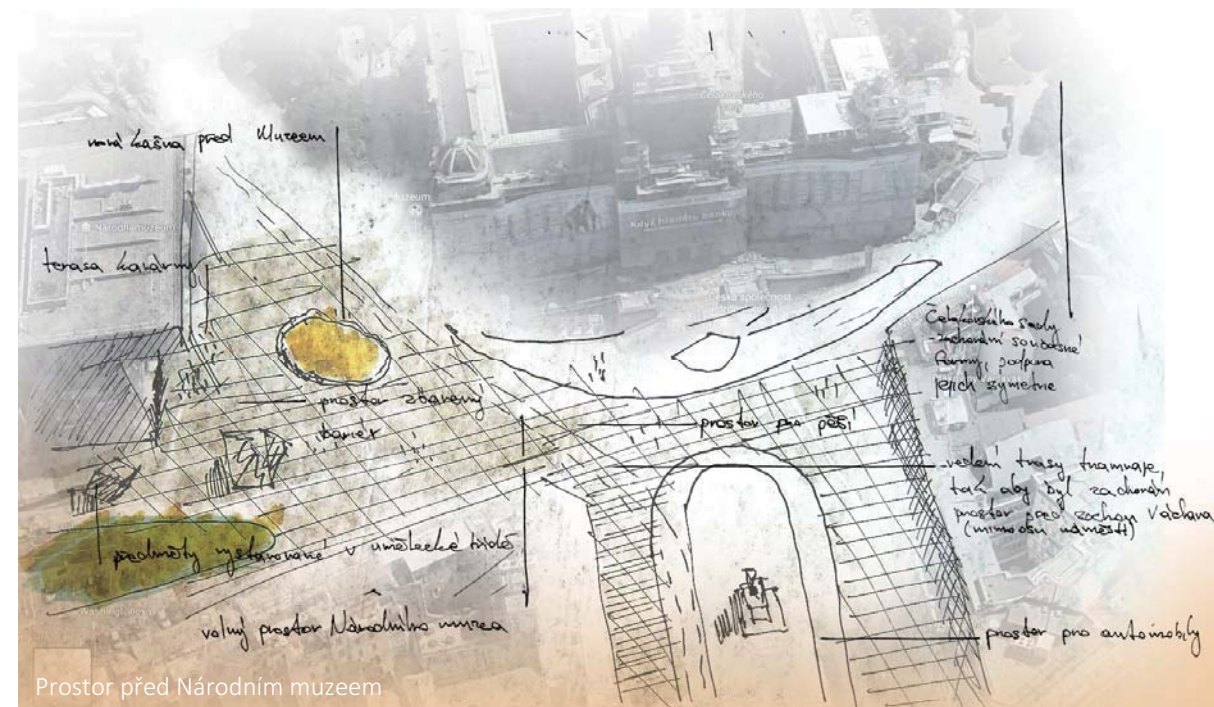
Celá oblast Čelakovského a Vrchlického sadů v měřítku 1:2000

- Zásadní změnou v této oblasti, vyplývající ze snížení dopravních nároků na Magistrálu, je zrušení „dálnice“ (uzavření vjezdu vozidel, kromě zásobování a výjimek) před Muzeem a její nahrazení novou „uměleckou třídou“. Zde vzniká prostor pro prezentaci děl místních i zahraničních umělců.
- Mezi budovami Národního muzea vzniká prostor završující Václavské náměstí. V tomto místě situuji kašnu se sezením umožňující odpočinek na konci cesty přes Václavské náměstí. Zároveň se zde nachází uzlový bod, očekávám zde tedy velkou frekvenci pohybu a zachovávám formu volného prostoru před Muzeem.
- Park je rozdělen na zóny (viz půdorys). Najdete zde sportovní a kulturní zónu. Místa pro odpočinek. Náměstí doplňující významné budovy. Restaurace v parteru budov. Zastřešenou multifunkční plochu sloužící pro trhy, in-line bruslení, týmové sporty a hry a také večerní koncerty.
- V místech nové budovy Hlavního Nádraží dříve bývaly vodopády, symbolicky dochází tedy jejich nahrazení formou nových vodních prvků v oblasti a rozšíření prostoru parku o zastřešený veřejný prostor.
- Ve srovnání s dneškem počítám v parkových plochách s eliminací křoví a jiných prvků zhoršujících přehlednost v území. Dále je potřeba zvýšit množství pouličního osvětlení v některých tmavých partiích parku. Počítám s tím, že problematickou situaci s drogovými dealery, prostitutkami a jinými nelegálními činnostmi, napomůže vyřešit také příliv nových obyvatel do oblasti, kteří se o situaci budou více zajímat a park dennodenně využívat.

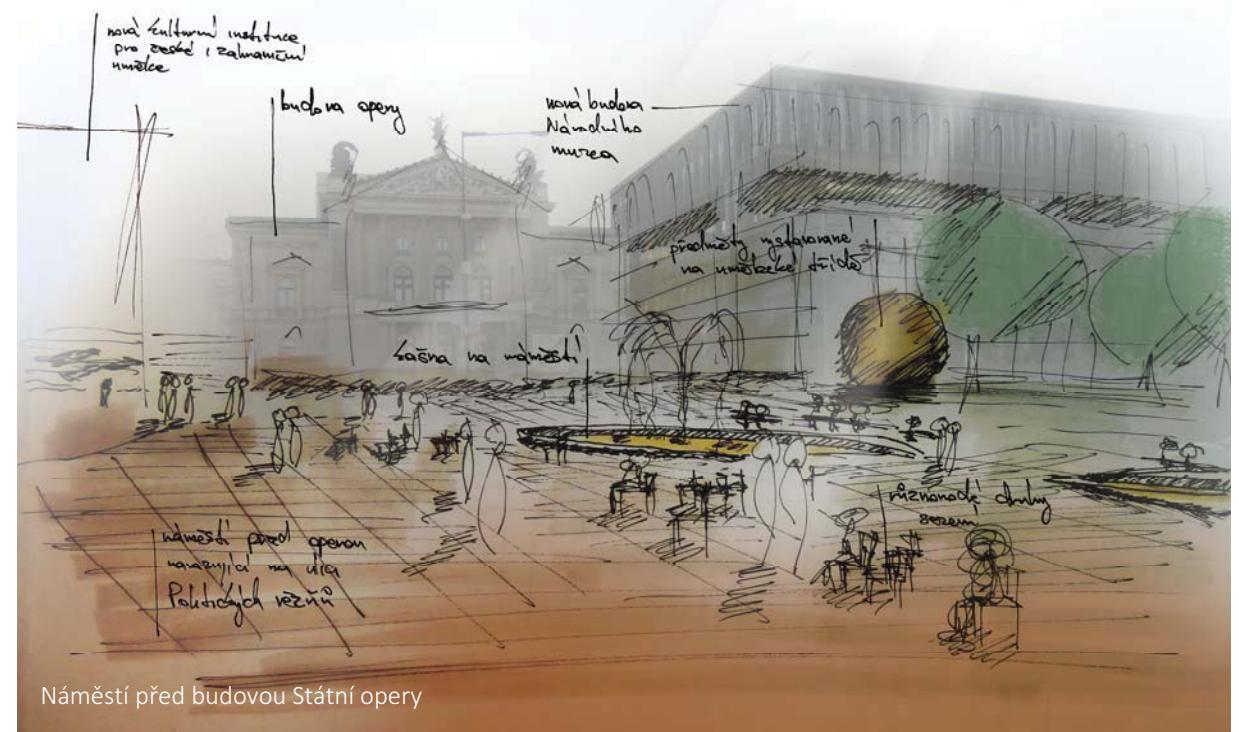


Prostor s kašnou před novou budovou Národního muzea

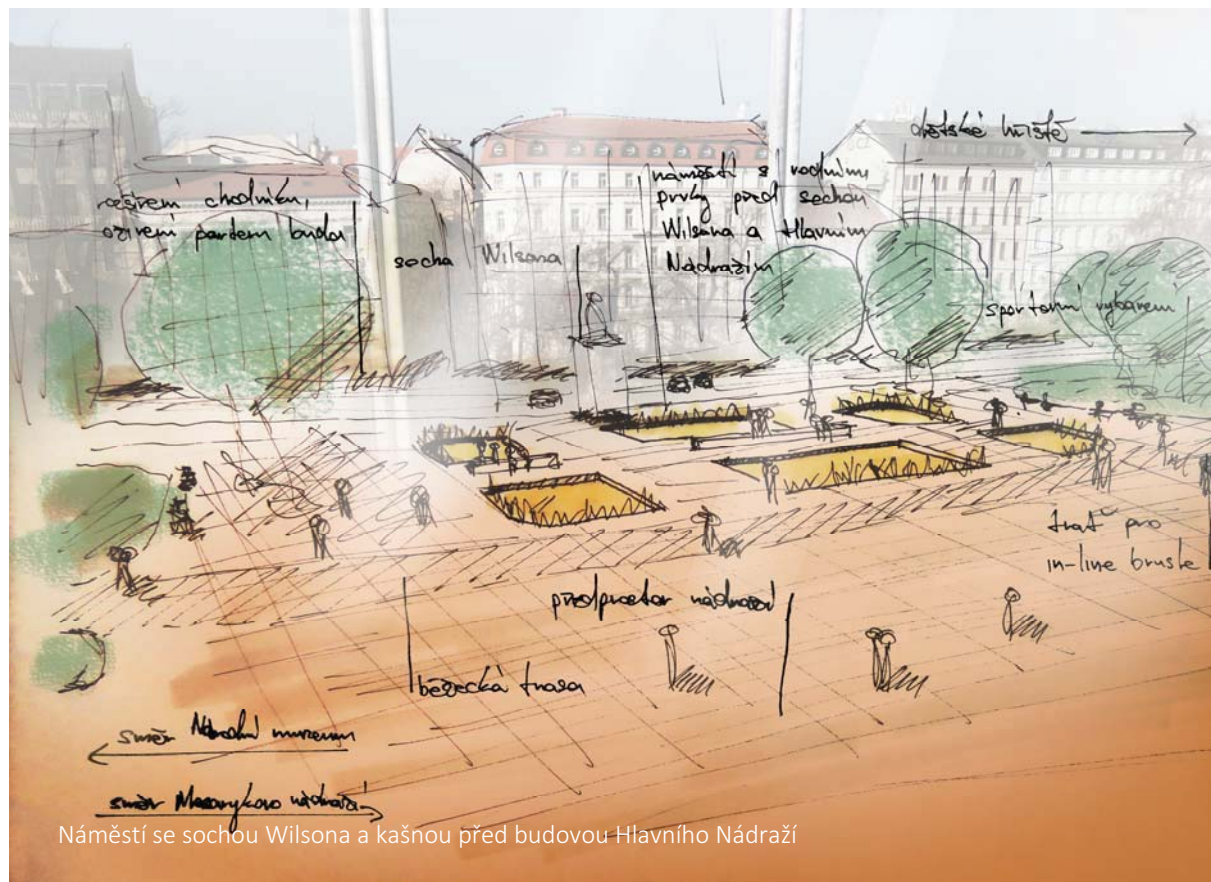
- Nová náměstí vznikají před budovou Státní opery, před novou budovou Hlavního nádraží a před Fantovou budovou.



Prostor před Národním muzeem

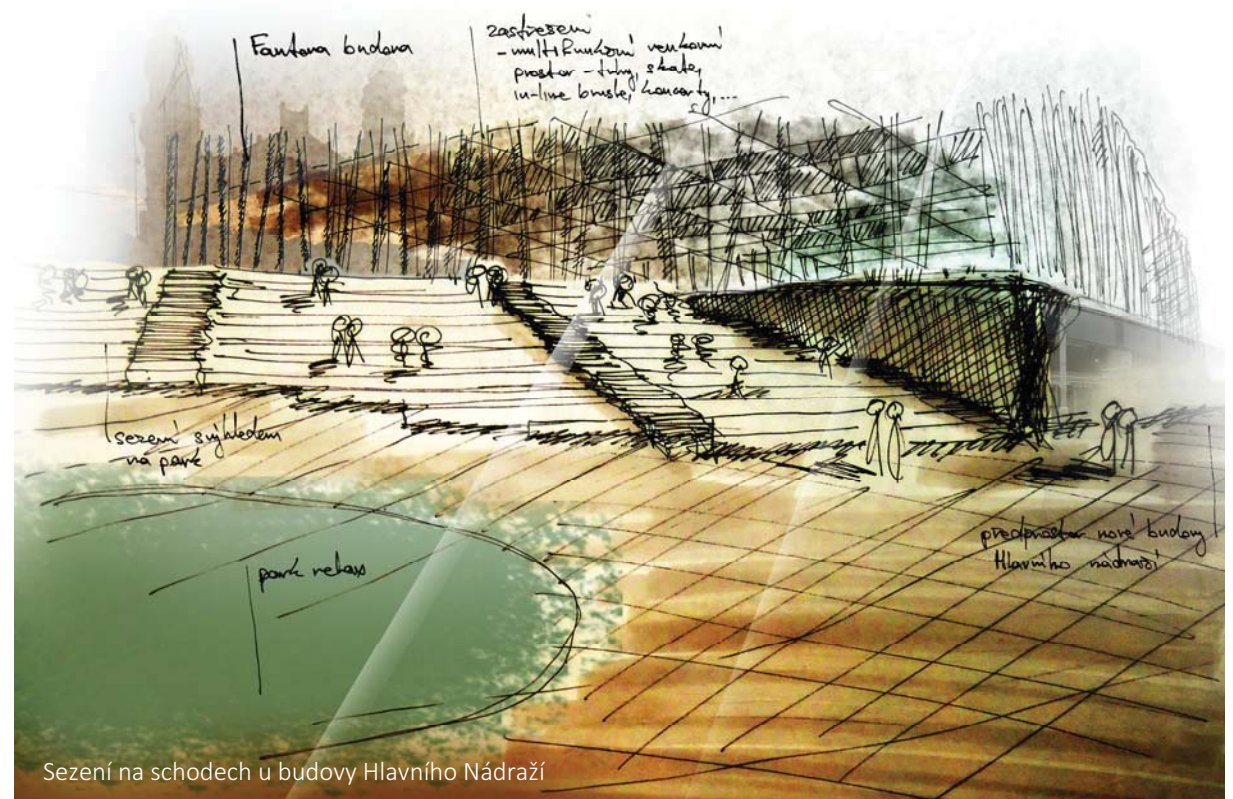
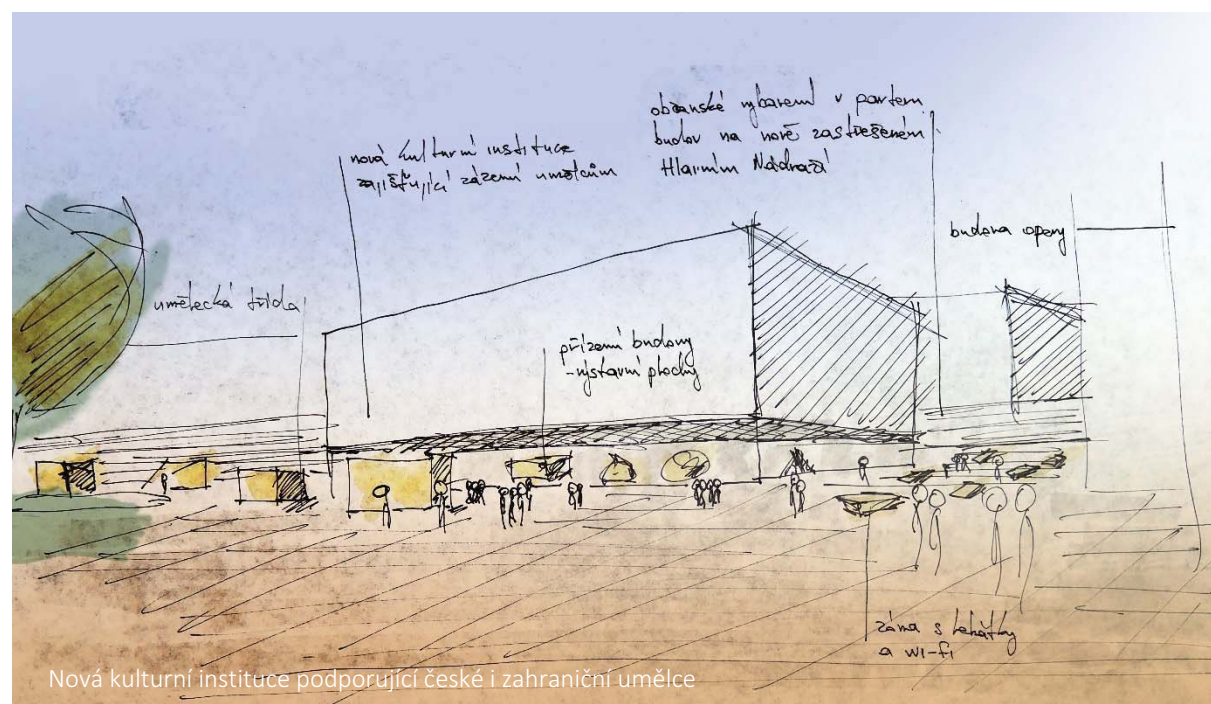


Náměstí před budovou Státní opery



- Demolice zasáhne také část nové budovy Hlavního nádraží. Jedná se o sjezdy k bočním vstupům, které se nachází na úrovni mezi vstupem do Fantovy budovy a nové budovy. Tyto vstupy budou bez náhrady uzavřeny a na jejich místě vznikne prostor pro sezení. Zároveň toto místo propojí spodní a horní úroveň parku, terén v okolí schodiště se dorovná do přirozeného tvaru svahu, s minimalizací navážek.

- Za účelem podpory umělců vzniká vedle budovy Státní opery také tzv. „umělecká instituce“, která poskytuje umělcům zázemí v podobě ateliérů, výstavních ploch v přízemí, a pokud to kapacita umožní, tak třeba i místa pro přespání. Prostor vedle této instituce bude poskytovat místo pro odpočinek na lehátkách, připojení k WI-FI apod. Tato instituce vyrůstá na místě bývalého nadzemního parkoviště, které se bude muset pravděpodobně zbourat, protože spíše nedokáže sloužit novému účelu.



- V parku se nachází celkem dvě „relax zóny“, které slouží především k odpočinku na kvalitním trávniku. Jedna v severní části parku, blízko sportovní zóny, druhá naproti kulturní zóně u budovy opery. Ta u budovy Opery předpokládá zatížení trávniku chůzí v různých směrech, z tohoto důvodu jsem zvolil výsadbu nových stromů v rastru 15x15m, která doplňuje ty stávající.



Relaxační zóna. Zdroj: MIRROR



Představa dětského hřiště. Zdroj: SITE-DESIGN



Představa relaxační zóny 2



Představa venkovní posilovny. Zdroj: TGOGC

- Další změnou na Magistrále je zbourání mostního tělesa od Hlavního Nádraží k Hlávkovo mostu. Díky tomu dochází v této oblasti k propojení Vrchlického sadů s okolním terénem a ruší se bariéra, kterou Magistrála tvořila. Na Magistrále vzniká množství nových přechodů pro chodce. V budoucnu očekávám, budou tyto přechody řízeny automatickým systémem propojeným s okolními vozidly. Tento systém by měl zařídit mnohem vyšší komfort pro pěší, ale i celkově pro plynulost provozu.
- Multifunkční zastřešený prostor, který vyrůstá na střeše nové budovy nádraží, popíši podrobněji v další části.



VENKOVNÍ ZASTŘEŠENÉ TRŽIŠTĚ, KONCERTY, APOD.



NÁMĚSTÍ NÁDRAŽÍ



VENKOVNÍ ZASTŘEŠENÁ PLOCHA, SKATE, IN-LINE BRUSLE, ATD.



UMĚLECKÁ TŘÍDA



NÁMĚSTÍ PŘED OPEROU



LEHÁTKOVÁ ZÓNA, WI-FI



KULTURNÍ A UMĚLECKÁ ZÓNA



CYKLOSTEZKA MAGISTRÁLA



PROPOJENÍ-MAGISTRÁLA



DĚTSKÉ HRŠTĚ



RELAX ZÓNA



SPORTOVNÍ ZÓNA, POSILOVACÍ STROJE



NÁMĚSTÍ WILSON



VODNÍ PRVKY



BĚŽECKÁ TRASA



RELAX ZÓNA 2



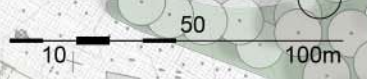
VODNÍ PRVKY

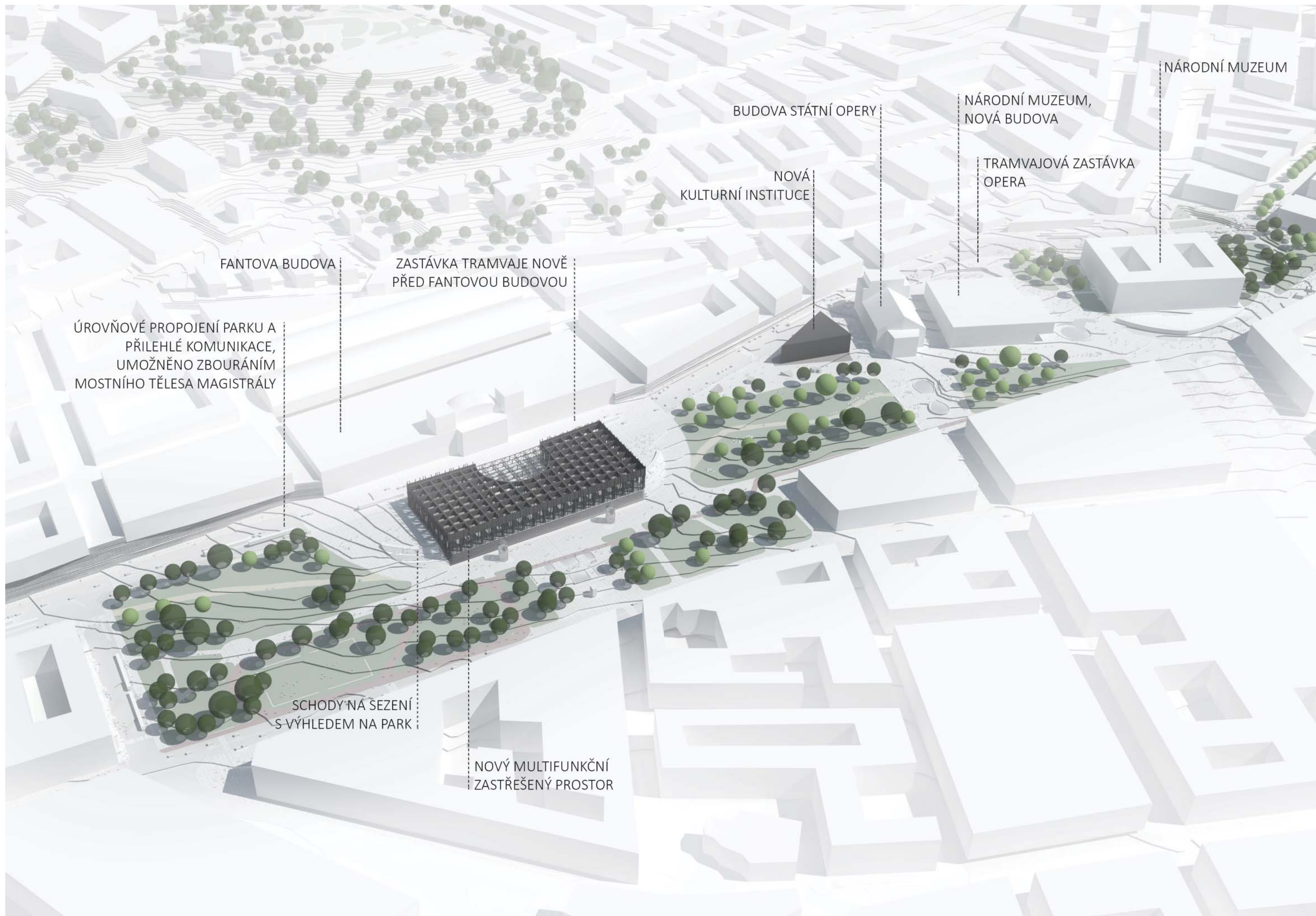


BUDOVA UMĚLCŮ



VODNÍ PRVKY





NÁRODNÍ MUZEUM

NÁRODNÍ MUZEUM,  
NOVÁ BUDOVA

TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA  
OPERA

BUDOVA STÁTNÍ OPERY

NOVÁ  
KULTURNÍ INSTITUCE

FANTOVA BUDOVA

ZASTÁVKA TRAMVAJE NOVĚ  
PŘED FANTOVOU BUDOVOU

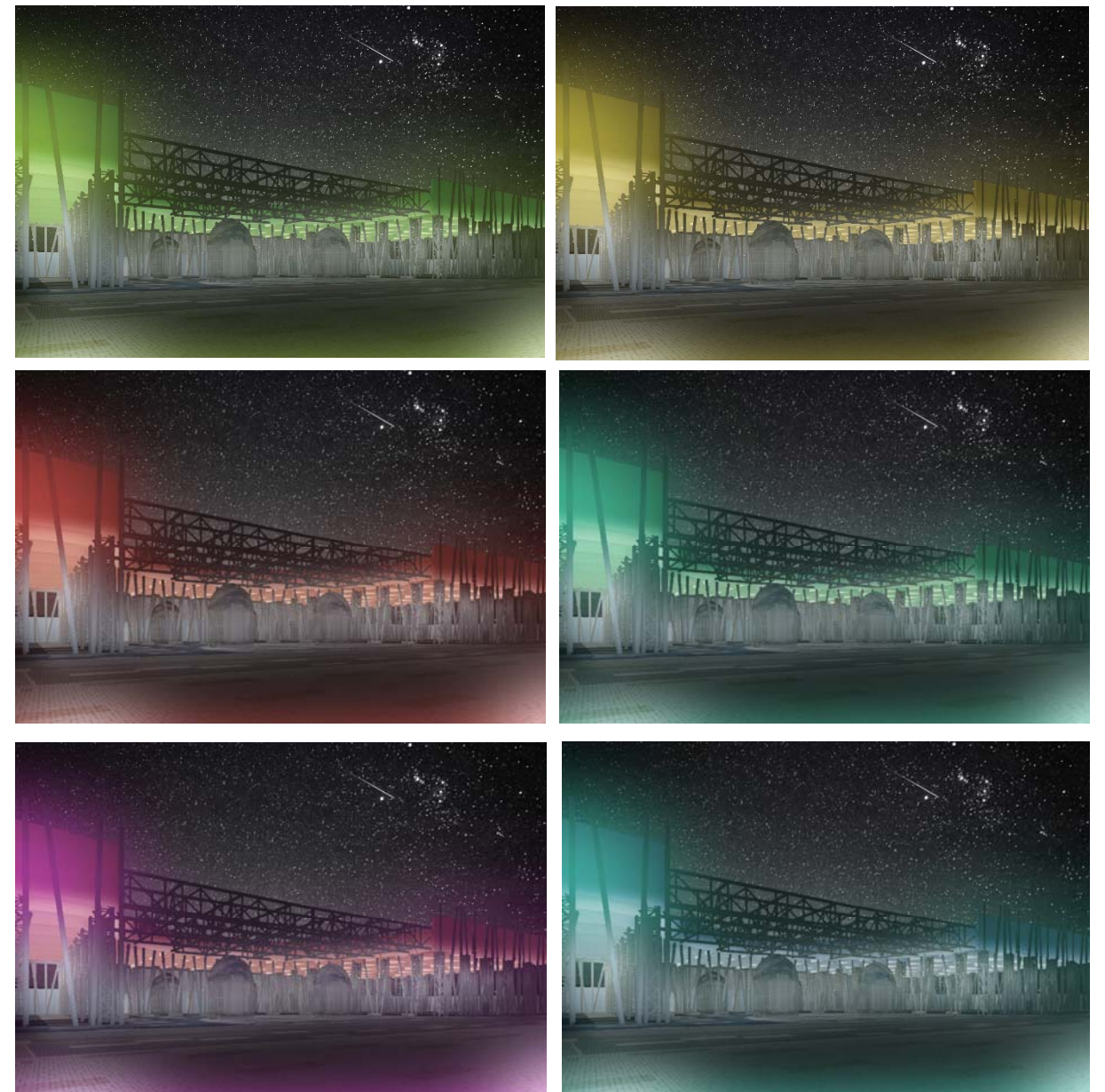
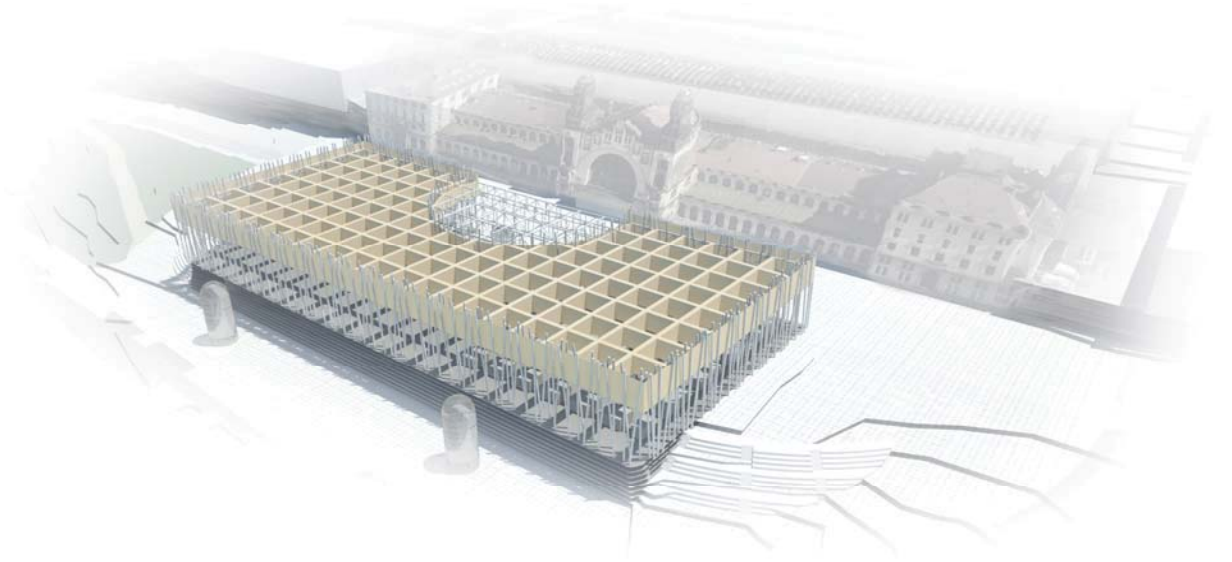
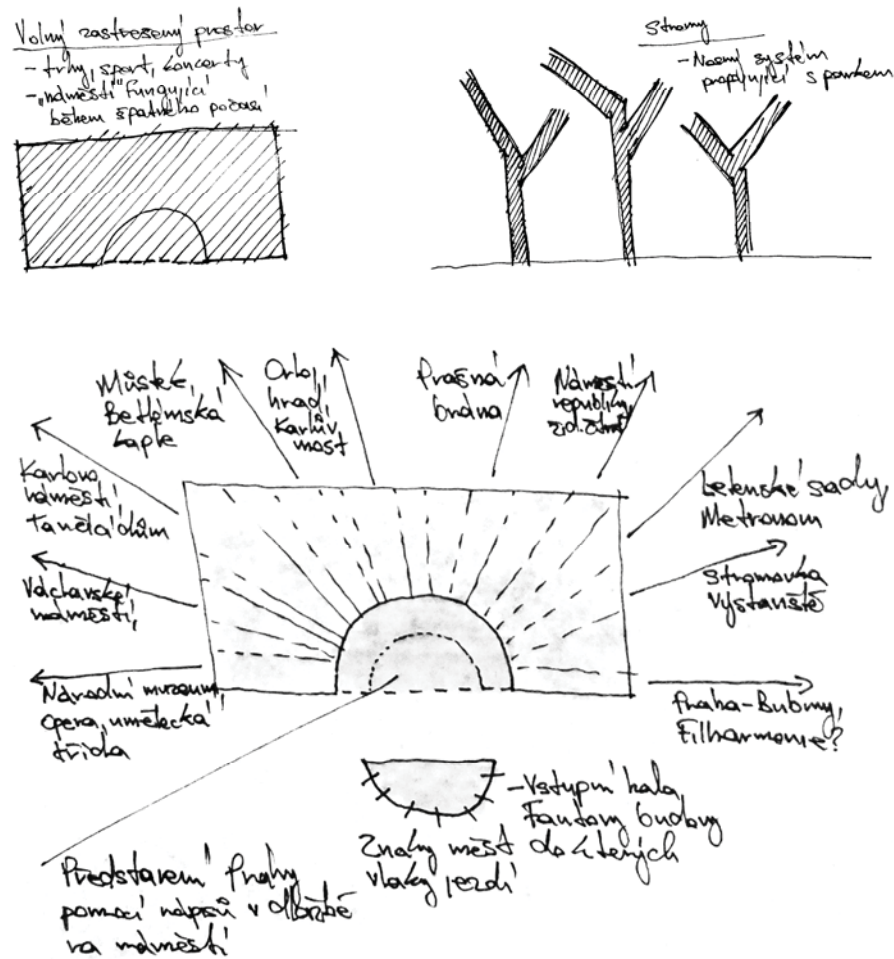
ÚROVŇOVÉ PROPOJENÍ PARKU A  
PŘÍLEHLÉ KOMUNIKACE,  
UMOŽNĚNO ZBOURÁNÍM  
MOSTNÍHO TĚLESA MAGISTRÁLY

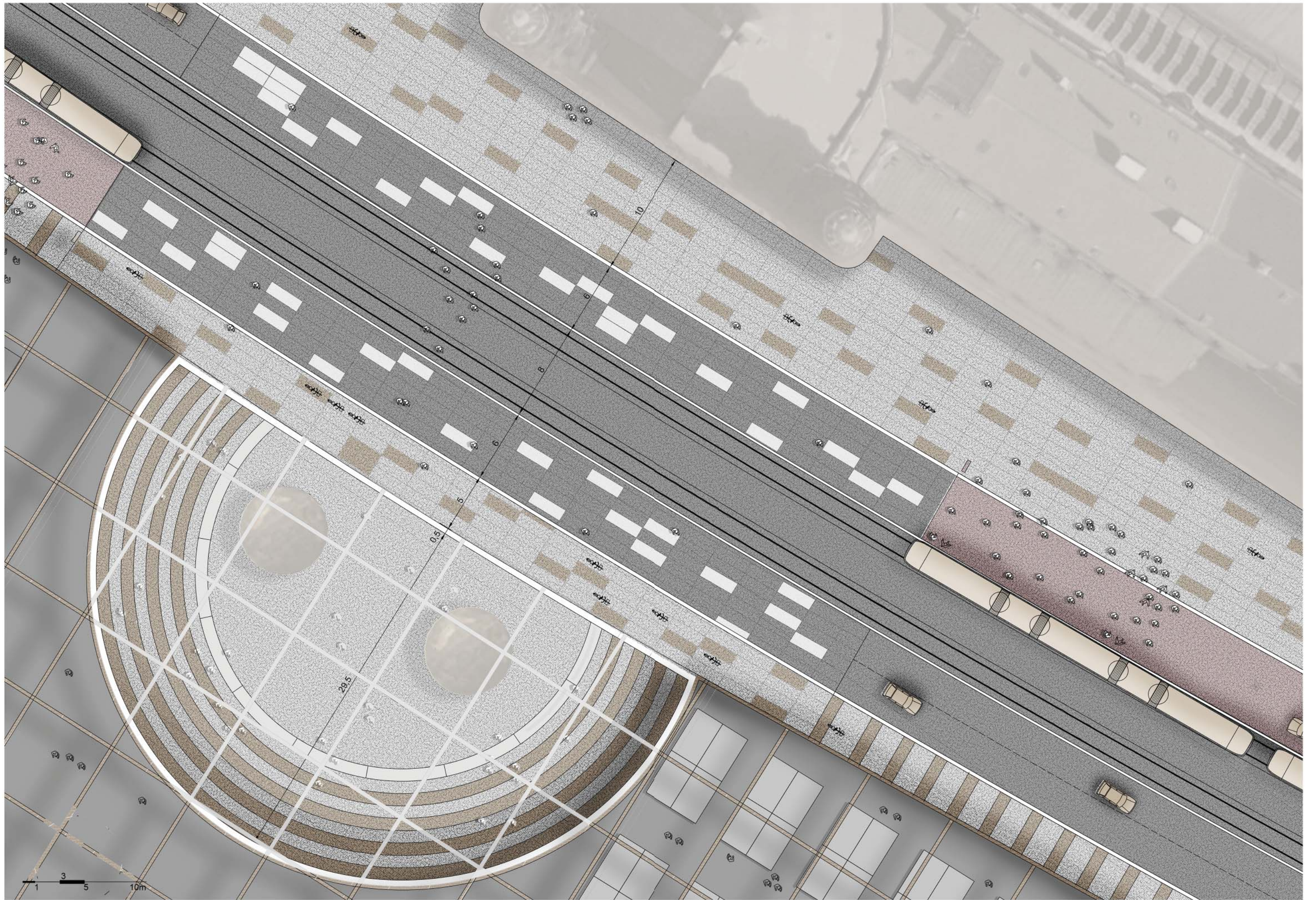
SCHODY NA SEZENÍ  
S VÝHLEDEM NA PARK

NOVÝ MULTIFUNKČNÍ  
ZASTŘEŠENÝ PROSTOR

Detail oblasti před Hlavním v Nádražím v měřítku 1:200

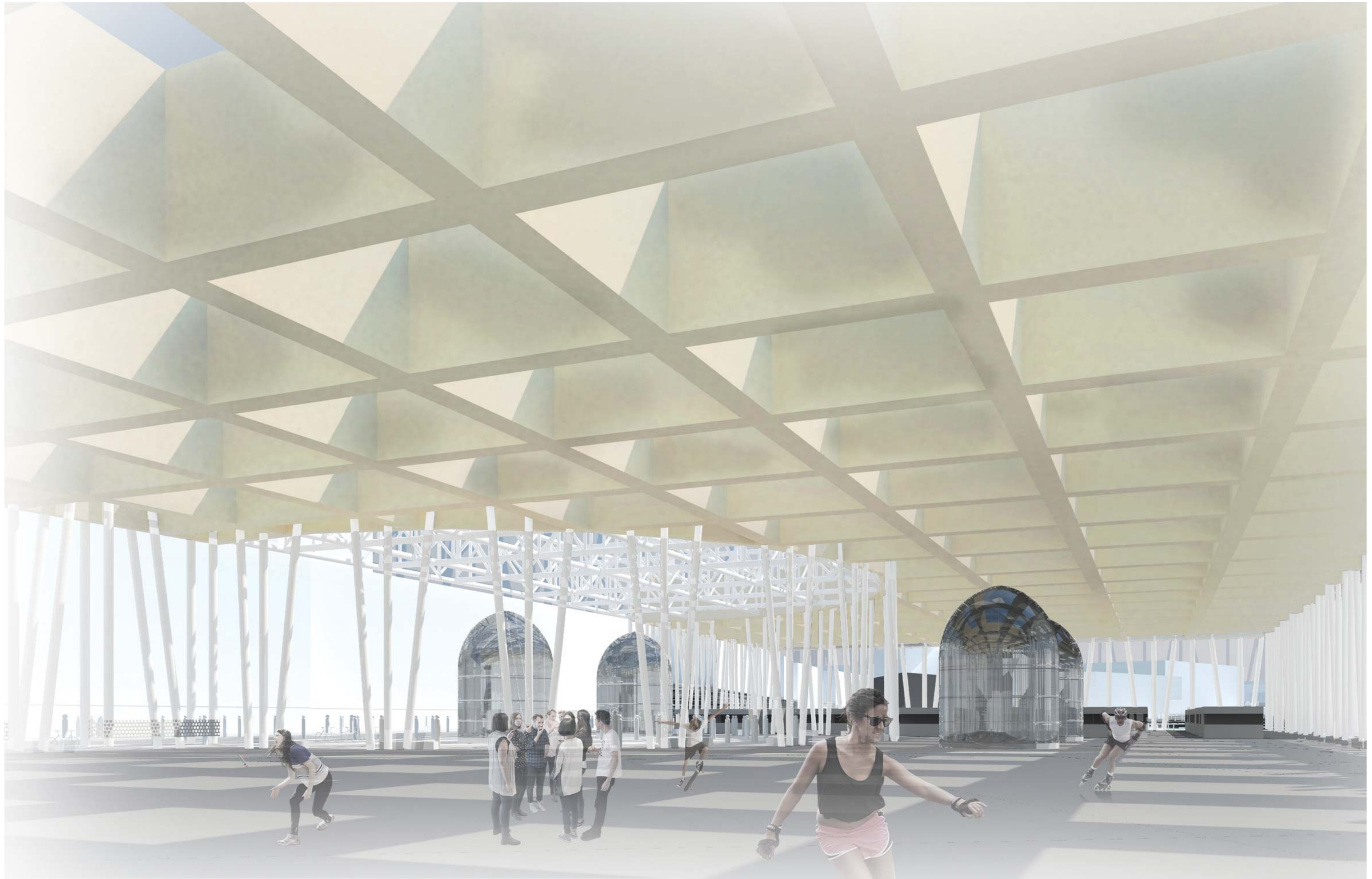
- Řešení této oblasti v detailu je důležité, kvůli vzniku nového náměstí a multifunkčního zastřešeného prostoru. Náměstí reaguje na Fantovu budovu svým tvarem polokružnice, který je symbolickým přezrcadlením vstupní haly, toto náměstí vytváří důstojný předprostor, který si budova zaslouží. Dále se ve vstupní hale nacházejí symboly měst, do kterých odjížděly dříve vlaky. Na náměstí tedy vzniká tzv. uvítací brána do města, na zemi se můžete dočíst, kterým směrem se nachází, jaká důležitá budova či místo ve městě.
- Toto náměstí navazuje na již zmíněný multifunkční prostor. Tento prostor navazuje na park. Jeho fasáda a zároveň i nosná konstrukce je tvořena prvky, připomínající stromy. V kombinaci s naprostou otevřeností, díky absenci stěn, dochází k propojení s parkem. Budova má sloužit jako veřejný prostor, který rádi navštívíte i za nepřízně počasí, protože sem díky zastřešení neprší. Sloužit bude městským trhům, koncertům, sportovním aktivitám jako in-line bruslení, badminton apod. Velké množství restaurací, obchodů a sezení umístěných pod střechou nabídnou alternativu současnému nákupnímu centru. O víkendu, když bude pršet, mohou lidé zajít raději sem a skloubit sport, zábavu, nakupování, jídlo a relaxaci na jednom místě.
- Pro noční události bude střecha poskytovat zajímavé světelné efekty. V létě, v případě velkého horka je možné využít i pohyblivých membránových pláštů, které prostor zakryjí před sluncem.
- Koncept řešení:

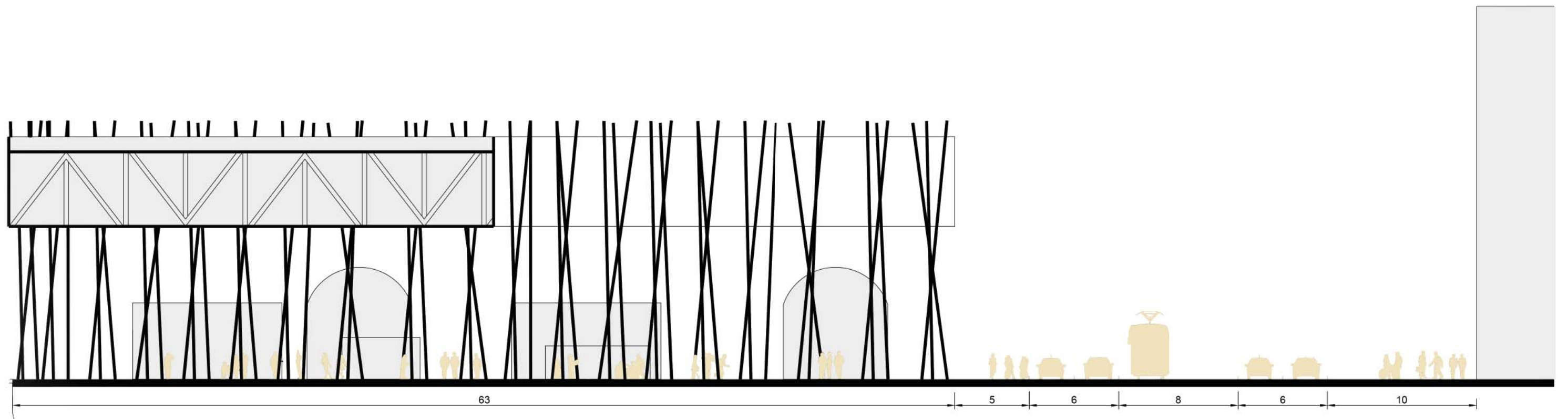












1 3 5 10m

#### Závěr:

- V rámci mé práce jsem si uvědomil množství souvislostí, které je v Praze znát, pokud bychom chtěli něco změnit na současném vývoji. Je to opravdu složitý zažitý mechanismus, lidé jsou pohodlní a neradi vychází ze své komfortní zóny. Nicméně na základě této zkušenosti vnímám jako dost pravděpodobné, že prostor, který si přejí vytvořit v centru města může reálně jednou vzniknout. Je to jen otázka času, kdy Magistrála změní svůj charakter, budova Muzea se připojí zpět k Václavskému náměstí a tímto sjednocením se nad Čelakovského a Vrchlického sady začne přemýšlet jako nad jedním celkem, který je součástí města.
- Vzhledem k obsáhlosti tématu nebylo možné věnovat se každé části v maximálním detailu, proto jsem práci rozdělil na části, které se čím dál tím více zpodrobňují. Nakonec se pro mne velmi důležitou částí návrhu, kterou jsem zpracoval v detailu největším, stala konstrukce zastřešení před Fantovou budovou. Myslím, že takové prostory v ČR chybí a našli by své uplatnění nejen za špatného počasí.
- Jaké to bude, přečíst si tuto práci například v roce 2030? Jaká bude Praha? Bude jiná? To uvidíme...

#### Poděkování za konzultace patří:

- Ing. Vladimíru Sittovi
- Ing. Radmile Fingerové
- Ing. Václavu Malinovi
- Ing. Martinu Pospíšilovi

#### Seznam použitých zdrojů:

- 3BP. Vozidlo Naro/Clever. Dostupné z: [http://3.bp.blogspot.com/\\_rwaZGZPgKko/S1mmiNPTq\\_I/AAAAAAACzg/3VF1Ape9fhM/w1200-h630-p-nu/Naro+and+CLEVER1.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_rwaZGZPgKko/S1mmiNPTq_I/AAAAAAACzg/3VF1Ape9fhM/w1200-h630-p-nu/Naro+and+CLEVER1.jpg)
- AUTOMAT, 2014. *Vize pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025*. Praha.
- BERLIN PRUVODCE, 2016. *Muzejní ostrov (Museumsinsel)*. Dostupné z: <http://berlin-pruvodce.cz/musejni-ostrov-museumsinsel>
- DESIGNBOOM, 2016. Nina Azzarello. *j. mayer h. sets 'XXX' street furniture in new york's times square*. Dostupné z: <http://www.designboom.com/art/j-mayer-h-xxx-street-furniture-new-york-times-square-new-york-09-08-2016/>
- DEZEEN, 2015. *Foto Stockholm Royal Seaport*. Dostupné z: [https://static.dezeen.com/uploads/2015/05/Kolkajien-Ropsten-by-Adept-dezeen\\_ban.jpg](https://static.dezeen.com/uploads/2015/05/Kolkajien-Ropsten-by-Adept-dezeen_ban.jpg)
- DPS-AZ, ©2014. Ahmad Radmanesh, Ph.D., P.Eng., CAVCOE. *Doprava budoucnosti přinese vozidla bez řidiče*. Dostupné z: <http://www.dps-az.cz/zajimavosti/id:8275/doprava-budoucnosti-prinese-vozidla-bez-ridice>
- DREAMLIFE, 2007. *Doprava budoucnosti: Podívejte se jak budeme cestovat!* Dostupné z: <http://dreamlife.cz/doprava-budoucnosti-podivejte-se-jak-budeme-cestovat/>
- ELASTIK, ©2013. *ARTERY – Prague*. Dostupné z: <http://www.elastik.net/index.php?subaction=showfull&id=1305678169&archive=>
- FIRSTSTYLE, 2015. *Motocykl – Embryo*. Dostupné z: <http://www.firststyle.cz/wp-content/uploads/2015/01/moto6.jpg>
- FLICKR, 2013. Leonard Bentley. *Trafalgar Square 2013-03-05*. Dostupné z: <https://www.flickr.com/photos/31363949@N02/8531072464>
- FOSTERANDPARTNERS, 2004. *Trafalgar Square Redevelopment*. Dostupné z: <http://www.fosterandpartners.com/projects/trafalgar-square-redevelopment/>
- IDNES BLOG. *Foto z Nuselského mostu*. Dostupné z: [http://blogadmin.idnes.cz/blog/3438/297927/a100\\_9475.JPG](http://blogadmin.idnes.cz/blog/3438/297927/a100_9475.JPG)
- IDNES, 2016. Aleš Černý. *VIDEO: Penta ukázala budoucí „Dospívovou ulici“. Navrhla ji Zaha Hadid*. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/podivejte-se-jak-ma-vypadat-dospivova-ulice-fee-/ekonomika.aspx?c=A160505\\_082757\\_ekonomika\\_rny](http://ekonomika.idnes.cz/podivejte-se-jak-ma-vypadat-dospivova-ulice-fee-/ekonomika.aspx?c=A160505_082757_ekonomika_rny)
- IDNES, 2016. *Italové musí vyklidit pražské hlavní nádraží. Hrozí miliardovou žalobou*. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/italove-vyklidi-hlavni-nadrazi-dm7-eko-doprava.aspx?c=A161006\\_121608\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/italove-vyklidi-hlavni-nadrazi-dm7-eko-doprava.aspx?c=A161006_121608_eko-doprava_fih)
- INFO, 2016. *Doprava budoucnosti. Podívejte se, jak Mall.cz otestoval doručování zásilek dronem*. Dostupné z: <http://www.info.cz/byznys/doprava-budoucnosti-podivejte-se-jak-mall-cz-otestoval-dorucovani-zasilek-dronem-689.html>
- IPR PRAHA, 2013. *Doprava, Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2012*. Dostupné z: [http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/uap/2012/2\\_12\\_doprava.pdf](http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/uap/2012/2_12_doprava.pdf)
- IPR PRAHA, 2014. *Strategické plánování – Smart Cities*. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/clanek/308/smart-cities>
- IPR PRAHA, 2015. *Odůvodnění Územního plánu hl.m. Prahy, 2015*. Praha
- IPR PRAHA, 2016. *Návrh územního plánu 2016*. Praha.
- JAKUBCIGLERARCHITEKTI, 2016. *ÚPRAVY SPODNÍ ČÁSTI VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ ZAČNOU V ROCE 2018*. Dostupné z: <http://www.jakubcigler.archi/upy-uvy-spodni-casti-vaclavskeho-namesti-zacnou-v-roce-2018>
- KCAP, 2016. *HafenCity Hamburg [DE], Redevelopment of former port area for new city district, KCAP/ASTOC*. Dostupné z: <http://www.kcap.eu/en/projects/v/hafencity/>

- KLUB ZA STAROU PRAHU, 2016. *Stanovisko Klubu Za starou Prahu k aktuálnímu návrhu Metropolitního plánu*. Praha. Dostupné z: <http://www.zastarouprahu.cz/base/upload/files/160716-ST-Metropolitn%C3%AD%20pl%C3%A1n.pdf>
- LANDEZINE, 2014. *Mariahilferstrasse, 2014-11-27*. Dostupné z: <http://www.landezine.com/index.php/2014/11/mariahilferstrasse-by-bureau-bb/>
- LIDOVKY, 2013. *Doprava budoucnosti v superrychlých tunelech funguje jako brokovnice*. Dostupné z: [http://byznys.lidovky.cz/doprava-budoucnosti-v-superrychlých-tunelech-funguje-jako-brokovnice-1m3-/doprava.aspx?c=A130813\\_121848\\_ln-doprava\\_mev](http://byznys.lidovky.cz/doprava-budoucnosti-v-superrychlých-tunelech-funguje-jako-brokovnice-1m3-/doprava.aspx?c=A130813_121848_ln-doprava_mev)
- MIRROR. *UK Weather 17th May*. Dostupné z: <http://www.mirror.co.uk/news/gallery/3556717>
- MOBA, 2012. *Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály, "plán krátkodobých opatření do roku 2014"*. Praha
- NOVINKY, 2015. Petr Svorník. *Nejošklivější architektura Prahy*. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/bydleni/388366-neiosklivejsi-architektura-prahy.html>
- PLESKOT, Košařová Michaela, Schmidt Norbert, Trčka Jiří, Žižkovský Antonín, 2011. *Nová hlavní pražská třída - časopis Architekt 2011-05-06*. Praha
- PRAHA.EU, 2013. EXNER Oskar. *Masarykovo nádraží – je rozhodnuto*. Dostupné z: [http://www.praha.eu/inp/cz/o\\_meste/budoucnost\\_mesta/projekty\\_menic\\_prahu/masarykovo\\_nadrazi\\_je\\_rozhodnuto.html](http://www.praha.eu/inp/cz/o_meste/budoucnost_mesta/projekty_menic_prahu/masarykovo_nadrazi_je_rozhodnuto.html)
- PRAHA.EU, 2013. *Radlická radiála o krok blíže realizaci*. Dostupné z: [http://www.praha.eu/inp/cz/o\\_meste/magistrat/tiskovy\\_servis/tiskove\\_zpravy/radlicka\\_radiala\\_o\\_krok\\_bliže\\_realizaci.html](http://www.praha.eu/inp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/radlicka_radiala_o_krok_bliže_realizaci.html)
- PRAHA.ZELENI, 2008. *Nejstarší nádraží v Praze, Masarykovo, pravděpodobně přestane fungovat*. Dostupné z: <http://praha.zeleni.cz/nejstarsi-nadrazi-v-praze-masarykovo-pravdepodobne-prestane-fungovat/>
- PREUSSISCHER-KULTURBESITZ. *Foto – Muzejní ostrov v Berlíně*. Dostupné z: [https://www.preussischer-kulturbesitz.de/fileadmin/user\\_upload/images/mediathek/bildergalerien/galerie\\_unesco-welterbe/rp/unesco-welterbe\\_museumsinsel\\_luft.jpg](https://www.preussischer-kulturbesitz.de/fileadmin/user_upload/images/mediathek/bildergalerien/galerie_unesco-welterbe/rp/unesco-welterbe_museumsinsel_luft.jpg)
- RADECKI, Fanderl Nora, Buttler Maike, Krylova Elena, 2016. *CITY LAB PRAGUE – STRUČNÝ PŘEHLED*. Praha.
- REIDSITALY, 2008-2015. *The Ponte Vecchio*. Dostupné z: <http://www.reidsitaly.com/destinations/tuscany/florence/sights/ponte-vecchio.html>
- ROZHLAS 2013. *Vídeňská Mariahilferstrasse bude patřit jenom chodcům*. Dostupné z: <http://www.rozhlas.cz/zpravy/evropa/zprava/videnska-mariahilferstrasse-bude-patrit-jenom-chodcum--1246229>
- ROZHLAS, 2016. Tereza Jirásková, Lucie Vopálenská, Ondřej Čihák. *Studio Leonardo - Doprava budoucnosti? Auta, která komunikují mezi sebou i autonomní vozidla*. Dostupné z: <http://www.rozhlas.cz/leonardo/dnes/zprava/doprava-budoucnosti-auta-ktera-komunikuji-mezi-sebou-i-autonomni-vozidla--1592077>
- SITE-DESIGN. *Foto – představa dětského hřiště*. Dostupné z: [http://www.site-design.com/assets/project\\_galleries/16/chicago-mellin-merrimac-merryman-children\\_parks\\_mellin-playground-01\\_site-design-group.jpg](http://www.site-design.com/assets/project_galleries/16/chicago-mellin-merrimac-merryman-children_parks_mellin-playground-01_site-design-group.jpg)
- SMART CITIES, 2014. *Manuál tvorby veřejných prostranství – časopis Smart Cities 2014-04, str. 8-11*.
- SMATR CITIES, 2016. Ondřej Liška. *Vídeň: krokem ke špičkové mobilitě*. Dostupné z: <http://www.scmagazine.cz/casopis/02-16/viden-krokem-ke-spickove-mobilitě?locale=cs>
- SNOHETTA. *Times Square Reconstruction*. Dostupné z: <http://snohetta.com/project/9-times-square-reconstruction>
- STOPLUSJEDNICKA, 2016. Vilém Koubek. *Doprava budoucnosti: Ve Švédsku funguje první elektrická dálnice*. Dostupné z: <http://www.stoplusjednicka.cz/doprava-budoucnosti-elektricka-dalnice>
- STREAM, 2016. *Gebrian Versus – Times Square 2016-09-09*. Dostupné z: <https://www.stream.cz/gebrianvs/10012125-times-square>
- STREAM, 2016. *Gebrian Versus - Trafalgarské náměstí v Londýně – V čem je velkou inspirací pro Václavák?* Dostupné z: <https://www.stream.cz/gebrianvs/10012697-trafalgarske-namesti-v-londyne>
- TGOGC. *Foto – Představa posilovny*. Dostupné z: [http://www.tgogc.com/images/TGO%20RIG%20STORY/TGO\\_equipements%20sportifs%20d'exterieurs4.JPG](http://www.tgogc.com/images/TGO%20RIG%20STORY/TGO_equipements%20sportifs%20d'exterieurs4.JPG)
- THEJEALOUSCURATOR, 2014. *Maser*. Dostupné z: <http://www.thejealouscurator.com/blog/2014/11/07/maser/>
- TRANSFERCAR, 2015. *The Future of Car Travel*. Dostupné z: <https://www.transfercar.co.nz/blog/driving-nz/the-future-of-car-travel/>
- VOSIZNEIAS, 2016. *Dron pro lidi*. Dostupné z: <http://www.vosizneias.com/226299/2016/01/06/las-vegas-chinese-drone-maker-unveils-human-carrying-drone/>
- VTМ. Michal Polák. *Elektrická kola jako doprava budoucnosti*. Dostupné z: <http://vtm.e15.cz/elektricka-kola-jako-doprava-budoucnosti>
- WIKIMEDIA, 2016. *Foto Stockholm Royal Seaport, File:Kvarteret Muddus, Norra Djurgårdsstaden, 2016a.jpg*. Dostupné z: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kvarteret\\_Muddus,\\_Norra\\_Djurg%C3%A5rdsstaden,\\_2016a.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kvarteret_Muddus,_Norra_Djurg%C3%A5rdsstaden,_2016a.jpg)
- WIKIMEDIA. *Foto – Muzejní ostrov v Berlíně*. Dostupné z: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/AltMuseum\\_1a.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e5/AltMuseum_1a.jpg)
- YOUTUBE, 2014. *Stockholm Royal Seaport (English version with subtitles)*. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=ufwa0noh2mg>
- ZIMA, Prouza Tomáš, 2013. *D3A - Trachu jiná Praha*. Praha.