

Příloha: Klíčové principy: prostředí, lidé, mobilita

Prostředí

Magistrála propojuje množství parků, významných budov a náměstí – a zároveň se okolo ní koncentrují problematická místa. Parkoviště a tmavá zákoutí pod estakádou nad Masarykovým nádražím, nepříjemné podchody, zanedbané parky a neudržované kusy zeleně. Díky budovám jako je Hlavní nádraží či Národní muzeum má však Magistrála i velký potenciál: architektonické skvosty jsou však dnes těžko dostupné a odříznuté od zbytku města.

- Propojit veřejné budovy s prostorem města
- Učinit z Národního muzea jednu z pražských ikon a propojit jej s Václavským náměstím
- Zlepšit kvalitu parků okolo Magistrály
- Osadit přilehlé ulice stromořadím a propojit Magistrálu s okolními parky skrze „zelené koridory“

Lidé

Magistrála prochází živým a hustě obydleným územím. Řada lidí v okolí pracuje, pohybuje se zde i řada turistů. Chodit v okolí Magistrály pěšky je však nepříjemné a nebezpečné: nedostatek přechodů, překážky pro chodce, dlouhá čekací doba na semaforech, podchody a nadchody, do kterých chodce směřují červeno-bílá zábradlí – právě proto jsou ulice v okolí Magistrály mrtvé. Zdejší obchody navíc mají problém se zásobováním, protože se zde nedá zaparkovat – auta tak mnohdy postávají na chodníku a vytvářejí další bariéru.

Mezi Nuselským mostem a Muzeem přitom podle dat Technické správy komunikací hl. m. Prahy Magistrálu překročí zhruba 104 200 lidí denně. Aut tudy projede asi 81 600, což při průměrné obsazenosti aut 1,3 člověka to činí stejný počet cestujících. I přesto není prostor rozdělen rovnoměrně – vše se podřizuje automobilové dopravě.

- Přidat přechody a prodloužit „zelené“ pro chodce
- Vytvořit jasný orientační systém, který chodce provede komplikovaným územím (např. U Bulhara)
- Upravit veřejná prostranství, kde se lidé již nyní zdržují (kupř. I. P. Pavlova)
- Zastavět mezery ve struktuře města: jasně vymezit hranu ulice novými budovami s živým parterem
- Podpořit živé využívání území skrze nabídku nových aktivit (hřiště, městský mobiliář atd.)

Mobilita

Cílem projektu není razantně omezovat automobilovou dopravu, jde spíše o lepší vyvážení jednotlivých funkcí, které má plnit významná ulice. Okolí Magistrály dnes neumožňuje svobodnou volbu způsobu dopravy: není možné se po ní pohybovat pěšky, na kole, ani povrchovou veřejnou dopravou. To vede k přetížení zdejších stanic metra, které jsou lidé nuceni používat i na krátké přesuny. Nedostatek sjezdů i bohatá nabídka parkovacích kapacit v garážích a na náměstích láká řidiče k cestě autem, zatímco chodci jsou směřováni do podchodů.

Přitom pouze 22 % dopravy na Magistrále tvoří tranzitní doprava, zbylých 78 % zajišťuje obslužnost centrálních čtvrtí. „Pokud automobilistům nabídnete jiné způsoby, jak se pohodlně dopravovat po vnitřním městě, magistrála se může zklidnit. Zároveň se tímlepší podmínky pro ty řidiče, kteří nemají jinou volbu, než cestu po Magistrále,“ říká Henriette Vamberg. Na Magistrále zároveň leží významná nádraží a stanice veřejné dopravy, které každý den použije

400 tisíc lidí. Z vlaků a dalších dopravních prostředků ovšem vystupují chodci – a prostředí, do kterého se dostanou, je pro ně nepříjemné a nebezpečné.

- Podpořit pěší a cyklistickou dopravu v okolí příznivějšími intervaly na semaforech a novými přechody
- Otevřít Magistrálu veřejné dopravě – zřídit autobusovou linku či tramvaje, vyhradit jim jízdní pruh
- Namísto jednosměrných komunikací, které generují více dopravy, udělat dopravu obousměrnou
- Zrušit parkoviště v centru města a nahradit je P+R po okraji městského centra

O projektu

Spolupráci s kanceláří Gehl Architects schválili pražští radní na jednání v říjnu 2016, kdy Jan Gehl osobně prezentoval principy budoucího projektu. *„Naše práce se soustředí na lidský rozměr, zaměřujeme se na to, jak je zastavěné prostředí spojeno s každodenním životem lidí,“* říká o své práci Gehl. Na projektu koncepcie veřejného prostoru Magistrály úzce spolupracuje s Institutem plánování a rozvoje Prahy (IPR Praha), který se tématem veřejných prostranství a dopravy dlouhodobě zabývá.

Dánský urbanista Jan Gehl se proslavil především jako odborník na veřejný prostor a život v něm. Jeho přístup je založen na podrobném výzkumu, jak se lidé ve veřejném prostoru chovají a co přispívá k tomu, aby se v něm cítili dobře. Principy svého přístupu k utváření městských prostranství formuloval Gehl v různých publikacích, z nichž byly do češtiny přeloženy *Život mezi budovami*, *Nové městské prostory* a především *Města pro lidi*. Metropolitím po celém světě Gehl radí, jak vytvářet příjemná městská prostranství. Jeho služeb využívá Londýn, Vídeň, Kodaň, Oslo, Moskva, New York, Los Angeles, San Francisco, Sydney, Melbourne a další.