kladní vlastnická práva, svobodu pohybu a právo na práci obyvatel města a okolních oblastí. Akci také silně kritizovali obchodníci, kteří se obávali velké ekonomické ztráty. To se však nepotvrdilo. Přesto starosta musel částečně ustoupit a vydat několik výjimek: vjezdu do města bylo umožněno motocyklům, kamiónům a opancéřovaným osobním autům, které používá politická a podnikatelská elita. Jak to vše dopadlo? V době od 6.30 do 19.30 hodin mělo 832 000 osobních aut zakázaný vjezd na území města, 85 % lidí použilo veřejnou dopravu, 1,5 milionů lidí jelo na kole, několik na koních či na bruslích. Přestože ten den hustě pršelo, řidiči autobusů byli podráždění a autobusy leckde nestačily zájmu lidí, většina Bogoťanů si den pochvalovalo. A jaké jsou konkrétní výsledky? Nemocnice ohlásily snížení počtu ošetřených lidí o 20 až 30 %, počet dopravních nehod poklesl ze 100 za den na 27, došlo pouze ke 24 zraněním ve srovnání s 70 až 80 a nikdo nebyl poprvé po třech letech usmrcen (obvykle to jsou dva až tři lidé za den). Dále došlo ke snížení obsahu oxidů dusíku v ovzduší o 8 %, oxidu uhelnatého o 22 % a množství prachových částic o 21 %. Jeden jediný den…

Co můžeme udělat my?

- šířit informační bulletin v místě svého působení
- účastnit se veřejných diskusí o rozvoji městské dopravní koncepce
- zapojit se do projektu Dne bez aut, který se každoročně koná i v Praze
- zapojit se přímo do kampaně KSM za bezplatnou MHD

KOMUNISTICKÝ SVAZ MLÁDEŽE

Politických vězňů 9, 111 21 Praha 1, Ústřední kancelář : II. patro, dveře č. 99
Tel: 222897446, 222897469, Fax: 222897442, ksm@ksm.cz, http://www.ksm.cz

Má adresa:

Jméno a příjmení: _____

Adresa: _____

_____

_____

Mobil: +420 _____ / _____

E-mail: _____ @ _____

_____

ZA ČISTÉ, ZDRAVÉ A ZELENÉ HLAVNÍ MĚSTO

Praha dnes

Praha je opravdu krásné město. Plné tajemných zákoutí, stovek věží a věžiček, starobylých památek i moderních budov. Co jí však hyzdí, je obrovské množství smogu, popílku, množství automobilů, a to nejen v centru, ale i v dalších lokalitách. V roce 2000 v pracovním dnu se v osobní dopravě v Praze vykonalo přibližně 4,5 mil. cest, z toho cca 46 % hromadnou dopravou, 34 % osobními automobily a 20 % pěšky a na kolech. Podíl cest konaných kombinací hromadné a automobilové dopravy činí necelých 0,5 %.

Praha zítra

Už v období kolem roku 2010 stoupne podle oficiální studie Dopravního podniku počet cest konaných v osobní dopravě na území města v pracovním dnu na 5,3 - 5,9 mil. cest/den, z toho 42 - 43 % cest bude konáno dopravou hromadnou, 34 - 39 % individuální automobilovou dopravou a 18 -23 % cest bude konáno pěšky a na kolech. Podíl cest kombinovaných by se podle těchto předpokladů měl pohybovat v rozmezí 0,6 -1,4 %.

Nekonečné kolony aut v pražských ulicích

Několika početními úkony dospějeme k tomu, že počet cest autem se do roku 2010 zvýší o dalších až 31%, a nedojde k žádnému přesunu k užívání hromadné dopravy. Při naplňování současné koncepce. S každým, kdo zná situaci v Praze, neustálé fronty automobilů, hluk a obyvatele lapající každodenně zplodiny, musí tato představa otřást…

Co s tím chce dělat Hlavní město Praha?

Současná koncepce vychází z dnes již všeobecně uznávaných hlavních principů dopravního plánování, kterými jsou zejména *nutnost zajištění podmínek pro účinnou regulaci automobilové dopravy a komplexní preference veřejné osobní dopravy oproti dopravě indivi-*

ZA BEZPLATNOU MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU V PRAZE

Automobilům musí jít v mnoha městech vše z cesty, foto z USA mluví za vše.

duální. Hlavní město Praha počítá s preferencí městské dopravy založené na následujících principech

- vyhrazení jízdních pruhů pro autobusy
- povolení jízdy autobusů MHD po tramvajových kolejích
- zřizování betonových dělících prvků podél tramvajových tratí
- zřizování různých typů nestandardních zastávek tramvajové dopravy
- preference jízdy tramvajových vlaků a nástupu cestujících světelnou signalizací

Co na to říkáme my?

Navrhovaná koncepce rozvoje dopravy je naprosto nedostatečná. Právě při uváděných principech je totiž popisována předpokládaná dopravní situace kolem roku 2010… Takže při jejich nedodržení by mohlo být ještě hůře…

My navrhujeme

- Účinnou preferenci městské hromadné dopravy, a to ve strategickém horizontu v podobě bezplatného užívání prostředků MHD. MHD zdarma musí být doprovázena samozřejmě zvýšením počtu linek a jejich četnosti, rozšířením metra aj.
- Účinnou regulaci automobilového provozu v širším centru Prahy, a to vybudováním parkovišť na okraji města a finanční motivaci občanů, aby je využívali a nejezdili do centra, případné mýtné odstupňované dle ekologické škodlivosti vozu, využíván ekologických vozidel pro zásobování, poplatky za parkování ve městě a možný je i zákaz vjezdu do centra vůbec

Kde na to vezmeme?

Život je otázkou priorit. Ekologické, zdravé životní prostředí a efektivní městská doprava je dlouhodobou investicí do budoucnosti. Naše koncepce rozvoje dopravy v Praze samozřejmě bude něco stát, ale ne zase tolik, kolik by se na první pohled zdálo.

- Ušetří se za výrobu, distribuci (včetně výdejních automatů a automatů na označování jízdenek) a kontrolu (revizoři). Současné příjmy z jízdenek a legitimací pokryjí jen necelou čtvrtinu nákladů dopravního podniku. Zbytek je stejně dotován. Pro orientaci – tržby z jízdného PID byly minulý rok 2 764 685 tisíc korun, přičemž dotace z rozpočtu HMP byly 6 116 913 tisíc korun a ze státního rozpočtu 509 900 tisíc korun.
- Ušetří se přímé i nepřímé ekologické náklady (znečišťování ovzduší, poškozování zeleně, statiky budov)

- Ušetří se náklady z jiných kapitol, např. z kapitoly zdravotní (automobilismus znamená snížení imunity obyvatel, škody při dopravních nehodách, v Praze způsobí řidiči 97% dopravních nehod aj.). V Praze automobily vyprodukují ročně přes 14 tisíc tun oxidů dusíku (ve srovnání s přibližně 4,5 tisíci tun z ostatních zdrojů). Oxidy dusíku jsou závažným původcem onemocnění dýchacích cest a plicních otoků s rizikem smrti. Oxid dusičitý může být dokonce jedovatý a zabíjí bílé krvinky, což může vést k poškození imunity. Nemalá je též zátěž hlukem. Podíl obyvatelstva zasaženého nadměrným hlukem se pohybuje těsně pod 50 %.
- Ušetří se i náklady přímé (škody při dopravních nehodách, náklady na často megalomanské automobilové projekty, které místo aby tranzitní dopravu odvedly po okruhu okolo Prahy dále, tahají ji přes různé pražské části)

A to vše nejsou zanedbatelné částky, snad jen obtížně komplexně spočitatelné…

Je to reálné?

Ano, je. V řadě měst světa se tímto směrem již dávno postupuje, podívejte se do německého Freiburgu, švýcarského Zermattu či Brigu.

Co znamená byť jen jeden jediný Den v duchu této koncepce, uvádí příklad z kolumbijské Bogoty. Tam, v Bogotě (6,4 milionů obyvatel), ve čtvrtek 24. února 2000 vyhlásil a doslova musel jeden den bez aut, s bezplatnou městskou dopravou protlačit starosta Enrique Penalosa. Bogota je mj. zvláštní tím, že zde ještě není vybudováno metro, autobusovou dopravu zajišťuje mnoho soukromých firem a ne jeden dopravní podnik. Proti tomu se zvedla silná vlna odporu. Dokonce proběhla soudní pře s cílem akci zakázat, neboť prý porušuje zá-

Mám zájem:

- ☐ o další informace o kampani za bezplatnou MHD
- ☐ aktivně se zapojit do kampaně za bezplatnou MHD
- ☐ O petici/bulletin za bezplatnou MHD …….. kusů
- ☐ O další kampaně KSM a další informace o KSM
- ☐ O poslání materiálů kampaně dalšímu člověku

Jméno a adresa:

_____

_____

_____