

# ÚVOD

Hlavním strategickým cílem dopravní politiky města je dosáhnout stavu, při kterém celková úroveň dopravního systému bude v souladu s potřebami města a jeho dalším rozvojem. Dosažení tohoto cíle není úkol, který by bylo možné splnit v průběhu jednoho volebního období. Jedná se o úkol dlouhodobý, jehož plnění budou postupně zajišťovat politické reprezentace města v průběhu příštích několika desítek let. Nezbytným předpokladem pro zdárné plnění tohoto úkolu je stanovení správné strategie dalšího vývoje dopravní obsluhy města a dosažení toho, aby byla jako základní programový dokument přijata v co nejširší míře občanskou veřejností i politickým spektrem. Pouze tak je možné dospět do stavu, srovnatelného s vyspělými demokratickými zeměmi, kde v rámci ekonomických možností jsou dlouhodobé programy rozvoje dopravy plněny každou městskou správou.

Kvalitativní úroveň dopravního systému ovlivňuje výrazně spokojenost obyvatel i návštěvníků města, možnosti rozvoje bydlení a ekonomiky a celkovou atraktivitu města pro obchodní a turistický ruch. Postavení Prahy jako hlavního města státu a významného evropského centra s rozsáhlými stavebními památkovými soubory, spolu s funkčními vazbami k okolnímu území, přitom do značné míry determinuje jak potřeby, tak i možnosti a směry dalšího vývoje přestavby dopravního systému města po stránce organizační i věcné.

Současný stav dopravního systému Prahy není uspokojivý ani ve vztahu k zajištění stávajících přepravních potřeb města a jeho zájmového území, ani k požadavkům na tvorbu a ochranu životního prostředí. Rozvoj dopravního systému je oproti celkovému rozvoji města stále opožděn, a to jak co do využitelných kapacit a stavu technické základny, tak, v některých případech, i svým organizačním uspořádáním a legislativním zázemím. Výrazné nedostatky jsou v kontrole dodržování pravidel silničního provozu, a proto je účinnost opatření přijatých městskou správou v organizaci dopravy mnohdy nedostatečná. Přitom je třeba počítat s tím, že přepravní nároky, i požadavky uživatelů dopravního systému na kvalitu dopravy se budou dále zvyšovat. Na základě provedených odhadů lze do roku 2010 očekávat:

- zvýšení počtu cest v osobní dopravě v pracovním dnu o 19 až 34%,
- zvýšení celkového objemu přepravy nákladů o 30 až 60%,
- úroveň auto mobilizace přesahující hodnotu 500 osobních automobilů na 1000 obyvatel,
- pokles podílu hromadných doprav při realizaci cest v osobní dopravě v pracovním dnu ze současných 70% na 66 až 49%
- vzrůst počtu jízd osobních automobilů v pracovním dnu o 60 až 160%,
- vzrůst počtu jízd nákladních automobilů v pracovním dnu o 10 až 35%,
- realizaci systémových opatření pro podporu cyklistické dopravy spojené se zvýšením cyklistické dopravy ze současných 2%.

Dopravní systém je nedílnou součástí městské infrastruktury. Veřejná správa žádného města nemůže ponechat jeho vývoj pouze vlivu různých lokálních zájmů a partikulárních cílů, ale musí jej ve veřejném zájmu aktivně ovlivňovat. Dnešní situace je v tomto směru málo příznivá. V rámci transformačního procesu nejsou dosud vyjasněny a stabilizovány legislativní a ekonomické aspekty, související zejména s praktickou realizací dopravní politiky města. Zkušenosti západních metropolí však jasně ukazují, že v demokratickém systému, založeném na tržním hospodářství s

řadou soukromých podnikatelských subjektů, je možné vytvořit mechanismy umožňující veřejné správě města provádět efektivní dopravní politiku. Lze tedy předpokládat, že i u nás se jedná ojev přechodný, který bude v dalším vývoji transformačního procesu překonán.

V následujícím textu zformulované hlavní principy dopravní politiky města, koncepce dalšího vývoje dopravní obsluhy města a z nich odvozené hlavní úkoly směřují k postupnému vytvoření dopravního systému, schopného zajistit přepravní potřeby hlavního města Prahy i v dlouhodobém výhledu.

## I. HLAVNÍ PRINCIPY DOPRAVNÍ POLITIKY MĚSTA

1. Provoz a rozvoj dopravní infrastruktury Prahy a jejího zájmového území řídit a plánovat jako jeden celek dle jednotné dopravní politiky v úzké spolupráci všech dotčených orgánů samosprávy a státní správy.
2. Rozvoj dopravního systému zajišťovat ve vzájemném souladu s rozvojem sídelní soustavy, jak co do kapacit, tak co do času. Vhodným urbanistickým řešením, založeným na koexistenci různých funkcí v území, směřovat ke snížení přepravních nároků ve městě a jeho okolí, a vytvářet tak základní předpoklady pro omezování negativních vlivů provozu dopravy na životní prostředí. Usilovat o to, aby území s vysokou hustotou osídlení a velkou nabídkou pracovních příležitostí byla obsluhována kolejovou hromadnou dopravou.
3. Dopravní infrastrukturu koncipovat, rozvíjet a řídit jako komplexní systém všech doprav, které se musí vzájemně doplňovat a jež musí racionálně spolupracovat. V jednotlivých částech území zajišťovat přepravní potřeby způsobem adekvátním jeho funkčnímu využití, charakteru zástavby a požadavkům tvorby a ochrany životního prostředí.
4. Pro obsluhu centra města vytvářet takové podmínky, aby rozhodující část nároků na přepravu osob mohla být uspokojena hromadnou dopravou. Individuální automobilovou dopravu je v centru města naopak nutno účinně regulovat. V přepravě nákladů lze připustit pouze nezbytnou dopravu zásobovací.
5. Provoz i rozvoj dopravního systému posuzovat nejen s ohledem na zajištění potřebné dopravní kapacity, ale zejména dbát na to, aby dopravní systém jako celek pracoval bezpečně a při zajištění dostatečné kvality všech jeho jednotlivých částí, jejich vzájemných vazeb i vztahů vůči uživatelům systému, tj. cestující veřejnosti a přepravním.
6. Dbát na správný a proporcionální vývoj jednotlivých částí dopravního systému a jeho technickou základnu udržovat na úrovni odpovídající stavu technického rozvoje. Při zajišťování přepravních potřeb města a zájmového území preferovat provoz a rozvoj těch druhů doprav a dopravních systémů, které jsou příznivé pro tvorbu a ochranu životního prostředí.
7. Zvláštní pozornost věnovat zajištění bezpečného a pohodlného pohybu pěších a dbát, aby dopravní systém byl spolehlivě a snadno použitelný i pro děti a osoby s omezenou pohyblivostí a se sníženými orientačními možnostmi.
8. Rozhodnutí týkající se provozu a rozvoje dopravního systému přijímat na základě analýz zajišťovaných odbornými městskými organizacemi, založených na výsledcích průzkumů a prognózách očekávaného stavu. Pro tyto účely obhospodařovat speciální databázi aktuálních dopravně inženýrských dat.

9. Soustavně spolupracovat s veřejností s cílem dosáhnout co nejvyšší míry informovanosti a spoluúčasti obyvatel na tvorbě dopravní politiky města.

## II. KONCEPCE DALŠÍHO VÝVOJE DOPRAVNÍ OBSLUHY MĚSTA

1. Celková koncepce dalšího vývoje dopravní obsluhy města směřuje k vytvoření
  - o integrovaného systému regionální osobní hromadné dopravy, umožňující plošnou obsluhu a kvalitní spojení jak uvnitř města, tak vně, s jeho zájmovým územím,
  - o sítě hlavních komunikací, odlehčujících vnitřní sběrnou komunikační síť a minimalizující negativní vlivy na životní prostředí města,
  - o efektivního systému P+R (*Park and Ride - Zaparkuj automobil a jeď hromadnou dopravou - systém podporující alespoň částečné použití hromadné dopravy zejména při cestách do centra města i těmi cestujícími, kteří by jinak vykonali celou cestu osobním automobilem*), který umožní propojení hromadné a individuální dopravy,
  - o efektivního systému kombinované nákladní přepravy silnice - železnice, silnice - voda a železnice - voda,
  - o účinného systému řízení a regulace městského silničního provozu a informování účastníků dopravy,
  - o podmínek pro preferenci hromadné osobní dopravy,
  - o podmínek pro regulaci automobilové dopravy, zejména usměrňováním těžké nákladní dopravy, ochranou centra města před zbytnou automobilovou dopravou, vytvářením zón a ulic s omezeným přístupem a rychlostí automobilové dopravy Park and Ride
2. Vytvoření integrované regionální soustavy hromadné dopravy osob je jednou z nezbytných podmínek k dosažení úspěchu při snaze o zastavení poklesu podílu hromadné dopravy při realizaci cest obyvatel a návštěvníků města na hodnotě odpovídající charakteru Prahy a jejího okolí, zejména prostřednictvím
  - o tvorby jednotné dopravní nabídky podle přepravních potřeb,
  - o koordinace jízdnicích řádů,
  - o zavedení jednotného tarifu,
  - o prosazení legislativních úprav odstraňujících administrativní bariéry, které cestujícím znesnadňují kombinovat různé druhy hromadných doprav při realizaci cest,
  - o jednotného systému informování cestujících.

Základní podmínkou pro konstituování takové soustavy je kromě vytvoření nezbytných předpokladů na celostátní úrovni vznik smluvních vazeb mezi obcemi, které by Praze a okolním obcím umožnily společný postup při řešení problémů hromadné přepravy osob.

3. Za základ sítě hromadné dopravy na území města se považuje kolejová síť metra a elektrických drah, do níž je třeba postupně zapojit všechny železniční tratě, zejména trať kolínskou, benešovskou a berounskou. Autobusová doprava by měla doplňovat síť kolejové dopravy jako napájecí soustava, zabezpečovat přepravu v tangenciálních směrech tam, kde to není kolejovou sítí reálné, a zajišťovat plošnou obsluhu území. Provoz

hromadné dopravy by měl být organizován tak, aby radiální a diametrální přeprava ze spádových oblastí jednotlivých tras a stanic metra, železničních a tramvajových tratí byla realizována zejména prostřednictvím kolejové dopravy. Ve spádových oblastech stanic metra a radiálních tramvajových tratí je nezbytnou podmínkou zvýšení kvality tramvajové dopravy, zejména pokud se týká pravidelnosti dopravy a eventuálně i četnosti spojů. Budou-li vytvořeny předpoklady v provozu dopravy tramvajové, popř. železniční, je po zavedení nové tarifní soustavy možné v jednotlivých oblastech orientovat část autobusové napájecí dopravy k tramvajovým a železničním tratím.

4. Vzdálenější vazby uvnitř dopravního regionu je třeba zajišťovat příměstskou železniční a autobusovou dopravou, které by současně měly přispět i k realizaci přepravních potřeb městského území tam, kde vedou jejich tratě. Systém železniční příměstské dopravy uspořádat radiálně, eventuálně diametrálně, zatímco příměstskou autobusovou dopravu ukončit co nejbližší k okraji města, avšak vždy s přímou vazbou na metro. Tam, kde to konfigurace sítě umožní, orientovat autobusovou dopravu k železničním stanicím.
5. V železniční dálkové dopravě vytvářet podmínky pro zvýšení rychlosti a atraktivity. Mezistátní a nejdůležitější vnitrostátní autobusové dálkové spoje soustřeďovat na autobusovém nádraží Praha Florenc
6. Zvláštní pozornost je třeba věnovat uspořádání přestupních míst, což se v řadě případů neobejde bez stavebních úprav a zásahů do stávající organizace dopravy. Přitom je nutné soustavně usilovat o to, aby celý systém hromadné dopravy byl snadno použitelný i pro osoby se sníženou pohyblivostí a sníženými orientačními schopnostmi.
7. Centrum města s rozsáhlou památkovou rezervací vyžaduje velmi účinnou ochranu před pronikáním automobilové dopravy. Proto je nezbytně nutné zajistit dobrou dostupnost všech jeho částí prostředky hromadné dopravy osob. Zlepšení dopravy na krátké vzdálenosti uvnitř centra je třeba řešit způsobem adekvátním sledovanému cíli, například zavedením provozu citybusů.
8. Pro zajištění schopnosti hromadné dopravy konkurovat individuální automobilové dopravě je kromě cenových relací rozhodující kvalita, kterou je systém schopen nabídnout uživatelům. Další vývoj hromadné dopravy organizační uspořádání, konfigurace sítě, použité technologie je žádoucí řídit tak, aby při přijatelných provozních nákladech bylo možné postupně zkrátit celkové přepravní doby, zvýšit pohodlí cestujících a zajistit zlepšení pravidelnosti provozu povrchové dopravy a informačního servisu. Současně je nezbytné vytvářet předpoklady pro zvýšení kvality provozu městské hromadné dopravy i v organizaci a řízení dopravy na komunikační síti města zaváděním efektivní preference městské hromadné dopravy.
9. Ve vnější nákladní přepravě je nezbytné usilovat o vyšší využití kombinované dopravy substrátů prostřednictvím železniční a vodní dopravy. Proto je třeba vytvářet vhodné podmínky pro překládání a krátkodobé skladování zboží ve vybraných pražských přístavech a na nákladových železničních nádražích. Dále je nutné podporovat snahu převést dálkovou přepravu nákladů z dopravy automobilové na dopravy železniční a vodní.
10. Pro provoz automobilové dopravy je nezbytné vytvářet takové podmínky, aby se rozhodující část výkonů postupně soustřeďovala na síť rychlostních a dopravně významných pozemních komunikací. Přitom je třeba sledovat dosažení těchto základních dlouhodobých cílů
  - zajištění vazby komunikační sítě na rozvoj jednotlivých funkčních systémů města a zájmového území,

- odlehčení vymezených částí města od automobilového provozu a vytvoření podmínek pro jeho celkovou regulaci, jejíž uplatňování musí narůstat ve směru k centru města,
  - funkční diferenciací zajišťující oddělení dopravy motorové od nemotorové, hromadné od individuální a dopravy průjezdné od dopravy místní a obslužné, v rozsahu odpovídajícím charakteru území,
  - zajištění vazeb na síť celostátního a mezinárodního významu i na síť regionálního a místního významu,
  - snižování nehodovosti,
  - zajištění podmínek pro běžný provoz vozidel používajících ke svému pohonu média šetrná k životnímu prostředí.
11. Pro řešení problematiky řízení a regulace dopravy v komunikační síti města je nezbytné zaměřit se na postupné vybudování nového systému řízení městského silničního provozu, způsobilého zajistit zejména
- optimální využití kapacity komunikační sítě,
  - preferenci městské hromadné dopravy před dopravou automobilovou
  - regulaci automobilové dopravy v přetížených oblastech a na přetížených trasách,
  - zlepšení orientace řidičů v komunikační síti a informování účastníků městského silničního provozu o dopravní situaci, včetně navádění řidičů na volná parkoviště,
  - podávání včasné výstrahy o vzniku nepříznivých povětrnostních podmínek ohrožujících plynulost a bezpečnost provozu a zajištění vhodných opatření.
12. Při řešení regulace dopravy, parkování a odstavování osobních a nákladních vozidel je třeba vycházet dále z těchto zásad
- ve všech časových etapách zajistit prostory pro odstavení pražských vozidel,
  - parkování osobních automobilů uspokojovat v rozsahu přiměřeném místním podmínkám,
  - v centrální oblasti regulovat parkovací politikou, p limitováním nabídky parkovacích míst a výší tarifu za parkování objem automobilové dopravy a s výjimkou redukovaných nároků rezidentů (*osob trvale bydlících v dané oblasti*) a abonentů (*právnických, popř. podnikajících fyzických osob, které mají v dané oblasti sídlo nebo provozovnu*) vyloučit dlouhodobé stání vozidel,
  - nezbytnou obsluhu a zásobování vybraných částí centrální oblasti města zajišťovat pouze ve vymezených časech,
  - uplatněním vhodných nástrojů působit k přemísťování skladů a dalších kapacitních zdrojů a cílů nákladní dopravy z vnitřního města,
  - z území vnitřního města, až na výjimky ohraničeného městským okruhem, vyloučit těžkou nákladní automobilovou dopravu,
  - odstavování nákladních automobilů orientovat důsledně na pozemky jejich vlastníků a na plochy k tomu účelu určené.
13. Při výstavbě komunikační sítě preferovat realizaci dopravních okruhů. Funkcí městského okruhu je umožnit regulaci automobilové dopravy zejména v centrální části města, převést diametrální a vnitro městské vztahy mimo ni a propojit oblasti středního pásma města. Městský okruh v zásadě vymezení oblast zázazu vjezdu těžkých nákladních automobilů. Má charakter městské sběrné komunikace. Funkcí vnějšího silničního okruhu je odvedení tranzitní automobilové dopravy mimo město, rozvedení vnější cílové a zdrojové dopravy a zajištění dopravního spojení okrajových částí města. Vnější silniční okruh, který navazuje

na síť celostátního a mezinárodního významu, má charakter rychlostní komunikace. Hlavní radiální komunikace v pásmu mezi vnějším silničním a městským okruhem je nutné budovat postupně, podle dopravní důležitosti a s přihlédnutím k požadavkům místních orgánů a obyvatel.

14. Systém P+R je třeba navázat na integrovanou soustavu hromadné dopravy osob a jeho budování založit na těchto principech
  - stanovit správce a hlavního provozovatele systému P+R, a garantovat tak jeho provoz podle jednotného provozního řádu stanoveného správou města a s jednotným informačním systémem pro jeho uživatele
  - provoz parkovišť a tarifní podmínky systému P+R koncipovat tak, aby motivovaly cestující k využívání tohoto systému i po stránce ekonomické,
  - lokality záchytných parkovišť situovat zásadně v krátké docházkové vzdálenosti stanic kapacitní kolejové hromadné dopravy a s dobrou vazbou na hlavní komunikace; pokud to územní podmínky dovolí, budovat ve vnějším a středním pásmu města záchytná parkoviště u všech stanic radiálních tras kolejové hromadné dopravy, zejména však u tras metra a u železničních tratí.
15. Podmínky, které dopravní systém a celkové uspořádání městského parteru poskytují pro pohodlný a atraktivní pěší provoz, jsou jedním z významných prvků ovlivňujících vztah obyvatelstva a návštěvníků k městu i jeho jednotlivým částem. Pro jejich soustavné zlepšování je třeba aplikovat zejména tyto zásady
  - v rozsahu celého města využívat všech dostupných prostředků pro zvyšování bezpečnosti pěších, včetně důsledného postihu řidičů nedodržujících vůči chodcům pravidla silničního provozu,
  - řešení pěšího a bezbariérového provozu věnovat zvýšenou pozornost a u všech staveb zakotvit příslušné podmínky ve stavebním povolení,
  - zlepšit údržbu pěších tras a zajistit u nich kvalitní a homogenní povrch,
  - vyhrazovat vybrané ulice se soustředěnou vybaveností pouze pro chodce a využívat možnost zřizovat obytné ulice a pěší zóny,
  - v centrální oblasti města a lokálních centrech osídlení zlepšovat podmínky pěšího provozu omezováním automobilové dopravy, upravením režimu dopravní obsluhy a zásobování a zajištěním účinného postihu při jeho nedodržování, regenerací podloubí a pasáží.
16. V osobní lodní dopravě je třeba vytvářet podmínky pro očekávaný rozvoj různých druhů rekreačních plaveb včetně stanovení optimálních podmínek pro kotvení lodí. Je žádoucí rekonstruovat terminál u Palackého mostu, modernizovat stávající a budovat nová přístaviště na obou březích řeky. Kromě toho je třeba podporovat zřízení vhodného terminálu, který by umožnil vícedenní kotvení osobních lodí (zejména malých soukromých lodí), jejich údržbu, zásobování zbožím a energiemi a likvidaci odpadů. V přepravě nákladů je třeba podporovat zejména kontejnerovou dopravu v kombinaci voda - silnice/železnice.
17. V letecké dopravě je pro veřejnou správu města prioritní vyřešit vazbu mezi letištěm v Praze - Ruzyni a ostatními částmi města. V radiálním směru je třeba počítat se zavedením kolejové dopravy; z různých sledovaných možností se jako nejsprávnější jeví záměry využívající modernizovanou železniční regionální dopravu Praha - Kladno. Ve směru tangenciálním postačí zřejmě doprava autobusová. Současně je třeba usilovat o rozšíření možností odbavování malých soukromých letadel na menších letištích nalézajících se na

území Prahy nebo v jeho blízkém okolí a v dobré dostupnosti centra města vymezit plochy vhodné pro vybudování heliportů.

18. Ke zvýšení kvality služeb poskytovaných dopravním systémem obyvatelům a návštěvníkům města může významnou měrou přispět plynulý provoz dopravy nájemnými vozy. Při plném respektování komerční báze taxislužby je proto žádoucí preferovat její provoz vůči dopravě individuální zejména těmito prostředky
  - o místními úpravami, umožňujícími vozidlům taxislužby vjezd, průjezd, stání a zastavení i v místech, kde to jiným vozidlům není povoleno, avšak za předpokladu, že tím nebude ohrožena bezpečnost dopravy nebo plynulost provozu městské hromadné dopravy,
  - o povolením jízdy s cestujícími v přiměřeném rozsahu i v pružích vyhrazených jinak pouze pro městskou hromadnou dopravu,
  - o vyhrázováním optimálního počtu stání, zejména v místech s vazbou na prostředky hromadné dopravy osob.
19. Cyklistika je dle zahraničních zkušeností pro část populace perspektivním druhem dopravy, který neškodí životnímu prostředí a má minimální plošné požadavky. Je proto žádoucí zřizovat ve vhodných místech cyklistické trasy a stezky a dbát na to, aby součástí většiny stanic metra a železniční dopravy byla zařízení pro rychlé a bezpečné uložení jízdních kol. Podpoří se tím vyšší využívání jízdních kol nejen pro turistiku a sport, ale i pro cesty konané za jinými účely.

### III. HLAVNÍ ÚKOLY

Při realizaci zásad dopravní politiky města se veřejná správa soustředí zejména na plnění těchto hlavních úkolů :

1. Zajišťovat finanční prostředky potřebné pro pokrytí nákladů na provoz dopravního systému města, jeho údržbu, nezbytné inovace a další rozvoj.
2. Ve spolupráci se všemi dotčenými správními orgány vymezit území pražského dopravního regionu, dohodnout zásady řízení provozu a rozvoje dopravního systému v jeho působnosti a stanovit kompetence jednotlivých stupňů státní správy i samosprávy v oblasti dopravy.
3. Prosazovat sjednocení přepravních a tarifních podmínek hromadných doprav působících na území dopravního regionu a zlepšení integračních vazeb v síti hromadných doprav na území města.
4. V komunikační síti města zajistit preferenci osobní hromadné dopravy před dopravou automobilovou.
5. Stabilizovat organizační a tarifní podmínky pro kombinovaný způsob dopravy P+R. Určit správce a hlavního provozovatele a zahájit provoz systému P+R.
6. Zahájit práce směřující k zajištění legislativní základny, která umožní prosazovat na území města veřejný zájem v oblastech
  - o financování provozu a rozvoje dopravního systému města,
  - o provozu vnější autobusové dopravy,
  - o dopravy v klidu,
  - o omezování aktivit indukujících nákladní dopravu v nevhodných lokalitách,
  - o provozu silničních vozidel používajících ke svému pohonu médií šetrných k životnímu prostředí,

- zachování dosavadních a vzniku nových pasáží a podloubí v soukromých domech, pokud jsou pro zajištění pěšího provozu přínosné.
7. Zajistit dokončení rozhodujících rozestavěných dopravních staveb a pokračovat v dopravní výstavbě zejména realizací dalších provozních úseků tras metra, tramvajových tratí, komunikačních úseků a záchytných parkovišť.
  8. Zahájit postupnou inovaci a modernizaci stávající infrastruktury městské hromadné dopravy, zejména obnovu jejího vozového parku.
  9. Stabilizovat koncepci dopravního režimu v centru města, zejména na území památkové rezervace pro období nejbližších patnácti let. Tuto koncepci založit na účinné regulaci automobilového provozu a uplatnění zón placeného stání.
  10. Dokončit inovaci světelných signalizačních zařízení, zahájit přípravu a realizaci integrovaného informačního a řídicího systému městského silničního provozu.
  11. Docílit, aby policie radikálně zvýšila účinnost dozoru nad dodržováním pravidel silničního provozu a opatření přijatých v organizaci dopravy na městském území.
  12. Usilovat o to, aby České dráhy lépe využívaly své pozemky pro dopravní obsluhu města, zajistily výstavbu tzv. Nového spojení včetně napojení Masarykova nádraží a provedly obměnu příměstských jednotek používaných v pražské oblasti.
  13. Zajišťovat aktualizaci databáze obsahující údaje potřebné pro inženýrskou a plánovací činnost v oblasti řízení provozu a rozvoje dopravního systému města a okolí a následné zpracování prognózy rozvoje dopravy.
  14. Vytvořit podmínky pro práci s veřejností a její co nejširší spoluúčast při tvorbě a realizaci dopravní politiky města. Propagovat cíle, které tato politika sleduje, a prostředky, které volí k jejich dosažení. Vydávat dopravní plány a informační materiály.

Zpracoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy  
110 00, Praha 1, Bolzanova 1, tel.: 02/24211094, fax: 02/24211380, E-mail: [udipraha@udipraha.cz](mailto:udipraha@udipraha.cz)  
Ředitel: Ing.Ladislav Pivec  
Odpovědný zpracovatel: Ing.Jug Mikuškovíc

Spolupráce: Ing.M.Adamec, Ing.J.Adámek, Ing.Z.Balcar, Ing.M.Bartoš, Ing.T.Dratva, Ing.V.Kadlec, Ing.J.Klofáč,CSc., Ing.J.Košťál, PhDr.J.Leksa, PhDr.N.Machačová, Ing.L.Pivec, Ing.J.Trešl, Ing.V.Větrovec.

19.4.1999

### **Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy**

Schváleno usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č.13/21 dne 11.ledna 1996.