

Paříž se tísní

Hlavní město Francie plánuje novou strategii řízení dopravy v centru

Představitelé města Paříže se rozhodli využít služeb konzultační společnosti MVA, a to ve věci akčního plánu redukce dopravy v centru francouzské metropole. Studie zahrnuje čtyři centrální městské čtvrti, rozkládající se východozápadním směrem od Bastily k náměstí Concorde, a severojižním směrem od Opery k Rive Gauche (levý břeh Seiny), a zahrnuje hlavní obchodní a turistické oblasti.

Studie se zabývá výhledem na období 2007-2012. Poradenská činnost MVA započala v září 2004, a má být ukončena v květnu 2005, kdy se předpokládá prezentace optimálního řešení městské radě Paříže.

Výzkum zohlednil i zkušenosti z ostatních evropských měst, včetně příjezdové kontroly v Římě (Itálie), kde se využívají elektronické brány a kontrola se provádí pomocí kamer; dopravní majáčky zakazující příjezd do některých čtvrtí v Barceloně (Katalánsko, Španělsko); protiteroristický „ocelový prstenec“, který vedl ke snížení dopravního zatížení v londýnském City (Spojené království); a koncept dopravních buněk, který se ukázal jako efektivní v Göteborgu (Švédsko).

Město odstartovalo projekt s cílem vypořádat se s místními kongescemi ve své centrální části, dále splnit své právní závazky vztahující se ke zlepšování kvality ovzduší a k efektivnějšímu využívání energie, a získat veřejná prostranství (včetně pozemních komunikací) v historickém středu Paříže. Cílem je zlepšit životní prostředí v tomto hustě obydleném a dopravně přetíženém jádru města ve prospěch jeho obyvatel, osob dojíždějících za prací a turistů.

VOLÁNÍ PO ZLEPŠENÍ

Jak rezidenti (kteří mají zkušenosti s bojem proti hluku a znečištění ovzduší), tak i dojíždějící za prací aktivně vystupovali za prosazení lepší kvality životního prostředí. Na druhou stranu však platí, že chce-li si město udržet svoje výsadní postavení jako turistická destinace, musí zajišťovat dostatečnou přístupnost.

Centrum Paříže je hustě obydleno, přes 101 000 obyvatel žije na ploše 5,6 km² (např. ve srovnání s Londýnem, kde v City (historické jádro Londýna) žije pouze 7000 obyvatel na ploše 4 km²). Počet pracovních míst je srovnatelný, a to přibližně 190 000.

V porovnání s městem jako celkem se počet rezidentů i pracovních míst snižoval rychlejším tempem, to vše v referenčním období 1990-1999. Nejnovější údaje nicméně naznačují, že tento trend se v současné době začíná obracet.

Celkově lze říci, že dopravní zatížení v centrální oblasti se již v posledních několika málo letech začalo snižovat, a to díky vytěsňování pracovních příležitostí z centra a snížení kapacity pozemních komunikací, jehož příčinou je vytvoření samostatných jízdních pruhů pro autobusy. Používání osobních automobilů je nicméně stále na vysokém stupni.

Síť pozemních komunikací je tvořena souborem hlavních tepen, které dopravu převádějí, a spletí velkého množství úzkých ulic – dědictví středověkého města. Jedním z pozitivních prvků při nalézání řešení je dobrá úroveň místní veřejné dopravy.

Například metro Chatelet-Les Halles a RER (přestupní stanice místní rychlodráhy) leží přímo v centru oblasti. Díky iniciativě Mobilien „povrchové metro“ se v současné době vylepšuje autobusová síť.

Síť Mobilien se skládá ze 150 autobusových linek v oblasti Ile-de-France (Velká Paříž), z nichž 17 obsluhuje metropoli – 8 linek projíždí přímo centrem města. Iniciativa usiluje o zajištění větší spolehlivosti vytvořením samostatných jízdních pruhů pro autobusy, zkrácení intervalů mezi spoji, delší dobu provozu, bezbariérový přístup pro tělesně postižené a lepší informovanost cestujících.

„NE“ ZPOPLATNĚNÍ

Poradenská společnost MVA vytvořila dopravní model, provedla analýzu údajů o současných trendech chování v dopravě a vytvořila skupiny zaměřené na doplnění údajů týkajících se otázek kvality. Společnost MVA vycházela ze svých zkušeností z Londýna, zejména pokud jde o „Schéma zpoplatnění dopravních kongescí,“ v hlavním městě Spojeného království, přičemž pro Paříž uvažovala o podobném řešení, které ovšem podle jejích závěrů nelze realizovat v současném stádiu.

Významné faktory kontrastující s těmi, které jsou použitelné v Londýně, zahrnují:

- Rozdíly v rozloze a hustotě osídlení (londýnské schéma zahrnuje identifikovatelnou oblast o rozloze přibližně 20 km² a počtem obyvatel asi 170 000; zatímco pařížské obvody 1-4 se rozkládají na ploše 5,6 km² a počet obyvatel představuje 101 000);
- Odlišný přístup k používání alternativních způsobů dopravy, a z toho vyplývající rozdílná úroveň jejich využívání; a
- Potenciál opatření řízení dopravy již zavedených v Londýně, která snižují dopravní kongesci, jako je kontrola parkování a podobně.

Ředitel projektu Jacqui Dunning říká: „Pro nás zůstává klíčovou otázkou snížení množství dopravy, která pouze projíždí centrem Paříže. Samozřejmě platí, že existuje velký potenciál ve zlepšení výkonnosti sítě pozemních komunikací realizací vyspělých opatření řízení dopravy (současný adaptivní systém řízení dopravní signalizace je přibližně deset let starý a vyžaduje si vylepšení), v kontrole přístupu, a v kladení většího důrazu na využívání veřejné dopravy. Představitelé města učinili správný krok, když se rozhodli zřídit zvláštní pruhy pro autobusy. Nicméně stále zůstávají pozadu ve srovnání s Londýnem, např. pokud jde o dávání přednosti v jízdě na přestupních uzlech tak, aby doba jízdy byla co nejkratší. Rovněž intervaly mezi jednotlivými spoji, jak platí v současné době, nevyhovují v dostatečné míře. V nynější době je rovněž vyvíjen tlak na vytvoření dostatečného počtu parkovacích míst na pozemních komunikacích, a stále není zajištěno dostatek místa pro dodávky zboží. Zvažovali jsme aplikaci umožňující lepší kontrolu dodacích míst“.

Výsledky jednotlivých předmětových skupin naznačují vysoká očekávání ve vztahu ke kvalitě veřejné dopravy, např. pokud jde o možnost volby, výkon, frekvenci služby a pravidla pro poskytování informací cestujícím.

Rovněž je vyvíjen tlak na změnu uspořádání veřejných ploch tak, aby bylo umožněno jejich efektivnější sdílené využívání různými způsoby dopravy, za současného upřednostnění dopravy veřejné a lehčích forem dopravy. Závěry, které lze učinit z výše uvedeného jsou tyto:

- Potřeba efektivnějšího využívání jízdnic pruhů;
- Lepší rozvržení v současnosti nedostatečně využívaných autobusových linek;
- Efektivnější fázování dopravní signalizace;
- Potřeba iniciace pozitivních opatření ve smyslu podpory multimodální přepravy, např. vytvořením uzlových bodů typu park-and-ride (P+R); a
- Potřeba snadnějšího přístupu pro cyklisty do centrální oblasti (v úvahu připadá systém půjčoven).

P+R by byly umístěny v blízkosti Péripherique (pařížský vnitřní městský okruh), vedle hlavních přístupových bodů do města a výhodně vzhledem k blízkosti stanic metra.

Modelová zjištění

Hlavní zjištění dopravního modelu jsou následující:

Na průjezdnou dopravu připadá 193 000 přejezdů denně (42,9% z celkového počtu 450 000 jízd);

Směrem do centra nebo z centra města denně projede 237 000 motorových vozidel (52,7% z celkového počtu), z čehož tvoří:

- Dojíždějící za prací: 66 000 (14,6%)
- Obchodní cesty: 64 000 (14,2%)
- Rekreatanti/lidé jedoucí za nákupy: 47 000 (10,6%); a
- Ostatní: 59 000 (13,3%).

Na místní dopravu připadá přibližně 20 000 jízd za den (4,4%). Rezidenti, bez ohledu na účel cesty, představují 10% všech jízd.

Analýza průjezdné dopravy ukazuje, že 75% jízd se uskutečňuje v rámci Paříže, což je možné si vysvětlit koncentrací obchodních aktivit ve městě, a také velkým počtem hlavních tras, které procházejí centrem města. Břehy řeky Seiny, která rozděljuje francouzské hlavní město, představují rovněž atraktivní volbu trasy pro průjezdnou dopravu.

Souhrnným úkolem zůstává omezit intenzitu dopravy v centrální oblasti, a současně zachovat její hospodářskou atraktivitu a udržet její kulturní a obchodní hodnotu. Prvořadým úkolem k dosažení tohoto cíle je vytěsnění průjezdné dopravy.

Předpokládané celkové snížení dopravního zatížení v období mezi lety 2007 a 2012, je 15 %. Cílové hodnoty snížení podle typu dopravy jsou uvedeny v tabulce 1.

Žádoucím konečným výsledkem z dlouhodobého hlediska je vytvořit z centrální části Paříže typické městské území, které bude dostatečným způsobem dostupné pro všechny. Tohoto cíle by mohlo být dosaženo postupnou realizací následujících kroků:

- Další úpravy uspořádání veřejných prostranství a snížení rychlostních limitů;
- Instalace lokálních systémů kontroly přístupu zahrnujících určité ulice nebo bloky (podobné stávajícím systémům ve čtvrti Montorgueil);
- Vytvoření homogenní dopravní mapy pro čtyři centrální obvody, se zaměřením na potřebu plynulých dopravních toků;
- Zavedení nových opatření regulujících parkování, včetně snížení počtu parkovacích míst uvnitř centrální oblasti, zvýšení hodinových sazeb parkovného, povolení parkování na ulici výhradně pro rezidenty a rozvinutí strategie park-and-ride pro zachování přístupnosti; a
- Zlepšení veřejné dopravy včetně zavedení autobusové kyvadlové dopravy v předemných čtvrtích tak, aby doplňovala stávající síť, a říční kyvadlové dopravy na Seině.

Tento program musí být současně napojen na strategii, která se bude v širším měřítku zabývat celým územím Paříže. Nejzřetelnějším příkladem dokládajícím potřebu těchto opatření jsou kongesce na březích Seiny, ačkoliv se jedná spíše o širší problém celé Paříže, nikoliv pouze o místní záležitost, neboť model ukazuje, že trasa podél řeky přitahuje dopravu z celého regionu.

Zvolený scénář povede k vytvoření akčního plánu provádění příslušných opatření v několika příštích letech.

Tabulka 1 – Cílové hodnoty snížení dopravního zatížení v letech 2007-2012 podle jednotlivých druhů dopravy

Druh dopravy	Požadované snížení v %
Průjezdná	-30
Dojíždění za prací	-10
Místní	-10
Nákupy/volný čas	-5
Obchod	-5
Ostatní	-5