

Klíčové principy: prostředí, lidé, mobilita

Prostředí

Kultivace fyzického prostředí podporující vytvoření míst a prostranství přívětivých pro lidi

- Je třeba zvýraznit, zkultivovat, propojit a zpřístupnit veřejné budovy, parky, parčíky a veřejná prostranství bezprostředně navazující na magistrálu.
- Parky, náměstí a veřejné budovy by měly být jednoduše a úrovněově přístupné chodcům a cyklistům.
- Kulturní čtvrt' kolem Národního muzea je třeba pozvednout jako celek, odpovídajícím způsobem kultivovat a zpřístupnit.
- Město by mělo hrát aktivní roli při rozvoji nových městských čtvrtí (např. Florenc) a krajinných oblastí (např. Štvanice).

Lidé

Rozvoj funkcí a dějů podporujících vytvoření míst a prostranství přívětivých pro lidi

- Návštěvníky, turisty a obyvatele je třeba přivítat čitelnou a přístupnou sítí veřejných prostranství.
- Nová i stávající zástavba by měla vhodně napomoci rozvíjet a aktivovat městské ulice.
- Úpravy ulice by měly umožnit rozvoj obchodů a vybavenosti v parteru přilehlých domů.
- Důležité je doplnění pobytového mobiliáře a prvků vybavenosti městské třídy podél magistrály, vytvoření informačního a orientačního systému a odstranění bariér.

Mobilita

Vytvoření efektivního a různorodého systému mobility

- Magistrála by měla být upravena tak, aby plnila místní potřeby přístupnosti a obslužnosti.
- Je třeba hledat možnosti naplnění potenciálu ulice jako spojnice v podélném směru, zejména pro pěší.
- Je zapotřebí doplnit postupně vazby příčné povrchové prostupnosti, v první fázi eventuálně dočasně na zkoušku, a vyřešit neuspokojivý stav ohledně podchodů.
- Problémový současný stav lze postupně zlepšovat nabídkou dalších druhů dopravy.
- Prostor by měl být vyrovnán pro všechny druhy dopravy, tedy automobilovou, MHD, chodce a cyklisty.
- Parkování je vhodné přesunout z náměstí a parků do ulic.
- Je třeba využít měkká (nestavební) opatření jako například seřízení světelné signalizace.

Historie a současnost

Současná podoba Magistrály existuje docela krátkou dobu. V průběhu historie se tato oblast mnohokrát proměnila. Středověké hradby vystřídalo barokní opevnění, zbořené v polovině 19. století. Na jejich místě začaly vznikat parky a velké kulturní instituce, na které v hustě zastavěném historickém jádru nebyl prostor. Lidé tehdy chodili hlavně pěšky, rozvíjela se železnice a začaly jezdit první tramvaje; automobilismus byl tehdy v plenkách. Až v 70. letech 20. století pak město protřala dálnice. Ve své době ochránila nejvzácnější historické centrum města od automobilové dopravy, zlepšila obslužnost a podpořila ekonomický rozvoj města. Za půl století její existence se však ukázaly i její negativní dopady. Nejde jen o hluk a o znečištěné prostředí: přejít magistrálu napříč znamená velké zacházky, dlouhé čekání u hlučné silnice na krátkou zelenou, anebo návštěvu nepříjemných podchodů. Nejlukrativnější centrální lokality města navíc zabírají příjezdové komunikace a nájezdové rampy, případně zanedbaná a nepříjemná místa pod magistrálou.

Leckterá světová metropole má svou „magistrálu“. Důraz se ovšem dnes přesouvá na zdraví obyvatel, schopnost čelit klimatickým změnám a přehřívání měst, bezpečnost chodců a s ní spojenou péči o veřejná prostranství. Ke stejným důrazům se přihlásila i Praha. Vize magistrály je tedy vize živé městské třídy, která propojuje kvalitní náměstí a parky a nabízí vyvážený prostor pro všechny druhy dopravy.