Studie HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

Souhrnná informace

Zpracováno ve sdružení Auto*Mat, 2.8.2011

Studie vznikla na základě úkolu primátora hl. m. Prahy z prosince 2009. Studii zpracoval společně URM a TSK-UDI. Cílem bylo hledat řešení úkolu humanizace Severojižní magistrály ve vazbě na zprovoznění SZ části Městského okruhu (Blanka). Studie byla projednávána s městskými částmi (především Prahy 2 a 4). Studie byla prezentována na výboru dopravy v březnu 2011 (*příloha 1*), kde byla vzata na vědomí bez návrhu dalších návazných kroků.

Studie obsahuje zhodnocení stávající dopravy na SJM a dále ideový návrh humanizace Severojižní magistrály v úseku Most Barikádníků – křižovatka s Jižní Spojkou, v době po otevření tunelu Blanka. Studie navrhuje snížení kapacity magistrály na cca 70 000 automobilů denně (cca ¾ stávajícího stavu).

Hlavní závěry studie:

- Magistrála neslouží jako tranzitní komunikace, více než ¾ vozidel obsluhuje centrum města (*příloha 2*).
- Dlouhé i krátké tunely za Muzeem jsou dopravně a urbanisticky nevhodné řešení (*příloha 6*).
- Po humanizaci magistrály nebudou souběžné komunikace přetěžovány tehdy, sníží-li se objem IAD v historickém centru přibližně o 15%. Větší zklidnění magistrály (na ½ kapacity) by si žádalo snížit intenzitu IAD v centru až o 30%. (*příloha 3*)
- Jistou hrozbou pro humanizaci mohou být developerské projekty v rozvojových územích podél SJM, a to i mimo oblast centra (*příloha 4*)

Studie vyjmenovává sadu nástrojů ke zmenšení objemu automobilové dopravy v centru města a to jak krátkodobých (snížení rychlosti, zúžení a snížení počtu pruhů, instalace přechodů a příčných křížení, rozšíření chodníků, výsadba zeleně, odstranění reklam), tak dlouhodobých (dodržování schválených Zásad územního rozvoje, zvýšení podílu MHD, regulace dopravy, zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty a další) (*příloha 6*).

Studie ukazuje možnou přeměnu ulic nyní přetížených dopravou na polyfunkční prostory, kde může vedle sebe koexistovat (i poměrně velmi silná) automobilová doprava a další funkce, včetně pobytových (široké chodníky, obchody, cyklostezka, *fotografie viz příloha 7*). Poukazuje na potřebu kvalitního parteru, úrovňových křížení rušné komunikace, ukazuje pozitivní vliv městské zeleně na uliční prostředí. Podchody, zdi, mimoúrovňová křížení nebo dokonce protihlukové stěny jsou do městského prostředí naopak naprosto nevhodné, jak ukazuje kritické zhodnocení dosavadních studií navrhujících zpravidla krátké tunely za Muzeem (Satra 2008, Pragoprojekt 2008).

Studie navrhuje úpravu severojižní magistrály do podoby městského bulváru. Navrhuje dávkovat vjezd na magistrálu od jihu vložením světelné křižovatky za křížení s Jižní spojkou, částečné zahloubení u Brumlovky, zúžení pruhů na Praze 4 a doplnění o chodníky a stromořadí, úrovňové křižovatky na náměstí Hrdinů, přechody a cyklopruhy v Legerově a Sokolské, výrazné rozšíření přechodů na náměstí I.P.Pavlova, rozsáhlou pěší zónu („muzejní ostrov") mezi budovami Národního muzea, doplnění a zvýšení počtu pěších přechodů (např. před Operou) při zachování úrovňového průjezdu IAD před Muzeem, obnovení tramvajové zastávky na Štvanici, celkové ubrání 10 000 m^2 ploch pro IAD na Praze 2.

Ze studie jednoznačně vyplývá, že humanizaci magistrály lze provést v přímé návaznosti na zprovoznění tunelu Blanka. Humanizace by přinesla obyvatelům Prahy 2 a 4 alespoň částečné zlepšení životního prostředí, rozhodně ale zvýšení kvality uličního parteru na nyní takřka nepoužitelných ulicích 5.května, Legerově a Sokolské.

Z tohoto pohledu je její pouhé vzetí na vědomí dopravním výborem HMP, bez stanovení dalšího postupu

a s návaznými kroky radního pro územní plán, které jsou v rozporu s touto studií (*příloha 1*), zjevným důkazem snahy se studií, potažmo zklidněním magistrály v blízké budoucnosti nezabývat. Město přímo podniká kroky, které jsou v rozporu s doporučeními ve studii, kterou si samo nechalo vypracovat.

Optimálním postupem RHMP, konkrétně radního pro dopravu Březiny by přitom mělo být jasné vyjádření politické vůle či nevůle k humanizaci magistrály. V případě, že bude humanizace magistrály žádoucí, je pak nezbytné zahájit přípravu pro to, aby humanizace mohla být zahájena nejpozději se zprovozněním tunelu Blanka. S ohledem na význam úpravy pro celé město by příprava měla být vedena transparentně, pokud možno formou komise Rady s účastí politických zástupců magistrátu, jeho odborných složek, městských částí, dopravních odborníků, architektů a urbanistů a zástupců občanské veřejnosti.

Občanské sdružení Auto*Mat proto vyzývá radního Březinu k instalaci této komise formou otevřeného dopisu (*příloha 8*)

Příloha 1: Projednání studie na výboru dopravy a následné kroky RHMP

Zápis z jednání výboru Dopravy z března 2011 viz http://www.praha.eu/public/3f/6d/3d/900074_106694_Zapis_z_jednani_Vyboru_pro_dopravu_ZHMP__ze_dne_17._3._2011.pdf .

Výtah ze zápisu

Bod 4: Severojižní magistrála (studie URM)
Materiál uvedl Ing. Marek Zděradička, URM hl.m. Prahy. Připravili jsme pro vás prezentaci, která je stručným výtahem z poměrně rozsáhlé studie, kterou jste obdrželi v podkladech na cd. Materiál vznikl na základě úkolu, který byl uložen Výborem dopravy ZHMP, TSK hl.m. Prahy a primátorem hl.m. Prahy. V dubnu a květnu minulého roku jsme za účasti MČ Praha 1, 2 a 4 uspořádali workshop. V červnu loňského roku jsme tak materiál předali k připomínkování. Studie má charakter úvodního materiálu k celkové diskusi nad komplexním řešením magistrály.
Diskuse:
(...)
RNDr. Hudeček: Modelovali jste možnost humanizace SJM, když nebude zprovozněna Blanka?
Ing. Zděradička: Modelově tuto situaci není problém zpracovat, ale z dopravního hlediska by situace byla komplikovaná a i nebezpečná zejména s ohledem na chybějící alternativu průjezdu územím.
RNDr. Hudeček: Můžeme tedy požadovat analýzy stavu humanizace severojižní magistrály v době kdy ještě nebude dokončena Blanka?
Hána: Obávám se, že humanizovat SJM bez zprovozněné Blanky by znamenalo dopravní kolaps a to zejména na nábřeží. V této souvislosti se ještě obávám, aby URM nedělal zbytečnou práci.
Ing. Březina: Jelikož nás bude čekat oprava nuselského mostu, budeme muset zpracovat analýzu dopadů opravy nuselského mostu na okolní dopravu. V tuto chvíli však vytvářet požadovanou analýzu považuji za zbytečnou.
(...)
RNDr. Hudeček: Kdy je plánována oprava nuselského mostu?
Ing. Březina: Rada HMP schválila termín 1.5. – 30. 11. letošního roku.
(...)
Návrh usnesení: ***Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí studii URM k severojižní magistrále.***
Hlasování: pro: 9 proti: 0 zdržel se: 0
Usnesení bylo schváleno*.*

Ze zápisu je patrné, že předseda výboru ZHMP pro oblast dopravy Petr Hána ani náměstek primátora pro dopravu Karel Březina nemají zájem zkoumat možnost humanizace SJM před otevřením tunelu Blanka.

Po prezentaci studie byla radním Noskem zodpovědným za územní plán (*ODS, bývalý starosta Prahy 8*) zadána změna ÚP, která by zahrnovala tzv. „dlouhé tunely", jež tato studie otevřeně nedoporučuje. Tato změna prošla hladce zastupitelstvem jako součást tzv. III vlna celoměstsky významných změn, konkrétně jako Změna č. Z 2751 (http://servis.praha-mesto.cz/uzplan/uzemni_plan_hmp/zmeny_08_uphmp_celom3/zmeny_08_celom3.htm). Tato změna je nyní otevřena k připomínkování a v září dojde k jejímu veřejnému projednání.

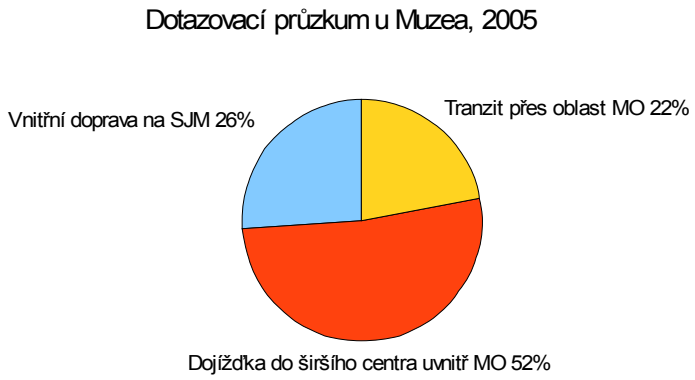
Příloha 2: Zatížení a cíle dopravy na magistrále

Intenzity na Severojižní magistrále dosahují v současnosti až 103 000 vozidel denně.

Dopravní zatížení magistrály (pracovní den, oba směry)	Počet vozidel
V Holešovičkách	66 000
Most Barikádníků	85 000
Wilsonova, hlavní nádraží	103 000
Nuselský most	86 000
5. května	89 000
Zdroj: Ročenka dopravy Praha 2010, TSK-ÚDI	

V roce 2005 proběhl dotazovací průzkum počátků a cílů cest u řidičů zastavujících na světelných křižovatkách poblíž Muzea, s následujícími výsledky:

Dotazovací průzkum, průjezd u Muzea, 2005	podíl
Vnitropražská doprava	70%
Dojížďka do Prahy	26,5%
Tranzit přes Prahu	3,5%
Vnitřní doprava na severojižní magistrále (uvnitř okruhu)	26%
Dojížďka do širšího centra uvnitř městského okruhu	52%
Tranzit přes oblast uvnitř městského okruhu	22%
Zdroj: Studie k humanizaci SJM, Praha 2010, TSK-UDI + ÚRM	



V roce 2009 proběhl kamerový průzkum, který sčítal automobily, které vjely na SJM u Vychovatelny a vyjížděly na Kačerově (a opačně) v poměru k automobilům, které pouze vjely nebo vyjely. Výsledkem bylo zjištění tranzitu po SJM cca 6% v pracovním dni a 7,5% o víkendu.

Příloha 3: Modelování vlivu na provoz v okolí SJM v případě humanizace, popř. zklidnění

a. Stav ve studii před humanizací

Studie uvažovala vliv na intenzitu dopravy až po zprovoznění tunelu Blanka. Po zprovoznění tunelu Blanka se předpokládá výrazné snížení intenzit na souběžných komunikacích (nábř. Edvarda Beneše, Milady Horákové) a také na Jižní Spojce, která nyní zajišťuje tranzit ve směru východ-západ, téměř neznatelné snížení intenzit individuální automobilové dopravy v centru a výrazný nárůst v ulici V Holešovičkách a Povltavské (celkem cca o 30 000 vozidel).

b. Modelování ve studii

Studie modelovala, jak se změní rozložení cest automobilem v Praze po humanizaci. Neuvažovala se přitom změna dopravního chování (spontánní přechod do jiných prostředků, popř. neuskutečnění cest), neboť tyto jevy se velmi obtížně předjímají. Uvažoval se pouze přechod na souběžné komunikace.

Modely ukázaly, že aby nedocházelo k výraznému nežádoucímu zvyšování intenzit na komunikacích v celém širším centru, je třeba snížit celkovou intenzitu automobilové dopravy v historickém centru (tedy počet cílů v centru pro IAD) přibližně o 15% .

Model ve studii nicméně nedokáže určit, kolik individuální dopravy se ztransformuje na veřejnou (popř, jinou) pouhou realizací humanizačních opatření a kolik procent cest do centra bude k přechodu z IAD nutno motivovat jinými způsoby.

c. Potenciální vliv mýtného systému

Praha má vypracované dvě studie, podle kterých může mýto snížit poptávku po dopravě IAD do centra přibližně o 15%. Zavedením denního poplatku za vjezd a jízdu autem ve vymezené části města se např. v Londýně podařilo snížit objem cest auty v zóně o 21%, ve Stockholmu o 20-25%.

Kromě navrhované humanizace se modeloval také vliv výrazného zklidnění SJM na cca ½ kapacity. V takovém případě by ale bylo třeba snížit celkovou intenzitu individuální dopravy v historickém centru asi o 30%.

d. Závěr na základě informací ze studie

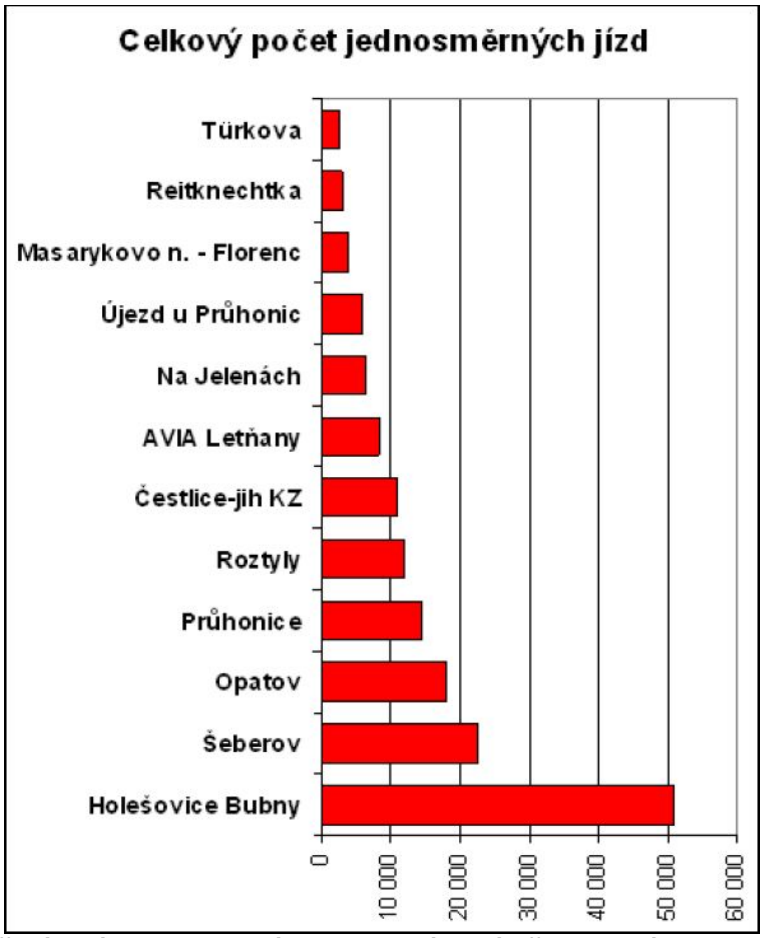
Na základě studie odhadujeme, že v případě humanizace navržené ve studii (2x3 pruhy) není třeba zavádět mýto, ale pro dosažení poklesu IAD v centru o 15% postačí jiná opatření (zlepšení služeb veřejné dopravy a podmínek pro pěší dopravu a cyklodopravu v centru města, dílčí úpravy dopravního režimu a režimu parkování). Pro výrazné zklidnění magistrály (2x2 pruhy) by bylo zavedení mýta patrně již nezbytné.

Příloha 4: Vliv developerských projektů na cesty po magistrále

Ukazuje se, že rozsáhlá výstavba v rozvojových územích v blízkosti severojižní magistrály (a v jejím prodloužení) může mít výrazný vliv na dopravní zatížení Severojižní magistrály (a v podstatě i celého centra). Jedná se o projekty Avia Letňany, Holešovice-Bubny, Masarykovo nádraží, Reitknechtka, Nové Roztyly, Türkova, Opatov, Na Jelenách, Šeberov, Újezd, Průhonice a Čestlice-jih.

Model ve studii ukazuje, že výstavba všech těchto projektů geneuje nárůst IAD v řádu 5-15 000 vozidel denně (podle úseku magistrály). Nárůsty přitom nejsou sledované jen na magistrále, ale na celé uliční síti v centru, což je v přímém rozporu s potřebou snížit intenzitu individuální dopravy v centru.

Zvlášť velké nárůsty jsou generovány rozsáhlou obytnou zónou Holešovice-Bubny (viz graf).



Počet jednosměrných jízd generovaných rozvojovými záměry v okolí SJM (zdroj: TSK+ÚRM).

Z tohoto důvodu se ve studii doporučuje změnit koeficienty ve vyhlášce č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze tak, aby v oblastech kvalitně obsloužených VHD nedocházelo k nadbytečnému nárůstu intenzit IAD generovaným těmito projekty.

Příloha 5: Vliv jednorázových dopravních opatření na SJM

(Zkrácené citace ze studie)

a. Krátký tunel za Muzeem

Přeložení SJM do tunelu za Národní muzeum logicky dramaticky zklidňuje dopravu mezi Muzeem a Václavským náměstím. K mírnému snížení intenzit dochází i na zbytku SJM, což je způsobeno fyzicky nižším počtem jízdních pruhů v tunelu (2 v každém směru + odbočovací) oproti stávajícímu stavu. Otázkou je, jaké by bylo reálné chování řidičů při vědomí odstranění další úrovňové křižovatky z trasy SJM. Lze uvést, že převedení dopravy na SJM do komplexu tunelů za muzeem ve vztahu ke zklidnění automobilové dopravy spíše konzervuje současný stav.

b. Dlouhý tunel za Muzeem

Dlouhý tunel výrazně zklidňuje oblast celých Vinohrad. Na druhou stranu odstranění všech úrovňových křižovatek na SJM v centru města významně zvyšuje atraktivitu koridoru magistrály jako takové. Celkové zatížení SJM tedy narůstá a aplikací takového náročného a nákladného technického řešení se dopravní problém města dále prohlubuje.

c. Dvorecký most

Dvorecký most je uvažován jako městský dvoupruhový most s tramvají. (…) Ukazuje se, že výstavba Dvoreckého mostu pro IAD neodlehčí Resslově ulici, ale pouze převede dopravu z Jižní spojky do Jeremenkovy.

d. Vytvoření světelné křižovatky na vjezdu na SJM od Spořilova

Toto řešení zastavuje dopravu na vstupu do souvisle a kontaktně zastavěné části města a namísto koridoru SJM preferuje odklon dopravy na Městský okruh. Vzhledem k rozmístění zdrojů/cílů cest ve vnitřní Praze i značnému podílu dopravy směřujícímu pouze do oblasti Pankráce dochází k přitížení širší komunikační sítě.

e. Nová křižovatka propojující SJM a Michelskou ulici

V krátkém úseku SJM přitěžuje, avšak dochází k výraznému snížení zátěže zejména ve Vyskočilově ulici v oblasti tzv. BB Centra. Napojení ul. Michelské na SJM se projevuje také v poklesu zátěže v ul. Na Strži. Obecně se zlepšuje obslouženost území napojeného na Michelskou ulici.

Příloha 6: Nástroje pro zklidnění a humanizaci SJM

(Zkrácené citace ze studie)

1. Nástroje dosažitelné v dohledné době

- Snížení jízdní rychlosti → snížení atraktivity trasy → částečné omezení provozu
- Umožnění příčných pěších vazeb → odstranění bariér
- Zúžení jízdních pruhů → snížení jízdní rychlosti
- Redukce počtu jízdních pruhů → snížení kapacity
- Vložení úrovňových křižovatek → přímé připojení slepých příčných obslužných místních komunikací
- Redukce návrhových parametrů v místech připojení a odpojení
- Umožnění parkování vozidel → přístup vozidel cílové dopravy k objektům podél ulic
- Kontinuální uplatnění prvků infrastruktury pro cyklistickou dopravu v hlavním dopravním prostoru komunikace
- Rozšíření chodníků
- Rehabilitace pobytového prostoru
- Výsadba zeleně v uličním prostoru
- Odstranění velkoplošných reklam z uličního prostoru

2. obecné nástroje dlouhodobého charakteru

- Rozvoj města v souladu se schválenými ZUR (Zásady územního rozvoje)
- zvýšení podílu MHD
- dobudování nadřazené komunikační sítě (zejména městského okruhu)
- zvýšení kapacity P+R
- regulace dopravy – viz dopravní politiku HMP
- inteligentní dopravní systémy (dynamické řízení dopravních značení a navigace)
- zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty → vyšší podíl cest nemotorové dopravy
- novela vyhlášky OTP → omezení vzniku nových cílů dopravy v oblasti centra s kvalitní mhd

Příloha 7: Fotogragie a nákresy ze studie

Boulevard de Magenta, Paříž, šířka 30 metrů. Vejdou se čtyři pruhy, parkování, cyklostezka i široké chodníky. Foto ÚRM+TSK (studie).

Boulevard Saint-Germain, Paříž / Nejslavnější pařížský bulvár v sobě pojí intenzivní dopravu s čilým společenským životem na chodnících. Při šířce bulváru 30m se pro chodníky podařilo vyčlenit 7m. Na pařížské poměry relativně úzký chodník poskytuje dostatek možností pro rozvoj kaváren a obchodů.

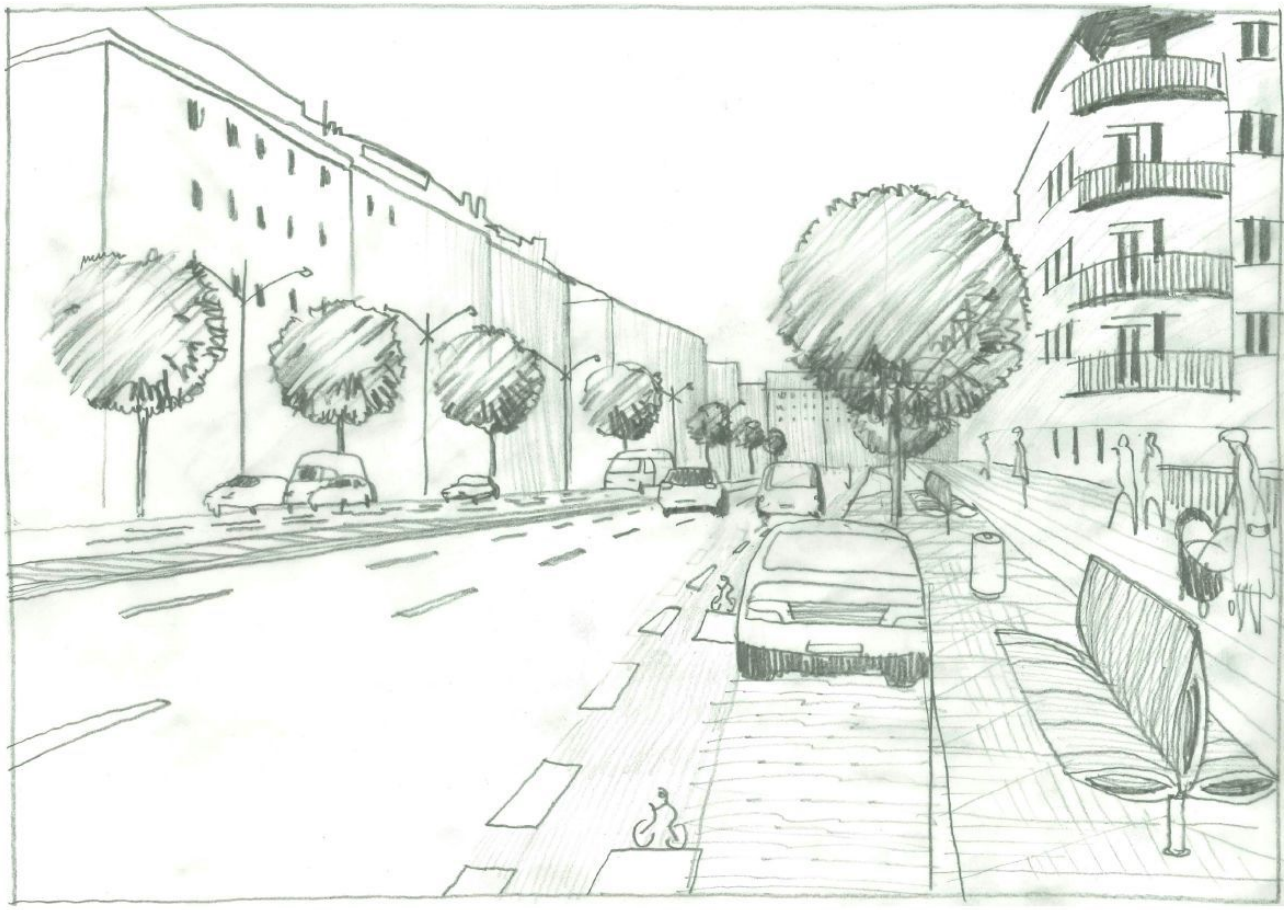
Boulevard Saint-Germain, Paříž, šířka 30 metrů, 30 000 aut/den. Vejdou se tři pruhy pro IAD, jeden pro VHD, parkování, cyklostezka i 7 m široké chodníky (na Paříž úzké). Foto ÚRM+TSK (studie).

Boulevard Saint-Germain, Paříž / Možnosti příčného překonání ulice jsou pro fungující bulvár nutností. Doprava v podélném směru přitom v zelené vlně příliš omezená není.

Boulevard Saint-Germain, Paříž, šířka 30 metrů, 30 000 aut/den. Patrné světelné křižovatky, nabídka příčných křížení i souběžná jízda cyklistů v pruhu pro autobusy. Foto ÚRM+TSK (studie).

Boulevard Saint-Germain, Paříž / Stromořadí pomáhá utlumit hluk a exhalace z intenzivní dopravy. Ulice je vnímána velmi prestižně. Byty orientované do ulice jsou považovány za jedny z nejexkluzivnějších v Paříži.

Boulevard Saint-Germain, Paříž, šířka 30 metrů, 30 000 aut/den. Uliční zeleň zajišťuje, že byty i v této ulici jsou vnímány jako prestižní. Foto ÚRM+TSK (studie).



CÍL NÁVRHU - městská třída, varianta se širokými chodníky

Současný stav a idea možné humanizace. Zdroj ÚRM+TSK (studie).

Příloha 8: Text otevřeného dopisu radnímu Březinovi

Ing. Karel Březina,
náměstek primátora hl.města Prahy,
Praha 1, Mariánské nám. 2

V Praze, dne 11. července 2011

Věc:

návrh na zřízení magistrátní komise pro zklidnění Severojižní magistrály (SJM).

Vážený pane náměstku,

obracím se na Vás jménem sdružení Auto*Mat s návrhem na zřízení magistrátní komise pro zklidnění Severojižní magistrály (SJM), která by posoudila a připravila k realizaci soubor vhodných opatření již k datu zprovoznění severozápadní sekce městského okruhu (Tunel Blanka).

Severojižní magistrála je jedním z nejzávažnějších dopravních a urbanistických problémů Prahy a její budoucí podoba by měla být vyřešena a vyjednána transparentním a veřejně ospravedlnitelným způsobem za účasti všech dotčených účastníků včetně občanských sdružení a zástupců veřejnosti.

Stávající průběh přípravy změn na SJM je z tohoto hlediska nedostatečně transparentní a probíhá skrytě bez otevřeného informování veřejnosti. Je nám známo, že Magistrát hlavního města Prahy v této věci již pracuje, kupříkladu nechal Útvar rozvoje města vypracovat pro tento účel odbornou studii.

Tato studie i nezávislé posouzení našeho sdružení prokazují, že

1. Zklidnění magistrály současně s otevřením tunelu Blanka je možné a nebude mít devastující vliv na dopravu v Praze
2. Po zprovoznění Blanky bez omezení tranzitu na SJM a na Letné hrozí riziko dopravní indukce, tedy navýšení dopravy v oblasti širšího centra. Obzvlášť hrozí další zhoršení nezákonné situace v ulici V Holešovičkách.

Současně dochází k překračování hygienických a hlukových limitů v okolí SJM, což je nelegální a dlouhodobě nepřípustné.

Z těchto důvodů navrhujeme vytvoření zvláštní komise Rady HMP ke zklidnění SJM, s následujícími cíli:

1. Zastřešit kvalitní odborné posouzení různých možností zklidnění SJM, jakož i dalších dopravních opatření v souvislosti s otevřením severozápadní sekce MO (sjednocení zón placeného stání, mýto, apod.)
2. Navrhnout vhodná opatření regulace dopravy po zprovoznění severozápadní sekce MO.
3. Zajistit transparentnost a možnost vyjádření zainteresované veřejnosti v celém procesu přípravy těchto opatření.

V komisi navrhujeme účast zástupců ZHMP za všechny strany, zástupců dotčených městských částí, ÚRM, TSK, a dalších dotčených orgánů, zastoupení organizací prosazujících zklidnění magistrály, nezávislé dopravní odborníky a urbanisty.

S tímto návrhem se naše sdružení současně obrací na Výbor ZHMP pro dopravu a poskytuje jej jako otevřený dopis médiím.

Za sdružení Auto*Mat

Vratislav Filler