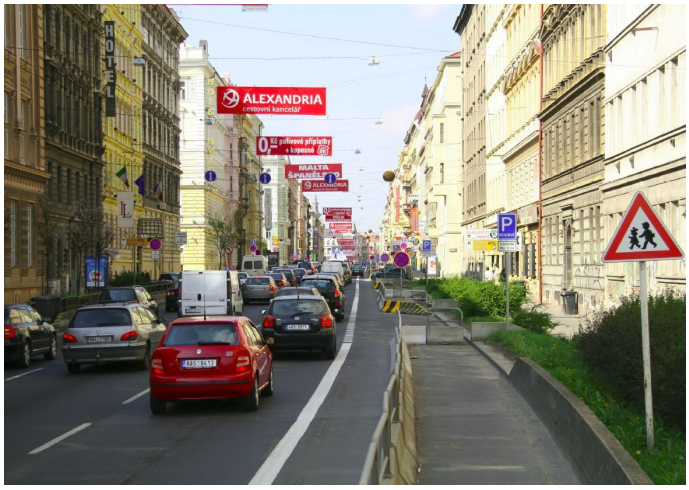
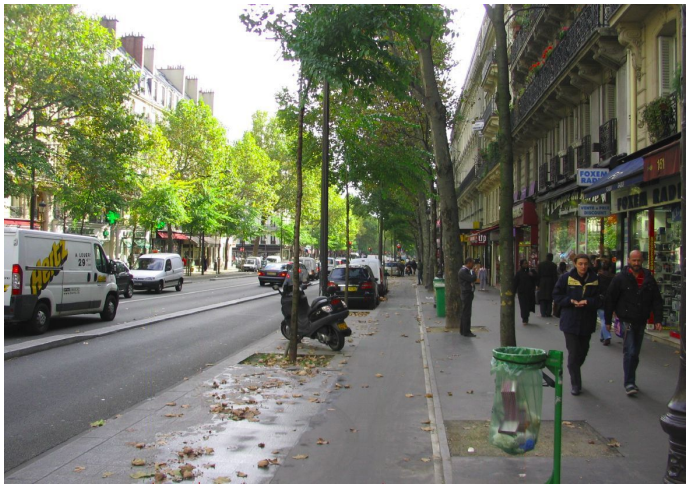
HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

Monofunkční prostor

Legerova ulice, Praha (šířka cca 30 m)

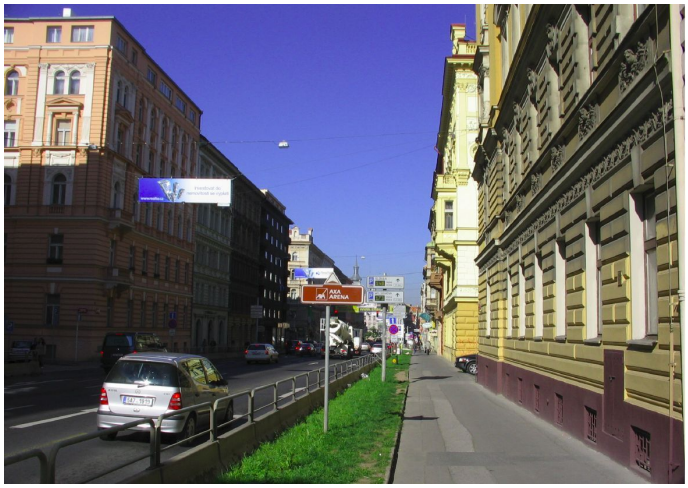


Boulevard De Magenta, Paříž (šířka cca 30 m)



Monofunkční prostor s nefunkční zelení v kontrastu s prostorem městského bulváru, který má celkem čtyři stromořadí, pruh pro MHD, umožňuje parkování, zahrnuje cyklostezku a široké chodníky s odpovídajícím mobiliářem.

Nefunkční parter



Boulevard Saint Germain, Paříž (30 000 aut)

I při šířce ulice 30 m lze dopravu srovnatelnou s magistrálou skloubit s čilým společenským životem na chodnících.

Chybějící přechody pro chodce

Boulevard Saint Germain, Paříž

Možnosti překřížení ulice jsou pro fungující bulvár nutností. Doprava v podélném směru přitom příliš omezená není.

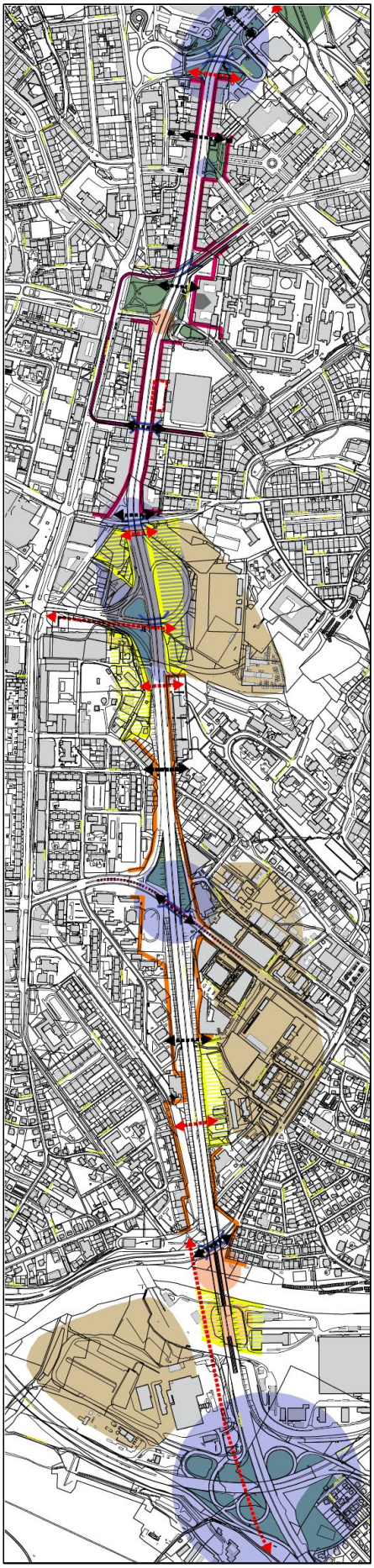
HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

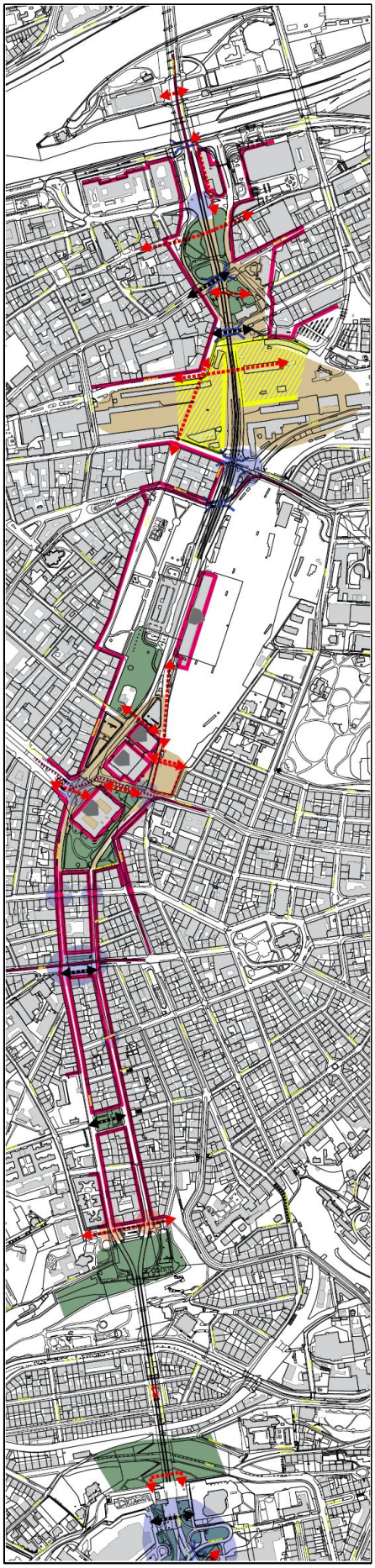
Chybějící bezmotorová propojení na severojižní magistrále

Studie identifikuje celkem 19 míst, kde zcela chybí pěší propojení, většina ostatních propojení nemá dostatečnou kvalitu.

Legenda:

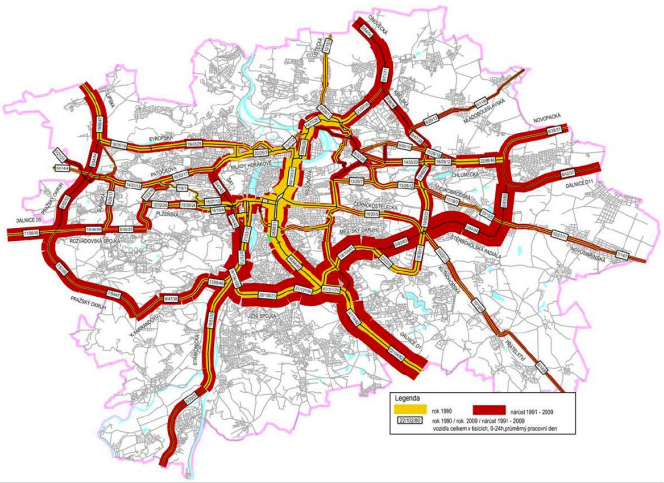
- KONTAKT S BLOKOVOU ZÁSTAVBOU
- KONTAKT S ROZVOLNĚNOU ZÁSTAVBOU
- VHODNÁ DOSTAVBA
- KONTAKT S ROZVOJOVÝMI PLOCHAMI
- VÝZNAMNÝ OBJEKT
- NEVHODNĚ VYUŽITÉ ÚZEMÍ
- NÁSYPOVÉ TĚLESO
- MOST, ESTAKÁDA
- STÁVAJÍCÍ KŘIŽOVATKA, DOPRAVNÍ NAPOJENÍ
- PROVĚŘOVANÁ KŘIŽOVATKA, DOPRAVNÍ NAPOJENÍ
- USLEPENÁ KOMUNIKACE
- PODJEZD STÁVAJÍCÍ
- PODJEZD CHYBĚJÍCÍ
- STÁVAJÍCÍ PŘÍČNÉ PĚŠÍ PROPOJENÍ
- CHYBĚJÍCÍ PĚŠÍ PROPOJENÍ
- TRAMVAJOVÁ TRAŤ STÁVAJÍCÍ
- TRAMVAJOVÁ TRAŤ PLÁNOVANÁ
- NEKVALITNÍ PLOCHY ZELENĚ
- VÝZNAMNĚ ROZVÍJEJÍCÍ SE ÚZEMÍ - NUTNO ŘEŠIT JAKO CELEK
- VÝTAH





HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

Dopravní zatížení magistrály



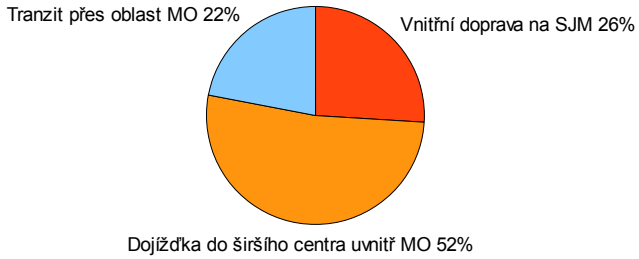
Podle městské dopravní ročenky se dopravní zatížení magistrály pohybuje až kolem sta tisíc vozidel denně (V Holešovičkách 66 000, Most Barikádníků 85 000, Wilsonova, hlavní nádraží 103 000, Nuselský most 86 000, 5. května 89 000).

Magistrála není tranzitní komunikace

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

Cesty na území Prahy	70%
Dojížďka do Prahy (jeden konec cesty v Praze)	26,5%
Tranzit přes Prahu	3,5%
Cesty po magistrále (uvnitř městského okruhu)	26%
Dojížďka do širšího centra (uvnitř měst. okruhu)	52%
Tranzit přes oblast uvnitř městského okruhu	22%

Tři čtvrtiny cest na magistrále u Muzea jsou cílové mezi mostem Barikádníků a Jižní Spojkou. Tranzit přes Prahu činí jen 3,5% cest.

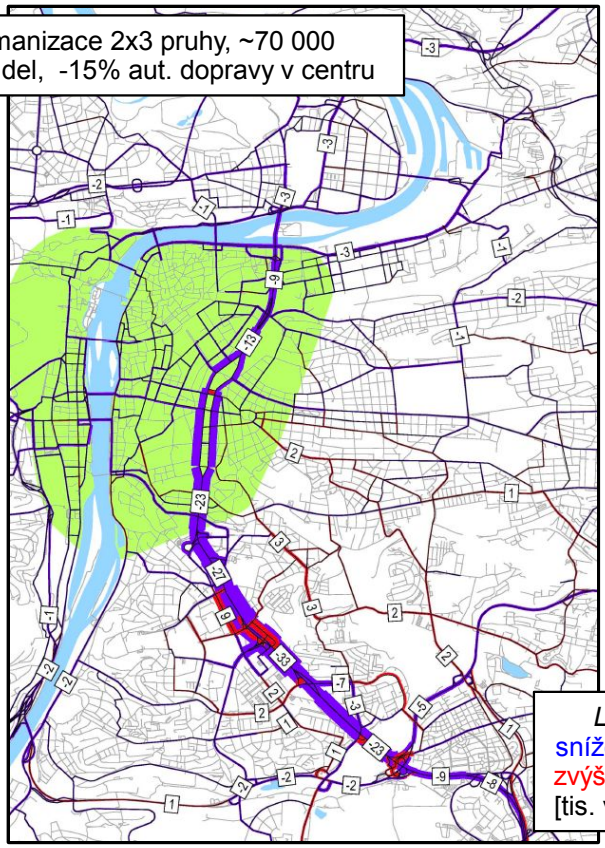


Humanizace vyžaduje méně automobilové dopravy v centru

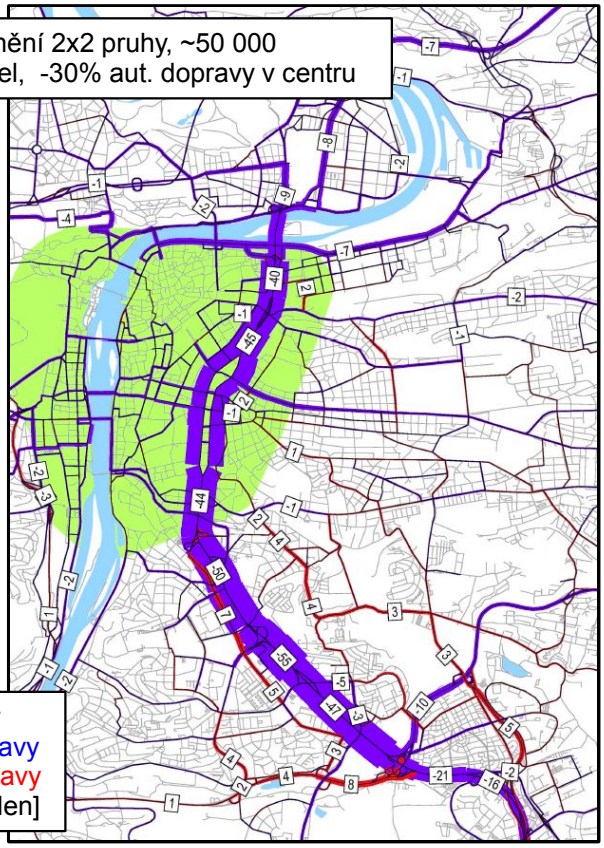
Dopravní modely ve studii ukazují, že aby nedošlo k přelití dopravy z magistrály na okolní komunikace, je třeba zmenšit objem automobilové dopravy v centru (zelená plocha). V případě humanizace v provedení 2x3 pruhy asi o 15%, v případě většího zklidnění na 2x 2 pruhy asi o 30%.

Studie jmenuje celou řadu opatření, kterými lze humanizace magistrály dosáhnout. Zřetelný je vliv mýta (Londýn pokles o 20% , Stockholm 20 – 25%), jmenuje se ale také zvýšení kapacity veřejné dopravy, zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty a řada dalších.

Humanizace 2x3 pruhy, ~70 000 vozidel, -15% aut. dopravy v centru



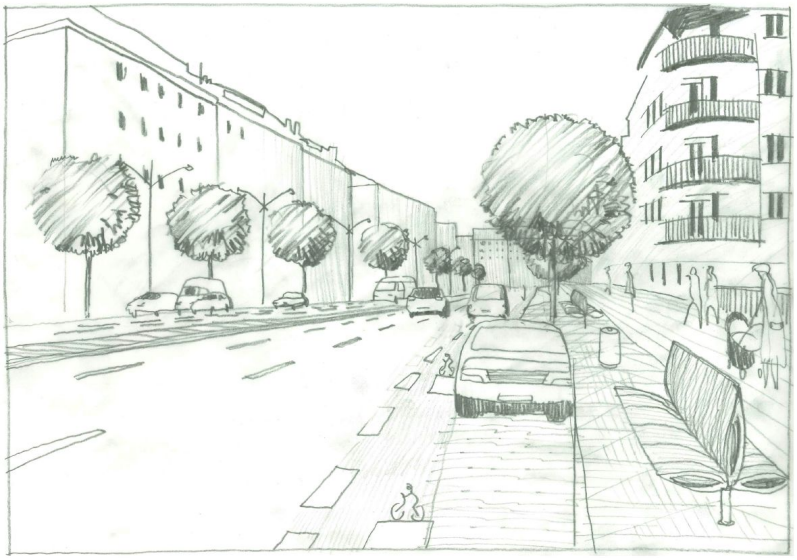
Zklidnění 2x2 pruhy, ~50 000 vozidel, -30% aut. dopravy v centru



Legenda:
snížení dopravy
zvýšení dopravy
[tis. vozidel/den]

HUMANIZACE SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

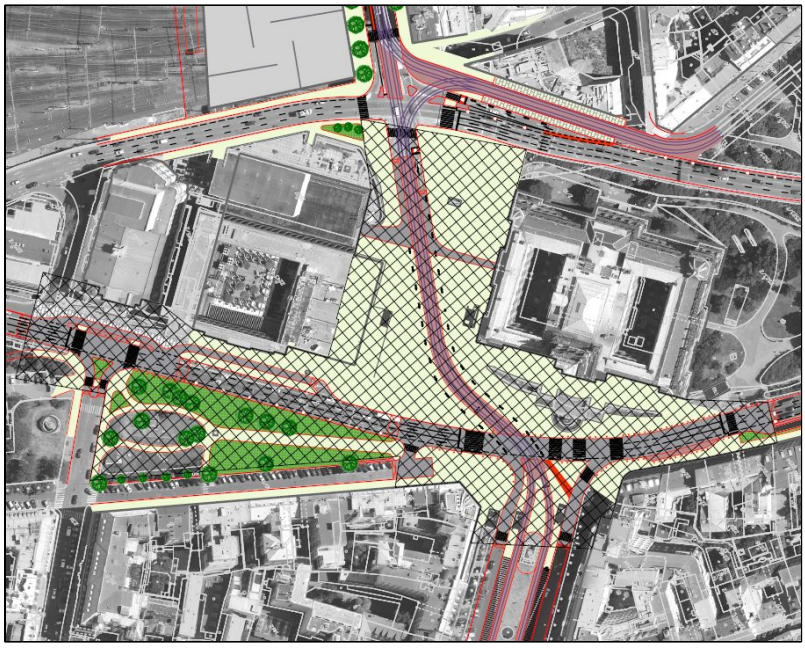
Bulvár na ulici 5. Května



Na Praze 4 lze zúžit jízdní pruhy, vysadit zelené pásy, rozšířit chodníky, upravit nájezdové rampy městským způsobem, umístit světelnou křižovatku a přechod na náměstí Hrdinů a celkově zlepšit podmínky pro pěší.

Václavské náměstí: „Muzejní ostrov“

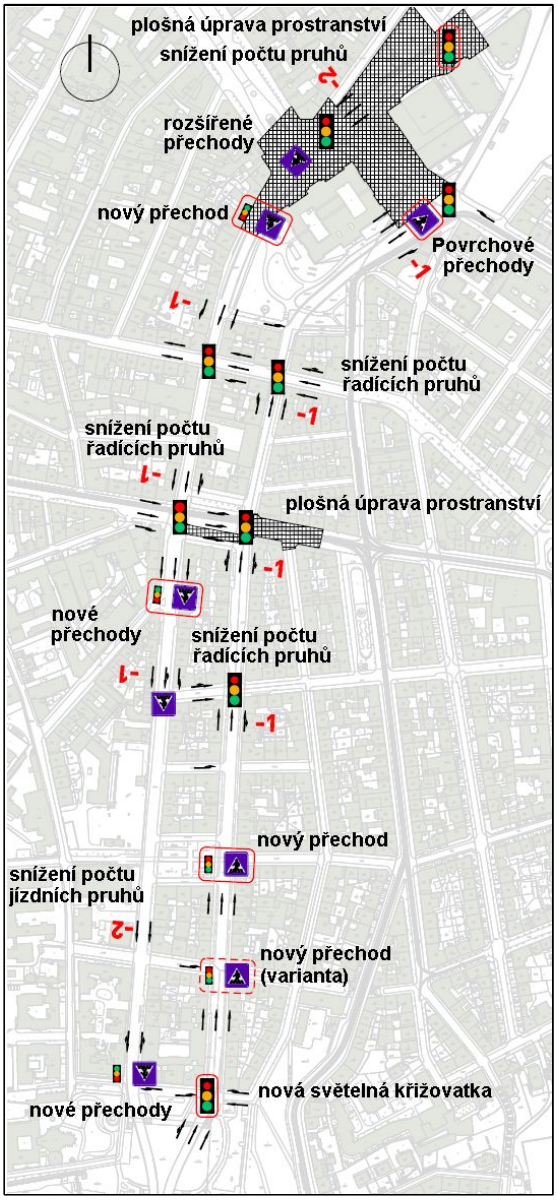
Řešení reflektuje ponechání magistrály ve stávajících koridorech. Návrh se soustřeďuje na minimalizaci ploch pro automobilovou dopravu a maximalizaci ploch pro pěší, průjezd mezi budovami Národního muzea ponechává jen pro tramvaje a cyklisty a vytváří plochu „kulturního ostrova“.
Národní muzeum je do Václavského náměstí zapojeno eliminací části křižovatky před Muzeem a šesti novými přechody pro chodce.



Návrh dále řeší pěší spojení k Hlavnímu nádraží, vrací propojení Vinohrad a Václavského náměstí tramvajovou tratí, revitalizuje park u Washingtonovy ulice a navrhuje řadu dalších úprav zlepšující pobytovou funkci i přes řešení magistrály ve dvakrát třech pruzích.

Praha 2: Přeměna na povrchu

Krátké tunely za Muzeem konzervují stávající stav provozu. Dlouhé tunely dopravní problémy centra spíše zhorší. Humanizace povrchového vedení magistrály nabízí při snížení kapacity o 30% výrazné přeorganizování povrchu ve prospěch bezmotorové dopravy a pobytové funkce ulic. Automobilové dopravě na Praze 2 je ubráno přibližně 10 000 m^2 ploch.



Další návrhy a závěry studie

Dávkování dopravy na magistrále od D1 světelnou křižovatkou na Kačerově;
Zahloubení rychlostního úseku u Brumlovky;
Obnova tramvajové zastávky na Štvanici.
Malý vliv mostu Dvorce na dopravu v centru.
Developerské projekty v okolí magistrály mohou humanizaci zproblematizovat, pokud se nezajistí jejich obsluha především MHD.