

CENTRUM BEZ KOLON

Snížení dopravní zátěže v centru Prahy v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka

auto*mat

Obsah

Manažerské shrnutí	4
Smysl úprav	5
Základní princip a vymezení úprav	6
Časová platnost úprav	12
Rozmístění dopravního značení	14
Na koho se nevztahuje dopravní omezení	20
Co pro mne znamená nová úprava	22
Charakter a náročnost úprav	24
Časová náročnost přípravy	26
Etapizace a vymahatelnost	28
Možné úpravy v krátkodobém a střednědobém časovém horizontu	30
Fotodokumentace	32
Kartogramy intenzit automobilové dopravy a dopravní analýza	34
Humanizace magistrály	38
Možné úpravy v krátkodobém a střednědobém časovém horizontu	40
Příloha studie – Dopravní analýza	42

Manažerské shrnutí

Tato studie představuje návrh zklidnění pražského historického centra města v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka : omezení nežádoucího tranzitu přes historické jádro města a snížení rychlosti na severojižní magistrále na 50 km/h.

Hlavním smyslem celé úpravy je napomoci tomu, aby **centrum Prahy** a zejména její historické jádro bylo místem **příjemnějším** pro jeho obvatele i návštěvníky.

Cílem je **snížit množství automobilové dopravy** v historickém jádru města , což umožní **zlepšit dopravní obslužnost území** pro všechny druhy dopravy (včetně automobilové) a postupně zvyšovat kvalitu veřejných prostranství ve městě.

Historické jádro samotné je dlouhodobě **přetěžováno** a paralyzováno **tranzitní automobilovou dopravou**, která přitom tvoří v centru města jen nepatrný zlomek objemu veškeré dopravy včetně neautomobilové. Tu v jejím současném objemu není a nebude nikdy schopno pojmout.

Realizací úpravy v širším centru města dojde k poklesu automobilové zátěže a **sníží se množství dopravních kongescí**. Díky tomu **bude rychleji a spolehlivěji fungovat** zejména **tramvajová doprava**, zlepší se i podmínky pro chůzi, jízdu na kole a pro další nedopravní aktivity.

Zákaz nežádoucího průjezdu tranzitní automobilové dopravy přes historické jádro města (Malou Stranu a Staré Město) **je časově omezen pouze na denní dobu**, ve které tato doprava vytváří problémy, a to od **7.** ranní do **21.** večerní.

Omezení průjezdu jsou navržena na **Malostranském a Křižovnickém náměstí**, v místě světelně řízené křižovatky a v úseku vymezeném ulicí Anenskou a Platnéřskou. Nežádoucí tranzitní automobilovou dopravu okružním principem vracejí zpátky do míst, odkud do historického jádra města vjela (na Klárov, Palachovo náměstí, Újezd a Masarykovo nábřeží). Ostatní doprava může projíždět stejně jako dosud.

Omezení průjezdu se nevztahuje na veřejnou dopravu, integrovaný záchranný systém, jízdní kola a motocykly, **vozidla taxislužby, vozidla se souhlasem MČ Praha 1** a rezidenty MČ Praha 1 s platnou parkovací kartou do modré zóny placeného stání. Úprava tedy nepředstavuje překážku například pro vozidla podnikatelů a majitelů provozoven, pro vozidla ministerstev, ambasád a velvyslanectví sídlících na Praze 1 nebo nemocnice Pod Petřínem.

Objízdné trasy tvoří severozápadní část městského okruhu a severojižní magistrála. Dopravní modely prokazují, že snížení provozu na magistrále po zprovoznění Blanky umožní jak převedení dopravy z historického centra, tak úpravy směřující k humanizaci magistrály.

Realizace navrhovaných úprav je velmi **rychlá a levná.** Stačí osadit několik desítek dopravních značek při nákladech asi **200 tisíc Kč**, nejsou nutné zásahy do světelně řízených křižovatek ani telematické systémy. Realizace je možná již **během několika desítek hodin** od okamžiku politického rozhodnutí formou tzv. „přechodné úpravy", tedy při osazení dočasného svislého dopravního značení. Po 2 – 3 měsících je pak nutné nahradit dočasné řešení trvalým dopravním značením.

Nejvhodnější je **provést úpravy na Malé Straně a Starém Městě současně.** Lze sice realizovat značení pouze na jednom z břehů, ale takové řešení nepřinese tak výrazné benefity a situace na opačném břehu se příliš nezlepší.

Smysl úprav

Hlavním smyslem navrhované úpravy je napomoci tomu, aby centrum Prahy a zejména její historické jádro bylo místem příjemnějším jak pro jeho obyvatele, tak i pro jeho návštěvníky. Historické jádro je dlouhodobě přetěžováno a paralyzováno tranzitní automobilovou dopravou, která přitom tvoří v centru města jen nepatrný zlomek objemu celkové dopravy a kterou v jejím současném objemu nebylo, není a nebude nikdy schopno pojmout. Pokud se podaří objem automobilové dopravy snížit na únosné množství, bude centrum Prahy přívětivější pro všechny ostatní nedopravní aktivity a umožní se i postupné zvyšování kvality dotčených veřejných prostranství. Zlepší se i samotná dopravní obslužnost území a pohyb pomocí všech druhů dopravy, včetně té automobilové.

Úprava zamezuje nežádoucímu průjezdu tranzitní automobilové dopravy po levém i pravém břehu Vltavy v historickém jádru města, tedy přes Malou Stranu a Staré Město. Jako objízdné trasy je pro tyto vztahy využito západní části městského okruhu (včetně nově zprovozněného úseku — tunelového komplexu Blanka). Smyslem úpravy není kohokoliv zbytečně omezovat, proto se omezení průjezdu vztahuje jen na nežádoucí část automobilové dopravy a pouze na časové období, ve kterém tato doprava vytváří problémy.

Navíc je nutné připomenout, že tranzitní automobilová doprava tvoří v historickém centru pouze zlomek z objemu veškeré dopravy (včetně veřejné a bezmotorové), avšak omezuje všechny uživatele veřejného prostoru.

Předkládaná studie vychází z dřívějších analýz situace v centru města a návrhů na řešení, jmenovitě ze studií: Smetano vo nábřeží, inspirace a argumenty (Auto*Mat 2011), Možnosti úpravy organizace dopravy v hl. městě Praze k zahájení provozu tunelového komplexu Blanka (TSK 2013), Zklidnění centra Prahy v kontextu zprovoznění tunelu Blanka (Auto*Mat 2013), Opatření související se zprovozněním severozápadní části městského okruhu (IPR 2014), Možnosti řešení organizace dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka (TSK 2014) a Změny organizace dopravy v Praze se zprovozněním tunelu Blanka – studie proveditelnosti (Auto*Mat 2015). Studie jsou k dispozici online na stránkách tunel–blanka.cz.



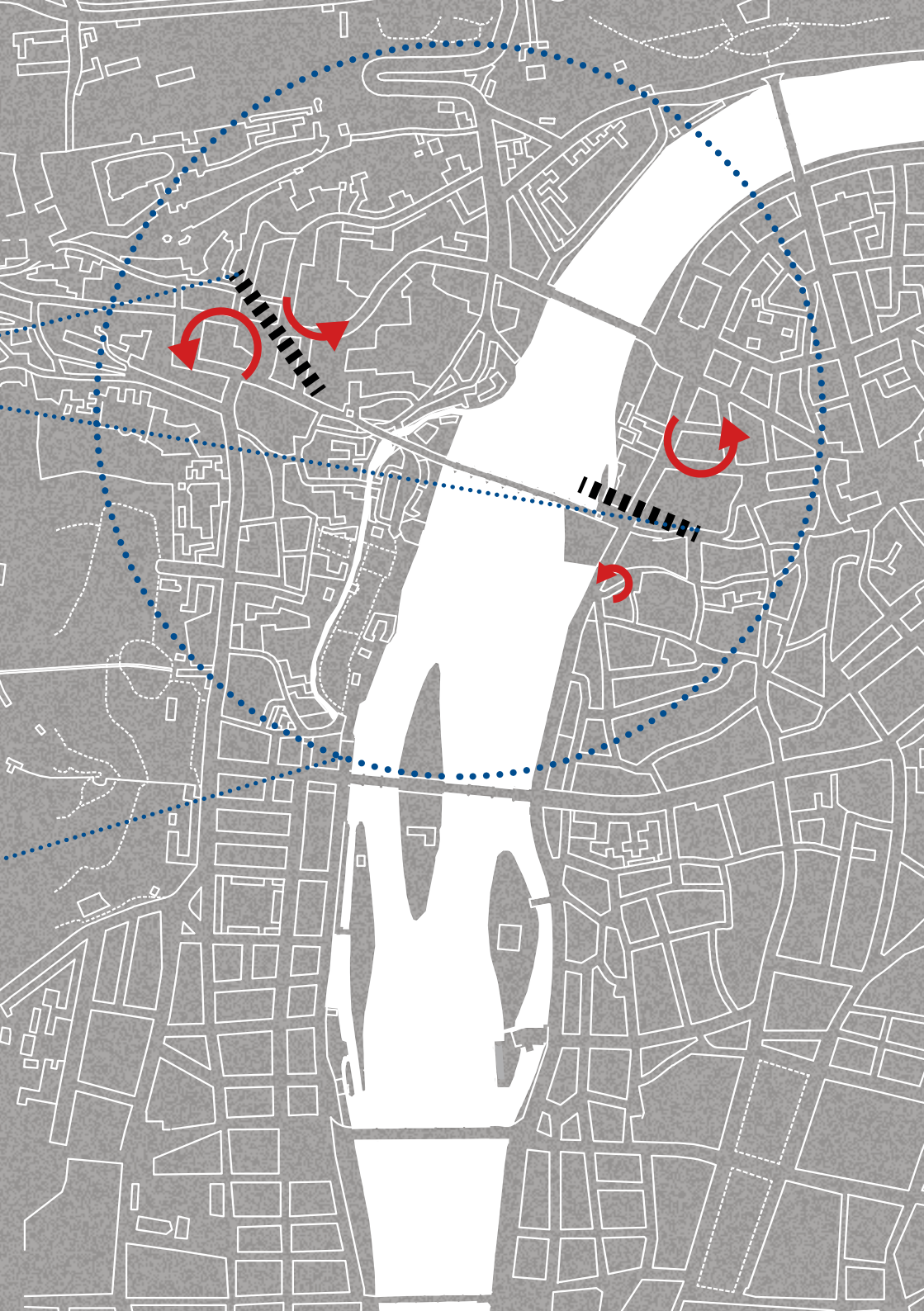
Princip úpravy

Zákaz vjezdu všech motorových vozidel v době od 7. do 21. h. s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku, MHD, IZS, TAXI, vozidel se souhlasem MČ Praha 1, s platnou parkovací kartou ZPS Oblast 1



Neprůjezdná oblast od 7. do 21. h. s výjimkou jízdních kol, motocyklů bez postranního vozíku, MHD, IZS, TAXI, vozidel se souhlasem MČ Praha 1, s platnou parkovací kartou ZPS Oblast 1





Vymezení úprav

Malá Strana
Vyloučení nežádoucího automobilového tranzitního průjezdu formou zákazu vjezdu všech motorových vozidel (s platným časovým omezením a s výjimkami) je nejvhodnější umístit na Malostranském náměstí v rámci světelně řízené křižovatky ulic Tomášská a Letenská.

Mezi 7. h. a 21. h. tak budou všechna vozidla vždy odbočovat pouze vlevo a vpravo jen ta, na která se zákaz nevztahuje. Vozidla přijíždějící z jihu od Újezdu tak objedou Malostranské náměstí a vrátí se zpátky do Karmelitské ulice, ze severu z Klárova pak ulicemi Valdštejnská a Tomášská odbočí do Letenské ulice zpět na Klárov.

V době od 21. h. do 7. h. se oproti současnosti nic nemění. Není nutné jakkoliv zasahovat do řízení světelně signalizačního zařízení, opatření je provedeno pouze úpravou režimu řadicích pruhů a osazením svislého dopravního značení v křižovatce.

Smetanovo nábřeží
Vyloučení nežádoucího automobilového tranzitního průjezdu formou zákazu vjezdu všech motorových vozidel (s časovým omezením a s výjimkami) je nejvhodnější umístit pro oblast Karlových lázní a Křižovnického náměstí, tedy mezi ulicemi Platnéřská a Anenská (pro směr od Smetanova nábřeží pak již od napojení ulice Karolíny Světlé), v úseku pojížděných tramvajových kolejí všemi vozidly (zhruba rozsah dnešního vyznačeného cyklistického piktogramového koridoru).

Mezi 7. h. a 21. h. tak budou navedena na odbočení všechna vozidla s výjimkou těch, na která se zákaz nevztahuje. Vozidla přijíždějící z jihu od Smetanova nábřeží tak objedou domovní blok ulicí Na Zábradlí přes Anenské náměstí a Anenskou ulicí a vrátí se zpátky na Smetanovo nábřeží, ze severu z Palachova náměstí pak ulicemi Platnéřská a Valentinská přes Kaprovu zpět na světelně řízenou křižovatku na Palachově náměstí.

V době od 21. h. do 7. h. se oproti nynějšku nic nemění. Není nutné jakkoliv zasahovat do uspořádání jízdních pruhů a křižovatek, zároveň není jakkoliv ovlivněno výhledové rozšíření chodníků a další úpravy.

str. 9
Schéma zachování dostupnosti území, ze kterého byla vyloučena tranzitní doprava

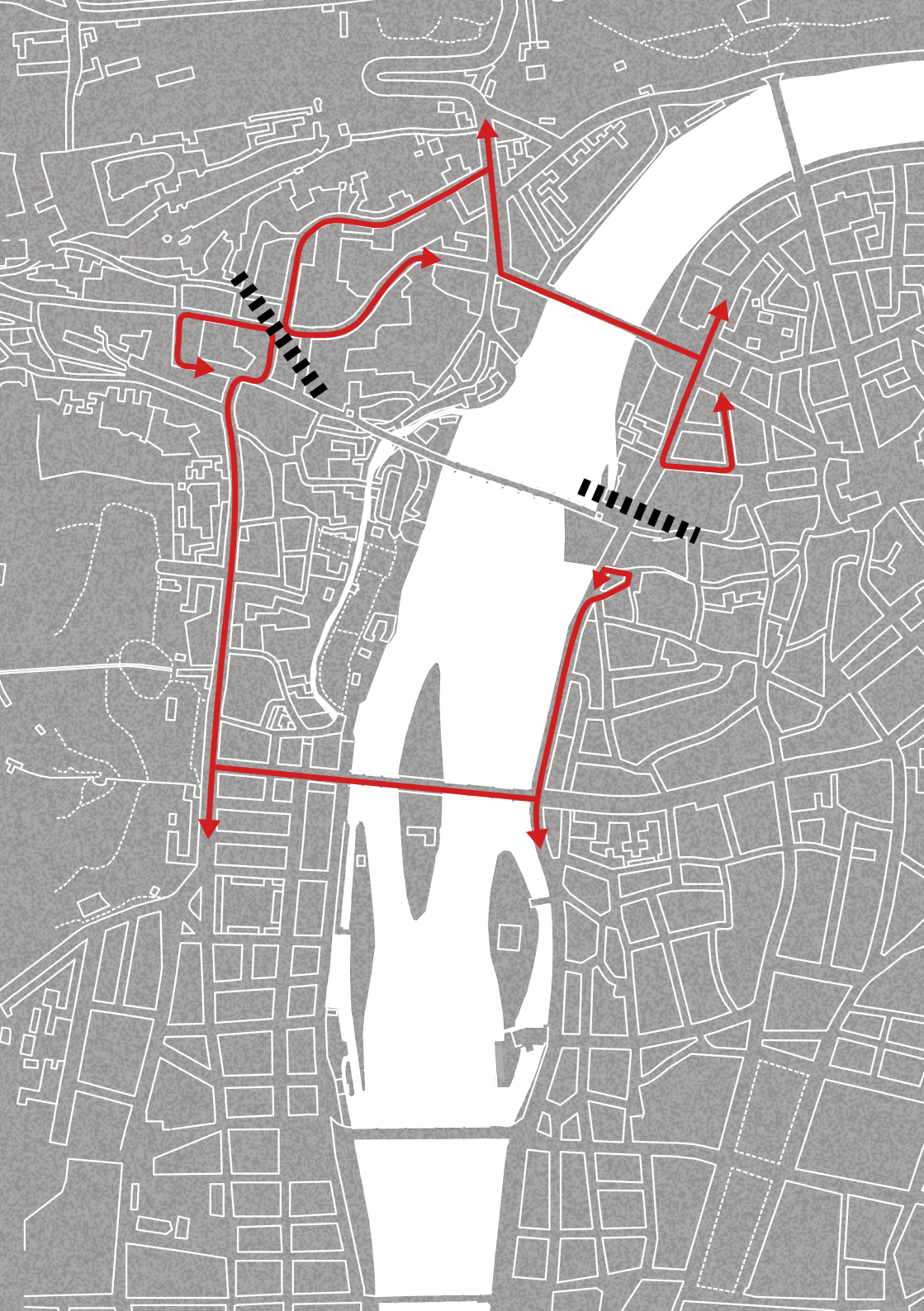
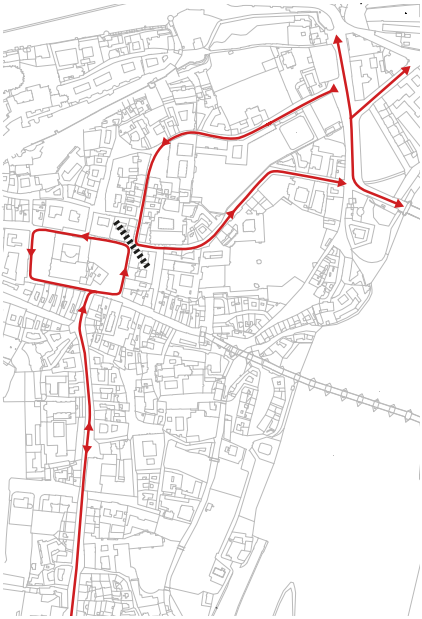
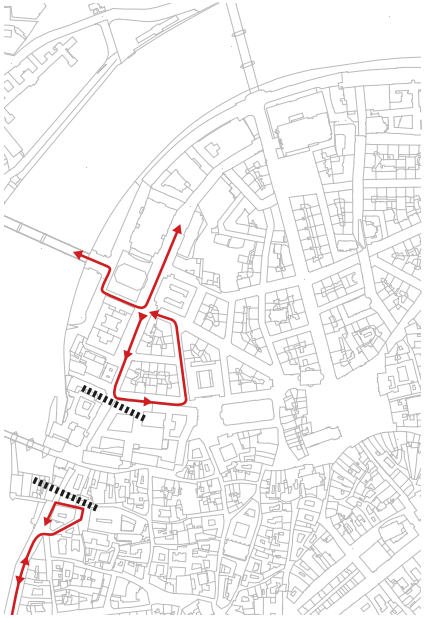


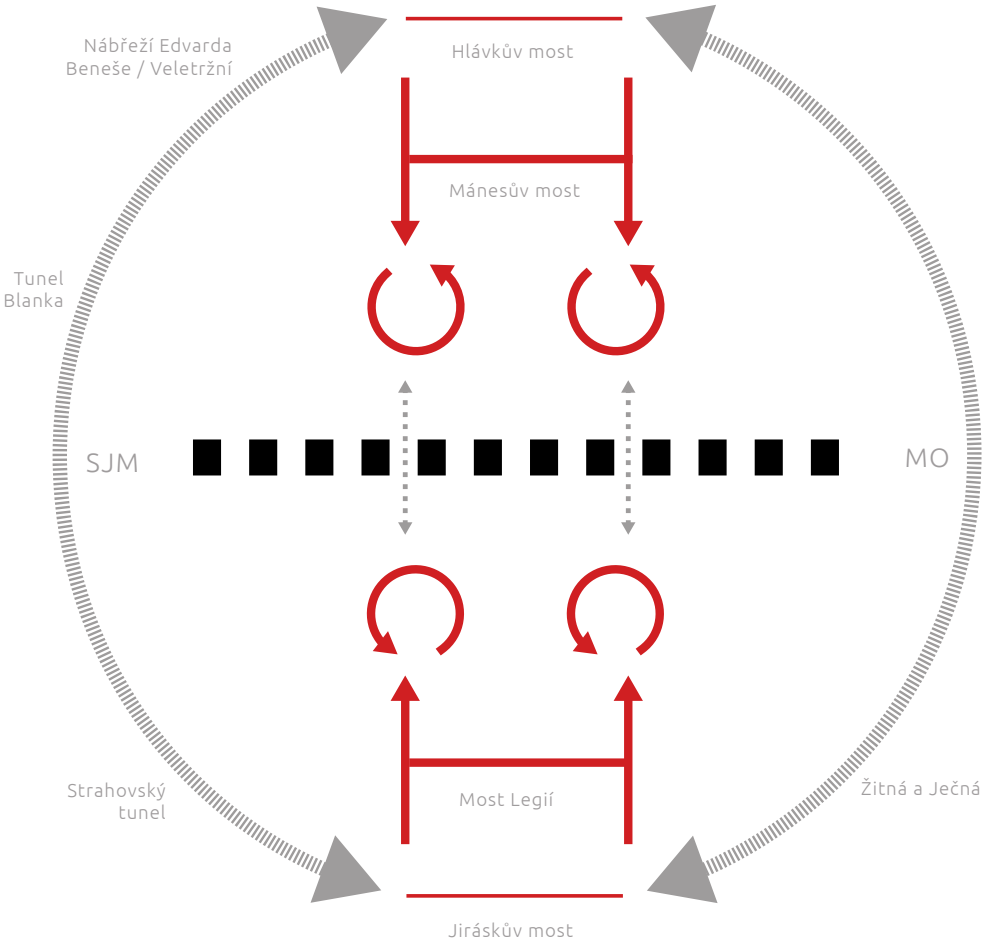
Schéma úprav na Malé Straně a Starém Městě



Malá Strana



Staré Město

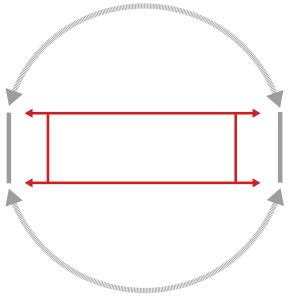

Nábřeží Edvarda Beneše / Veletržní
Hlávkův most
Mánesův most
Tunel Blanka
SJM
MO
Strahovský tunel
Most Legií
Žitná a Ječná
Jirásków most

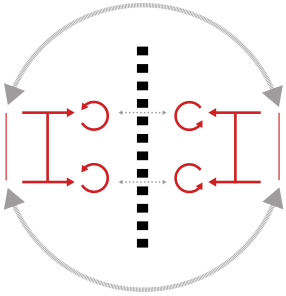
Časová platnost úpravy

Tranzitní automobilová doprava by měla být z historického jádra města vyloučena pouze v době, kdy paralyzuje fungování města a vytváří dopravní kongesce. Naopak ve zbytku času, kdy je relativně slabá a nevytváří závažné problémy, není příliš důvod ji jakkoliv omezovat. Z tohoto důvodu jsou navrženy dvě denní časová období: s platností omezení a bez omezení.

7. – 21. h.:
omezení tranzitní automobilové dopravy
V centrální části města začíná ranní dopravní špička relativně později než na příjezdových komunikacích do Prahy, zároveň je zde ale pouze velmi malý rozdíl mezi sedlem a špičkou odpolední. Z tohoto důvodu je začátek omezení vjezdu vybraných motorových vozidel stanoven až na 7. h. ranní, díky čemuž je zároveň usnadněn průjezd zejména pro zásobování v době, kdy neplatí modré zóny placeného stání (mezi 6. a 8. h. ranní bez omezení). Naopak po 7. h. ranní již větší objem průjezdné automobilové dopravy vytváří problémy, i s ohledem na příjezd žáků a studentů do škol tedy není vhodné posouvat začátek platnosti omezení až na 8. h. ranní. Obdobně lze v případě dřívějšího ukončení platnosti omezení očekávat kongesce, proto byla zvolena až 21. h.

21. – 7. h.:
bez omezení (stejný stav jako dnes)
V tomto časovém horizontu, tedy později večer, přes noc a brzy ráno, je provoz relativně slabý a není tedy ani důvod pro vyloučení tranzitní automobilové dopravy. Té je v dané časové období relativně málo a přestože lze očekávat její částečný nárůst s ohledem na omezení přes den, nemělo by docházet ke tvorbě kolon ani žádných dalších problémů.







Rozmístění dopravního značení



1 | 5 x *B 3a + E 13*



2 | 2 x *B 3a + E 13*



3 | 3 x *B 24a + E 13*



4 | 1 x *B 24b + E 13*



5 | 1 x *B 24a + E 13*



6 | 1 x *B 24b + E 13*



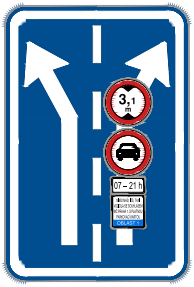
7 | 1 x *B 16 + E 13 + E 7a*



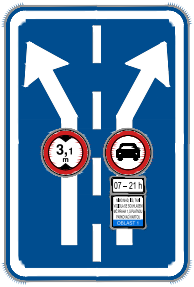
8 | 1 x *B 16 + E 13 + E 7b*



9 | 1 x *B 16 + E 13 + E 7b*



10 | 1 x *IP 19 + B 16 + B 3a + E 13*



11 | 1 x *IP 19 + B 16 + B 3a + E 13*



12 | 1 x *C 2b + E 13*



13 | 1 x *C 2f + E 13*



14 | 4 x *IP 10a + E 13*



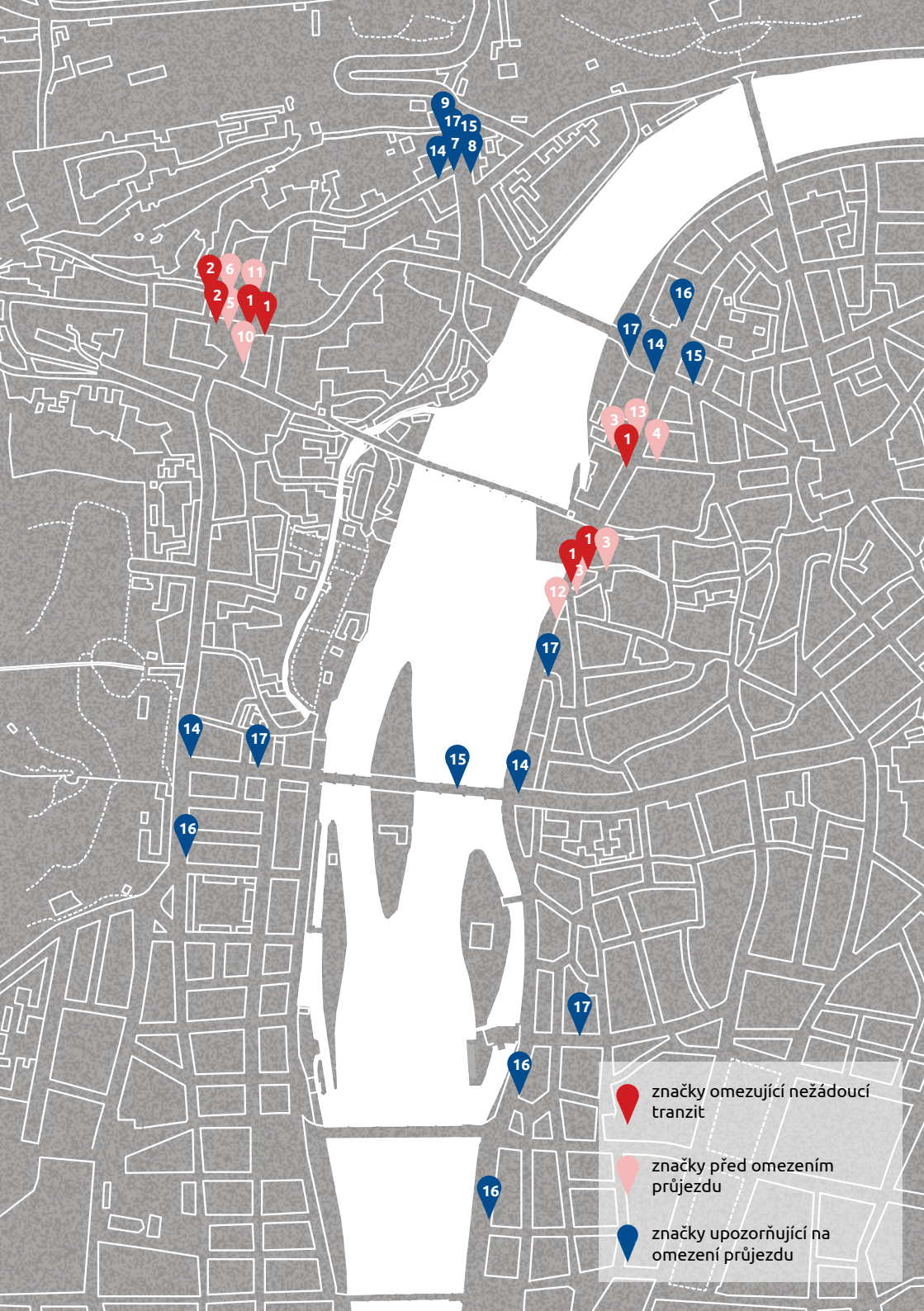
15 | 3 x *IP 10a + E 13 + E 7b*

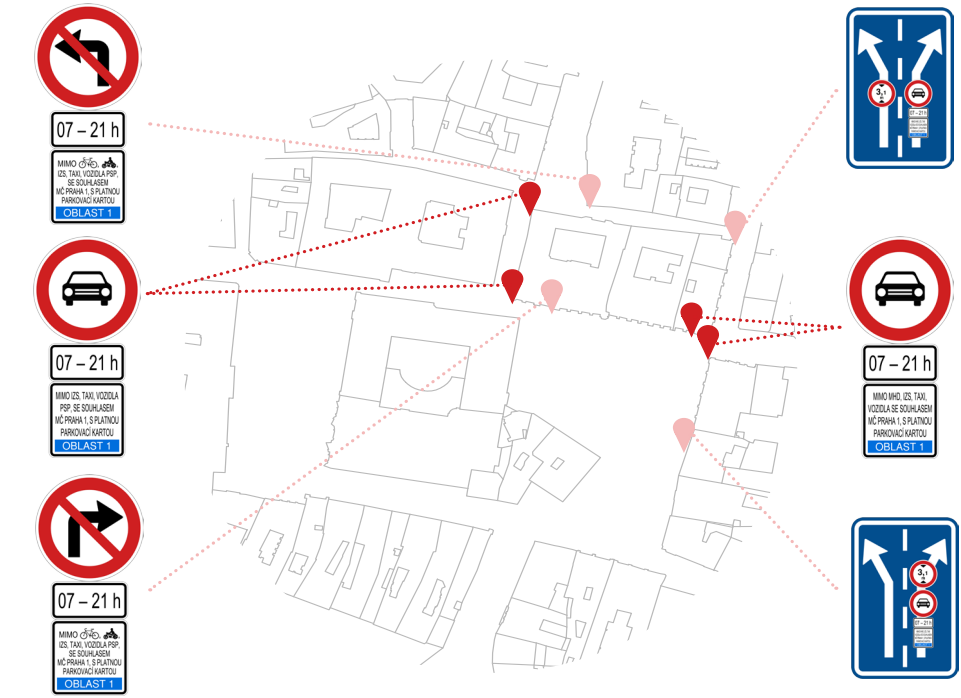


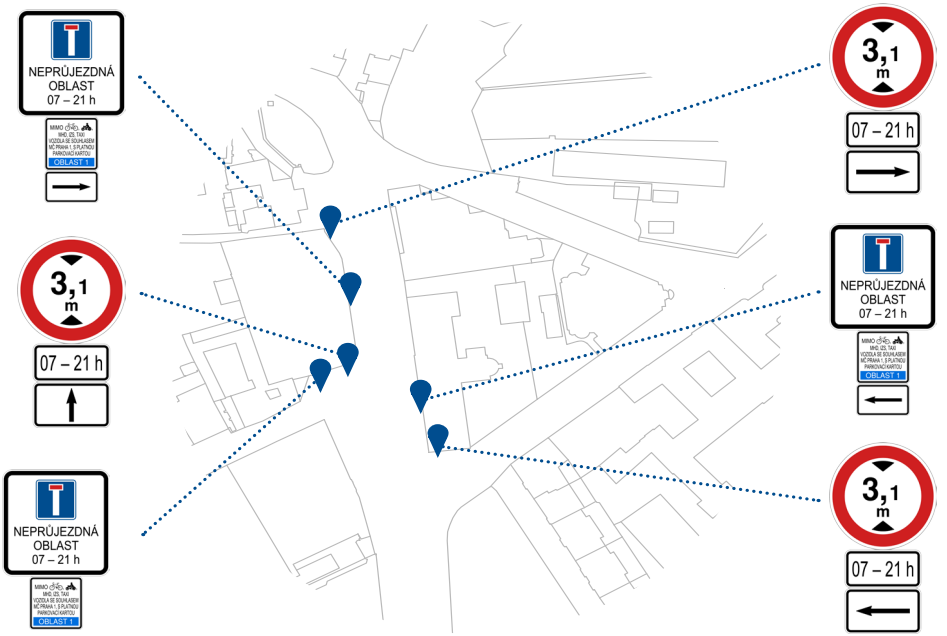
16 | 5 x *IP 10a + E 13 + E 7a*

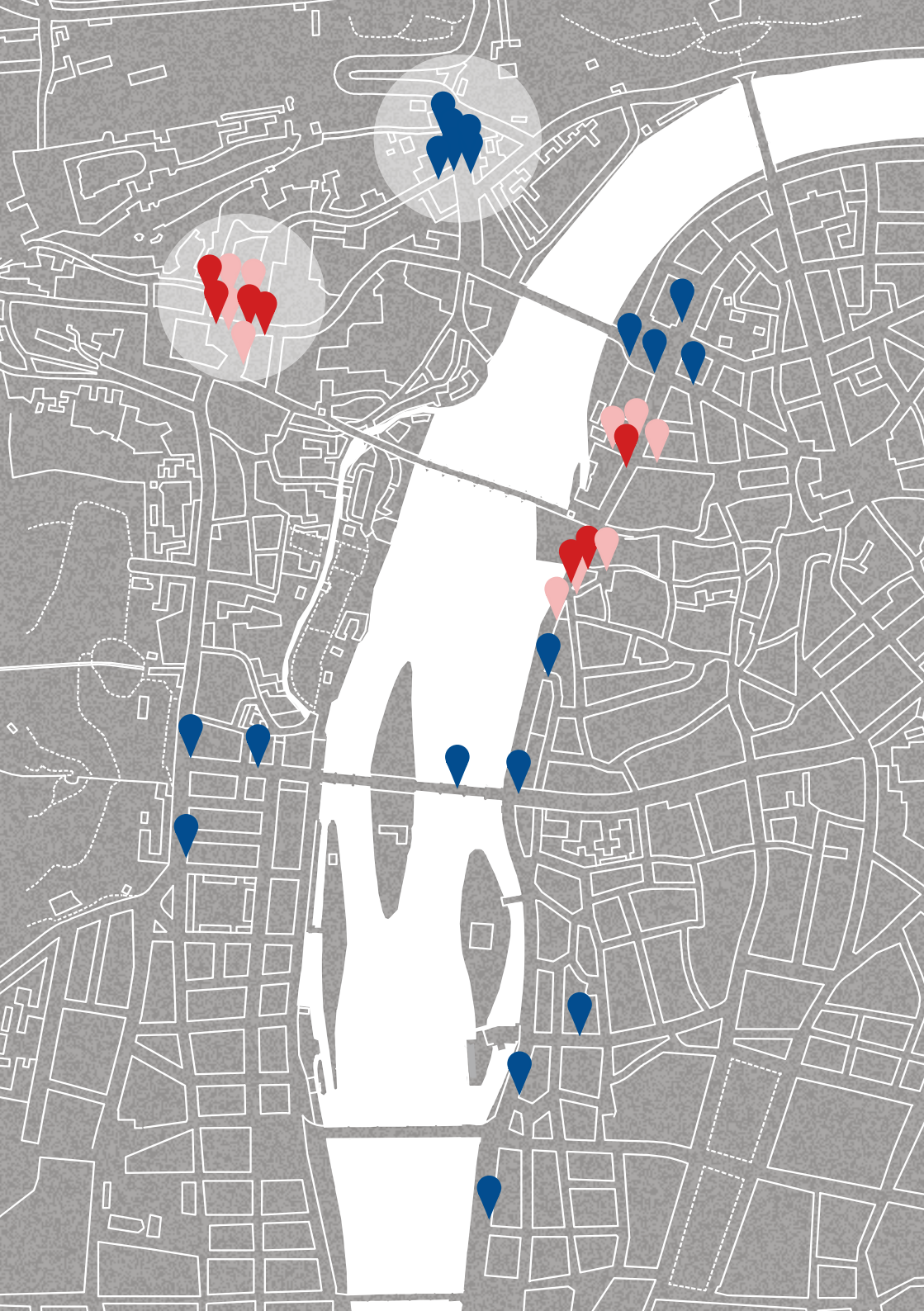


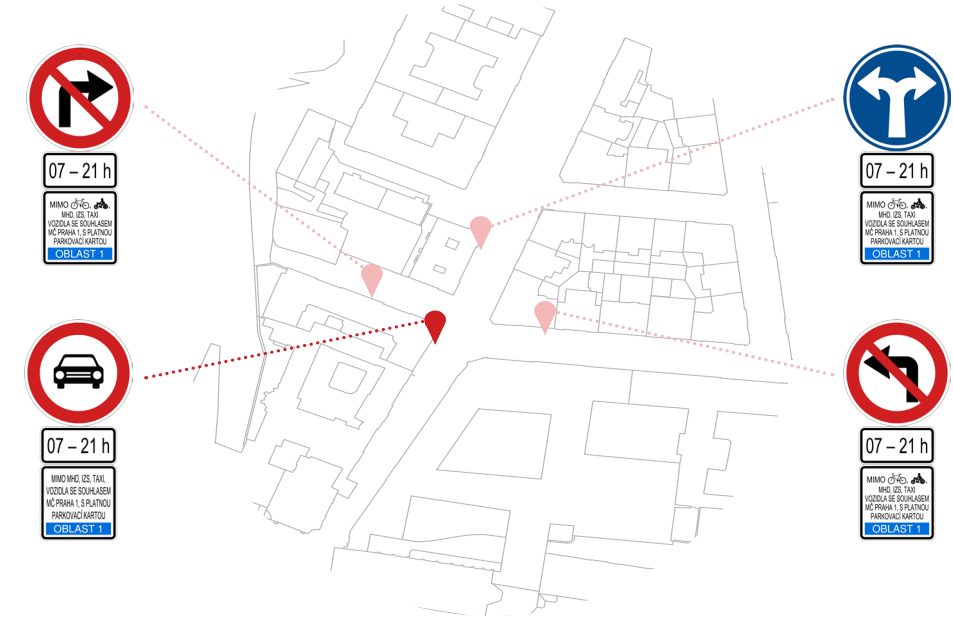
17 | 5 x *IP 10a + E 13 + E 7b*


značky omezující nežádoucí tranzit
značky před omezením průjezdu
značky upozorňující na omezení průjezdu

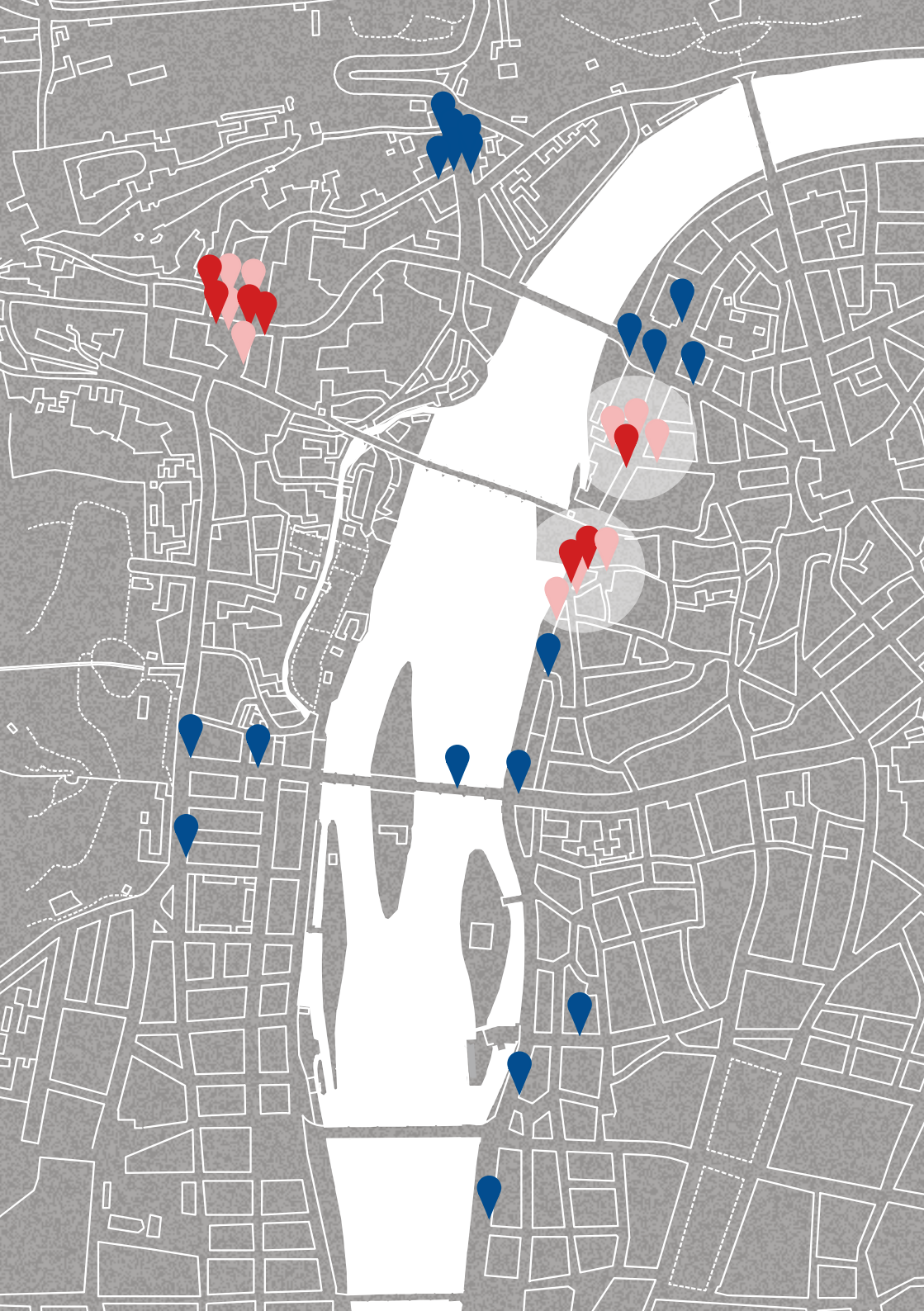

07 – 21 h
MIMO IZS, TAXI, VOZIDLA PSP, SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO IZS, TAXI, VOZIDLA PSP, SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO IZS, TAXI, VOZIDLA PSP, SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI, VOZIDLA SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1


NEPRŮJEZDNÁ OBLAST
07 – 21 h
3,1 m
07 – 21 h
3,1 m
07 – 21 h
NEPRŮJEZDNÁ OBLAST
07 – 21 h
NEPRŮJEZDNÁ OBLAST
07 – 21 h
3,1 m
07 – 21 h




07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI, VOZIDLA SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI VOZIDLA SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI, VOZIDLA SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI VOZIDLA SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1


07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI, VOZIDLA SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI, VOZIDLA PSP, SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1
07 – 21 h
MIMO MHD, IZS, TAXI VOZIDLA SE SOUHLASEM MČ PRAHA 1, S PLATNOU PARKOVACÍ KARTOU
OBLAST 1



Na koho se nevztahuje dopravní omezení

Pro realizovatelnou regulaci průjezdu je nutné specifikovat tranzitní automobilovou dopravu současnými technickými a legislativním prostředky. Proto je jako pravděpodobně nejvhodnější řešení zvolen zákaz vjezdu všech motorových vozidel s výjimkami, kterých je relativně mnoho, tak, aby nebyla omezena doprava veřejná a bezmotorová a automobilová doprava cílová v historickém centru Prahy.



Jízdní kola
Jízdní kola nezatěžují své okolí hlukem ani emisemi a mají výrazně menší prostorové nároky než doprava automobilová; zachování volné prostupnosti území pro cyklisty je tudíž žádoucí. Obě propojení jsou navíc součástí celoměstského systému cyklotras.



Motocykly
Mopedy a motorky bez postranního vozíku sice zabírají více místa než jízdní kola a produkují hluk a emise, avšak své okolí zatěžují stále méně než automobily. Navíc v případě zákazu jejich průjezdu není pro motocyklistu problém v daném krátkém úseku motocykl vést a pak dále pokračovat legálně po vlastní ose, což by byla ve výsledku pouze zbytečná šikana.

MHD – veřejná doprava
Veřejná doprava je klíčovou páteří systému pražské dopravy a proto je naprosto samozřejmé zachování jejího průjezdu bez jakéhokoliv omezení. Samotná zákazová značka se již automaticky nevztahuje na tramvaje, ale pro případ vedení náhradních nebo mimořádných autobusových linek veřejné dopravy je MHD výslovně uvedena.





IZS – integrovaný záchranný systém
Všechny složky integrovaného záchranného systému, tedy Záchranná služba, Policie ČR a Hasiči, mohou projíždět danou oblastí zcela bez jakéhokoliv omezení.



TAXI
Taxislužba je de facto formou individuální veřejné dopravy a proto by měla být ponechána bez jakýkoliv omezení. Výjimka povolující průjezd by měla platit i pro případ, že vozidlo taxislužby je teprve na cestě k zákazníkovi, nikoliv pouze pro vozidlo obsazené.



Vozidla se souhlasem MČ Praha 1
Povolení ke vjezdu by mělo být vydáno všem, kdo mají v dotčených lokalitách Malé Strany a Starého Města provozovnu, sídlo firmy nebo úřadu (například ministerstva, ambasády a velvyslanectví), dále pak například vozidlům Městské policie, vozidlům nemocnice Pod Petřínem apod. Vyřídit žádost a vydání povolení je relativně snadné a rychlé.



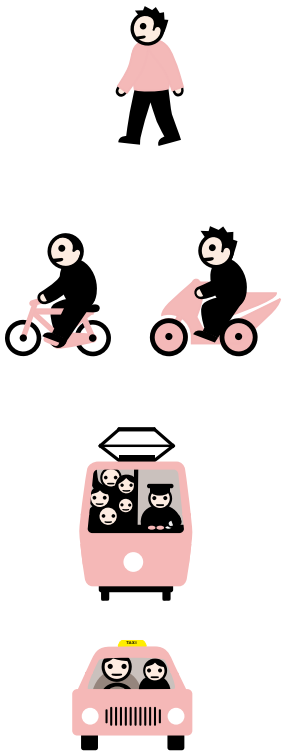
Rezidenti MČ Praha 1 *(s platnou parkovací kartou pro oblast 1)*
Všichni rezidenti MČ Praha 1, kteří mají platnou parkovací kartu pro oblast 1, se ve své městské části mohou pohybovat stejně jako doposud. V případě, že někteří z rezidentů nejsou vlastníky parkovací karty (např. své vozidlo pouze garážují), mohou si ji velmi levně pořídit a získat tak snadno oprávnění k průjezdu (pro první vozidlo v domácnosti stojí parkovací karta pouze 700Kč na rok, tj. méně než 2 Kč denně).



Vozidla s oranžovými majáky
Na vozidla, která mají schválena oranžové majáky, se podobná omezení nevztahují automaticky a opatření se jich nijak nedotkne. Jedná se například o zásahová vozidla, svoz odpadu (popeláři) apod.



Co pro mne znamená nová úprava?



Chodec
(návštěvník, obyvatel, student, pracující…)
Veřejná prostranství v místě významných ulic, kde byla dosud silná automobilová doprava a velmi časté dopravní kolony, budou výrazně příjemnější, s nižším hlukem a emisemi a také se snadnějším přecházením ulic, protože se výrazně sníží množství projíždějících automobilů.

Cyklista a motocyklista
Díky poklesu automobilové zátěže se výrazně zlepší průjezdnost centra města, bez nutnosti kličkování nebo zastavování v kolonách stojících vozidel. Jízda bude příjemnější a bezpečnější.

Cestující veřejnou dopravou
Díky poklesu automobilové zátěže se výrazně zlepší průjezdnost historického centra města, bez nutnosti popojíždění a stání v kolonách. Tramvajová doprava bude rychlejší a spolehlivější.

Cestující TAXI
Díky poklesu automobilové zátěže se výrazně zlepší průjezdnost centra města, s menším popojížděním a stáním v dlouhých kolonách. Používání taxislužby bude výhodnější než dnes.

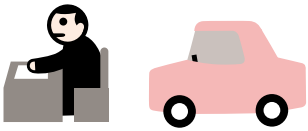
Rezident MČ Praha 1
S vozidlem s platnou parkovací kartou do modré zóny placeného stání pro oblast číslo 1 bude možné projíždět zcela bez omezení kdykoliv. Bez parkovací karty bude vjezd možný pouze v době mimo časové omezení, tj. mezi 21. h. a 7. h. Pořízení parkovací karty je však velmi levné a její zakoupení se tak vyplatí i pro ty, kteří vozidlo vlastní a kartu dosud nemají, protože neparkují na ulici (pro první vozidlo v domácnosti stojí parkovací karta pouze 700 Kč na rok, tj. méně než 2 Kč denně).



Zaměstnanec
Se služebním vozidlem, které může získat výjimku z omezení, bude možné projíždět všude kdykoliv stejně jako dosud, ale rychleji a plynuleji bez stání v kolonách. S vlastním vozidlem však zákaz vjezdu nebude možné v době jeho platnosti, tj. mezi 7. h. a 21. h., projíždět (pokud majitel není rezidentem MČ Praha 1 s platnou parkovací kartou) a bude nezbytné použít objízdnou trasu po severojižní magistrále nebo po městském okruhu. Mezi 21. h. a 7. h. se nic nemění.



Podnikatel, OSVČ
Pro vozidlo, které je psáno na majitele s provozovnou, resp. místem podnikání na MČ Praha 1, bude možné získat výjimku z omezení a projíždět všude kdykoliv stejně jako dosud, ale rychleji a plynuleji bez stání v kolonách. Na návštěvníky a dodavatele se ale časové omezení průjezdu bude vztahovat, proto mezi 7. h. a 21. h. budou případně nuceni buď použít objízdnou trasu po severojižní magistrále nebo městském okruhu, nebo zaparkovat kousek před cílem a krátký závěr cesty dojít pěšky. Mezi 21. h. a 7. h. se nic nemění.



Návštěvník
(*z jiné části města nebo mimo Prahu*), projíždějící centrem města apod.
Mezi 7. h. a 21. h. nebude možné přes Malou Stranu a Staré Město projet a bude nutné použít buď objízdnou trasu po severojižní magistrále nebo městském okruhu v případě, že přes Prahu 1 pouze projíždíte nebo jedete na její opačný konec, nebo zaparkovat kousek před cílem a krátký závěr cesty dojít pěšky. Mezi 21. h. a 7. h. se nic nemění.



Charakter a náročnost úprav



Úpravami dotčené komunikace jsou ve správě Hlavního města Prahy a městské části Praha 1. Rozhodujícím správním orgánem bude tedy silniční správní úřad Hlavního města Prahy.

Pro úpravy mohou být použita pouze jednoduchá , nestavební dopravně – organizační opatření a nejsou nutné zásahy do světelně řízených křižovatek ani složité telematické systémy. K realizaci stačí pouze **osadit několik desítek dopravních značek** a zajistit přítomnost několika policistů v terénu, kteří budou dodržování nové úpravy kontrolovat.

Provedení samotné úpravy je velice **levné** : pro osazení několika desítek dopravních značek (přibližně 70 kusů) postačují náklady ve finanční výši cca kolem **200.000 Kč.**

Základním použitým dopravním značením je zákaz vjezdu všech motorových vozidel s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku (označení B 3a) s dodatkovými tabulkami (označení E 13) omezujícími její platnost v čase na období mezi 7. h. a 21. h., tedy „ přes den od rána do večera “, a s výjimkami pro veřejnou dopravu (tramvaje i autobusy), jízdní kola, vozidla TAXI, IZS, se souhlasem MČ Praha 1 a rezidenty MČ Praha 1 s platnou parkovací kartou do modré zóny placeného stání pro oblast č. 1.

Dále jsou v kombinaci se zákazem vjezdu B 3a použity směrové šipky (E 7a, E 7b) pro předběžné upozornění na následující omezení v daném směru, na levém břehu na Klárově také pro výškové omezení vozidel na 3,1 m s pomocí značky Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška překračuje vyznačenou mez (B 16) z důvodu nutnosti průjezdu domem v Letenské ulici namísto Karmelitskou po dobu časového omezení.

V oblasti kolem Klárova, Palachova náměstí, Újezdu, Smetanova, Masarykova a Rašínova nábřeží jsou pak umístěny tabule informující o neprůjezdné oblasti v daném časovém období s pomocí značky slepá pozemní komunikace (IP 10a) a dodatkové tabulky (E 13) s vozidly, na které se toto omezení nevztahuje a pro která je tato oblast průjezdná vždy.

Přesné znázornění a rozmístění jednotlivých dopravních značek je v přehledném grafickém vyobrazení k nahlédnutí na straně 16 – 19 a také v digitální mapě dostupné na webu: *)



*) *http://tinyurl.com/ov7myd7*

Časová náročnost přípravy

Realizovat záměr úprav lze prakticky okamžitě. Opatření pro zklinění je rozhodnutím, na kterém se podílí zastupitelé, úřad a Police České republiky.

Rychlost realizace a uvedení změn do provozu jsou technicky i legislativně možné již **během několika desítek hodin** od okamžiku politického rozhodnutí formou tzv. „přechodné úpravy,“: *) tedy při osazení dočasného svislého dopravního značení. To totiž není třeba vydávat formou opatření obecné povahy, na které se vztahuje časová lhůta 30 dnů (15 dnů na veřejné vyvěšení a 15 dnů na zasílání připomínek), ale je možné jej provést prakticky okamžitě.

Pro zajištění dostatečné informovanosti veřejnosti a také pohodlnému včasnému vydání povolenek pro výjimky ze zákazu vjezdu (např. vozidla ambasád) doporučujeme spuštění do jednoho až dvou týdnů od okamžiku zprovoznění tunelového komplexu Blanka.

V následujících dvou až třech měsících je pak vhodné provést trvalou úpravu dopravního znační formou opatření obecné povahy, do které zároveň bude možné zahrnout poznatky ze zkušebního provozu formou přechodné úpravy.

**) Od 1. 1. 2016 bude toto řešení i dočasné značení opatřením obecné povahy.*



zítra až 3 měsíce



od 2 až 3 měsíců dále

Etapizace a vymahatelnost



Etapizace
Nejvhodnější je řešit shodně oba dva vltavské břehy najednou a provést úpravy na Malé Straně a Starém Městě současně. Není však nemožné provést úpravy pouze na jednom z břehů a ten druhý prozatím ponechat bez úprav. Lze sice například realizovat pouze veškeré značení pouze na levém břehu při omezení průjezdu Malou Stranou a pravý břeh ponechat zcela bez zásahů s průjezdem přes Staré Město, ale takové řešení nepřinese tak výrazné benefity a situace na břehu bez provedených úprav se příliš nezlepší.

Vymahatelnost
V souvislosti se zaváděním nové úpravy je nezbytná intenzivní komunikace s veřejností, která bude vysvětlovat smysl opatření a nové zásady pro pohyb v centru města pro řidiče automobilů. Pro úspěch daného řešení je také nezbytné zajistit několik policejních hlídek přímo v terénu, které budou schopni řidiče v případě potřeby informovat a zároveň vyžadovat respektování nového dopravního režimu.

Policisté by po dobu platnosti časového omezení měli být přímo v terénu, a to na každém břehu a pro každý směr jízdy. Před označením zákazu vjezdu jsou potřební zejména pro kontrolu oprávněnosti průjezdu a upozornění či případné napomenutí řidičů, kteří by chtěli zákazem projet, přestože jim to provozní režim zakazuje. Navíc mohou být také případně později za označením zákazu pro zastavování a případné pokutování těch řidičů, kteří by zákazem nelegálně projeli i přes domluvu předchozí hlídky.

Potřebná je pravidelná trvalá účast policie v terénu zejména v období zahájení nového provozního uspořádání ve zkušebním období, dále pak dle potřebnosti na základě vyhodnocování respektovanosti systému s jejich přítomností či bez ní. Ve všech případech je vždy k dispozici prostor pro zastavení a případné vyčkávání vozidel tak, aby nebyla ohrožena plynulost provozu, zejména veřejné dopravy. Na Malé Straně lze zastavit v pravých řadicích pruzích před křižovatkou a při pravých stranách vozovky za křižovatkou, obdobně na Starém Městě v jízdním pruhu či vedle něj, mimo tramvajovou trať.

Riziko objíždění zamýšlené úpravy souběžnými ulicemi existuje zejména v období zavádění úprav. Dočasně je proto žádoucí sjednotit při nich dopravní režim s nastavením na Křižovnickém a Malostranském náměstí. Týká se to zejména ulic Husova a Liliová, v menší míře hrozí toto riziko v ulici Josefské. V ulicích Královdvorské a Havlíčkově není praktické dopravní režim měnit.

Výhledové řešení

Dlouhodobě systémově vhodnější řešení by bylo zpoplatnění průjezdu, který přetěžuje území a vytváří kongesce, alespoň v centrální části města (zjednodušeně mýtné za vjezd do centra města). To je však realizovatelné až ve vzdálenějším výhledovém časovém horizontu, protože vyžaduje nezbytné změny legislativy, bez kterých to nyní nelze zavést. V krátkodobém časovém horizontu by Praha měla začít alespoň iniciovat související potřebné legislativní změny na Ministerstvu dopravy ČR, protože v praxi neexistuje jiný zájemce o tuto legislativní změnu.

Možné úpravy v krátkodobém a střednědobém časovém horizontu



Na zneprůjezdnění centra pro automobilovou dopravu v denní době mohou následně navazovat lokální zlepšující úpravy veřejných prostranství, která jsou realizovatelná v dohledné době (horizontu měsíců až několika let). Jsou plně kompatibilní s omezením průjezdu centrem města a mohou dokonce umocnit jeho pozitivní dopad.

Malostranské náměstí
Téměř ihned je možné zkrátit přechod pro chodce pouze na šířku jednoho jízdního pruhu a vypnout světelnou signalizaci přechodu pro chodce mezi zastávkou tramvaje a Mosteckou ulicí. Dojde tak k výraznému zvýšení plynulosti a komfortu zejména pěší dopravy. Výhledově pak mohou navazovat úpravy v souladu s vítězným soutěžním návrhem na rekonstrukci Malostranského náměstí z roku 2014.

Újezd a Vítězná ulice
V souladu se záměrem MČ Praha 1 bude možné v oblasti Újezdu řešit všechny tramvajové zastávky jako mysové a s pojížděnými tramvajovými tratěmi v plném rozsahu i tam, kde dnes jezdí ostatní vozidla podél tramvajových ostrůvků, bez negativního dopadu na rychlost a plynulost veřejné dopravy. Zároveň se výrazně rozšíří plochy chodníků a zvýší se kvalita veřejných prostranství.

Smetanovo nábřeží
Velmi brzy je možné stavebně rozšířit chodníky na úkor nevyužité plochy vozovky, například u napojení ulice Karolíny Světlé (od roku 2012 vymezené dopravním stínem) apod. Také je možné

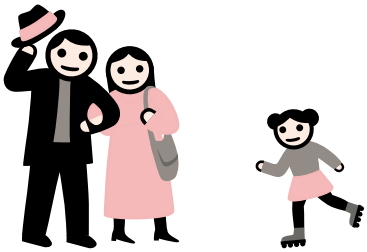
zajistit bezbariérovost stávající tramvajové zastávky Karlovy Lázně a doplnění nové mysové tramvajové zastávky pro opačný směr jízdy i za stávající osové vzdálenosti tramvajových kolejí (s případným omezením vjezdu rozměrnějších vozidel, např. pouze v době stanicování či průjezdu tramvaje v opačném směru apod.).

Klárov
Potřebné je rozšíření ostrůvku tramvajové zastávky ve směru na sever na úkor jednoho jízdního pruhu, čímž bude vytvořen komfortní prostor pro nastupování včetně přesunutí přístřešku na ostrůvek a vozovka přitom umožní míjení jízdních kol a osobních vozidel (při šířce cca 4 m). Okamžitě je možné doplnit dělicí ostrůvek na přechodu pro chodce ve směru do centra na úkor jednoho jízdního pruhu za ústím Chotkovy ulice do Klárova, jižně od ulice U Bruských kasáren.

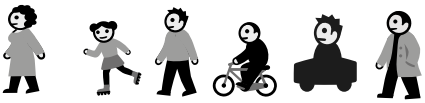
Tramvajové zastávky Staroměstská
Při dlouhodobějším poklesu intenzit automobilové dopravy bude výhledově možné u tramvajové zastávky Staroměstská ve směru od Křižovnického náměstí rozšířit ostrůvek na úkor levého řadicího pruhu a v opačném směru zřídit zastávkový mys. Mohou být prověřeny i alternativní úpravy, které zajistí obdobně adekvátní důstojný komfort pro cestování veřejnou dopravou bez jejího zdržování automobily, ke kterému by v případě realizace za současného stavu došlo.

Dvořákovo nábřeží
V rámci plánované celkové rekonstrukce je vhodné provést nové uspořádání pouze se dvěma jízdními pruhy, cyklistickými integračními opatřeními a místy pro překonání komunikace. Díky tomu budou zlepšeny podmínky pro bezmotorovou dopravu a kvalita veřejných prostranství.

Žitná
Snížit počet jízdních pruhů pouze na dva běžné jízdní pruhy s částečnou integrací cyklistické dopravy a chráněným kontinuálním stoupacím segregačním opatřením v celé délce úseku, při zachování počtu parkovacích míst. Je možná etapizace a provedení nejprve pouze dopravním značením při stavebních zásazích jen v rámci rekonstrukce světelně řízených křižovatek.



Co je únosné množství?

















Kartogramy intenzit automobilové dopravy a dopravní analýza

U navrhovaných opatření byl analyzován dopad na opravu na okolní komunikační sítě. Úplný text analýzy se nachází v oddělené příloze této studie. Objem automobilové dopravy, která přejde na objízdné trasy, byl určen s využitím analýz TSK, jmenovitě z dopravních modelů předpokládajících úplné přetnutí obou komunikací pro IAD a analýzy skladby dopravního proudu.

Směrové průzkumy TSK z roku 2009 uvádějí tranzit (automobilová doprava zcela mimo Staré Město či Malou Stranu) na Smetanově nábřeží 71,5 % a na Malostranském náměstí 60,5 %. Uváží–li se jako logičtější oblast místní dopravy prstenec definovaný kapacitními komunikacemi Městského okruhu, Severojižní magistrály a jejich kapacitních spojnic (Jiráskův most, nábřeží Kapitána Jaroše), tvoří tranzit na obou březích přibližně polovinu automobilového provozu.

V zónách placeného stání je dle dostupných informací cca 6700 parkovacích míst pro rezidenty, z čehož lze vyvodit, že počet držitelů parkovacích karet se pohybuje do deseti tisíc. Vozidla taxi tvoří na Smetanově nábřeží zhruba 3 % dopravního proudu, objem vozidel, která by měla zachován průjezd z jiného titulu než pro rezidenční kartu, lze odhadnout na 5 – 10% dopravního proudu. Lze předpokládat, že vlivem opatření navrhovaných v této studii dojde v klíčových místech ke snížení intenzity provozu zhruba na polovinu.

Předpokládáná změna intenzity dopravy byla proto vypočtena kombinací dvou rozdílových kartogramů publikovaných TSK: změny intenzity dopravy po zprovoznění tunelu Blanka (kartogram č. 2) a změny intenzity dopravy v případě úplného přetnutí IAD v obou námi uvažovaných lokalitách (kartogram č.3). Přitom dopady druhého kartogramu jsou započteny právě jednou polovinou.

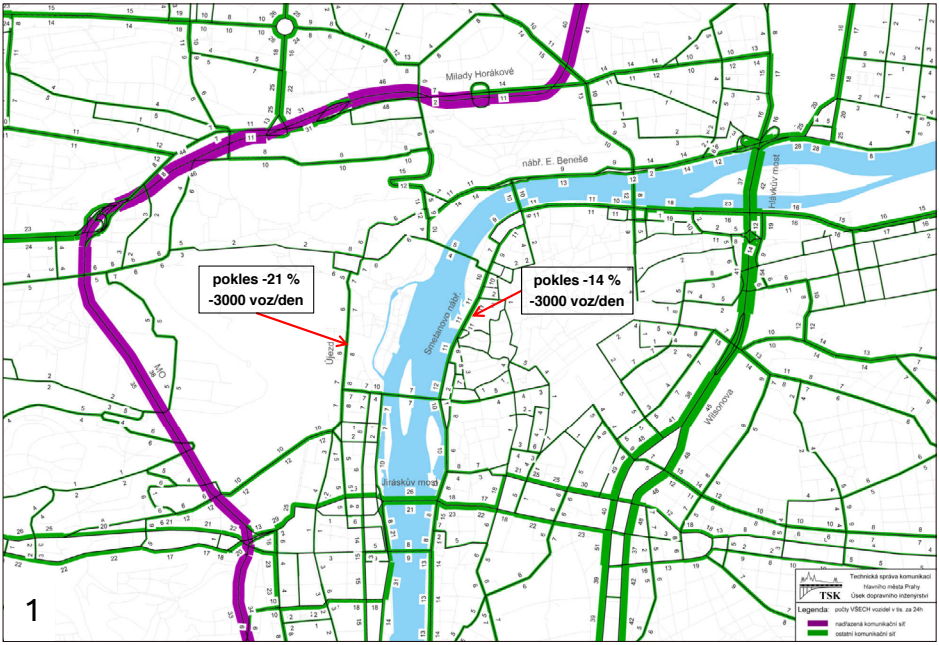
Jsme si vědomi malé přesnosti použitých modelů (v řádu cca tisíce vozidel za den) i skutečnosti, že použité modely nepracují s jevem dopravní indukce či redukce ani s přechody cest do jiných druhů dopravy. Jsme nicméně přesvědčeni, že ani důkladnější dopravní analýza (realizovaná například přímo TSK) by nevedla k přesvědčivějším výsledkům především proto, že námi navrhovaná opatření by měla být realizována v kontextu řádově výraznějšího zásahu do dopravy vlivem zprovoznění tunelového komplexu Blanka.

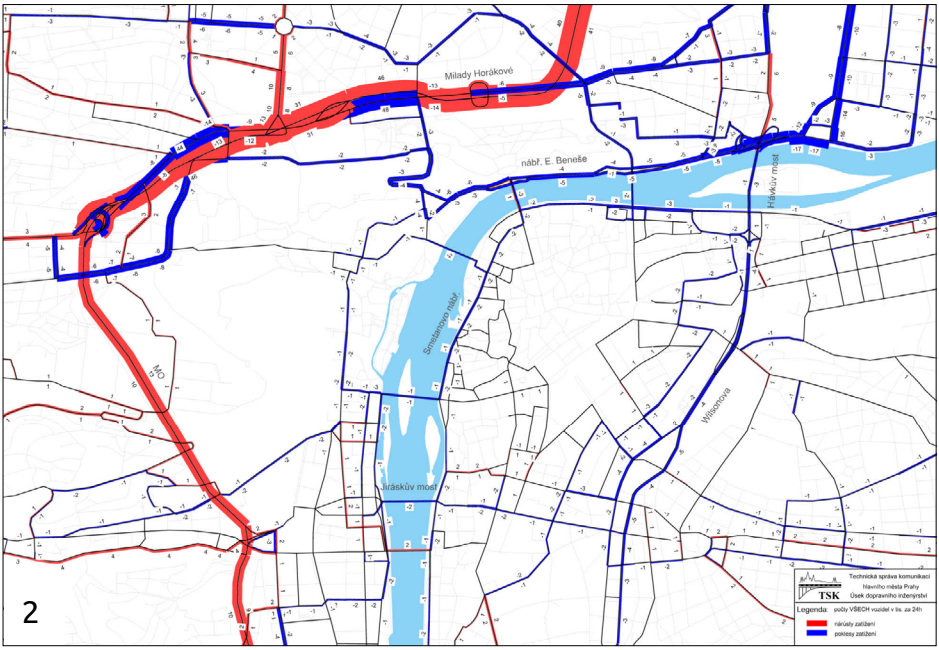
Dopravní analýza předpokládá současné zprovoznění tunelového komplexu Blanka a zabránění tranzitu centrem, případně nyní provedení těchto kroků v těsné návaznosti. Navrhovaná opatření mají oproti zprovoznění tunelového komplexu Blanka dopady řádově menší a na řadě míst budou vliv zprovoznění tunelového komplexu korigovat.

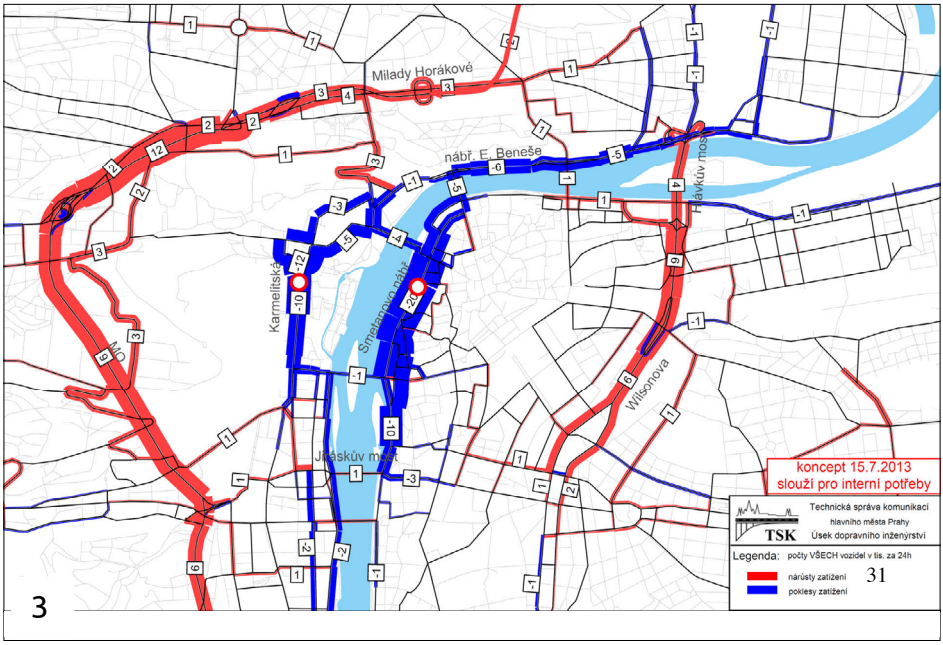
Výsledky dopravní analýzy ukazují, že navrhovaná opatření budou mít výrazné pozitivní dopady, které jednoznačně převýší dílčí negativa. Doprava přejde především na objízdné trasy vedené po kapacitních komunikacích, které jsou pro automobilovou dopravu určené. Dle analýzy patrně neexistuje místo, kde by navrhovaná opatření zvrátila předpokládané snížení intenzit po zprovoznění tunelového komplexu Blanka. Na magistrále v ulicích Prahy 2 a v Ječné a Žitné je dokonce i nadále předpovídán pokles dopravy. Nárůsty na komunikacích na Praze 5 a 6 (a také na Francouzské na Praze 2) jsou způsobeny především samotným zprovozněním tunelu, nikoliv zklidněním centra.

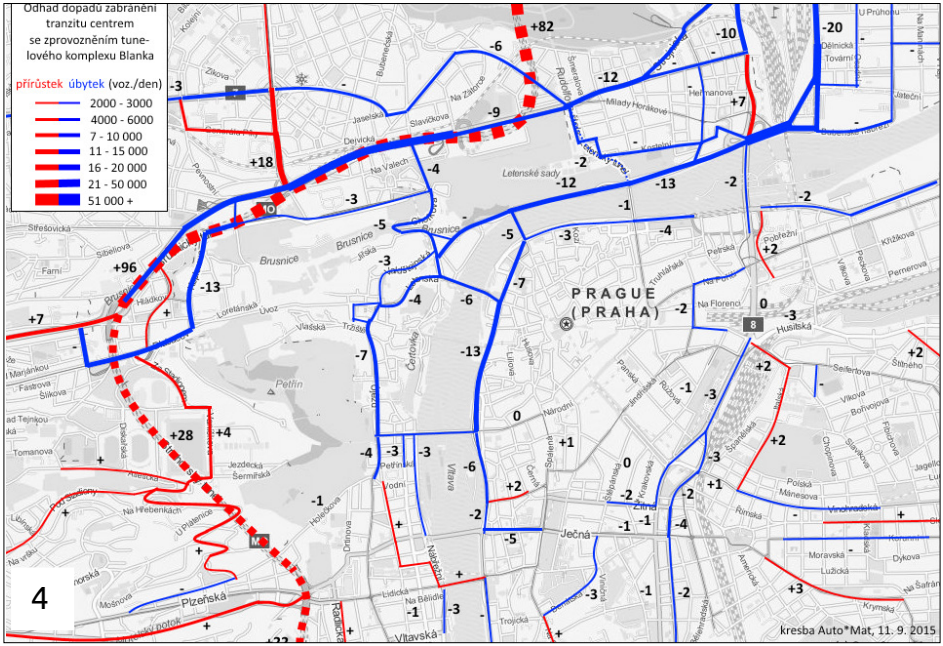
V některých ulicích nicméně dochází k dílčímu zvýšení intenzit, a to vlivem vytlačení části dopravy z městského okruhu či magistrály do ulic vzdálenějších od městského centra. Tyto změny jsou ale v řádu 1 – 2 tisíc vozidel za den a na hranici přesnosti modelu. V jižní části Bubenské ulice je předvídáno výraznější zvýšení intenzit již vlivem zprovoznění tunelového komplexu Blanka, které je zřízením navrhovaných opatření dále posíleno. Je žádoucí převést tento provoz na osu Letenský tunel – nábřeží Kpt. Jaroše, kde dochází k výraznému snížení intenzit, což lze zajistit snížením kapacity Bubenské i Veletržní ulice. Na podzim 2015 proběhlo nezávisle připravované snížení počtu pruhů ve Veletržní, což by v dané situaci mohlo pomoci tento nárůst eliminovat. Zřetelný nárůst intenzit v ulicích Za Stadionem a Vaníčkova se odehrává v úsecích mimo zástavbu. V úsecích, kde navazující ulice Pod Stadiony a Na Hřebenkách procházejí zástavbou, jsou již nárůsty intenzit na hranici přesnosti modelu.

Lze předpokládat dílčí dopad na potenciální objízdné komunikace, které jsou již dnes částečně využívány jako objízdné trasy – konkrétně jde o průjezd Anenskou čtvrtí či Prašnou Branou. Dopravní modely tyto ulice neřeší. Případné negativní zesílení dopravy v těchto ulicích může být korigováno způsobem popsaným na str. 29.

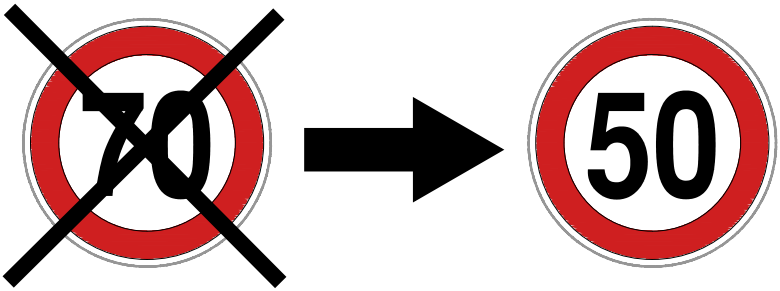

pokles -21 %
-3000 voz/den
pokles -14 %
-3000 voz/den
Milady Horákové
nábř. E. Beneše
Hlávkův most
Smetanovo nábř.
Jiráskův most
Wilsonova
Úvoz
MO
TSK
Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství
Legenda: počty VŠECH vozidel v tis. za 24h
nadřazená komunikační síť
ostatní komunikační síť
1


Milady Horákové
nábř. E. Beneše
Hlávkův most
Smetanovo nábř.
Jiráskův most
Wilsonova
MO
TSK
Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství
Legenda: počty VŠECH vozidel v tis. za 24h
nárůsty zatížení
poklesy zatížení
2


Milady Horákové
nábř. E. Beneše
Karmelitská
Smetanovo nábř.
Jiráskův most
Wilsonova
Hávkův most
koncept 15.7.2013
slouží pro interní potřeby
TSK
Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství
Legenda: počty VŠECH vozidel v tis. za 24h
nárůsty zatížení
poklesy zatížení
31
3


Odhad dopadů zabránění tranzitu centrem se zprovozněním tunelového komplexu Blanka
přírůstek úbytek (voz./den)
2000 - 3000
4000 - 6000
7 - 10 000
11 - 15 000
16 - 20 000
21 - 50 000
51 000 +
PRAGUE
(PRAHA)
Letenské sady
Brusnice
Petřín
Vltavská
Ječná
Plzeňská
Husitská
kresba Auto*Mat, 11. 9. 2015
4

Doplňkové opatření: malý krok ke zklidnění a humanizaci magistrály



Snížení rychlosti na 50 km/h

Snížení maximální povolené rychlosti na 50 km/h je žádoucí všude na zásadních dopravních tepnách v širším centru Prahy, včetně úseku Národní muzeum — Hlávkův most v obou směrech severojižní magistrály, kde je dosud v téměř celé délce omezení zvýšeno až na 70 km/h. V celém širším centru města je to jediné místo, kde je povolena vyšší než ve městě standardní maximální povolená rychlost.

Z hlediska psychologického působení na řidiče i v kontextu všech ostatních návazností není žádoucí, aby uprostřed města na hranici památkové rezervace fungoval úsek komunikace, kde se jezdí buď rychleji a méně bezpečně (bohužel následně i v dalších navazujících úsecích), případně zde jako opačný extrém pomalu popojíždí nebo stojí dlouhá kolona automobilových vozidel.

Řešení je velmi snadné a levné: stačí demontovat pět dopravních značek, případně jako nadstavbu doplnit dopravní značení upozorňující na snížení rychlosti na 50 km/h (je to sice ve městě normální omezení, avšak většina řidičů jezdí po paměti a je vhodné je na změnu raději upozornit).

Na základě vyhodnocení fungování této úpravy je případně výhledově možné následně přistoupit k doplnění úsekových měření aby se zajistilo její vymáhání, pokud by nebyla dostatečně respektována.


≤ 50 km/h
= 70 km/h
≥ 70 km/h

Možné úpravy v krátkodobém a střednědobém časovém horizontu



Je žádoucí připravovat další kroky k celkovému zklidnění a humanizaci severojižní magistrály a její postupné přeměny z neměstské komunikace často dálničního charakteru na městský bulvár atraktivní pro všechny, v souladu s celou řadou koncepčních dokumentů hlavního města Prahy. Zatím posledním krokem bylo uvedení dvou světelně řízených křižovatek s Wenzigovou ulicí do provozu na začátku září 2015 v souladu s koncepčním návrhem IPR Praha, resp. URM a TSK – UDI a s usnesením RHM č. 2165 ze dne 19. 11. 2013.

Jak vyplývá z doposud zpracovaných dopravních modelů TSK – UDI pro různé dopravní situace, **opatření omezující nežádoucí tranzitní průjezd historickým jádrem na Malé Straně a na Starém Městě s úpravami na severojižní magistrále nijak nekolidují a je možné je realizovat současně.**

Nuselský most
Aktuálně probíhá rozsáhlá dlouhodobá rekonstrukce chodníkové stezky. Zároveň se přitom ukazuje, že pouze dva namísto tří běžných jízdních pruhů fungují zcela bez problému, dokonce i bez zprovoznění tunelového komplexu Blanka. Proto je žádoucí jako výsledný stav pro rekonstrukci zachovat pouze 2 + 2 běžné jízdní pruhy a třetí jízdní pruhy nahradit buď vyhrazenými jízdními pruhy BUS + cyklo + TAXI, nebo ještě lépe obousměrným cyklostezkami ve vozovce, fyzicky oddělenými od motorové dopravy demontovatelným betonovým svodidlem a městsky řešeným obrubníkem od chodníku pro chodce. Nutné je též dořešit obě předpolí Nuselského mostu.

Wenzigova
Obě světelně řízené křižovatky jsou uvedeny do provozu, avšak pro důležitou příčnou cyklistickou vazbu je provedena pouze připravenost. Je velmi žádoucí doplnit plnohodnotné řešení i v návaznostech nejen pro cyklisty, ale též pro chodce změnou režimu parkování (dnes zabírá podstatnou část chodníku). Takto bude možné zrekonstruovat chodníky v celé jejich původní šířce a ve vozovce umožnit obousměrný provoz jízdních kol v celé délce, s doplněním cyklistických návěstidel a detekce v obou světelně řízených křižovatkách.

Muzejní oáza
Je potřebné urychleně zahájit přípravu rekonstrukce obou světelně řízených křižovatek v koordinaci s novostavbou světelné signalizace u Státní opery tak, aby došlo k významnému zlepšení podmínek pro bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravu i celkovou kvalitu veřejného prostoru, s maximální připraveností na tramvajovou trať. Nejpozději za přibližně 2 – 3 roky musí z technologických důvodů dojít k rekonstrukci stávajících světelných signalizací a není žádoucí zachovat současný, z velké části nevhodný stav. Jako výchozí podklad může posloužit materiál IPR Praha k Muzejní oáze z roku 2013, který byl přílohou usnesení RHMP č. 2165 ze dne 19. 11. 2013.

Náměstí Hrdinů a propojení ulic Lounských – Viktorinova
Na těchto dvou místech na území MČ Praha 4 je velmi žádoucí doplnit dvě nové světelně řízené úrovňové příčné pěší a cyklistické vazby přes severojižní magistrálu. Dojde tak ke znovupropojení dvou izolovaných částí města v logických a poptávaných směrech a výraznému zkrácení pěších a cyklistických vazeb, které jsou nyní zajištěny pouze nevhodně řešenými podchody na jiných místech.

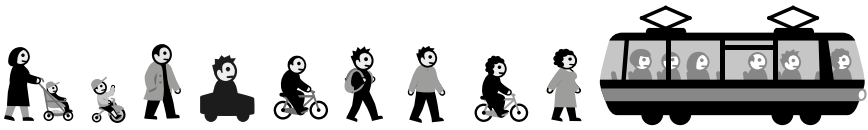
Tramvajová zastávka Štvanice
Na ostrově Štvanice mezi oběma částmi Hlávkova mostu je velmi vhodné obnovit tramvajovou zastávku, která zde byla před několika desítkami let zrušena. Dojde tak k významnému zpřístupnění samotného ostrova a dalšímu výraznému impulzu k jeho oživení. V současnosti je možné zřídit dva tramvajové ostrůvky, světelně řízený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty alespoň provizorní formou do doby, než dojde k plánované celkové rekonstrukci Hlávkova mostu.

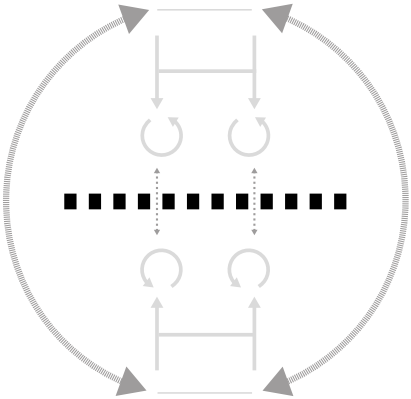


Dopravní analýza [Příloha ke studii]

zpracováno v říjnu 2015 jako dodatek ke studii Centrum bez kolon

Auto * Mat 2015

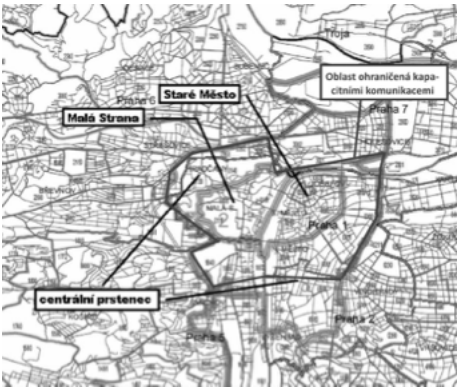




Vzhledem k tomu, že studie Centrum bez kolon nevzniká na objednávku města, nedisponujeme pro účel této studie pražskými dopravními daty ani nemáme přístup k softwaru modelujícímu dopravní zatížení. Proto bylo nezbytné spolehnout se v rámci dopravní analýzy na veřejně dostupné podklady a výstupy Technické správy komunikací, prezentované v souvislosti se zprovozněním tunelu Blanka. Jedná se zejména o studii *Možnosti úpravy organizace dopravy v hl. městě Praze k zahájení provozu tunelového komplexu Blanka* (TSK 2013) a detailní prezentaci *Možnosti řešení organizace dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka* (TSK 2014). Studie jsou k dispozici online na stránkách tunel–blanka.cz.

Tranzit dopravy na komunikacích v historickém centru

Směrové průzkumy TSK z roku 2009[1] vypovídají o tom, že tranzitní doprava (definovaná jako cesty s počátkem i cílem ležícími mimo Staré Město a Malou Stranu) je na Smetanově nábřeží 71,5 % a na Malostranském náměstí 60,5 %. Tranzit mimo poměrně širokou oblast centrálního prstence, pro kterou není problémem předmětnou oblast objet, je na Smetanově nábřeží 40,8 % a na Malostranském náměstí 36,0 %. Tato zóna je nicméně definována poněkud nešťastně, vhodnější by byla oblast vymezená kapacitními komunikacemi Městského okruhu, severojižní magistrály a jejich kapacitních spojnic (na ilustračním obrázku modře). Potom vychází, že **praktický tranzit** (tj. doprava, která má počátek i cíl vně kapacitních objízdných komunikací) **zde tvoří přibližně polovinu provozu.**



Vymezení zón pro tranzit
Zdroj TSK + doplnění Auto*Mat.

1 Zdroj: Možnosti řešení organizace dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka. Prezentace TSK, 3/2014

[TABULKA 1]

ZÓNA	TRANZIT MALOSTRANSKÉ NÁM.	TRANZIT KŘIŽOVNICKÉ NÁMĚSTÍ	POZNÁMKA
Jen Malá Strana nebo Staré Město	60,5 %	71,5 %	Podle břehu.
Oblast ohraničená kapacitními komunikacemi	47 %	54 %	Odhadnuto z předpokladu, že cca ⅔ cílové v centrálním prstenci je také tranzit.
Tzv. "Centrální prstenec"	36,0 %	40,8 %	

Kapacita parkování a objem rezidenční dopravy

V zónách placeného stání je dle dostupných informací zhruba 6700 parkovacích míst pro rezidenty, z čehož lze vyvodit, že počet držitelů parkovacích karet se pohybuje do deseti tisíc. Vozidla taxi tvoří na Smetanově nábřeží zhruba 3 % dopravního proudu, objem vozidel, která by měla zachován průjezd z jiného titulu než pro rezidenční kartu, lze odhadnout na 5 – 10% dopravního proudu.

Odhad podílu dopravy zasažené navrhovanými opatřeními

Z výše uvedených skutečností nelze podíl zůstávající automobilové dopravy určit přesněji než kvalifikovaným odhadem. Lze předpokládat, že vlivem opatření navrhovaných v této studii dojde v klíčových místech ke snížení intenzity provozu zhruba na polovinu.

2 Zdroj: Informace vedoucího odboru dopravy Bc. Ludvíka Czitala ze září 2015.
3 Informacemi o počtu vydaných parkovacích karet se nám nepodařilo získat.
4 Zdroj: Studie Smetanovo nábřeží, inspirace a argumenty (2011), data získána ze sečtení vozidel na StreetView.

Dopravní model

Podkladem pro výstup z analýzy jsou dopravní modely TSK z roku 2013, které analyzovaly jak zprovoznění TKB, tak úplné přetnutí komunikací na obou březích pro veškerou automobilovou dopravu. (obr. v těle studie).

Představené modely mohou být považovány za nedostačující jak pro posouzení námi navrhovaných opatření, tak pro samotné zprovoznění tunelu. Jsme si vědomi malé přesnosti použitých modelů (v řádu cca tisíce vozidel za den), i skutečnosti, že tyto modely nepracují s jevem dopravní indukce či redukce ani s přechody cest do jiných druhů dopravy. **Zjištěné dopady, které bude mít jak zprovoznění tunelu Blanka, tak navrhovaná opatření, proto mohou být nejvýš orientační** v tom smyslu, že mohou odhalit místa, na které by bylo vhodné soustředit se po zprovoznění tunelového komplexu Blanka a realizaci navrhovaných opatření. **Současně jsme ale přesvědčeni, že ani důkladnější dopravní analýza, realizovaná například přímo TSK, by stejně nesměřovala k přesvědčivějším výsledkům**, především vzhledem k tomu, že námi navrhovaná opatření považujeme především za dílčí kompenzaci dopadů zprovoznění tunelového komplexu Blanka, jehož zásah do dopravy by stejně nebylo prakticky možné věrohodně modelovat.

Analýza změn intenzit dopravy

Předpokládaná změna intenzity dopravy byla vypočtena kombinací dvou rozdílových kartogramů publikovaných TSK: změny intenzity dopravy po zprovoznění tunelu Blanka (č. 2) a změny intenzity dopravy v případě úplného přetnutí IAD v obou námi uvažovaných lokalitách (č. 3). Přitom dopady kartogramu č. 2 jsou – v souladu s předpokladem uvedeným výše – započteny jednou polovinou.

Výsledek je prezentován na kartogramu č. 4 a číselně pro všechny ulice v tabulce na konci analýzy. Je třeba si uvědomit, že zásadní dopad na dopravu v Praze bude mít především samotné zprovoznění tunelového komplexu Blanka a dopady samotného omezení tranzitu jsou i v tomto kartogramu pouze doplňkové.

Obecně platí, že modelované nárůsty v uliční síti Prahy 1 a 2 jsou minimální a na hranici přesnosti modelu. Na SJM v ulicích Prahy 2 a v Ječné a Žitné je dokonce předpovídán pokles dopravy. Nárůsty na komunikacích na Praze 5 a 6 (a také na Francouzské na Praze 2) jsou způsobeny především samotným zprovozněním tunelu, nikoliv zklidněním centra.

Pro vyhodnocení případných kritických úseků byly sledované ulice rozděleny do devíti skupin podle předpokládaných změn intenzity (pozn. "+" znamená zvýšení intenzity a tedy prakticky zhoršení stavu) – viz TABULKA 2.

[TABULKA 2] ROZČLENĚNÍ ULIC DO SKUPIN PODLE VÝSLEDKU DOPRAVNÍHO MODELU

SK.	ZPROVOZNĚNÍ TKB	NAŠE OPATŘENÍ	CELKOVÝ DOPAD	HODNOCENÍ
1	-	-	-	Bezproblémové.
2	-	+	-	Námi navrhovaná opatření nepovedou ke zhoršení stavu ve srovnání s obdobím před zprovozněním TKB, tudíž jejich realizace nevadí -> není v kontextu zprovoznění TKB problémová
3	-	+	?	Není jasné, jako celkové dopady budou mít námi navrhovaná opatření, doporučujeme dále sledovat.
4	-	+	+	Zde doprovodná opatření ruší pozitivní vliv zprovoznění, nutno posoudit dopady v těchto konkrétních ulicích.
5	+	-	-	Zde námi navrhovaná opatření pomáhají zvrátit negativní dopady zprovoznění TKB, což je třeba hodnotit pozitivně.
6	+	-	?	Zde námi navrhovaná opatření pomáhají zvrátit nebo snížit negativní dopady zprovoznění TKB, což je třeba hodnotit pozitivně.
7	+	-	+	Zde námi navrhovaná opatření pomáhají snížit negativní dopady zprovoznění TKB, což je třeba hodnotit pozitivně.
8	0 / +	+	+	Nutno vyhodnotit dopady v těchto konkrétních ulicích.
9	jakýkoliv	0	jakýkoliv	Navrhovaná opatření nemají vliv.

Je třeba posoudit situaci pro ulice spadajících do skupin 3, 4 a 8. Zde je také třeba konstatovat, že jde-li o komunikace Městského okruhu či jiné kapacitní komunikace, je toto zvýšení bezproblémové.
Bude-li analýza na hranici přesnosti modelu (cca 1-2 tisíce vozidel za den), nelze negativní (a ovšem ani pozitivní) dopady změn považovat za prokázané.

Dopady změn provozu v ulicích zařazených do “rizikových” skupin 3, 4 a 8 ukazuje TABULKA 3 na následující dvojstraně.

Další dopravní dopady

Lze předpokládat dílčí dopad na potenciální objízdné komunikace, které jsou již dnes částečně využívány jako objízdné trasy – konkrétně jde o průjezd Anenskou čtvrtí či Prašnou Branou. Dopravní modely neevidují znatelné změny intenzit, zčásti nicméně proto, že tyto ulice nejsou v modelech řešeny.

Možné problémy v těchto ulicích lze řešit sjednocením dopravního režimu s nábřežními komunikacemi, tj. omezením průjezdu pro nevyjmenovaná vozidla. Atraktivita průjezdu Prašnou Branou není vysoká vzhledem k tomu, že stejně není možné pokračovat zde jinam než Hybernskou.

Závěr

Výsledky dopravní analýzy ukazují, že současné zprovoznění Blanky a zabránění průjezdu centrem, které nebude mít dopad na rezidenty, bude mít výrazné pozitivní dopady, které jednoznačně převýší dílčí negativa.

Nárůsty dopravy jsou evidovány především na kapacitních komunikacích, které jsou pro automobilovou dopravu určené. Současně je pozoruhodné, že patrně neexistuje místo, kde by navrhovaná opatření zvrátila snížení intenzit po zprovoznění tunelového komplexu Blanka.

V některých ulicích nicméně dochází k dílčímu zvýšení intenzit, a to vlivem vytlačení části dopravy z městského okruhu či magistrály do ulic vzdálenějších od městského centra. Tyto změny jsou ale v řádu 1 – 2 tisíc vozidel za den a tedy na hranici přesnosti modelu.

Doporučení

Na Bubenské ulici je předvídáno výraznější zvýšení intenzit již vlivem zprovoznění tunelového komplexu Blanka. Je žádoucí převést tento provoz na osu Letenský tunel – nábřeží Kpt. Jaroše, což lze zajistit snížením kapacity Bubenské i Veletržní ulice. Již proběhlo nezávisle připravované snížení počtu pruhů ve Veletržní, což by v dané situaci mohlo pomoci tento nárůst eliminovat.
Zřetelný nárůst intenzit v ulicích Za Stadionem a Vaníčkova se odehrává v úsecích mimo zástavbu. V úsecích, kde navazující ulice Pod Stadiony a Na Hřebenkách procházejí zástavbou, jsou již nárůsty intenzit na hranici přesnosti modelu.

[TABULKA 3]

ÚSEK	SK.	ZMĚNA – BLANKA	ZMĚNA – OPATŘENÍ	ZMĚNA CELKEM	ZHODNOCENÍ
MO – Blanka	8	+80-90	+1-6	+80-90	Jedná se o komunikace městského okruhu, na které je převedení dopravy žádoucí.
MO – Mrázovka – Strahovský tunel	8	~ 20	+3-5	~ +25	Jedná se o komunikace městského okruhu, na které je převedení dopravy žádoucí.
Bubenská (od Veletržní na jih)	8	+5	+2	+7	Většinu negativních dopadů způsobuje zprovoznění Blanky. Může být korigováno snížením kapacity na Veletržní
Vaníčkova a Za stadionem	8	+2	+2	+4	Ulice vede mimo zástavbu. V navazujících úsecích v zástavbě se doprava proud dělí do dvou ulic a nárůst je na hranici přesnosti modelu.
Seifertova (podjezd)	8	+1	+1	+2	Změny na hranici přesnosti modelu
Italská (mezi Vinohradskou a Seifertovou)	8	+1	+1	+2	Změny na hranici přesnosti modelu
Prokopova	8	0	2	+2	Změny na hranici přesnosti modelu
Vladislavova	3	-1	1	0	Změny na hranici přesnosti modelu
Wilsonova nad Masarykovým nádražím	3	-5	5	0	Vrací intenzitu na hodnoty před zprovozněním TKB, fluktuace je v řádu 5% intenzity.
Štěpánská	3	-1	+1	0	Změny na hranici přesnosti modelu

Intenzity v tis. vozidel za den

[TABULKA 4] TABULKA ZMĚN INTENZIT PRO VŠECHNY POSUZOVANÉ ÚSEKY

ÚSEK	INTENZITA PO BLANCE (TIS. / DEN)	ROZDÍL 2014 VS. BLANKA	2014 VS. BLANKA + NÁVRH (- 50 %)	2014 VS. BLANKA + PŘETNUTÍ (- 100 %)	ZMĚNA ZPŮSOBENÁ SAMOTNÝM NÁVRHEM	SK.
MO – tunel Mrázovka	67	+19	+22 (70)	+25	+3	8
MO – Strahovský tunel	73	+23	+28 (78)	+32	+5	8
MO – Blanka (Malovanka – Prašný most)	90	+90	+96 (96)	+102	+6	8
MO – Blanka (Prašný most – U Vorlíků)	94	+94	+96 (96)	+98	+2	8
MO - Blanka (U Vorlíků – Trojský most)	81	+81	+82 (82)	+83	+1	8
Argentinská (od Dělnické d.c.)	36	-19	-20 (35)		-1	1
Veletržní (Strojnická – Letenské nám.)	26	-13	-12 (27)		+1	2
Bubenská (od Veletržní na jih)	32	+5	+7 (34)	+9 (36)	+2	8
Bubenská (do Veletržní na sever)	12	-9	-10 (11)		-1	1
Hlávkův most	79	-4	-2 (81)		+2	2
Korunovační	26	-6	-6 (26)		0	9
Letenský tunel	19	-3	-2 (20)		+1	2
Nábř. kpt. Jaroše	28	-10	-13 (25)		-3	1
Nábř. Edvarda Beneše (východně od Štef. mostu)	22	-9	-12 (19)		-3	1
Milady Horákové (Sparta)	25	-8	-9 (24)		-1	1
Svatovítská (most přes trať)	47	+18	+18 (47)	+18 (47)	0	9
Evropská (od Thákurovy dále)	29	-3	-3 (29)		0	9
Patočkova (od Malovanky z.c.)	47	+7	+7 (47)	+6 (46)	0	9
Keplerova	10	-14	-13 (11)	-12 (12)	+1	2
Jelení / Mariánské hradby	18	-4	-3 (19)	-3 (19)	+1	2
Vaníčkova	10	+2	+4 (12)	+5 (13)	+2	8
Holečkova	22	-2	-1 (23)	-1 (23)	+1	2
Hořejší nábřeží (před Jiráskovým mostem)	31	-2	-3 (30)	-4 (29)	-1	1
Svornosti (od Vltavské z.c.)	15	0	-1 (14)	-2 (13)	-1	1
Újezd (od Vítězné na jih)	15	-2	-4 (13)	-6 (11)	-1	1

ÚSEK	INTENZITA PO BLANCE (TIS. / DEN)	ROZDÍL 2014 VS. BLANKA	2014 VS. BLANKA + NÁVRH (- 50 %)	2014 VS. BLANKA + PŘETNUTÍ (- 100 %)	ZMĚNA ZPŮSOBENÁ SAMOTNÝM NÁVRHEM	SK.
Zborovská (od Vítězné na jih)	7	-2	-3 (6)	-4 (5)	-1	1
Janáčkovo nábřeží	7	-2	-3 (6)	-4 (5)	-1	1
Karmelitská (u Tržiště)	13	-2	-7 (7)	-12 (3)	-5	1
Valdštejnská	6	-1	-3 (4)	-4 (2)	-2	1
Letenská	6	-1	-4 (3)	-5 (1)	-3	1
Badeniho	11	-5	-4 (12)	-3 (13)	+1	2
Chotkova	27	-7	-5 (29)	-4 (30)	+2	2
Mánesův most	9	-2	-6 (5)	-6 (5)	-4	1
Čechův most	20	-2	-5 (17)	-7 (15)	-3	1
Štefánikův most	20	-2	-1 (19)	-1 (19)	+1	2
Dvořákovo nábřeží (u Těšnovského tunelu)	37	-5	-4 (38)	-4 (38)	+1	2
Dvořákovo nábřeží (na Františku)	22	-3	-3 (22)	-3 (22)	0	9
17. listopadu (u Rudolfina)	16	-2	-7 (11)	-12 (4)	-5	1
Křižovnická	20	-3	-13 (10)	-23 (0)	-10	1
Smetanovo nábřeží (u Karlových lázní)	22	-3	-13 (12)	-23 (2)	-10	1
Masarykovo nábřeží	19	-1	-6 (14)	-11 (8)	-5	1
Rašínovo nábřeží (jižně od Palackého mostu)	27	-1	-2 (26)	-2 (26)	-1	1
Národní	9	0	0 (9)	-1 (8)	0	9
Myslíkova	12	+3	+2 (11)	+2 (11)	-1	7
Resslova	39	-3	-5 (37)	-6 (36)	-2	1
Žitná (nad Štěpánskou)	30	-3	-2 (31)	-2 (31)	+1	2
Ječná (nad Štěpánskou)	23	-1	-1 (23)	-1 (23)	0	9
Vladislavova	4	0	+1 (5)	+1 (5)	+1	8
Benátská	12	-3	-3 (12)	-3 (12)	0	9
SJM – most přes Masarykovo nádraží	95	-5	0 (100)	+4 (104)	+5	3
SJM – Wilsonova před Hlavním nádražím	83	-6	-3 (86)	0 (89)	+3	2
SJM – Mezibranská	49	-4	-2 (51)	-1 (52)	+2	2
SJM – Sokolská mezi Žitnou a Ječnou	40	-2	-1 (41)	-1 (41)	+1	2
SJM – Sokolská od Resslovy na jih	39	0	-1 (38)	-2 (37)	-1	1

ÚSEK	INTENZITA PO BLANCE (TIS. / DEN)	ROZDÍL 2014 VS. BLANKA	2014 VS. BLANKA + NÁVRH (- 50 %)	2014 VS. BLANKA + PŘETNUTÍ (- 100 %)	ZMĚNA ZPŮSOBENÁ SAMOTNÝM NÁVRHEM	SK.
SJM – Legerova k Hlavnímu nádraží	48	-5	-3 (50)	-2 (51)	+2	2
SJM – Legerova mezi Anglickou a Vinohradskou	48	-4	-2 (50)	-1 (51)	+2	2
SJM – Legerova mezi IPP a Anglickou	48	-5	-4 (49)	-3 (50)	+1	2
SJM – Legerova od Nuselského mostu	42	-3	-2 (43)	-2 (43)	+1	2
Havlíčkova (před Mas. n.)	8	-2	-2 (8)	-2 (8)	0	9
Opletalova (před hl.n.)	11	-2	-1 (12)	-1 (12)	+1	2
Štěpánská	5	-1	0 (6)	0 (6)	+1	3
Ke Štvanici (k Sokolovské)	23	+2	+2 (23)	+2 (23)	0	9
Husitská (k Trocnovské)	20	-2	-3 (19)	-3 (19)	-1	1
Seifertova (podjezd)	27	+1	+2 (28)	+2 (28)	+1	8
Italská (mezi Vinohradskou a Seifertovou)	14	+1	+2 (15)	+2 (15)	+1	8
Prokopova	16	0	+2 (18)	+2 (18)	+2	8
Vinohradská (od Italské dolů)	27	+2	+1 (26)	+1 (26)	-1	7
Francouzská	16	+3	+3 (16)	+3 (16)	0	9
Rohanské nábřeží (u SJM)	32	-1	-2 (31)	-2 (31)	-1	1

úpravy, kde zřízením navrhovaných opatření dochází k dalšímu zvýšení inenzity dopravy

úseky, kde námi navrhovaná opatření přispívají ke snížení intenzity

Poznámka:
I kdyby byl podíl objíždějící dopravy vyšší než 50 %, dopady v ulicích okolních městských částí nebudou ani tak výrazně odlišné (viz sloupec 5, kde je uvažováno 100 % odstranění IAD z Křižovnického a Malostranského náměstí).

CENTRUM BEZ KOLON

Připravil: Ing. arch. Tomáš Cach

Grafická koncepce a sazba: Andrea Tůmová

Kartogramy: Ing. Vratislav Filler, Ph.D.

Grafika doprovodných obrázků: Petr Šmalec

Mapový podklad: © přispěvatelé OpenStreetMaps

Kartogramy: TSK – UDI 2013, prezentace
z března 2014 "Možnosti řešení organizace dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy
v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka"

1. doplněné vydání (listopad 2015)
© Auto*Mat, o. s. 2015

Vydání této publikace podpořila Nadace OSF z Fondu Otakara Motejla za podpory CEE Trust a podporovatelé iniciativy Auto*Mat.

Nadace Open Society Fund Praha od roku 1992 přispívá k rozvoji otevřené společnosti a prosazuje systémové změny vedoucí k posílení demokracie v České republice. Prostřednictvím Fondu Otakara Motejla, který Nadace OSF spravuje, podporuje organizace, které rozvíjí právní stát a usilují o vytvoření transparentního a nekorupčního prostředí v České republice. Více informací na www.osf.cz a www.motejl.cz

Kontakt:

Auto*Mat o. s.
Bořivojova 108,
130 00 Praha 3

auto-mat@auto-mat.cz
+420 212 240 666

Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe

FOND OTAKARA MOTEJLA

auto*mat

