



Doporučení a komentáře spolku AutoMat k plánované rekonstrukci Smetanova nábřeží

Zpracovala Laboratoř udržitelného urbanismu, 9. 4. 2021

A Další příprava – doporučení pro dopravu

A.1 Zóna 30 v celé délce

(etapa 1 nebo 2)

Navrhujeme prodloužení zóny 30 km/h jižním směrem od ulice Betlémské po Národní třídu.

Odůvodnění:

Nejsme přesvědčení o tak zásadně odlišném charakteru jižní části nábřeží, aby byl v tomto úseku potřeba jiný dopravní režim. Klady v podobě lepšího pocitu bezpečí pro chodce a tím pádem lepší funkce „korza“ převyšují zápory v podobě delší jízdní doby tramvají a IAD.

Třicetikilometrová rychlost by měla být v uliční síti základní, z níž se stanovují výjimky. Z hlediska udržitelné bezpečnosti dopravy je rychlost 50 km/h žádoucí pouze na průjezdních ulicích ošetřených signalizovanými přechody pro chodce. Chceme-li zbavit Smetanovo nábřeží průjezdního charakteru, musíme na něm snížit rychlost na 30 km/h v celé délce.

Zdržení tramvají při rozdílu rychlosti 30 a 50 km/h na úseku délky 220 m je teoreticky 10,5 sekundy, prakticky méně: na úsek navazuje světelná křižovatka s nutností úplného zastavení nebo průjezdu desetakilometrovou rychlostí a společnou jízdou s IAD před SSZ. V praxi tedy půjde o zdržení v řádu jednotek sekund. Je otázka, zda je to právě centrum,

kde mají tramvaje jezdit rychle. Rychle mají tramvaje jezdit mimo centrum. Pro linku 17 lze zdržení kompenzovat zvýšením rychlosti například na modřanské estakádě (10,5 sekundy ušetří zvýšení rychlosti z 50 na 60 km/h v úseku délky 900 m).

Posuzovali jsme také možnost zřídit pěší zónu nebo tzv. „shared space“ při uvedení nábřeží do jedné úrovně. Snížení průjezdní rychlosti na 20 km/h od mostu Legií po Veleslavínovu by nicméně vedlo k prodloužení jízdní doby tramvajů o více než 50 sekund, což už považujeme za neúnosné. Pro režim „shared space“ s rychlostním limitem cca 30 km/h pak neexistuje v ČR vhodný legislativní rámec. Oběma dopravním režimům také neodpovídají zbytkové intenzity, které budou i po regulaci dopravy relativně vysoké (přes 10 tisíc vozidel za den).

A.2 Průjezd cyklistů oblastí zastávek Karlovy lázně

(etapa 1)

Navrhujeme úpravu zastávky Karlovy lázně jako tzv. cyklovídně pro jižní směr a prodloužení západního odděleného cyklopásu severním směrem.

Odůvodnění:

Začátek západního cyklopásu by měl být již za vyhrazenými místy pro zásobování (za křižovatkou s Anenskou). Zřízení tzv. cyklovídně a prodloužení odděleného pásu zkrátí nepříjemný průjezd tramvajovými koleji jižním směrem cca o třetinu a dovolí řidičům předjíždět cyklisty dříve než za zastávkou.

Cyklovídeň severním směrem navrhujeme při další projektové přípravě prověřit, dle našeho názoru zde ale převažují nevýhody. Pro cyklisty je jednodušší radit se při souběhu s jedoucí tramvají do kolejí ještě před zastávkou v okamžiku, kdy tramvaj stanicuje, protože za tramvaj se nashromáždí auta a případný vjezd do rozjíždějící se kolony až za zastávkou by byl obtížný manévr. V prostoru u vyústění ulice Karolíny Světlé bude obtížné doplnit cyklopás tak, aby nebyl v kolizi s výjezdem z ulice, navrženými zásobovacími místy, a nezabral větší část navrženého rozšíření chodníku.

A.3 Rizikové místo na vjezdu od severu

(etapa 2)

Severní vjezd cyklistů do tramvajových kolejí (před Křižovnickým náměstím) je třeba řešit bezpečně.

Odůvodnění:

Budou-li severně od Křižovnického náměstí zřízeny krátké vyvýšené cyklopásky (od Veleslavínovy zhruba 120 m jižně, 80 m severně), je třeba řešit přetrvávající pohyb části cyklistů v tramvajových kolejích. K němu bude docházet z důvodů a) řazení do

levého pruhu před levým odbočením do Veleslavínovy a b) snahy vyhnout se opakovanému dávání přednosti v jízdě před křižovnickým náměstím.

Je třeba najít technické řešení, které toto chování buď legálně umožní, nebo přirozeně omezí tím, že alternativa bude bezpečná. Je možné, že tímto řešením budou před křižovatkami běžné cyklopruhy v úrovni vozovky nebo ochranné cyklopruhy dimenzované jako vyhrazené, případně delší rozplety dovolující plynulejší řazení do proudu vozidel, namísto v konceptu navržených cyklopásů.

A.4 Rozšíření východního cyklopásu

(etapa 1)

Navrhujeme rozšířit východní cyklopás od Národní po Anenský trojúhelník souvisle z 2,0 na 2,25 metru a šířku parkovacích stání pro zásobování na cca 2,75 metru.

Odůvodnění:

Zřízení chodníkových parkovacích míst za vyvýšeným cyklopásem vytváří zvýšené nebezpečí ledabyle parkujících zásobovacích vozidel, která budou zasahovat do cyklopásu. Ten je vyvýšený a tak nedovoluje cyklistovi uhnout do vozovky (není to bezpečné ani přes šikmou obrubu pro výjezd zásobovacích vozidel). Proto je zde třeba zvětšit bezpečnostní odstup, a to jednak prohloubením parkovacích stání, jednak jeho dílčím začleněním do cyklopásu jeho lokálním rozšířením nad rámeček normy – vhodná hodnota je 2,25 metru.

Vzhledem k požadavkům na přímé linie v nábřeží se následně jako nejvhodnějším způsobem řešení jeví rozšíření východního cyklopásu na 2,25 metru v celé délce. Šířka 2,25 metru dále odpovídá dánským zvyklostem a umožní vzájemné předjíždění cyklistů v případě absence parkujících vozidel. V oblouku před Anenským trojúhelníkem, za posledními parkovacími místy, je naopak možné cyklopás postupně zúžit na 1,75 metru a tím získat více místa na chodníku.

A.5 Rozšíření západního cyklopásu

(etapa 2)

Navrhujeme rozšířit západní cyklopás mezi přesmykem severně od zastávky Národní divadlo po most Legií a umožnit zde příjezd cyklistů k mostu Legií.

Odůvodnění:

Pro velmi častou relaci Novoměstská náplavka – Masarykovo nábřeží – most Legií není vhodné posílat cyklisty na 100 metrech dvakrát přes tramvajové koleje, z toho jednou

v rušné křižovatce. Navrhujeme proto prodloužit obousměrný pás od jihu až k mostu, byť v menší šířce (navrhujeme 2,5 metru). Na nároží je pak třeba vyřešit bezpečnou koexistenci cyklistů odbočujících vlevo na most a chodců na nároží, jakož i cyklistů jedoucích přímo jižním směrem.

A.6 Gumové profily do kolejí

(etapa 1 nebo 2)

V místě, kde cyklisté vjíždějí mezi tramvajové koleje navrhujeme experimentálně doplnit do kolejnic gumové profily, omezující riziko zaseknutí předního kola ve žlábků kolejnice.

Odůvodnění:

V Curychu [bylo experimentováno](#) s pružnými výplněmi tramvajových kolejí v úsecích, kde cyklisté projíždějí souběžně s tramvajemi. Navrhujeme toto řešení vyzkoušet. Z ekonomických důvodů navrhujeme umístit výplně pouze v místech, kde cyklisté vjíždějí z cyklopásu mezi koleje, v délce cca 20 metrů pro každou lokalitu.

B Další příprava – doporučení pro veřejný prostor

B.1 Umožnit výhledové řešení v jedné rovině

(etapa 1 a 2)

Příčné sklonu uličního profilu navrhujeme provést tak, aby výhledově umožnily úpravu nábřeží do jedné roviny.

Odůvodnění:

I po navrženém omezení tranzitu budou denní intenzity automobilové dopravy relativně vysoké (předpokládáme přes 10 tisíc aut). Úprava nábřeží se dělá na několik desítek let dopředu, měla by tak předjímat možnost další regulace, například zavedení mýta či cirkulačního plánu, které by umožnily zřídit sdílený prostor v jedné úrovni.

Budoucí úprava do jedné roviny by měla být možná přespádováním chodníků, čemuž je ale již nyní potřeba přizpůsobit například výšku rabátek pro nové stromy.

B.2 Otevření loubí v průjezdu u Křižovnického náměstí

(etapa 2)

Navrhujeme urychlit jednání o otevření loubí v tzv. „myší díře“ – průjezdu domy u Křižovnického náměstí.

Odůvodnění:

Vzhledem k proměnlivé šířce chodníku, který se zásadně zužuje až těsně u Novotného lávky, je jmenovitě žádoucí umožnit průchod loubím u nejnižnějšího domu, a to ze stávajícího průchodu směrem k vozovce. Tak bude možné jít po chodníku z větší části mimo loubí, a ti, kdo přijdou po chodníku od severu se budou moci vyhnout úzkému místu. Tato jednání jsou násobně naléhavější v současné a pokračující v (post)pandemické situaci.

B.3 Nezávislost na řešení Anenského trojúhelníku

(etapa 1)

Upozorňujeme na možnost řešit úpravy na Smetanově nábřeží nezávisle na tzv. revitalizaci Anenského trojúhelníku.

Odůvodnění:

Záměr úprav Smetanova nábřeží jakožto záměr hlavního města není dle informací z IPR Praha na projektu Prahy 1 na přestavbu Anenského trojúhelníku nijak závislý, projekty jsou nicméně koordinovány. Žádáme postupovat při přípravě tak, aby se záměr na Smetanově nábřeží nezdržel, ať bude vývoj v kontroverzní kauze Anenský trojúhelník jakýkoliv.