



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

OMEZENÍ ZBYTNÉ MOTOROVÉ DOPRAVY V CENTRU PRAHY

Marvin Rees, starosta města Bristol, Velká Británie, k radikálním opatřením zlepšujícím podmínky pro chodce a cyklisty a současně omezujícím vjezd osobní automobilové dopravy do města:

„ Je klíčové, abychom to udělali teď. Běžný řád věcí byl narušen. Lidé vyčkávají. Je velmi důležité, aby, až se zase začnou ve velkém pohybovat po městě, tak nečinili podle vzoru, který je o dvacet let pozadu.“

The Guardian, 21. 5. 2020

Praha, prosinec 2020

OBSAH

Souhrn	1
1. Úvod	2
2. Dopravní charakteristiky	2
3. Odůvodnění	4
3.1 Koncepční východiska	4
3.2 Dopravní studie a průzkumy	6
3.3 Zlepšování obslužnosti centra města veřejnou hromadnou dopravou	7
3.4 Příklady dobré praxe z jiných měst	8
4. Zkušenosti z realizovaných dopravních omezení v centru prahy	10
4.1 Dopad vynucených dopravních omezení na podzim 2019 na pražskou dopravu	10
4.2 Průběžné vyhodnocení dopadu dočasné úpravy na Smetanově nábřeží v 05-12/2020	12
5. Návrh řešení K omezení zbytné automobilové dopravy v historickém centru	13
5.1 Principy řešení	13
5.2 Očekávané pozitivní dopady opatření	16
5.3 Možné negativní dopady	16
6. Podpůrná opatření	17
7. Závěr	17

SOUHRN

Dopravní trasy podél obou břehů Vltavy v centru města jsou extrémně zatěžované dopravou, která klade na toto území velké nároky. Zásadní negativní dopady do území vnáší motorová doprava, která se na dopravním mixu podílí zhruba 25 %, přičemž cca 80 % vozidel územím pouze projíždí (tzv. tranzit). Cílem předkládaného opatření je přemístit tento druh motorové dopravy na existující objízdné trasy.

Opatření spočívá v zákazu průjezdu motorových vozidel křižovatkou Letenská (Tomášská) x Malostranské náměstí a částí ulice Křižovnická v úseku Novotného lávka - Platněřská. Ze zákazu budou vyjmuta vozidla s dlouhodobým parkovacím oprávněním pro ZPS oblast Praha 1 a Praha 2 na pravém břehu/Praha 5 na levém břehu Vltavy, dále vozidla IZS a MHD a vozidla se zvláštním povolením MHMP. Dodržování opatření bude kontrolováno automatickou detekcí vozidel.

V důsledku realizace opatření je předpokládáno snížení počtu motorových vozidel v oblasti o cca 30 tis denně. Na základě provedených dopravních průzkumů nejsou předpokládány komplikace na jiných částech dopravní sítě. Očekává se podstatné zvýšení plynulosti veřejné hromadné dopravy, snížení hluku, emisí, zvýšení bezpečnosti pro zranitelné účastníky provozu a zvýšení kvality a bezbariérové přístupnosti veřejného prostoru v centru města.

Opatření je v souladu s platnými strategickými dokumenty města a je nezbytným krokem k naplňování závazků HMP v oblasti mitigace a adaptace na klimatickou změnu.

1. ÚVOD

Řeka Vltava již od středověku představuje důležitou severojižní dopravní osu celopražského významu. Dnešní komunikační propojení přes Masarykovo nábřeží, Smetanovo nábřeží, Křižovnické náměstí a Křižovnickou ulici na pravém břehu a přes Malou Stranu ulicemi Újezd, Karmelitská, Malostranským náměstím a ulicemi Letenská a Valdštejská na levém břehu řeky tak přirozeně prochází nejstaršími a nejcennějšími částmi zástavby. Využití každé plochy je zde třeba pečlivě vážit ve vztahu k celkovým přínosům pro město.

Dnešní objem dopravy však na toto unikátní historické území klade nároky, kterým není schopno dostát, aniž by byly významným způsobem narušeny jeho základní funkce a hodnoty.

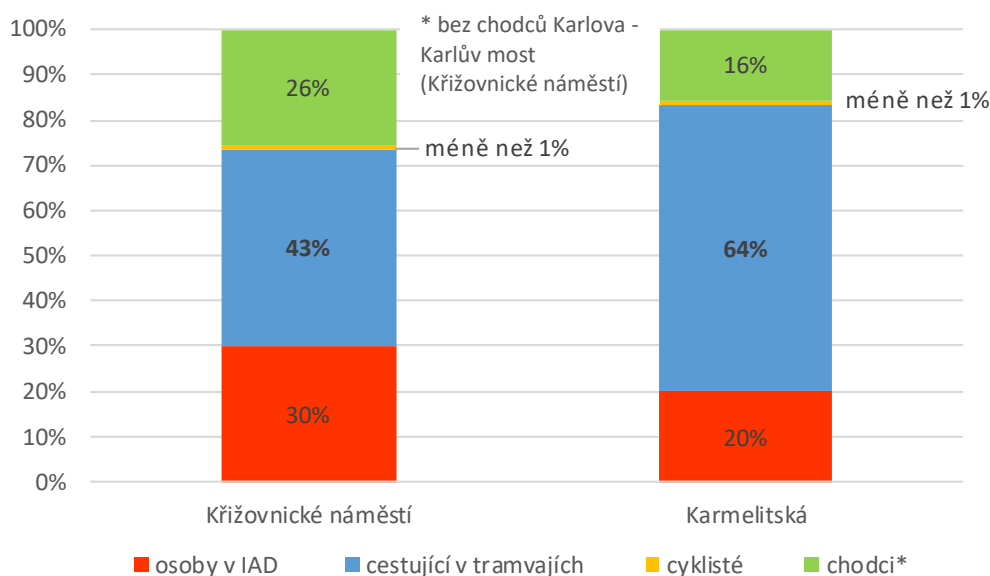
V souladu se skutečnostmi uvedenými dále v kap. 3 Odůvodnění navrhuje **opatření k omezení zbytné tranzitní dopravy v centru Prahy**. Jejich cílem je účinné odklonění zbytné tranzitní dopravy z historického centra Prahy při zachování všech funkcí území vč. zajištění dopravní obslužnosti osobní automobilovou dopravou a minimalizaci nežádoucích doprovodných jevů.

2. DOPRAVNÍ CHARAKTERISTIKY

Z hlediska efektivity dle počtu přepravených osob v řešeném území **významně převažuje veřejná hromadná doprava**. Řešenými oblastmi jsou vedeny páteřní tramvajové linky č. 17 a 22, dále linky č. 2, 9, 12, 15, 18, 20, 23, 27, 93, tyto tramvajové tratě patří mezi nejzatíženější v Praze.

V řešených oblastech je rovněž **extrémně vysoká koncentrace chodců**, především turistických návštěvníků Prahy z tuzemska i zahraničí. V turisticky extrémně frekventované lokalitě Křižovnického náměstí tvořili chodci v roce 2019 až 56 % celkově přepravených osob (viz IPR, 01/2020¹).

Masarykovým nábřežím, Smetanovým nábřežím a Křižovnickou ulicí je vedena **páteřní cyklotrasa A2**, která je pro průjezd centrem klíčová a je nejfrekventovanější cyklistickou trasou v této oblasti.



Obr. 1: Modal share pro Malostranské náměstí (Karmelitská) a Křižovnické náměstí v roce 2019 (IPR, 01/2020¹)

¹ Vyhodnocení dopravních omezení na Smetanově nábřeží a Malé Straně v listopadu 2019. IPR, 01/2020.

Dopravní propojení podél břehů Vltavy jsou **intenzivně využívána individuální automobilovou dopravou** (dále jen IAD), a **to jak pro dopravní obsluhu přilehlých oblastí, tak i pro tranzit.**

Ke **stanovení podílu zbytné automobilové dopravy v centru města** bylo provedeno dne 25. 6. 2020 v čase 7 – 19 hod dopravní sčítání² na 4 profilech u Malostranského náměstí a na 2 profilech v ulici Křižovnická.

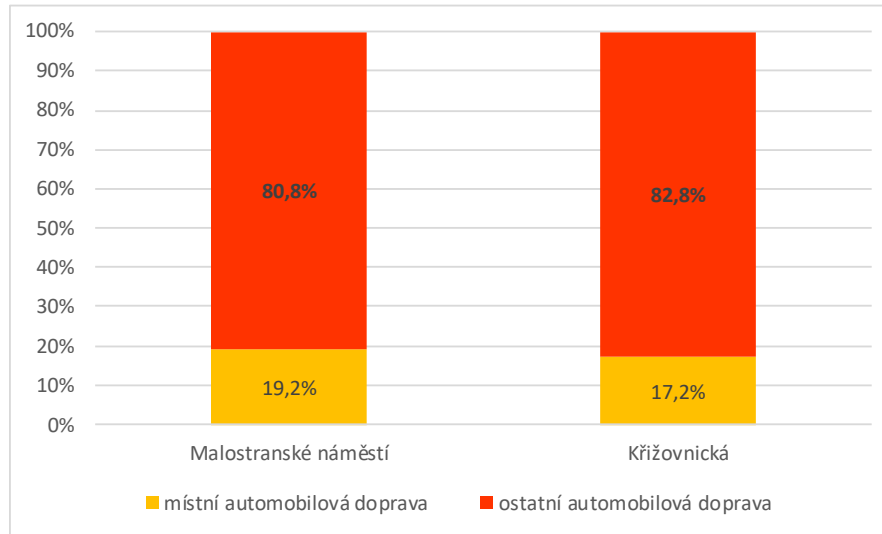


K záznamu projíždějících vozidel byly použity přenosné kamery, porovnáním s databází zón placeného stání a vizuální revizí videozáznamu byl určen podíl zastoupení vozidel dle přiřazení k parkovacím oprávněním pro ZPS. Vzhledem k charakteru uvažovaných opatření k omezení tranzitní dopravy v centru města uvádíme kategorie vozidel podle dlouhodobého parkovacího oprávnění v příslušných oblastech:

Vozidla, která mají:	% zastoupení	
	Malostranské n.	Křižovnická
Parkovací oprávnění ZPS pro Prahu 1	10,4 %	11,2 %
Parkovací oprávnění ZPS pro Prahu 2	-	2,7 %
Parkovací oprávnění ZPS pro Prahu 5 (celou) a její podoblasti	5,2 %	-
celoměstské parkovací oprávnění ZPS nebo nutnost pohybovat se volně po městě vyplývající z jejich účelu (vozidla carsharingu, sociálních služeb, elektromobily, IZS, komunální služby, MHD, taxi)	3,6 %	3,3 %
Celkem místní doprava	19,2 %	17,2 %
Parkovací oprávnění ZPS na jiné oblasti	12,3 %	11,8 %
Vozidla bez přiřazeného parkovacího oprávnění	68,5 %	71,1 %
Celkem ostatní doprava	80,8 %	82,8 %

² Vyhodnocení průzkumu ulice Křižovnická a vybraných pohybů na Malostranském náměstí ve vazbě na parkovací oprávnění. TSK, 07/2020.

Lze předpokládat, že část vozidel spadající do kategorie Ostatní doprava měla ve zkoumané oblasti rovněž nepravidelný zdroj či cíl (návštěvy, zásobování).



Obr. 2: Poměr místní dopravy (vozidla s dlouhodobým parkovacím oprávněním pro ZPS Prahy 1 a Prahy 2 na pravém břehu/Prahy 5 na levém břehu a celoměstským oprávněním) k ostatní dopravě dle dopravního sčítání 25. 6. 2020 (TSK, 07/2020³)

Jak vidno z Obr. 2, vozidla bez dlouhodobého parkovacího oprávnění pro řešenou oblast, tedy vozidla bez stálého zdroje a cíle v této oblasti, tvoří více než 80 % provozu. Přestože pravděpodobně část z nich je cílovou dopravou, **významné množství vozidel podél břehů Vltavy v centru města pouze projíždí, a to i přes existenci nadřazených objízdnych komunikací.** Přestože ve výsledku přepraví relativně malý podíl osob a nákladu (viz Obr. 1), přináší rezidentům, místnímu podnikání i návštěvníkům historické Prahy prokazatelné negativní dopady ve formě významně zhoršené kvality ovzduší, zvýšeného hluku, neúměrně velkého záboru veřejného prostoru, zhoršení prostupnosti území, zhoršení plynulosti veřejné hromadné dopravy a zvýšených dopravně-bezpečnostních rizik.

Optimální rozvoj systému veřejné hromadné dopravy je, zejména v centru Prahy, podmíněn snížením intenzity IAD. Je to jednak otázka plynulosti veřejné hromadné dopravy, ale i rozvoje infrastruktury v podobě bezbariérových zastávek a kapacitně dostačujících navazujících prostorů pro chodce (více viz kap. 2 a 4).

3. ODŮVODNĚNÍ

3.1 Koncepční východiska

Požadavek na nápravu tohoto nežádoucího stavu je předmětem následujících koncepčních dokumentů a studií:

³ Vyhodnocení průzkumu ulice Křižovnická a vybraných pohybů na Malostranském náměstí ve vazbě na parkovací oprávnění. TSK, 07/2020.

- **Zásady územního rozvoje** ve znění pozdějších aktualizací č. 1 až 4 formulují v koncepci dopravy v kapitole 2.2.3. mj. tuto zásadu: *1) vytvořit podmínky pro omezování automobilové dopravy zejména v centrální oblasti města.*
- **Územní plán hl. m. Prahy** předpokládá omezení průjezdné dopravy v textové části v kapitole 4.2.4.2., a to mj. *umožnit vhodným trasovým vedením nadřazených komunikací účinnou regulaci automobilové dopravy ve městě a vytvářet podmínky pro aktivní ochranu centrální oblasti města a hlavně pak Pražské památkové rezervace (PPR) od zbytné automobilové dopravy.* Městský okruh, hlavně v západní a severozápadní části, je tedy regulační okruhem, na který navážou opatření vůči oblasti objížděné okruhem. V návazné kapitole je požadavek 4.2.4.5 *Regulace dopravy, parkování a odstavování vozidel, dopravní plochy* konkretizován:
 - *Výpočty i plošné bilance v ÚPn potvrdily, že na území města nelze plně uspokojit všechny dopravní požadavky a je třeba počítat s účinnou regulací dopravy.*
 - *Regulace dopravy začíná již návrhem komunikační sítě města, která diferenciací atraktivity a svým uspořádáním umožňuje progresivní regulaci automobilové dopravy směrem k centru města.*
 - *Součástí účinné regulace dopravy je i navržena integrovaná a regionální osobní hromadná doprava s bezprostřední vazbou na město a jeho hromadnou dopravu a návrh sítě záchytných parkovišť. Navržené řešení předpokládá síť městské hromadné dopravy, která je schopna účinně konkurovat osobní automobilové dopravě kromě cenových relací i kvalitou a rychlostí.*
 - *Ještě striktněji je v návrhu přístupováno k regulaci dopravy v centrální oblasti města, zvláště pak v Pražské památkové rezervaci (PPR), na kterou je tlak dopravy enormní. V této oblasti je míra využití uliční sítě limitována s ohledem na životní prostředí, propustnost ulic, požadavky památkové ochrany a funkčního využití území.*
 - *ÚPn předpokládá nutnost uplatnění legislativních a organizačních opatření na území města a hlavně pak na území PPR, která umožní omezovat tlak automobilové dopravy na jeho centrální oblast.*
- **Strategický plán hl. m. Prahy**, v aktualizaci 2016, schválen Zastupitelstvem hl. m. Prahy č. 21/7 dne 24. 11. 2016, stanoví k naplnění strategického cíle 1.5 Udržitelná mobilita mj. tato opatření:
 - 1.5-A6 Dosáhnout nižší míry zatížení území automobilovou dopravou, která je v současnosti klíčovým poškozovatelem prostředí města.
 - 1.5-C Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství.
- **Klimatický závazek hl. m. Prahy**, schválen Radou hl. m. Prahy usnesením č. 1334 dne 17. 6. 2019, stanoví cíl snížit emise CO₂ o min. 45 % do roku 2030 a dosáhnout nulových emisí do roku 2050; k emisím skleníkových plynů přispívá konvenční motorová doprava v Praze nemalou měrou a postupné vytěsňování její zbytné části, tranzitu, z města přispívá k naplňování tohoto závazku.
- **Plán udržitelné mobility Prahy a okolí**, schválen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019, a **Akční plán Plánu mobility Prahy a okolí**, schválen usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2462 ze dne 18. 11. 2019, obsahuje V Zásobníku [opatření ID 265 Omezení zbytné dopravy na Malé Straně a Starém Městě \(TRAM\)](#)
- **Management plán ochrany světového kulturního dědictví historického centra Prahy**, přijatý usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 12/99 ze dne 13. 12. 2019, v části 3.3.4 Dopravní infrastruktura identifikuje jako slabou stránku systému mimořádnou zátěž osobní automobilovou dopravou v pohybu i v klidu a jako

jeden z cílů stanoví snížení dopravní zátěže Pražské památkové rezervace (cíl 35) a vytváření dopravně zklidněných oblastí s preferencí pěších a cyklistické dopravy (cíl 36), konkrétně prostřednictvím opatření:

- 107 snižovat nároky na parkování regulací vjezdu individuální automobilové dopravy do centra;
 - 113 snižovat zatížení obyvatel i stavebního fondu hlukem a znečištěním ovzduší z individuální automobilové dopravy;
 - 115 dopravně zklidnit pravobřežní komunikace v úseku Národní divadlo – Palachovo náměstí a posílit její promenádní funkci.
- **Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2165 ze dne 19. 11. 2013** [k návrhu akcí na komunikační síti hl. m. Prahy v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka](#) obsahuje mj. body: Zneprůjezdnění Malé Strany a Zneprůjezdnění Smetanova nábřeží.
 - **Usnesení Zastupitelstva Městské části Praha 1 č. UZ15_0137 ze dne 24. 6. 2015** ke zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka ukládá Radě městské části Praha 1 prosazovat vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka v co nejkratší možné době po jeho otevření.
 - **Usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2351 ze dne 26. 9. 2017 k celoměstskému projektu preference MHD v Praze v letech 2016 -2020** potvrzuje nutnost řešit oblast pravého břehu Vltavy v úseku Právnická fakulta – Národní divadlo a oblast Malé Strany z hlediska zamezení zpoždování tramvají přemírou osobní automobilové dopravy (kap. 3.2 a 3.3 Přílohy č. 1 usnesení).
 - **Usnesení komise Rady HMP pro cyklodopravu** ze dne 2. 6. 2020:
 - č. 14. 13: Komise souhlasí s dopravním řešením Smetanova nábřeží s požadavkem navrácení možnosti levého odbočení pro jízdní kola z Národní třídy.
 - Č. 14. 14: Komise podporuje další opatření ke snižování intenzit IAD na Smetanově nábřeží.
 - **Usnesení komise Rady HMP pro pěší dopravu a bezbariérovost** ze dne 3. 6. 2020 k bodu č. 2: Komise doporučuje městu, aby přijalo opatření vedoucí k dopravnímu zklidnění centra z hlediska individuální automobilové dopravy.

3.2 Dopravní studie a průzkumy

Možnosti omezení zbytné tranzitní dopravy v centru Prahy a jejich dopady na dopravu v Praze byly předmětem projektů, průzkumů a studií spojených jednak s provozem tunelového komplexu Blanka, jednak s dopadem realizovaných dopravních omezení (výběr z období 2013 - 2020):

- Možnosti úpravy organizace dopravy v hl. m. Praze k zahájení provozu tunelového komplexu Blanka, TSK, 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
- Zvýšení bezpečnosti provozu chodců a cyklistů, zvýšení plynulosti provozu MHD a zklidnění IAD na území Prahy 1 ve Spálené a ulici Husova a na Mariánském náměstí (IPR 05/2019) a navazující dopravní modely výsledků implementace opatření ke zklidnění IAD na území Prahy 1 (TSK 01/2020)
- Uzavření Smetanova nábřeží a Malostranského náměstí pro IAD a jeho dopad na SSZ. TSK 11/2019

- Vyhodnocení dopadů dopravních omezení křižovnické ulice, Smetanova nábřeží a Malé Strany od 29. 10. – 8. 11. 2019, TSK 11/2019
- Vyhodnocení dopravních omezení na Smetanově nábřeží a Malé Straně v listopadu 2019, IPR 01/2020, aktualizace 04/2020
- Uzavírka části Smetanova nábřeží – vyhodnocení vlivu na dopravu, TSK 06/2020
- Pravidelnost TRAM Smetanovo nábřeží, Mánesův most – týdenní porovnání, TSK/DPP 06/2020
- Vyhodnocení dopadu změny jízdních dob od 18. 5. 2020, DPP 06/2020

Problematikou úprav nábřeží řeky Vltavy v historickém centru, které by podtrhly jejich urbanistický a městotvorný význam, se dlouhodobě profesionálně zabývá řada jednotlivců i organizací (výběr):

- Příspěvek k otázce pražských dominant, Karel Honzík, 1955
- architektonická soutěž na úpravu Smetanova nábřeží, 1983
- Smetanovo nábřeží, inspirace a argumenty, Auto*Mat, 2011
- Koncepční studie Klárov, IPR Praha
- Revitalizace Malostranského náměstí, INV MHMP – Ateliér Hájek
- Koncepční studie Vítězná, Újezd, most Legií, IPR Praha
- Revitalizace náměstí Jana Palacha, INV MHMP – SATRA
- Koncepční studie Dvořákovo nábřeží / Na Františku, IPR Praha
- Koncepční studie Revoluční, IPR Praha
- Studie jižního předpolí Štefánikova mostu, IPR Praha

3.3 Zlepšování obslužnosti centra města veřejnou hromadnou dopravou

Optimální rozvoj systému veřejné hromadné dopravy (dále jen VHD) je, zejména v centru Prahy, podmíněn snížením intenzity IAD. Je to jednak otázka plynulosti VHD, ale i rozvoje infrastruktury v podobě bezbariérových zastávek a kapacitně dostačujících navazujících prostorů pro chodce.

Vysoké zatížení komunikací IAD je hlavním faktorem negativně ovlivňujícím plynulost i pravidelnost povrchové veřejné hromadné dopravy, v nepřímé úměře rovněž určuje maximální možnou frekvenci spojů. (více viz kap. 4).

Při nižší intenzitě IAD lze dosáhnout i v limitovaném prostoru historického centra Prahy zásadního zvýšení kvality veřejného prostoru spojeného s infrastrukturou VHD - tj. bezbariérového řešení zastávek, úrovně pobytové pohody a zvýšení bezpečnosti vyčkávacích a nástupních prostorů i navazujících pěších vazeb – a tím i výrazného zlepšení jeho dostupnosti.

S žádoucím snížením intenzity IAD je v řešených oblastech spojena řada projektů v různém stupni rozpracovanosti, např. bezbariérové úpravy TRAM zastávek Staroměstská, Karlovy lázně, Národní divadlo (u Žofína) a Malostranská, rekonstrukce Alšova nábřeží a náplavky Karlovy lázně, dosadba stromů na Smetanově nábřeží, naplnění myšlenky Hradebního korza a rekonstrukce dalšího veřejného prostoru.

Úprava výše jmenovaných TRAM zastávek Staroměstská, Karlovy lázně a Národní divadlo je klíčem k optimalizaci dopravní obslužnosti MHD této významné lokality, a tím i celé části centra města na pravém břehu Vltavy. Realizace tohoto opatření je však podmíněna zásadním snížením intenzity IAD v místě.

3.4 Příklady dobré praxe z jiných měst

Doprava ve městech po celém světě se v posledních letech mění – z mnoha důvodů je zřejmé, že osobní automobil, byť zůstane nadále součástí městského dopravního systému, nebude díky vysokým nárokům na zábor prostoru a relativně nízké efektivitě přepravy přednostním řešením dopravních potřeb lidí ani městské logistiky. Přejít na trvale udržitelné formy přepravy je však brzděn v různých směrech – mj. faktem, že při současném vysokém zatížení veřejného prostoru osobní automobilovou dopravou lze velice obtížně realizovat opatření na podporu aktivních módů dopravy.

Jaro 2020 přineslo v souvislosti s bojem proti šíření viru COVID-19 do měst na celém světě novou výzvu - téměř ze dne na den nutnost zajistit ve veřejném prostoru podmínky pro, z epidemiologického hlediska, bezpečný pohyb lidí. V řešení napomohla skutečnost, že počet automobilů v ulicích v důsledku nařízené i dobrovolné domácí karantény výrazně poklesl a uvolněný prostor mohl být dočasně věnován uživatelům aktivní individuální dopravy - chodcům a cyklistům. Tuto neopakovatelnou příležitost mnohá města využila a ve svých vizích šla ještě dál – čerstvě pilotně odzkoušená a osvědčená opatření se stávají základem trvalé proměny městské mobility.

Výběr z aktuálních příkladů dobré praxe:

Bristol, UK rozšiřuje chodníky a cyklostezky po celém městě, [od léta 2020 se historické centrum stane pěší zónou, most na jednom z hlavních příjezdů do města bude uzavřen pro automobilovou dopravu](#).

Londýn, UK přichází s [totální proměnou centra města ve prospěch pěší a cyklistické dopravy](#).

Brusel, Belgie [snižuje rychlost ve všech ulicích uvnitř "malého okruhu" na 20 km/h](#) (jedná se o oblast velikosti cca 5 km², tj. přibližně o rozloze MČ Praha 1) a zřizuje [obytnou zónu](#), kde chodci mohou přecházet i mimo přechody; od 01/2021 se zklidní ulice i v širším centru, nově bude ve většině ulic mimo centrum zavedena maximální rychlost 30 km/h, výjimku budou mít jen hlavní tahy (50 nebo 70 km/h); 05/2020 rozhodlo město o vymezení 40 km nových cyklopruhů napříč městem.

Gent, Belgie reagoval na potřebu [ulehčit městu od osobní automobilové dopravy komplexními dopravními opatřeními](#) zamezujícími jejímu vjezdu do centra, které aplikoval prakticky „přes noc“.

Barcelona, Španělsko se chopila příležitosti a za 4,4 mil euro mění město tak, [aby se lidé mohli po návratu k normálnímu životu přeorientovat na udržitelné formy dopravy](#) – nejrušnější městské třídy budou proměněny na pěší zóny, chodníky na dalších ulicích budou rozšířeny, bude vybudováno 21 km cyklostezek, přidány BUS pruhy a zvýšena frekvence spojů veřejné hromadné dopravy.

Albacete, Španělsko rozjíždí [různá opatření na podporu chodců](#) – dvě hlavní ulice budou vyhrazeny chodcům s povolením vjezdu a výjezdu rezidentům, oblast max. povolené rychlosti 30 km/hod bude zásadně rozšířena, některé další hlavní ulice budou prohlášeny za klíčové pro pohyb pěších a odpovídajícím způsobem upraveny.

Paříž, Francie v rámci [plnění svého dlouhodobého strategického cíle na omezení IAD ve městě](#) plánuje opatření ve prospěch aktivní dopravy na 650 km ulic.

Řím, Itálie reaguje na nebezpečí navýšení IAD v souvislosti s odezníváním koronavirové krize [uspíšením plnění opatření Plánu udržitelné mobility, která zlepšují podmínky pro aktivní dopravu](#).

Vídeň, Rakousko po úspěšném odzkoušení dopravního režimu smíšené pěší zóny na hlavní třídě Maria-Hilfer-Strasse počítá s implementací v dalších částech města.

Budapešť, Maďarsko zavádí [opatření na podporu městské cyklistiky](#) v podobě dočasných cyklopruhů a dalších navazujících opatření – pokud se úpravy osvědčí, stanou se trvalými.

Miláno, Itálie připravuje [reorganizaci 35 km městských ulic](#) tak, aby byly přívětivější pro pěší a cyklistickou dopravu.

Bogota, Kolumbie ve svém dlouhotrvajícím boji s dopravními kongescemi a život ohrožujícím znečištěním ovzduší intenzivní automobilovou dopravou [zřídila dalších 76 km provizorních cyklopruhů na vozovce, po úspěšném odzkoušení se předpokládá jejich trvalá instalace.](#)

New York, U.S.A. kromě opatření na podporu aktivní dopravy deklarovaných jako dočasná také legalizoval [pohyb elektrokol po městě, čímž umožnil jejich oficiální využití pro zajištění městské logistiky.](#)

Hlavní město Praha je zapojeno do sdílení dobré praxe v oblasti dopravy a může tak čerpat ze zkušeností dalších měst v rámci sítě EURO CITIES, POLIS, WALK21 a dalších. **Nejen pandemie Covid-19, ale především nutnost vyrovnat se s hrozbou globální změny klimatu a z ní plynoucích závazků vede ke změně dopravního paradigmatu po celém světě.** Tento probíhající přerod v pojetí městské mobility lze shrnout zhruba takto:

- V minulosti byla automobilová doprava učiněna tak dostupnou, že je hrubě nadužívána. Finanční náklady na nápravu negativních důsledků, které přináší životnímu prostředí i lidské společnosti, jsou neúměrně vysoké.
- Řešení městské mobility nespočívá v osobní automobilové dopravě. Budoucností je bezemisní multimodální doprava s maximálním sdílením cest i dopravních prostředků.
- Pořadí priorit v podpoře jednotlivých módů individuální dopravy je:
 1. aktivní doprava (chůze, cyklo a další prostředky individuální mikromobility),
 2. veřejná doprava a další sdílené cesty,
 3. osobní automobilová doprava.
- Podstatná je kvalita života, která se odvíjí od kvality životního prostředí a veřejného prostoru.
- Prostor ve městě je limitován – je třeba jej přerozdělit dle nových priorit.
- Pandemie Covid-19 přinesla historicky jedinečnou příležitost učinit v organizaci městské mobility zásadní kvalitativní změnu:
 - poskytla argumenty (módy aktivní dopravy jsou velmi vhodné pro zajištění dopravních potřeb obyvatel města po dobu epidemiologicky závažného stavu, fyzický pohyb je zásadní při budování fyzické i psychické odolnosti),
 - vztyčila výzvy (zajistit dostatečný prostor pro dodržení hygienických odstupů, zabránit dalšímu nadužívání osobní automobilové dopravy namísto veřejné hromadné dopravy, všemi dostupnými cestami snižovat znečištění ovzduší, které významně zhoršuje průběh onemocnění dýchacích cest),
 - iniciovala nebo urychlila nástup technologických inovací ve všech oblastech běžného života, které bezpochyby povedou k hlubokým změnám ve společnosti.
- Opatření ve prospěch čisté mobility učiněná v nouzovém režimu by měla směřovat k dlouhodobému cíli proměny dopravního systému ve městě na více udržitelný.

4. ZKUŠENOSTI Z REALIZOVANÝCH DOPRAVNÍCH OMEZENÍ V CENTRU PRAHY

4.1 Dopad vynucených dopravních omezení na podzim 2019 na pražskou dopravu

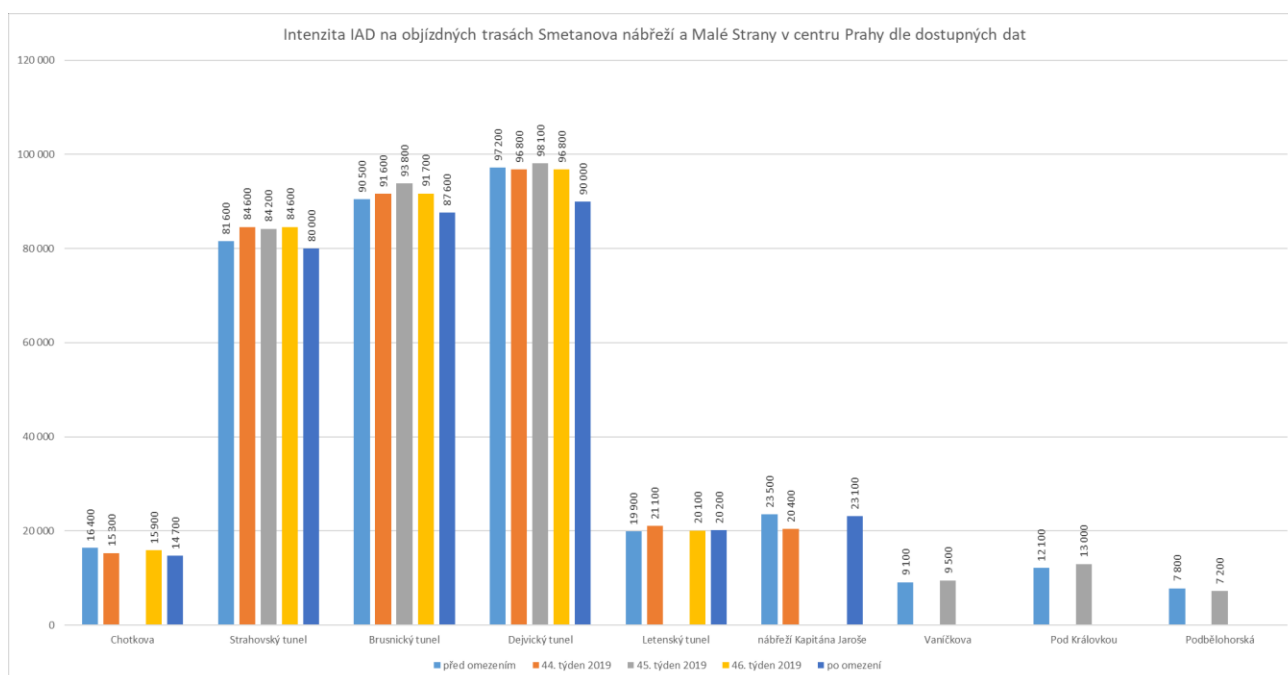
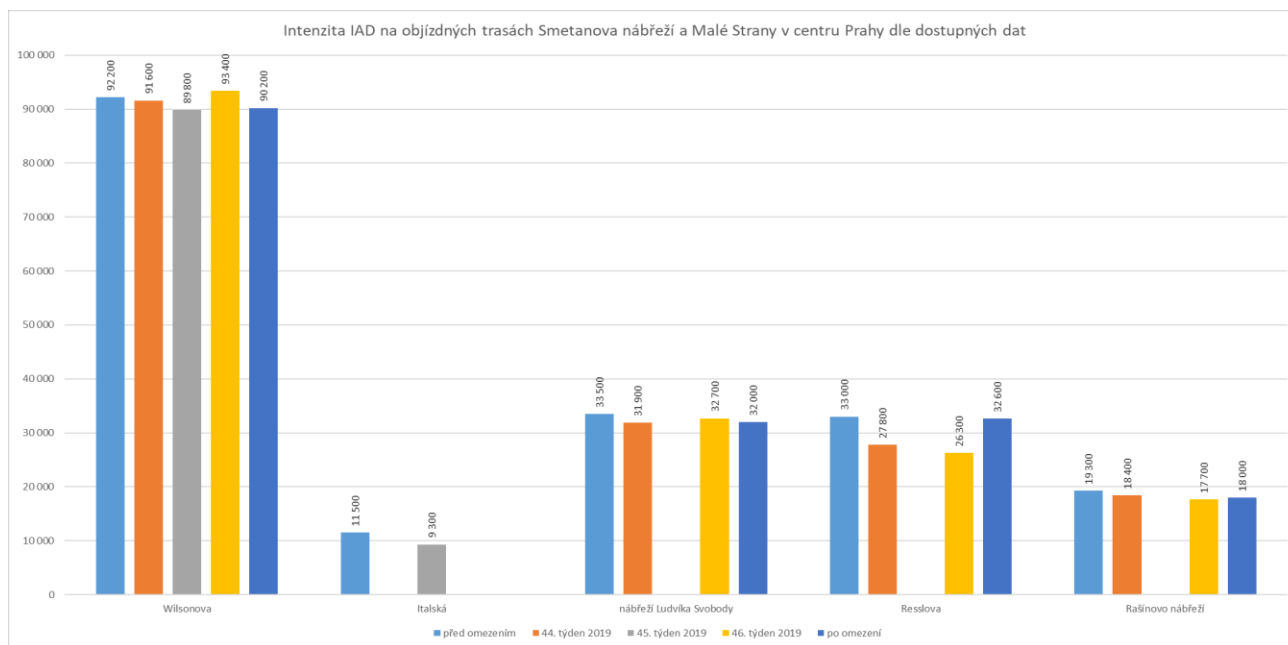
Na Smetanově nábřeží a Malé Straně tvoří uživatelé IAD menšinu (15 %) oproti cestujícím v tramvajích (33 %) a chodcům (52 % vč. přecházejících přes Křižovnické náměstí, zásadní je trvalý a razantní růst počtu chodců po Královské cestě). Naproti tomu, IAD způsobuje za běžného provozu významné zpoždění tramvají ve špičkové hodině.

Ve dnech 29. října - 7. listopadu 2019 došlo z důvodu opravy tramvajové trati k výluce tramvají na Smetanově nábřeží, která znamenala i vyloučení automobilové dopravy přes Křižovnické náměstí. Protože v prvním týdnu výluky došlo vlivem objížďky automobilů k dopravním komplikacím na Malé Straně, byl průjezd přes Malou Stranu (ulice Újezd, Karmelitská, Letenská a Valdštejnská) v následujících dvou týdnech pro automobilovou dopravu kromě dopravní obsluhy a rezidentů uzavřen. Po skončení tramvajové výluky byl ještě od 8. do 17. listopadu 2019 omezen provoz automobilů přes Smetanovo nábřeží.

Současně s popsányými dopravními omezeními byla z důvodu rekonstrukce uzavřena dopravně významná ulice Mariánské hradby a také omezen provoz ze tří na dva jízdní pruhy ve Wilsonově ulici mezi Národním muzeem a hlavním nádražím z důvodu výstavby chodníku pro pěší.

Po dobu dopravních omezení byla doprava monitorována, aby mohly být vyhodnoceny celkové dopady na pražskou dopravu, s tímto výsledkem:

1. Dopravní omezení na Smetanově nábřeží a Malé Straně současně nevyvolala závažné dopravní situace ani v okolí uzavírek, ani na objízdných trasách. Omezení dopravy pouze na jednom břehu Vltavy naproti tomu vyvolává silné kongesce na druhém břehu (zejm. je-li uplatněno na pravém břehu). Výsledky rovněž potvrzují, že realizací tunelového komplexu Blanka vznikl potenciál pro zlepšení dopravní situace v centru města tak, jak předpokládají Územní plán hl. m. Prahy, Zásady územního rozvoje i Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.
2. Zlepšila se plynulost MHD (tramvají) i jejich pravidelnost – omezení IAD na obou březích řeky zároveň má pozitivní vliv na spolehlivost provozu tramvají v celopražském měřítku.
3. Celkový objem osobní automobilové dopravy zřejmě poklesl, neboť nárůst dopravy na objízdných komunikacích odpovídal pouze části poklesu dopravy v centru.
4. Jediným větším problémem bylo nerespektování zákazu vjezdu na Malé Straně.



Obr. 3: Změna intenzit IAD na objízdných trasách (IPR, 01/2020⁴)

Na sledovaných komunikacích, které tvoří objízdné trasy, se v době platnosti dopravního omezení zvýšily intenzity IAD oproti normálnímu stavu pouze na polovině z nich, a to o méně než 2 % ve 2 případech, o 2-5 % ve 3 případech, max. pak o 6 % v Letenském tunelu a o 7,4 % v ulici Pod Královkou (viz Obr. 3). Zaznamenané navýšení intenzity IAD na objízdných trasách lze, vzhledem k jejich kapacitě, považovat za zanedbatelné.

⁴ Vyhodnocení dopravních omezení na Smetanově nábřeží a Malé Straně v listopadu 2019. IPR, 01/2020.

Na základě této zkušenosti lze důvodně předpokládat, že navrhované opatření nezpůsobí dopravní komplikace na území okolních městských částí. Bude tomu tak i proto, že se omezení osobní automobilové dopravy nedotkne dopravní obsluhy.

4. 2 Průběžné vyhodnocení dopadu dočasné úpravy na Smetanově nábřeží v 05-12/2020

Od soboty 23. května 2020 je realizováno jednosměrné omezení části Smetanova nábřeží pro individuální automobilovou dopravu v úseku Národní třída – Divadelní v denních hodinách. Cílem je zvýšit bezpečnost průjezdu křižovatkou Národní x Smetanovo nábřeží x most Legií x Masarykovo nábřeží, snížit riziko omezení provozu tramvají, zlepšit podmínky pro bezmotorovou dopravu včetně zvýšení bezpečnosti a komfortu chodců na přístupu k TRAM zastávce Národní divadlo na Smetanově nábřeží a zvýšit kvalitu pobytového prostoru v místě.

Pomocí dočasné úpravy chodníku před kavárnou Slavie a knihovny FSV UK byla bezbariérově zpřístupněna TRAM zastávka Národní divadlo (DC) a část získaného prostoru byla využita pro podporu místních provozovatelů služeb v rámci zotavování po nuceném výpadku v době karantény Covid-19. Zároveň tak bylo v době dopravní špičky eliminováno dopravně rizikové levé odbočení z mostu Legií na Smetanovo nábřeží. Objízdná trasa je vedena souběžnými ulicemi, a to pro přijíždějící z Národní třídy ulicí Karolíny Světlé, zatímco podstatná část dopravy směrem do centra je svedena z mostu Legií do ulice Divadelní; navýšení průjezdu ulicí Karolíny Světlé je tak minimalizováno.

Z porovnání dat z dopravních průzkumů Dopravního podniku hl. m. Prahy a TSK hl. m. Prahy provedených před realizací opatření a během jeho účinnosti vyplývá:

- Jízdní doby tramvají na Smetanově nábřeží byly zkráceny o 1 min v každém směru jízdy. Z měření skutečných jízdních dob tramvají po jejich zkrácení (tj. eliminaci časových rezerv na zpoždění vedoucí k vyšší plynulosti), ke kterému došlo 18. 5. 2020, vyplývá, že bez poklesu intenzity automobilové dopravy na Smetanově nábřeží a Malé Straně není možno dosáhnout přijatelné přesnosti provozu, tj. přijatelné kvality služby.
- Díky zákazu levého odbočení z mostu Legií pro motorovou dopravu v době frekventovaného provozu od 6 – 22 hod nadále prakticky nedochází k nelegálnímu najíždění na tramvajový pás, a tím ohrožování dalších účastníků silničního provozu a zdržování provozu tramvají.
- Vyloučením levého odbočení z mostu Legií a pravého odbočení z ulice Národní pro motorovou dopravu bylo zamezeno kolizním situacím s přecházejícími chodci, rovněž i střetům mezi osobní automobilovou dopravou a tramvajemi. Situace se tak stala více přehlednou, a tím i bezpečnější zejména pro zranitelné účastníky dopravního provozu, tj. chodce a cyklisty.
- Současně se zvýšila kapacita křižovatky zejména na vjezdu z mostu Legií, což se projevilo poklesem průměrného zdržení, počtu zastavených vozidel a délky fronty (TSK, 11/2020⁵).
- Největší nárůsty IAD se projevují na navazujícím Masarykově nábřeží (+ 36 %) a v ulici Divadelní (+ 50 %), ale nezpůsobují dopravní komplikace.

Z orientačních hlukových měření vyplývá, že na Smetanově nábřeží došlo k prokazatelnému poklesu zatížení prostředí hlukem (- 3,2 dB), na objízdnych trasách došlo k mírnějšímu navýšení (+ 0,7/2,5 dB). K eliminaci

⁵ Masarykovo nábřeží – Národní. Porovnání kapacity křižovatky ve stavech bez zákazu a se zákazem vybraných křižovatkových pohybů. TSK, 11/2020.

tohoto negativního důsledku byl další úpravou dopravního režimu (platnou od 9. 6. 2020) automobilový provoz v nočních hodinách převeden z rezidentní ulice zpět na Smetanovo nábřeží.

5. NÁVRH ŘEŠENÍ K OMEZENÍ ZBYTNÉ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V HISTORICKÉM CENTRU

5.1 Principy řešení

Řešení je voleno tak, aby byla v historickém centru Prahy eliminována zbytná automobilová doprava, ale současně byly zachovány podstatné funkce a hodnota území vč. komfortu dopravní obslužnosti. Cílem je odklonit tranzitní dopravu z nábřeží na nadřazenou komunikační síť. Řešení je navrženo skrze úpravu dopravního značení, kterou je možno v případě potřeby změnit.

Opatření bude provedeno za dodržení následujících zásad:

1. Opatření bude provedeno na obou březích Vltavy současně, prostřednictvím znemožnění průjezdu motorovým vozidlům (mimo vybrané skupiny):
 - **křižovatkou ulice Letenská x Malostranské náměstí**
 - **částí ulice Křižovnická v úseku Novotného lávka - Platněřská.**
2. Zákaz vjezdu osobních automobilů bude časově omezen na dobu: **po - ne od 6 – 22 hod.** Časový interval byl zvolen s ohledem na výskyt ranních a večerních dopravních špiček. Varianty s jiným časovým vymezením byly zvažovány a posléze odmítnuty.
3. Opatření bude provedeno **dopravním značením**, a to primárně zákazem vjezdu osobních automobilů a úpravou směrovosti okolních ulic.



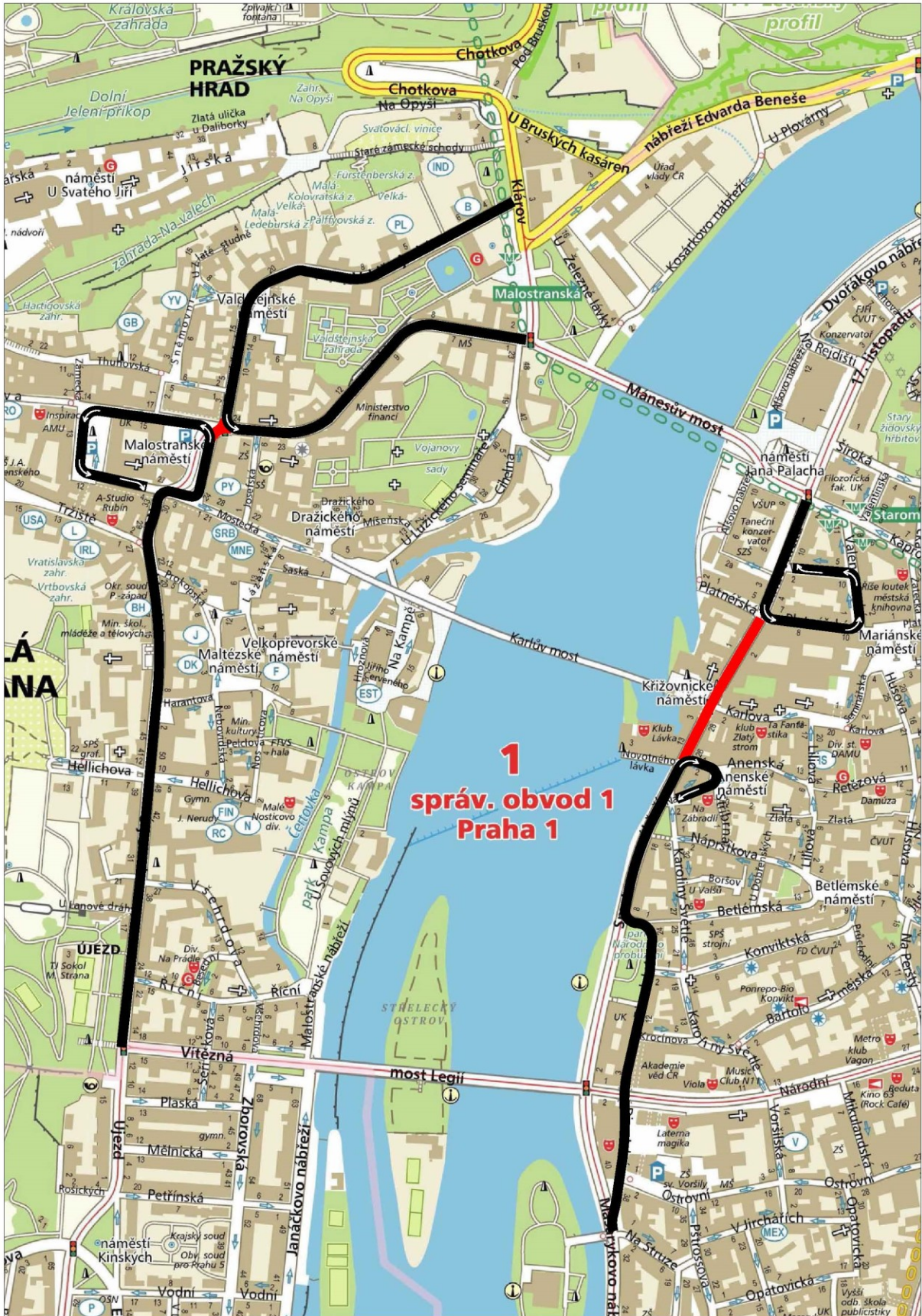
Obr. 4: Ideový návrh dopravního značení

4. Komfort dopravní obsluhy v řešených oblastech nebude snížen vůbec nebo pouze v minimální možné míře, proto budou ze zákazu vjezdu osobních automobilů vyjmuty následující typy uživatelů:
 - **vozidla s platným parkovacím oprávněním pro oblast Prahy 1 a Prahy 2** (na pravém břehu Vltavy)/ **Prahy 5** (na levém břehu Vltavy)
 - vozidla se souhlasem Magistrátu hl. m. Prahy
 - IZS
 - MHD (pouze pro oblast Malostranského náměstí)

Jak vyplývá z dopravního průzkumu TSK⁶, oblastí se v současné době pohybuje cca 80 % vozidel bez dlouhodobého parkovacího oprávnění. I v případě, že u části z nich bude vydáno zvláštní povolení MHMP k průjezdu, dopad realizace opatření na intenzity motorové dopravy v místě bude zásadní.

5. Ve smyslu předchozího bodu budou **minimalizovány dopady opatření na sousedící MČ Praha 2 a MČ Praha 5** – držitelé parkovací karty těchto městských částí budou moci projet po trase na příslušném břehu Vltavy, neboť pro část z nich by odklon na městský okruh znamenal stejně dlouhou cestu historickým centrem a opatření by tak nemělo žádoucí přínos.
6. **K zajištění dohledu nad dodržováním dopravního režimu bude využita automatická detekce vozidel** napojená na registr vozidel ZPS.
7. **Vynucené změny na SSZ v oblasti uzavírky i na objízdných trasách budou absorbovány v rámci nastaveného dynamického řízení dotčených SSZ, v odůvodněných případech budou upravena data pro řídicí logiku SSZ** tak, aby odpovídala novým dopravním poměrům (zpracování v řádu týdnů).
8. **V případě delšího uzavření nadřazených objízdných komunikací bude umožněn průjezd i pro tranzitní dopravu** (zakrytím příslušného dopravního značení, použitím proměnného značení).
9. Na základě vyhodnocení provozu může být v další fázi přistoupeno k realizaci trvalého stavebního potvrzení žádoucích úprav, a to především formou místních zásahů ke zvýšení kvality veřejného prostoru (např. rozšiřování chodníků). Tyto případné úpravy budou řešeny samostatně.
10. Opatření bude v dostatečné míře a s dostatečným předstihem komunikováno směrem k veřejnosti na lokální, městské i krajské úrovni.

⁶ Vyhodnocení průzkumu ulice Křižovnická a vybraných pohybů na Malostranském náměstí ve vazbě na parkovací oprávnění. TSK, 07/2020.



5.2 Očekávané pozitivní dopady opatření

- + Odklonění zhruba 75 % stávající automobilové dopravy z historického centra na nadřazenou komunikační síť, a tím zvýšení kvality životního prostředí v centru města (snížení množství emisí do ovzduší, jejichž zdrojem je motorová doprava, snížení hladiny hluku, prašnosti atd.)
- + Možnost stavební úpravy zastávek TRAM v centru města tak, aby byly bezbariérově přístupné a, včetně navazujícího veřejného prostoru, komfortní pro cestující, a tím zásadní zlepšení dopravní obslužnosti centra MHD. Tyto úpravy jsou v naprosté většině podmíněny snížením intenzity osobní automobilové dopravy.
- + Odstranění zpoždění tramvají v dotčených úsecích ve špičkách. Jde o linky 2, 12, 15, 17, 18, 20, 22 a 23, tedy přibližně třetinu pražského tramvajového provozu; opatření tak bude mít stabilizační efekt pro celou pražskou tramvajovou síť. Výhledově je možné uvažovat o zkrácení jízdní doby tramvají po malostranské straně.
- + Zvýšení bezpečnosti silničního provozu eliminací míst s vysokou nehodovostí a celkovým snížením objemu IAD.
- + Zvýšení průchodnosti Křižovnického náměstí pro chodce.
- + Zatraktivnění průjezdu pro cyklisty a zvýšení jejich bezpečnosti.
- + Výrazné zatraktivnění Smetanova nábřeží pro chodce (důležitá promenáda) a cyklisty (páteřní cyklotrasa A2); uvolnění potenciálu pro rekonstrukci veřejného prostoru.
- + V případě cílové dopravy do centra města využití multimodální dopravy pro část cest nyní vykonaných osobním automobilem (příklon k udržitelným přepravním módům, především MHD).
- + Opatření je naplněním platných koncepčních a plánovacích dokumentů hl. města Prahy a napomáhá plnění mezinárodních závazků České republiky.

5.3 Možné negativní dopady

- Prodloužení některých cest automobilem skrz centrum města pro část cílové dopravy, která není ze zákazu průjezdu vyjmuta, jedná se však o jednotky procentu celkově přepravených osob.
- Zvýšení automobilové dopravní zátěže na nadřazené komunikační síti. Nejsou očekávány plošné negativní dopady na plynulost dopravy v centru Prahy.
- Zvýšený zájem o zřízení parkovacích oprávnění v oblasti Prahy 1, 2 a 5.

6. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

V souvislosti s navrhovanou úpravou je vhodné zvážit další opatření, která by **zamezila používání zkratk a průjezdů pro tranzitní dopravu** zejména na pravém břehu Vltavy v katastru Josefova, Starého a Nového města (Havlíčkova, Prašná brána, Jungmannova, Ostrovní, Lazarská, Dlouhá), vyjma rezidentů Prahy 1. Průjezd vybranými profily pro zásobování je možno připustit mimo špičku v určité hodiny.

Snížit nabídku relativně pohodlného dojezdu do centra (tj. „pojeďte do centra autem, je to pohodlné, rychlé a levné“), a tím eliminovat zbytnou poptávku, lze podpořit řadou dalších opatření plošného charakteru, např.:

- rezidentní parkování (modrá zóna) nabídnout pouze rezidentům a abonentům;
- reorganizovat smíšené zóny pro zajištění parkovacích potřeb návštěv a řemeslníků;
- zvýšit poplatky za parkování v uličním prostoru - jedná se jednak o motivaci k využití jiného módu dopravy a posílení účinku předchozího opatření, jednak o nasměrování k většímu využití podzemních garáží nyní znevýhodněných zpravidla vyššími poplatky za parkování.

7. ZÁVĚR

Záměr snížit intenzitu osobní automobilové dopravy v historickém centru Prahy je zakotven v mnoha koncepčních dokumentech hl. m. Prahy a je současně zásadní podmínkou realizace projektů na zvýšení kvality veřejného prostoru i rozvoje veřejné hromadné dopravy ve městě.

Tunelový komplex Blanka, doplněný ostatními již dokončenými částmi Městského okruhu, vytvořil podmínky naplnění tohoto cíle.

Předkládané opatření, které se soustřeďuje na omezení zbytné motorové dopravy podél obou břehů Vltavy v centru města, vykazuje následující parametry:

- **umožní zásadní zlepšení podmínek pro veřejnou hromadnou dopravu;**
- **zachová prostupnost území pro dopravní obsluhu;**
- nebude mít významný vliv na dopravní situaci v okolních městských částech;
- lepší bezpečnost všech účastníků silničního provozu;
- lepší podmínky pro chodce a cyklisty;
- **zvýší kvalitu života pro rezidenty v centru,** zvýší atraktivitu této části města pro bydlení;
- je přínosné pro město z hlediska kvality životního prostředí vč. pobytových funkcí veřejného prostoru, ochrany historických památek a směřování k udržitelnému systému městské mobility;
- **je zásadním a nezbytným krokem k naplňování závazků HMP v oblasti snižování emisí ve městě;**
- je proveditelné;
- je vratné.