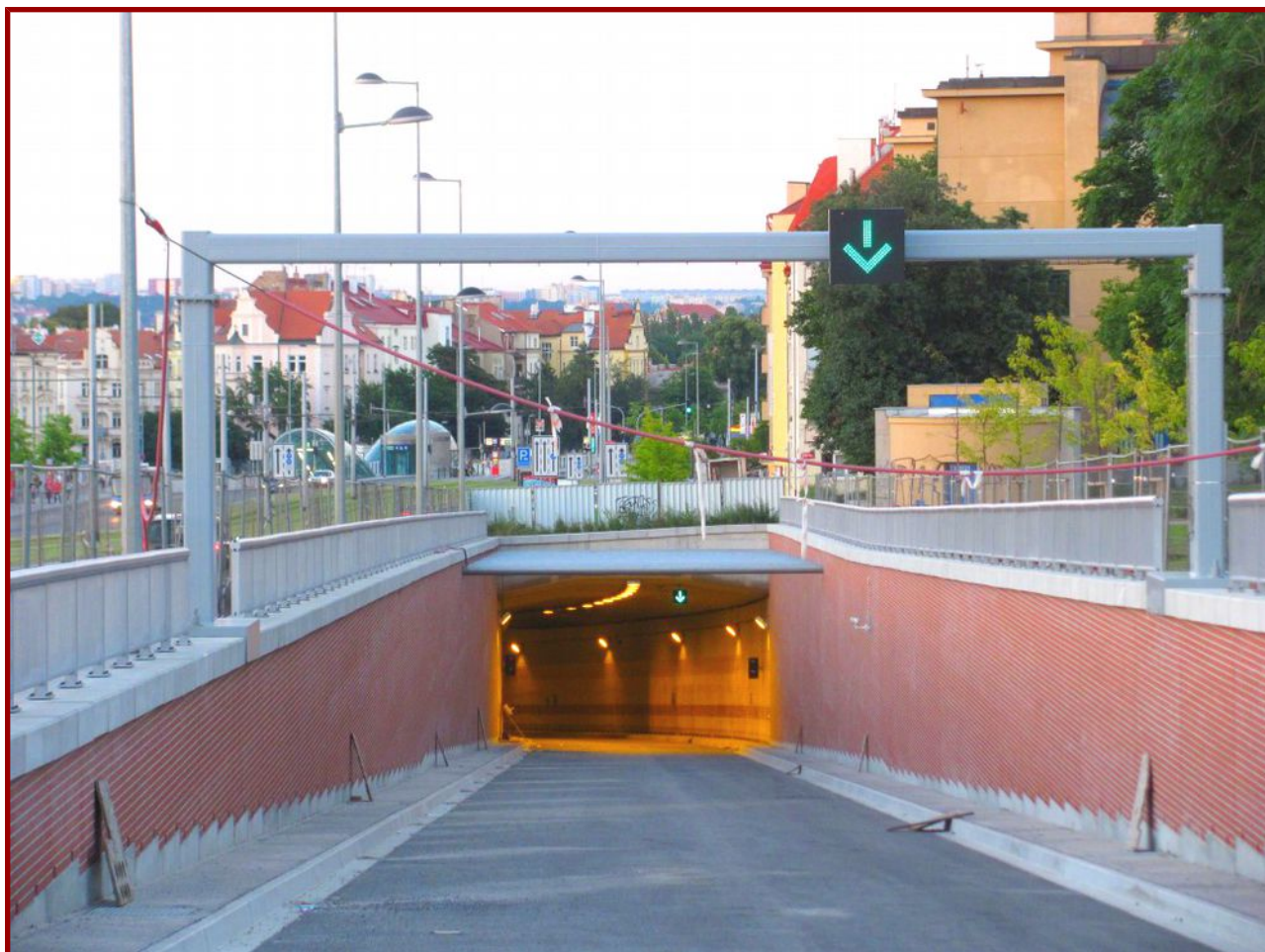


# Změny organizace dopravy v Praze se zprovozněním tunelu Blanka

studie proveditelnosti



Praha, duben 2015

Auto\*Mat

## Obsah

Manažerské shrnutí.....	3
1 Úvod.....	5
1.1 Fenomén tunelového komplexu Blanka.....	5
1.2 Předpoklady.....	6
1.3 Zprovoznění TKB a podmínky evropské dotace na metro A do Motola.....	7
2 Charakter doprovodných opatření.....	7
3 Dosavadní podklady pro realizaci.....	8
4 Opatření vyvolaná zprovozněním TKB.....	10
4.1 Dopravně-organizační a telematická opatření na souběžných a návazných komunikacích.....	10
4.2 Severovýchod Prahy.....	10
4.3 Severozápad Prahy.....	11
5 Malá Strana a Smetanovo nábřeží.....	12
5.1 Stavební opatření.....	13
5.2 Obecně k zamezení tranzitu centrem.....	13
5.3 Vztah opatření na obou březích.....	14
5.4 Možnosti organizace provozu.....	14
5.5 Využití telematiky pro dohled nad organizací provozu.....	15
5.6 Doprovodná opatření.....	16
5.7 Výhrada obecného užívání komunikace.....	17
5.8 Doporučení.....	17
6 Severojižní magistrála.....	17
6.1 Vzájemný vztah a společný dopad jednotlivých opatření.....	18
6.2 Potenciál snížení kapacity SJM.....	18
6.3 Zvýšení provozu v souběžných ulicích.....	19
6.4 Současné omezení tranzitu na Malé Straně a Starém Městě a snížení kapacity SJM.....	19
6.5 Doporučení.....	20
7 Další významná opatření v centru.....	21
7.1 Žitná.....	21
7.2 Karlovo náměstí.....	21
7.3 Veletržní.....	21
7.4 Jiná opatření.....	21
8 Zatraktivnění alternativ.....	22
9 Střednědobé řešení návazností v severovýchodním sektoru Prahy.....	23
9.1 Ulice V Holešovičkách.....	24
9.2 Alternativní osa MO Povltavská – Čuprova – Spojovací – Českobrodská.....	26
9.3 Průmyslová – Kbelská, Štěrboholská radiála.....	26
9.4 Celkové doporučení.....	28
10 Střednědobé řešení návazností v severozápadním sektoru Prahy.....	29
11 Závěr.....	29

## Manažerské shrnutí

Cílem tohoto materiálu je shrnout opatření určená k realizaci v návaznosti na zprovoznění tunelového komplexu Blanka (TKB) na základě podkladů dostupných v dubnu 2015. **Tunelový komplex Blanka je především novou dopravní kapacitou, vedenou v těsné blízkosti historického centra.** Ta je připravena „zaplnit se“ nad rámec provozu probíhajícího v koridoru TKB dnes. Je v zásadě věcí návazných dopravních opatření, v jaké míře půjde o dopravu, která v současnosti nadměrně zatěžuje ulice centra a osu severojižní magistrály, či zda půjde téměř výhradně o dopravu novou, se všemi dopady.

Doprovodná opatření se zprovozněním TKB lze rozdělit do čtyř hlavních skupin:

1. **Opatření vyvolaná zprovozněním TKB** – zacílená na zvládnutí přímých dopadů zprovoznění tunelu (zvýšená intenzita provozu na návazných komunikacích)
2. **Opatření zacílená na převedení povrchové dopravy do TKB** (z komunikací souběžných s TKB, z centra Prahy), včetně opatření bránících opětovnému nárůstu povrchové dopravy na uvolněných ulicích
3. **Opatření zatraktivňující neautomobilové druhy dopravy** s cílem zvýšit konkurenceschopnost veřejné dopravy a nabídnout alternativní dopravní kapacitu
4. **Příprava střednědobého dopravního řešení pro východní sektor Prahy**

**Ze znalosti chování dopravy po zprovoznění velkých staveb (dopravní indukce a redukce) vyplývá nezbytnost doprovodných opatření zaměřených na převedení maxima dopravy ze stávajících komunikací do TKB.** Jejich realizace okamžitě se zprovozněním tunelu je jediným prostředkem schopným omezit jak zhoršení parametrů životního prostředí v Praze po zprovoznění TKB, tak zachovat alespoň přijatelnou plynulost individuální automobilové dopravy na ostatních pražských komunikacích.

Jednou z podmínek evropské dotace na metro do Motola je snížení produkce CO<sub>2</sub> z dopravy na území Prahy o cca 0,5% v rozhodném období pěti let po zprovoznění metra. **Zprovoznění TKB má bez doprovodných opatření schopnost zvýšit dopravní výkon IAD na území Prahy (a tím v zásadě produkci emisí CO<sub>2</sub> z dopravy) odhadem o 2%,** což splnění tohoto indikátoru přímo ohrožuje. Doprovodná opatření se tak musí soustředit i na zastropování celkového dopravního výkonu IAD na území Prahy.

**U opatření vyvolaných zprovozněním TKB je nezbytné dbát nejen na plynulost dopravy, ale také na bezpečnost pěších a cyklistů.** Kapacita odlehčených komunikací souběžných s TKB by se měla za normálního provozního stavu tunelu snížit.

**Omezení tranzitu historickým centrem** (malostranský břeh a Smetanovo nábřeží) **je jedním z klíčových faktorů, které mohou přispět ke zvýšení pozitivních dopadů zprovoznění TKB na dopravní systém Prahy.** Pro co největší pozitivní dopad je zásadní, aby řešení nezůstalo polovičaté. Jako optimální stav se jeví regulace průjezdu Malostranským a Křižovnickým náměstím na základě filtrování necílových uživatelů v Praze 1.

**Zvláštní pozornost je třeba věnovat nastavení podmínek pro rezidenty a systému, jakým by měla být vozidla klasifikována.** Detailní nastavení těchto parametrů by mělo být předmětem další diskuse. Kontrolu dodržování neprůjezdné oblasti je žádoucí výhledově zautomatizovat. **Specifickou roli má v opatřeních souvisejících se zprovozněním TKB severojižní magistrála.** Zprovozněním TKB vzniká severojižní magistrále paralelní stopa, vedená převážně mimo kontakt

se zástavbou. Charakter severojižní magistrály v centrální části města si taktéž naléhavě žádá úpravy vedoucí k její humanizaci, zejména k obnově velkého počtu zrušených nebo omezených pěších a bezmotorových vazeb nebo ke zvýšení komfortu vazeb stávajících.

**Doprovodná opatření doporučená v materiálech TSK a IPR jsou realizovatelná bez zásadních negativních dopadů, řadu z nich by bylo dokonce možné realizovat ještě před zprovozněním TKB.** Vzhledem k realizovatelnosti větší části úvodních humanizačních opatření ještě před zprovozněním TKB lze zahájit jejich přípravu neprodleně.

**I se zklidněním komunikací v centru je možné realizovat výraznější snížení kapacity SJM jižně od nám. I. P. Pavlova.** Opatrnější přístup bude nutný v křižovatkách na I. P. Pavlova, s Anglickou a před Muzeem. Ani zde by ale úpravy navrhované IPR neměly snížit kapacitu natolik, aby znemožnily realizaci navrhovaných opatření včetně tzv. Muzejní oázy.

Jako velmi podstatná se jeví navrhovaná úprava **ulice Žitné**, spočívající ve snížení počtu jízdních pruhů ze tří na dva tak, aby se zmenšila vazba magistrály na pravobřežní komunikaci. Vhodné opatření je třeba najít i pro opačný směr. **Veletržní ulice** je komunikací, která bude z větší části nahrazena TKB a současně nevede v přímém kontaktu s výjezdy z tunelu. Snížení počtu jízdních pruhů je zde nejen žádoucí, ale dokonce zcela nezbytné pro zachování zklidněného charakteru Letné po zprovoznění TKB.

**Je nezbytné uspišit přípravu stavebních opatření tak, aby jejich realizace mohla být zahájena okamžitě po zprovoznění TKB.** Dokončení hlavních stavebních opatření by pak mělo být nejzazším termínem zahájení uživatelské regulace průjezdu historickým centrem.

Žádoucí kompenzace usnadňující asimilaci cest nevykonaných IAD spočívá ve **zkvalitnění služby veřejné dopravy**, zejména v důslednější preferenci tramvají ve zbývajících problémových úsecích (např. Vinohradská).

**Pro severovýchodní sektor Prahy** se jako nejvhodnější střednědobá kombinace jeví realizace následujícího funkčního celku v horizontu cca 3-4 let, a to za předpokladu souběžného přehodnocení Městského okruhu v rámci přípravy nového územního plánu:

- **Pro zahloubení ulice V Holešovičkách** porovnat variantu vedení tunelu pod ulicí s alternativami částečného nebo úplného uhnutí pod kopec Bílé skály a najít přednostně řešení s kapacitou 1+1 nebo 2+1 jízdní pruh (v závislosti na podobě odbočení do Zenklovy).
- **Na ose Povltavská - Českobrodská realizovat jen minimální zásahy**, cílené jak na dílčí zvýšení propustnosti, tak na zvýšení bezpečnosti bezmotorových vazeb.
- **Na ose Průmyslová - Kbelská realizovat podjezd Poděbradské** (podjezd Kbelské podmíněně) a zásahy odpovídající ose Povltavská - Českobrodská. Charakter Průmyslové odpovídá v zásadě už dnes požadavkům „duálního“ systému, předpokládaného v aktualizaci územního plánu.
- **Zkapacitnění Štěrboholské radiály** od Lanového mostu po Průmyslovou na 3+3 pruhy je přípustné, ale jeho realizace nesouvisí se zprovozněním TKB.

V severozápadním sektoru je žádoucí ve střednědobém výhledu **přehodnotit tzv. Komunikaci Evropská - Svatovítská (KES)** od ul. Gymnazijní po MÚK Prašný most. Jeho realizace je smysluplná v základním provedení 1+1 pruh a společně se snížením počtu pruhů pro IAD na odlehčeném úseku Evropské a zlepšením bezmotorových vazeb na Vítězném náměstí.



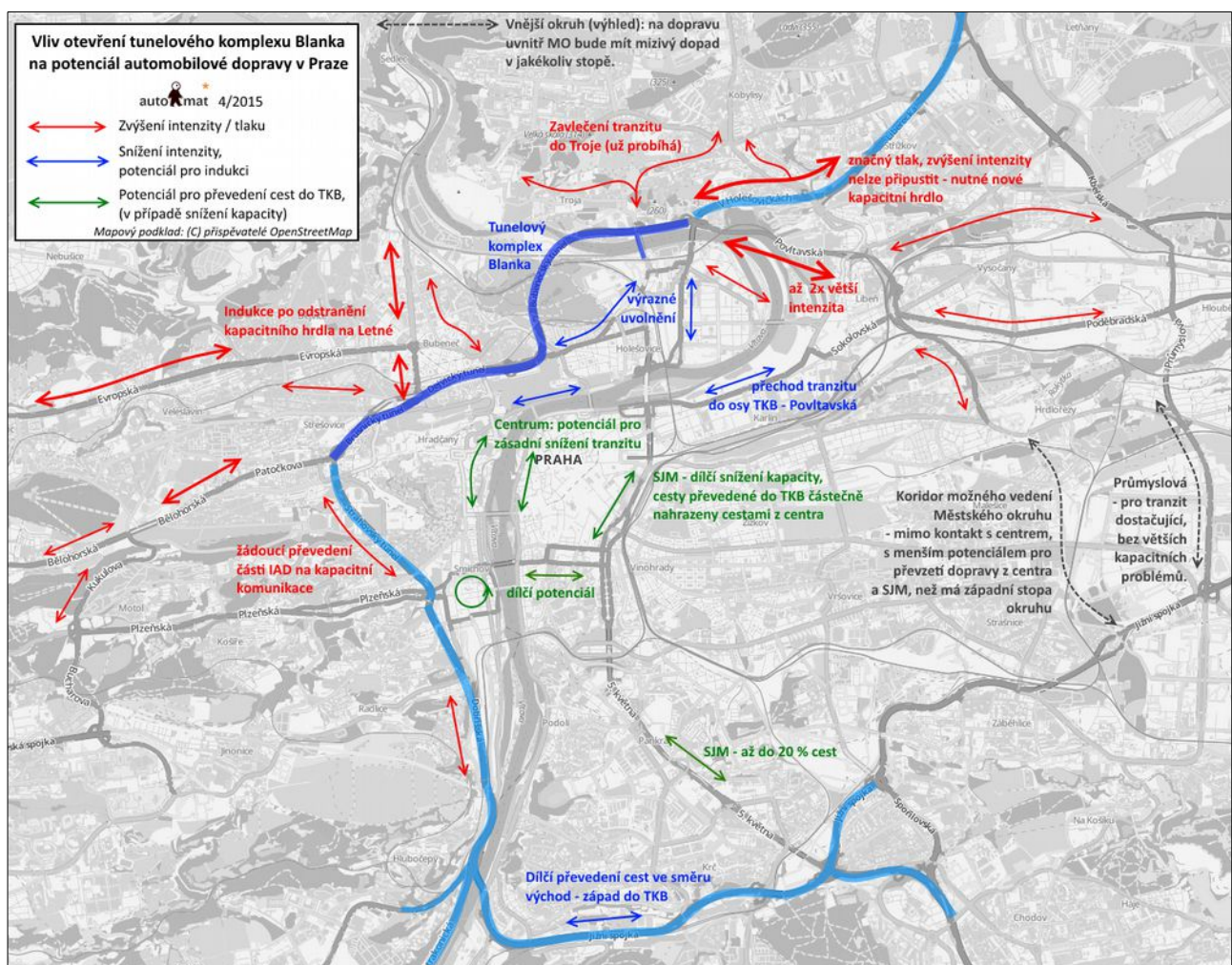
# 1 Úvod

Cílem tohoto materiálu je shrnout a posoudit možná dopravní opatření, která se nabízejí realizovat spolu se zprovozněním tunelového komplexu Blanka (TKB) včetně předpokládaných dopadů na dopravu v Praze. Shrnutí vzniká na základě podkladů dostupných v březnu 2015. Praha má k dispozici řadu podkladových studií a zejména téměř dokončené podklady pro přípravu opatření k tzv. „dni B“, předpokládanému k 1.4. 2014, i mnoho starších materiálů.

## 1.1 Fenomén tunelového komplexu Blanka

Tunelový komplex Blanka (TKB) je především novou dopravní kapacitou vedenou v těsné blízkosti historického centra. Západní a severozápadní sekce Městského okruhu (do jisté míry i s ulic v Holešovičkách) vytvářejí v zásadě těsný obchvat historického centra, jehož okrajové úseky (Dobříšská, MO z Pelc-Tyrolky na Letnou) mají spíš radiální funkci.

Tato nově vzniklá kapacita je připravena „zaplnit se“ nad rámec provozu probíhajícího v koridoru TKB dnes. **Je v zásadě věcí návazných dopravních opatření, v jaké míře půjde o dopravu, která v současnosti nadměrně zatěžuje ulice centra či osu severojižní magistrály, nebo zda půjde téměř výhradně o dopravu indukovanou, se všemi dopady** na plynulost provozu, hluk, emise, plynulost dopravy veřejné a další rizikové dopady dalšího zvýšení intenzity automobilového provozu v Praze.



Obr. 1: Očekávané změny v intenzitě IAD po zprovozněním tunelového komplexu Blanka – přehled.

Dopravní modely a zkušenosti s fungováním dopravy po otevření tunelu Mrázovka naznačují, že v případě pouhého zprovoznění tunelu hrozí spíše první scénář. Lze předpokládat, že míra odlehčení komunikací v centru bude po otevření TKB (z řady důvodů popsaných podrobněji níže) spíše menší a s vysokou pravděpodobností jen dočasná.

## 1.2 Předpoklady

Pro porozumění jevům, které v dopravě se zprovozněním TKB nastanou, a potřebnosti návazných opatření je třeba vyjít z principů, s nimiž se v domácím dopravním uvažování zpravidla počítá jen v omezené podobě, a to i přes to, že se na území Prahy v posledních desetiletích projevují zásadním způsobem.

Jde o jevy dopravní indukce<sup>1</sup> a redukce, tedy skutečnosti, že nová dopravní kapacita je téměř vždy brzy zaplněna a naopak, snížení kapacity vede ke snížení objemu dopravy dokonce i v přilehlé síti. Současně je už jisté, že z hlediska IAD je širší centrum Prahy (zhruba v oblasti ohraničené Městským okruhem) tzv. „saturovaným dopravním systémem“<sup>2</sup>. Je zde využita téměř veškerá dostupná dopravní kapacita a každé zvýšení kapacity povede ke zvýšení celkového objemu dopravy včetně tzv. „síťového efektu“, zvýšení kapacity v jednom místě zvýší tedy tlak v přilehlé síti.

Aby v saturovaném systému nedošlo k logickému vývoji, kdy nová infrastruktura určená ke snížení dopravního tlaku na stávající komunikace ve skutečnosti zvýší objem dopravy natolik, že se (vlivem síťového efektu) situace v oblasti během několika měsíců plošně spíše zhorší, je nezbytné na novou kapacitu reagovat citlivým omezením kapacity jinde tak, aby se pokud možno maximum cest převedlo do nové infrastruktury.

Tyto změny je přitom nutné dělat preventivně. V každém případě je snazší uvolňovat příliš přísnou regulaci, než se pokoušet zavádět nové kapacitní omezení poté, co objem dopravy vzroste. Nemí-li možné realizovat vhodná opatření z technických či organizačních důvodů v trvalé podobě, je nezbytná jejich realizace v podobě dočasné a jejich následná korekce či stabilizace.

**Doprovodná opatření zaměřená na převedení maxima dopravy ze stávajících komunikací do TKB a realizovaná okamžitě se zprovozněním tunelu jsou tak jediným prostředkem, který je schopný omezit jak zhoršení parametrů životního prostředí v Praze po zprovoznění TKB, tak, v poněkud neočekávaném, ale přísně logickém důsledku (díky omezení dopravní indukce) zachovat alespoň přijatelnou plynulost individuální automobilové dopravy na celém území Prahy.**

---

<sup>1</sup> Nejzřetelnějším příkladem výrazné dopravní indukce v Praze byla situace na Jižní Spojce po zprovoznění jižní sekce Pražského okruhu v roce 2010, kdy došlo nejprve k poklesu intenzit na Jižní Spojce o 21 000 vozidel za den, záhy se ale vlivem stažení cest a vzniku nového rychlého spojení na Jižní spojce objevilo nových 43 000 osobních vozidel. K nárůstu dopravy přispělo především odstranění kapacitního hrdla na Barrandovském mostě.

<sup>2</sup> Že je širší centrum Prahy saturovaným dopravním systémem, prokazuje jednak dlouhodobá stagnace dopravy na centrálním kordonu (od roku 2001) při současném růstu intenzity na kordonu vnějším, jednak vývoj intenzit dopravy na Smíchově po zprovoznění tunelu Mrázovka, kdy se vlivem zřízení nové kapacity v průběhu jednoho roku zvýšila intenzita IAD projíždějící severojižně Smíchovem na dvojnásobek.

## 1.3 Zprovoznění TKB a podmínky evropské dotace na metro A do Motola

Jednou z podmínek dotace na metro do Motola je snížení produkce CO<sub>2</sub> z dopravy na území Prahy o cca 0,5% v rozhodném období pěti let po zprovoznění metra<sup>3</sup>. Samotné zprovoznění metra povede jen k nevelké redukci veřejné povrchové dopravy (autobusy, tramvaje), ani nepřiláká dostatek motoristů (nejsou žádná P+R). Naplnit požadavek na snížení produkce CO<sub>2</sub> by tak nebylo snadné ani když by se TKB nezprovoznil.

TKB má bez doprovodných opatření schopnost zvýšit dopravní výkon IAD na území Prahy (a tím v zásadě produkci emisí CO<sub>2</sub> z dopravy) odhadem o 2%,<sup>4</sup> což je pro tuto podmínku nezpochybnitelnou hrozbou. Bude velmi obtížné výše uvedený parametr naplnit, zejména v rozhodném období 5 let.

**Na doprovodná opatření se zprovozněním TKB je proto nutné klást další zásadní požadavek: zajistit, aby zprovozněním TKB nedošlo ke zvýšení celkového dopravního výkonu IAD na území Prahy.**

## 2 Charakter doprovodných opatření

Spektrum možných doprovodných opatření se zprovozněním tunelového komplexu Blanka lze rozdělit do několika hlavních skupin:

1. **Opatření vyvolaná zprovozněním TKB** – jsou zacílená na zvládnutí přímých dopadů zprovoznění tunelu zejména tam, kde dojde ke zvýšení intenzity na návazných komunikacích (např. Povltavská, V Holešovičkách); jde o úpravy řazení, světelné závory, zabezpečení přechodů, apod.
2. **Opatření zacílená na převedení povrchové dopravy do TKB**, a to jednak
  - a. převedením maxima dopravy do TKB z komunikací souběžných s TKB (např. Veletržní)
  - b. převedením maxima dopravy do TKB z komunikací v centru města (např. Karlovo náměstí, magistrála, Malá Strana, Smetanovo nábřeží)
  - c. zabráněním opětovnému nárůstu povrchové dopravy cestami z vnějších oblastí a okolí Prahy (např. Podbabská, Evropská)
3. **Opatření ztraktivující neautomobilové druhy dopravy**
  - a. s cílem nabídnout alternativy tam, kde v rámci dopravních opatření dojde ke snížení kapacity pro IAD
  - b. s cílem zlepšit konkurenceschopnost VHD v severovýchodním sektoru Prahy a kompenzovat ztraktivnění IAD vyplývající ze zprovoznění TKB
4. **Příprava stabilizovaného dopravního řešení pro východní sektor Prahy** - nalezení optimálního způsobu přehodnocení severovýchodní sekce Městského okruhu nebo střednědobě únosného stavu

Opatření skupiny (1) jsou obecně vnímána jako nezbytná především tam, kde se jedná o plynulost a bezpečnost IAD. Méně samozřejmě je sledován souběžný požadavek zajistit bezpečné

<sup>3</sup> Zdroj: Rozhodnutí o poskytnutí dotace a další dokumenty. Také viz *Závěrečná zpráva - Zhodnocení relevance indikátorů Operačního programu Doprava a upřesnění metodiky jejich sledování*, Jacobs Consultancy spol. s r.o. 5/2011, str. 55-58, online.

<sup>4</sup> Tunel Blanka znamená novou kapacitu pro 80 tis. vozidel v délce 6,5 km. To je za den asi 0,5 mil. vozkm, což je 2,3 % celkového dopravního výkonu na území Prahy v pracovní den (dle ročenek dopravy cca 22 mil. vozkm / den). Uvažujeme-li, že indukovaná bude asi jen polovina cest (zato ale s průměrnou délkou na území Prahy kolem 10 km), lze odhadovat, že TKB reálně umožní okamžité zvýšení dopravního výkonu IAD v Praze zhruba o 2 % .

podmínky pro MHD či bezmotorovou dopravu, přičemž v některých lokalitách značné zvýšení intenzity IAD nepochybně vytvoří nová kritická místa nebo zhorší stávající problémy (příkladem je v roce 2014 otevřený Trojský most). Takovým místům je proto třeba věnovat zvláštní pozornost.

Opatření skupiny (2) jsou často považována za nadbytečná. Ze zdůvodnění výše ale jednoznačně vyplývá, že právě rozsah a včasnost jejich realizace rozhodne o tom, jaké dopady na dopravu a životní prostředí v Praze bude zprovoznění TKB mít. Těžiště doprovodných opatření by tak mělo být zde, a proto se jim následující materiál věnuje nejpodrobněji.

Opatření skupiny (3) především zkvalitňují alternativy tam, kde lze po nevyhnutelném snížení kapacity pro IAD v některých relacích v centru očekávat přesun tzv. „zbytných“ cest do jiných druhů dopravy. Po snížení kapacity pro IAD (označované někdy nesprávně jako „restrikce“) je samozřejmě nezbytné zajistit možnost vykonat nezbytné cesty jiným způsobem. Tato opatření jsou nutná i proto, že jedině přejdou-li z IAD i jiné cesty vykonané v okolí centra, vytvoří se na komunikacích prostor potřebný pro nezbytnou dopravu vymístěnou z komunikací se sníženou kapacitou. Dopady opatření označovaných jako „restriktivní“ tak budou bez problémů vstřebány jinými dopravními mody.

Většina navržených doprovodných opatření v centru má zlepšení podmínek neautomobilové dopravy buď jako vedlejší efekt, nebo přímo jako svůj hlavní účel. I tak je ale žádoucí hledat další způsoby, jak v centru zlepšovat zejména nabídku veřejné dopravy (přehled v tomto směru poskytuje například sada opatření představená v materiálu [6]).

Poslední skupina opatření (4) navazuje přímo na skupinu (1). Cílem je vytvořit během několika let vhodnými (převážně stavebními) záměry stabilizovaný dopravní systém, který může víceméně v této podobě fungovat desítky let do doby, než bude mít město znovu příležitost dopravní systém přehodnotit. Vzhledem k souběžně probíhající změně náhledu na komunikační systém pro IAD by tato opatření měla být otevřena jakémukoli směřování dopravního vývoje od zachování stávajícího konceptu Městského okruhu, přes jeho zásadní přehodnocení, až po ponechání takto realizovaných staveb jako dlouhodobého stavu, doplněného například jen novými opatřeními dopravně-organizačními.

V této studii se nicméně můžeme věnovat především klíčovým opatřením druhé skupiny. Dílčími opatřeními, která nejsou nezbytnou součástí funkčních celků, se zde zabývat nebudeme, aniž bychom ovšem popírali jejich význam v daném místě.

### 3 Dosavadní podklady pro realizaci

K současnému datu jsou pro zprovoznění tunelu k dispozici následující hlavní analýzy:

[1] Možnosti úpravy organizace dopravy v hl. městě Praze k zahájení provozu tunelového komplexu Blanka (TSK 3/2013)

[2] Zklidnění centra Prahy v kontextu zprovoznění tunelu Blanka (Auto\*Mat, 12/2013)

[3] Den B - ověřovací studie (Metroprojekt, 12/2013)

[4] Možnosti řešení organizace dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy v souvislosti se zahájením provozu tunelového komplexu Blanka - (TSK, 3/2014 - prezentace)

[5] Opatření související se zprovozněním Severozápadní části MO (TKB) - Prezentace koncepčních záměrů akcí (IPR 3/2014)

[6] „Opatření, která dají Blance smysl“: sebrané podněty na možná opatření od iniciativy Auto\*Mat (online, průběžně aktualizováno na <http://tunel-blanka.cz/chci-pomoci/reseni/> )



- [7] Studie proveditelnosti dočasného vedení Městského okruhu ve stopě Průmyslového polookruhu (SUDOP, 5/2013)
- [8] Studie proveditelnosti dočasného vedení Městského okruhu (Holešovičky) - odlehčovací trasa ve stopě Povltavská, Spojovací, Českobrodská (Metroprojekt 5/2013)
- [9] Studie realizovatelnosti dočasného vedení MO v prostoru ulice V Holešovičkách (Satra, 3/2013)
- [10] Humanizace severojižní magistrály, pracovní výstup k projednání (URM, 6/2010)
- [11] Iniciativa za humanizaci severojižní magistrály - „plán krátkodobých opatření do roku 2014“ (tzv. Roadmap) Pracovní skupina projektantů, jaro 2012
- [12] Ověřovací studie Smíchov, Praha 5 (Urban Survival pro MČ Praha 5, 2011)
- [13] Studie proveditelnosti nízkoemisní zóny v Praze, Ekospol, 2013

Za základ pro další přípravu nejdůležitějších opatření lze považovat materiál IPR [5], kde jsou základní opatření navržena komplexně a v souvislostech. Stručná analýza iniciativy Auto\*Mat [2] obsahuje řadu podnětů k optimalizaci zásahů na Malé Straně a Smetanově nábřeží a prokazuje, že zde úplná uzavírka nemůže být žádoucím řešením. Sbíрка možných opatření [6] stejného autora nabízí další varianty a kroky, především v oblasti doplňkových opatření ke zlepšení alternativ IAD tam, kde dojde ke snížení intenzit IAD po otevření Blanky.

Analýzy Technické správy komunikací [1] a [4] jsou cenné zvláště tím, že potvrzují technickou realizovatelnost navrhovaných řešení, obsahují mnoho podkladových dat, o která se lze opřít při volbě optimálního postupu, a konečně poukazují na rizika, jež může realizace některých opatření přinést. Následkem nesprávné interpretace a kvůli nezvažování flexibility dopravního chování vlivem dopravní indukce a redukce<sup>5</sup> jsou nicméně ve studiích TSK formulovány zcela nerealistické závěry a doporučení. Studie také posuzují navrhovaná opatření jednotlivě a nechápou je jako součást funkčního celku, jehož cílem je snížit negativní dopady zprovoznění tunelového komplexu Blanka. Extrémem je v tomto studii proveditelnosti z dílny Metroprojektu [3], která obsahuje řadu omylů a dezinterpretací<sup>6</sup> a z jejíhož textu je patrné, že vznikla jako alibi k tomu navrhovaná opatření nerealizovat.

Zvláštní pozornost si zaslouží trojice studií [7],[8],[9], které se zabývají možnostmi řešení dopravy ve východním sektoru Prahy po zprovoznění TKB. Studie sice vycházejí stále z výhledově neudržitelného nárůstu dopravního výkonu IAD, v minimálních navrhovaných variantách však leckde přinášejí zajímavé podněty k možnému trvalému řešení dopravního skeletu na východě města.

Materiály [10] a [11] se věnují humanizaci severojižní magistrály – sloužily jako podklad pro návazné studie, materiál [10] ale obsahuje zásadní a přitom někdy opomíjené dopravní analýzy.

---

<sup>5</sup> Dopravní modely v základním podkladu TSK [1] nepočítají s dopravní indukcí ani redukcí a ani s přechodem cestujících na jiné druhy dopravy: „Dopravní vztahy byly ve všech modelově prověřovaných stavech uvažovány stejné“, s.11.

<sup>6</sup> Viz „Komentář iniciativy Auto\*mat ke studii spol. Metroprojekt Den B - ověřovací studie(12/2013)“ z března 2015.

## 4 Opatření vyvolaná zprovozněním TKB

### 4.1 Dopravně-organizační a telematická opatření na souběžných a návazných komunikacích

Nastavení světelných signalizací, informačním systémům a telematickému řízení TKB a návazných komunikací se v současnosti věnuje poměrně značná pozornost. Není předmětem této studie jít do detailu. Je ale třeba poznamenat, že případné mimořádnosti v tunelu budou mít značný dopad na provoz na navazujících i souběžných povrchových komunikacích, což je hlavní důvod, proč byly návazné povrchové komunikace realizovány ve zdánlivě nepotřebné kapacitě. Jedná se o záložní prostor, který má sloužit k odvedení dopravy z jednotlivých sekcí TKB v případě mimořádnosti.

Pro dobrou funkci těchto „záložních prostor“ je nezbytné a žádoucí, aby souběžné komunikace (úseky Patočkovy a Milady Horákové) nebyly za „normálního“ stavu příliš zatěžovány. Jejich kapacita by měla proto být za normálního stavu tunelu telematicky držena na úrovni odpovídající sběrným komunikacím, což je možné zajistit například zřízením vyhrazených pruhů pro autobusy, které se v případě nouzového stavu v přilehlém úseku TKB stanou běžnými pruhy pro IAD.

### 4.2 Severovýchod Prahy

Očekávané zvýšení intenzit provozu IAD na návazných komunikacích dle studie [1] prokazuje, že je nezbytné věnovat pozornost především ulicím V Holešovičkách a Povltavské. S ohledem na už nyní vysoce překračované zdravotní limity v ul. V Holešovičkách je nezbytné zajistit zde výrazné nezvýšení intenzity IAD v zástavbě, což je v praxi realizovatelné pouze světelnou závorou na Vychovatelně a bohužel i (z hlediska VHD v některých případech ne zcela vhodným) vymístěním dálkové autobusové dopravy ke stanicím metra Ládví a Letňany. Zřízení světelné závory je dle modelů schopné snížit předpokládaný nárůst intenzit IAD ze 17 000 na 3 000 vozidel za den. Současně je ale třeba řešit např. už existující používání ulic Uzavřená a Trojská jako zkratky na Trojský most a do TKB, vedené naprosto nevyhovujícími ulicemi.

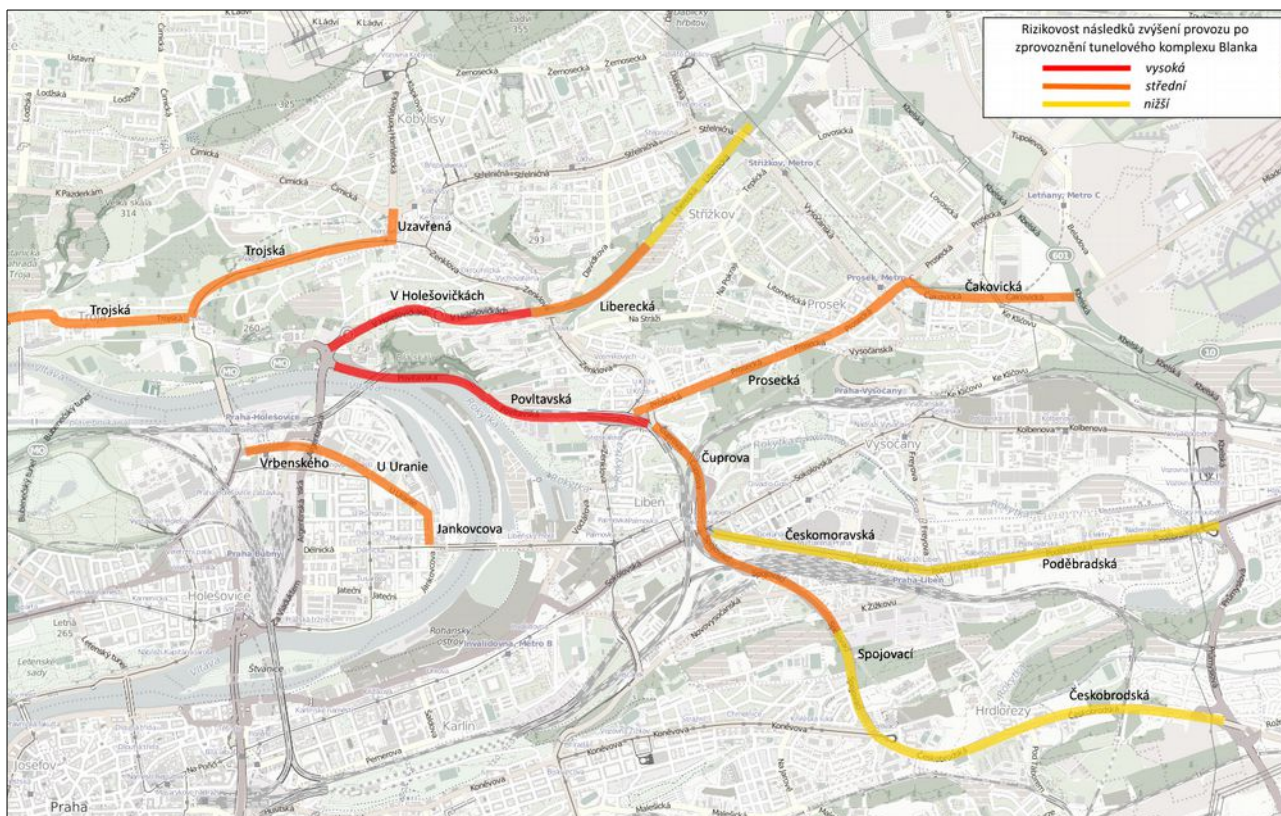
Na Povltavské ulici dojde pravděpodobně téměř ke zdvojnásobení intenzity IAD, což bude problémové jednak na existujících levých odbočeních (Bulovka, Na Košince), jednak pro podélné vedení cyklistické dopravy v úseku trasy A2 a příčné křížení trasy A27 do ul. Na Bulovce. Vzniklá kritická místa bude nutné řešit nejen s ohledem na plynulost dopravy, ale také s ohledem na bezpečnost bezmotorových účastníků provozu.

Dílčího zvýšení intenzity v návaznosti na Povltavskou se lze dočkat také v ulicích Prosecká, Českomoravská, Spojovací a Českobrodská. Tam všude je nezbytné prověřit zejména bezpečnost bezmotorových příčných vazeb.

Pro základní opatření v ulicích Povltavská, Čuprova, Spojovací a Českobrodská se lze inspirovat studií dočasného vedení Městského okruhu v této stopě [8], ve variantě „A“ (minimálních opatření). Při přípravě konkrétních opatření je ale třeba sledovat tu i dopady na veřejnou a bezmotorovou dopravu.

Pro některé relace lze očekávat zesílení provozu na ose (Blanka – ) Trojský most – U Uranie – Libeňský most (– Sokolovská ). I tomuto potenciálnímu průtahu by měla být věnována zvláštní pozornost především tam, kde nejsou dostatečně bezpečné příčné vazby.

Dlouhodobému řešení komunikací v severovýchodním sektoru Prahy se věnujeme ve zvláštní kapitole.



Obr. 2: Rizikovitost následků zprovoznění TKB - východ

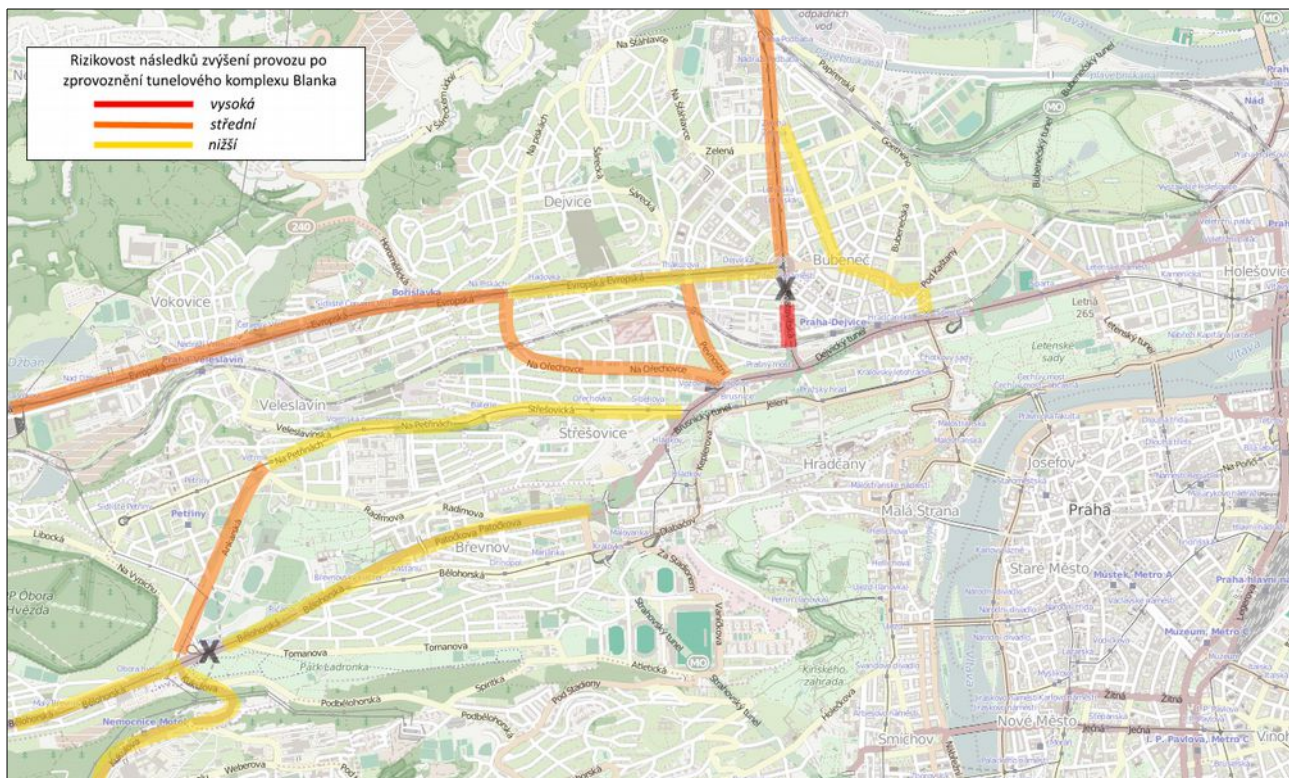
### 4.3 Severozápad Prahy

K očekávanému zvýšení intenzit provozu v řádu několika tisíc vozidel za den v ulicích Jugoslávských Partyzánů, Evropská, Patočkova a dalších je třeba přistupovat s ohledem na dvě zásadní kapacitní hrdla, jimiž jsou Vítězné náměstí (jižní přechod u zastávek) a průjezd Bělohorské kolem tramvajových zastávek Vypich. Lze také očekávat, že k většímu poměrovému zesílení provozu dojde na trasách, které se těmto hrdlům vyhýbají, například v ulicích Pevnostní, Na Ořechovce, Ankarská a Střešovická.

Ve všech těchto lokalitách je třeba prověřit zejména bezpečnost přecházení a funkčnost případných dopravních zklidnění - a případně rozhodnout o jejich doplnění.

Dlouhodobému řešení komunikací v severozápadním sektoru Prahy (včetně potenciálu tzv. spojení KES, Radlické a Břevnovské radiály) se věnujeme ve zvláštní kapitole.





Obr. 3: Rizikovitost následků zprovoznění TKB - západ; písmena „X“ značí stávající kapacitní hrdla

## 5 Malá Strana a Smetanovo nábřeží

Prvním opatřením zacíleným na omezení dopravní indukce se zprovozněním TKB je řešení tranzitu historickým centrem Prahy. Tím jsou aktuálně vedeny dva silné proudy individuální automobilové dopravy (přes Malostranské náměstí a Smetanovo nábřeží), které jsou v místě z větší části parazitující: větší část dopravy<sup>7</sup> není cílová v oblasti, kterou dané ulice obsluhují, a současně tyto ulice nejsou pro vedení automobilové dopravy v takové intenzitě v žádném případě vhodné.

Možnostem řešení organizace dopravy na obou březích se zprovozněním TKB se věnují materiály [3], [4] a [5], jedná se tak o nejpodrobněji zpracovaný záměr – a v zásadě také o záměr, o jehož realizovatelnosti se vedou největší spory.

Z předložených analýz vyplývá, že intenzita IAD v obou koridorech by vymístěním tranzitu mohla klesnout zhruba na polovinu, což by mělo značné pozitivní dopady na plynulost veřejné i individuální dopravy a na bezpečnost pěších (i cyklistů). Zejména odstranění kolon na malostranském břehu by patrně znamenalo výrazné zpravidelnění tramvajové dopravy nejen v centru a úsporu nejméně jedné tramvajové soupravy.

Možnosti nabídnuté v materiálech se soustřeďují jednak na poměrně drobné stavební zásahy zvyšující komfort veřejné nebo bezmotorové dopravy, jednak prověřují možnosti změn v organizaci dopravy.

<sup>7</sup> Směrové průzkumy na Malostranském a Křižovnickém náměstí z roku 2009 prokázaly, že zhruba polovina dopravy zde není počáteční ani cílová v oblasti, pro kterou je reálné použití objízdných tras bez větších obtíží.

## 5.1 Stavební opatření

Navrhovaná technická opatření (podrobněji viz [4] a [5]) mohou způsobit nevelké snížení kapacity daných komunikací (odhadem nejvýš o 10-20 %) a tím mírně sníží intenzitu provozu. Jsou tak bez problémů realizovatelná - a s velkou pravděpodobností by neměla negativní dopady ani v případě, že by byla realizována ihned – ještě před zprovozněním TKB.

Vzhledem k tomu, že žádné ze jmenovaných opatření nesnižuje kapacitu komunikací do té míry, aby reálně došlo k zásadnímu přechodu tranzitu z komunikací v centru do TKB vlivem faktického snížení kapacity, nejsou tato stavební opatření sama o sobě dostatečná. Jejich realizací navíc nedojde k zásadní pozitivní přeměně charakteru ulic na obou březích.

Klíčovým parametrem pro zabránění tranzitu centrem zůstává tedy nadále stanovení dopravního režimu.

### **Seznam stavebních / dopravních opatření představených v prezentaci TSK [5]:**

- Doplnění přechodů pro chodce, popř. MPP (Novotného lávka, Divadelní)
- Zkrácení současných přechodů pro chodce (obě nábřeží)
- Rozšíření chodníků (Divadelní, Křižovnická, Smetanovo nábřeží)
- Zvýšené přechody (Anenská)
- Zvýšené křižovatkové plochy (Na Zábradlí x Karolíny Světlé)
- Rozšíření tramvajových zastávek (Staroměstská ZC, Malostranská)
- Návrh nové zastávky tramvají „Karlovy lázně“
- Změna směrovosti komunikací (Široká, Platněřská)
- Změna přednosti (Divadelní)
- Řazení na křižovatkách (zákaz odbočení vlevo z mostu Legií)
- ZÓNA 30, popř. ZÓNA 40 (pouze celá oblast)
- Zvážení možnosti změn na vybraných SSZ (1.107, 1.108a+b, 1.035)

## 5.2 Obecně k zamezení tranzitu centrem

Obecné argumenty proti zabránění průjezdu či tranzitu, poukazující na prodloužení dráhy nebo jízdní doby přesunutím tohoto vnitroměstského tranzitu na objízdne komunikace, neberou v úvahu, že 1) stávající komunikace nejsou pro takovou dopravní zátěž vhodné, 2) i celkově vyšší emise z dopravy mají menší přímý dopad ve Strahovském tunelu a TKB, odkud jsou vyváděny výdechy, 3) flexibilitu dopravních prostředků pro drtivou většinu uživatelů<sup>8</sup>, 4) skutečnost, že doprava, která historickým centrem pouze projíždí, do tak cenného a současně zatíženého místa skutečně nepřináší žádnou pozitivní hodnotu, naopak snižuje potenciál pro ekonomickou aktivitu v objektech podél ulice. Jakkoli je už podíl cest vykonaných do centra Prahy IAD menší než celopražský průměr (33 %) a počet cest IAD na centrálním kordonu se dlouhodobě snižuje od roku 2001 (převážně i vlivem postupného zneprůjezdňování ulic Vodičkovy, náměstí Republiky a Jindřišské), stále nepochybně existuje značný prostor pro redukci objemu IAD v centru právě vymístěním „parazitující“ IAD, která pro svůj tranzit používá nevhodné ulice historického centra, aniž by zde měla počátek nebo cíl své cesty.

Dále platí, že reálné „vedlejší“ dopady opatření budou zásadně odvislé od přesného charakteru realizace. Zatímco „bodové přetnutí“ obou komunikací pro veškerou automobilovou dopravu (v

<sup>8</sup> Podle knihy Cesty městem Markéty Braun-Kohlové ¾ populace nepreferují konkrétní dopravní prostředek, ale používají ten, který je pro jejich cesty objektivně nejvhodnější (samozřejmě s už investovanými náklady). Cca ¼ populace preferuje používání automobilu i tam, kde je to pro ně nevhodné, což ale stále neznamená, že nejsou schopni vykonat konkrétní cestu alespoň zčásti jinak než autem.



podobě posuzované - a zamítnuté - ve studiích TSK) by mělo značné negativní dopady na místní dopravní obsluhu, opatření plošná nebo měkká (zákaz průjezdu rozsáhlejší zónou, zpoplatnění vjezdu, průjezd povolený jen pro vybraná vozidla – zejména rezidenty, apod.) by přinesla výsledky odpovídající daleko lépe jak předpokládanému účelu nadřazeného komunikačního systému svést do své stopy maximum dopravy projíždějící doposud uliční sítí, tak historickému charakteru obou ulic.

Samozřejmě je třeba brát v úvahu stávající podmínky, které městu z řady důvodů nedovolují použít veškeré teoreticky možné nástroje.

I při omezení se na postupy, které město k dispozici má (viz kap. 5.4), je nezbytné vzít v potaz, že případná vyšší než minimální dosažitelná míra negativních dopadů může být únosná, je-li kompenzována právě lepšími službami veřejné dopravy, a že společenská i ekonomická pozitiva, která získáme zlepšením životního prostředí, bezpečnosti, podmínek pro veřejnou dopravu, kvality a nedopravní funkcionality veřejného prostoru, mohou převažovat nad společenskou ztrátou způsobenou poněkud delším cestováním automobilem pro to minimum cest, které nemůže být vykonáno jinak než autem. To už v minulosti prokázalo několik zneprůjezdnění v centru Prahy.

Konečně, při volbě konkrétní podoby celkového opatření je potřeba brát zvláště v potaz potřeby rezidentů, místních podnikatelů a jejich zákazníků.

### 5.3 Vztah opatření na obou březích

Menší kapacita komunikací na Malé Straně, větší zdržování tramvají tamtéž, šířkové poměry v ulicích a zkušenosti z pořádání akcí na Smetanově nábřeží (zejména z roku 2013) prokazují, že při zásadním omezení dopravy na Smetanově nábřeží je nezbytné zabránit přelití dopravy na malostranský břeh. Opačný vztah není jednoznačně prokázán; s ohledem na charakter návazných komunikací lze předpokládat o něco menší dopad.

Omezení tranzitu, které by se vztahovalo pouze na malostranský břeh, by tedy mělo jednoznačně menší negativní dopady, navíc by mohlo být (vlivem snadné dostupnosti objízdné trasy) i přísnější.

### 5.4 Možnosti organizace provozu

Hlavní možné úpravy organizace provozu se v zásadě mohou dít následujícími způsoby (zkráceno z [3] a [4]):

#### 1. Změny organizace provozu:

- a. Úplná uzavírka obou nábřeží (2 možnosti uzavření),
- b. Jednosměrný okruh (2 směry)
- c. Paralelní provoz
- d. Uzavírka pouze na Malostranském břehu

#### 2. Regulace dle času

#### 3. Regulace dle uživatelů:

- a. Rezidenti – pomocí kartiček ZPS nebo vlastní evidence
- b. Abonentů – pomocí kartiček ZPS nebo vlastní evidence
- c. Dopravní obsluha
- d. Zásobování
- e. Zákaz tranzitu (obtížná definice)
- f. + volný průjezd vybraných vozidel (diplomatická, vládní, apod.)

#### 4. Kombinace předchozích postupů

Pro úplnost doplňujeme opatření, která buď nejsou k dispozici, nebo by neměla žádný dopad:

- **Zpoplatnění vjezdu či průjezdu** (mýto): nelze zavést za současné legislativy.
- **Zpoplatněné parkování** nemá dopad na tranzitní dopravu.
- **Nízkoemisní zóna** bude mít sice určitý dopad na kvalitu ovzduší, nebude mít ale zřetelný dopad na intenzitu dopravy nebo tranzit.

Analýza TSK doporučuje realizovat pouze větší část opatření z kapitoly 5.1 a následné vyhodnocení. Jak bylo uvedeno výše, tento postup nebude mít žádoucí dopad (převedení tranzitu přes historické centrum do TKB) vzhledem k příliš malému vlivu na průjezdnou kapacitu upravených komunikací.

Analýza Auto\*Matu doporučuje zabránit tranzitu na obou komunikacích a umožnit volný průjezd tak, aby se zamezení tranzitu netýkalo rezidentů a dalších vyjmenovaných druhů dopravy (v zásadě tedy kombinaci 1a + 3acf), doplněné o sadu opatření, které jsou v této práci označeny jako „skupina 3“.

## 5.5 Využití telematiky pro dohled nad organizací provozu

Efektivní dohled nad organizací provozu za podmínek regulace dle času nebo dle uživatelů na komunikacích, kde projíždějí denně desetitisíce vozidel a kde počet těch, které mají i nadále povolený vjezd, bude poměrně značný, nemůže být postaven na výběrových kontrolách jednotlivých vozidel ze strany příslušníků PČR. Jakkoli dočasně nebo v rámci pilotního provozu je takový postup možný, dlouhodobě by měl být takový dohled automatizován.

Konkrétní podoba využití telematiky pro dohled nad absencí tranzitu by závisela na konkrétním charakteru dopravního značení, jímž by byla regulace vymáhána. Možnosti jsou následující:

- a. Neprůjezdná oblast je realizována obecným značením na svých hranicích a konkrétním zákazem vjezdu či odbočení ve víceméně bodové lokalitě. Tudíž je možné pozitivně identifikovat jako „tranzitující“ (a podmínky zóny porušující) takové vozidlo, které daným místem projede (odbočí) bez zvláštního oprávnění. (Takový dopravní režim už funguje v centru v několika ulicích, např. v Nerudově.)

V takovém případě lze poměrně snadno sledovat SPZ vozidel v daném úseku komunikace (nebo v daném odbočení - což může být obtížnější, ale jistě nikoli nemožné), posoudit na základě databáze, zda dané vozidlo odbočit mohlo, a pokud ne, identifikovat přestupek. Kontrolní systém by si vyžadoval umístění a vyladění nevelkého počtu kamer (odhadem 4-6 pro oba břehy), což není finančně příliš náročné.

- b. Neprůjezdná zóna je realizována obecným značením bez kontrolní lokality pod podmínkou, že ze zóny vyjedete výjezdem příslušným k danému vjezdu. To umožňuje vjíždět do celé zóny, pokud se vrátíte „stejným směrem“, což by eliminovalo nezbytnost objíždění oblasti cílovou dopravou, přičemž „tranzit“ by byl eliminován i nadále.

Zde je pozitivní definice „tranzitu“ (nezbytná pro faktickou vymahatelnost) výrazně složitější: jedinou technicky dosažitelnou možností je definovat ji jako povinnost po vjezdu do zóny vyjet požadovaným výjezdem (výjezdy). Např. při vjezdu na Malou Stranu ul. Újezd by byl výjezd možný pouze ulicemi Újezd a Šeříkovou, jinde by ale byly podmínky složitější. Takový systém by mohl být kritizován z pozice, že jede-li řidič na Malou Stranu na chvíli něco zařídit, má v místě cíl a nemůže být proto postihován za to, že ze zóny vyjel jiným směrem. Pravidla by proto nejspíš měla nabídnout možnost, že po uplynutí jisté doby (například jedné hodiny) by na použitém výjezdu

nezáleželo. Podařilo-li by se definovat podmínky pro pohyb v zóně srozumitelně a v souladu se zákonem, byl by to patrně systém oddělující dopravu tranzitní a cílovou nejefektivnějším dosažitelným způsobem. Systém by dokonce možná mohl být stejný pro nerezidenty i rezidenty, kteří mají jen zřídka důvod přes svou čtvrť projíždět tranzitně.

Takový kontrolní systém by si však vyžádal instalaci kamer schopných odečítat SPZ na každém vjezdu a výjezdu do takto definovaných zón. Následkem nároků na srozumitelnost a malého počtu vzájemných kombinací ulic by pak byl nejspíš zřízen jen v nevelké oblasti, což by snižovalo jeho výhodnost oproti řešení NaH. Možnou výhodou je, že zónu lze definovat s ohledem na pozdější zónu zpoplatněného vjezdu a tím si na jeho zavedení připravit nezbytnou infrastrukturu.

### **Klasifikace vozidel**

Významným tématem je klasifikace vozidel rezidentů, případně abonentů: do systému by měla být zařazena vozidla rezidentů na základě vlastnictví parkovací karty, možnost přihlásit si auto pro volný průjezd by tím ale neměla být omezena. Detailní nastavení parametrů by pak mělo být předmětem další diskuse; výsledné řešení by mělo zajistit maximální uživatelskou snadnost identifikace oprávněných uživatelů, zejména z řad rezidentů.

## **5.6 Doprovodná opatření**

Zabránění tranzitu historickým centrem si (zvláště v případě, že se omezení dotkne obou břehů) žádá určitá doprovodná opatření.

### **Severojižní magistrála**

Dopadu zabránění tranzitu centrem na severojižní magistrálu a okolí a opatřeními umožňujícími současné zabránění tranzitu centrem a první etapu humanizace SJM se věnuje zvláštní část kapitoly 6. Obecně lze prohlásit, že případné omezení tranzitu na obou březích sice poněkud omezuje prostor pro zásadní snížení intenzity na SJM, na druhou stranu ale první etapu humanizace SJM nikterak neznemožňuje.

### **Malý smíchovský okruh**

V případě omezení tranzitu na obou březích by bylo žádoucí zlepšit dostupnost Újezda od Strahovského tunelu tak, aby při příjezdu ze severu nebylo nutné vyjíždět několik bloků Plzeňskou a napojovat se na Holečkovu nebo objíždět celý Smíchov po malém smíchovském okruhu. Je pravděpodobné, že v takovém případě by bylo vhodné malý smíchovský okruh zrušit a komunikace opět zobousměrnit, a to zčásti ve snížené kapacitě. Pro zmenšení objemu automobilové dopravy projíždějící Smíchovem by to ale bylo žádoucí. Na případné opětovné zobousměrnění malého smíchovského okruhu sice neexistuje přímo cílená studie, zobousměrnění Kartouzské však obsahuje koncept nové výstavby na Smíchově [12].

### **Zatraktivnění alternativ**

Jakkoli už samotná úprava dopravního režimu výrazně zkvalitní zejména spolehlivost tramvajové dopravy na Malé Straně, je žádoucí i další zatraktivnění alternativ, a to jak formou drobných stavebních a dopravně-organizačních zásahů, tak například zvýhodněním používání carsharignu v historickém centru. Podrobněji se tomuto tématu věnuje kapitola 8.

## 5.7 Výhrada obecného užívání komunikace

Dle §19 zákona 13/1997 (Obecné užívání komunikace) platí:

*„V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny.“*

Tento paragraf se vyskytuje v počátku kapitoly věnované mýtnému, což znamená, že cílem věty je sdělit, že užívání komunikací je bezplatné. Vyvozovat z tohoto znění, že nelze výběrově zakázat vjezd či odbočení, jde zřejmě v tomto místě proti duchu zákona.

Formálně ovšem nejspíš postačí, bude-li definováno, že *komunikace není určena k obecnému průjezdu IAD*. Potom je naopak nepochybně možné vjezd či odbočení plošně zakázat a teprve výběrově povolit libovolným vozidlům ve veřejném zájmu. Je tedy pravděpodobně možné vyznačit celou Prahu 1 jako neprůjezdnou oblast - s výjimkou vyjmenované dopravy - a toto omezení pak konkrétně realizovat zamezením bodových průjezdů či odbočení v určitých lokalitách, kde mohou být snadno sledovány kamerovým systémem. Kromě toho platí, že každý uživatel komunikace bez rozdílu může cíle své cesty dosáhnout tím, že zákaz objedne po komunikaci, která je k tomu určena, tedy po Městském okruhu, případně SJM.

Tento právní pohled si nicméně žádá potvrdit od odborníka na dopravní právo, posoudit stávající praxi existujících zón s omezeným vjezdem a porovnat s případnými judikáty. Na základě úvodní úvahy ale nepovažujeme tuto překážku za nepřekonatelnou.

## 5.8 Doporučení

Omezení tranzitu historickým centrem je jedním z klíčových faktorů, které mohou přispět ke zvýšení pozitivních dopadů zprovoznění TKB na dopravní systém Prahy. Pro co největší pozitivní dopad je zásadní, aby řešení nezůstalo polovičaté v tom smyslu, že by byl dlouhodobě zachován tranzit po Smetanově nábřeží.

**Jako optimální střednědobý stav, využívající v současnosti dosažitelných prostředků, se jeví regulace průjezdu Malostranským a Křižovnickým náměstím dle uživatelů tak, aby byl v maximální možné míře vyloučen tranzit, jenž bude mít v TKB (a částečně také v SJM) přijatelnou alternativu.**

Vzhledem k možné delší době přípravy je nezbytné zahájit přípravu stavebních opatření z kap. 5.1, jejichž realizace může být zahájena okamžitě po zprovoznění TKB. Dokončení hlavních stavebních opatření (resp. zejména s nimi souvisejících dopravních omezení) by současně mělo být termínem zahájení užitelské regulace průjezdu.

## 6 Severojižní magistrála

Specifickou roli má v opatřeních souvisejících se zprovozněním TKB severojižní magistrála. Zprovozněním TKB vzniká severojižní magistrále paralelní stopa, příznivá především tím, že není vedena v kontaktu se zástavbou. Zásadním limitujícím parametrem obou těchto stop je přitom ulice V Holešovičkách, na kterou bude (na rozdíl od zbytku stopy SJM mezi Jižní Spojkou a Pelc-Tyrolkou) po zprovoznění tunelu výrazně zvýšen tlak a kvůli kterému je nezbytné, aby celková suma dopravy vycházející z Pelc-Tyrolky jihozápadním směrem výrazně nevzrostla.

Charakter severojižní magistrály v centrální části města si taktéž naléhavě žádá úpravy vedoucí k její humanizaci: zejména k obnově velkého počtu zrušených nebo omezených pěších a bezmotorových vazeb nebo ke zvýšení komfortu vazeb stávajících. Problémové je zvláště vedení SJM před Muzeem (s jedním úzkým přechodem), ulicemi Prahy 2 a částečně také úsek v blokové zástavbě Prahy 4. Humanizaci severojižní magistrály se podrobně věnuje studie TSK-ÚDI + ÚRM z roku 2009 [10], na kterou navázala rozpracovaná Roadmap kroků k humanizaci z roku 2012 [11].

Oba dokumenty sice předpokládaly podmínění humanizace SJM zprovozněním TKB, první etapa Roadmap byla ale navržena už do období před zprovozněním TKB, především pro svůj zcela marginální dopad na kapacitu SJM.

### **Seznam opatření k prověření na SJM dle usnesení RHMP č. 2165 ze dne 19. 11. 2013:**

1. Zřízení nových světelných signalizačních zařízení v těchto lokalitách:
  - a. Jižní spojka x 5. května (směr do centra)
  - b. náměstí Hrdinů – jih
  - c. Legerova x Wenzigova
  - d. Sokolská x Wenzigova
  - e. Liberecká x Davídkova (směr do centra)
  - f. 5. května x Na Strži (směr do centra)
  - g. 5. května x Lounských
2. Dopravně-urbanistické úpravy celoměstsky významných lokalit včetně úprav současných a zřízení nových světelných signalizačních zařízení:
  - a. zklidnění nám. I. P. Pavlova a ústí ulice Jugoslávská mezi Lublaňskou a Legerovou, včetně doplnění pěších vazeb a úpravou křižovatky Legerova – Jugoslávská a Legerova – Rumunská
  - b. Muzejní oáza včetně úprav křižovatky Legerova – Vinohradská, Václavské náměstí – Vinohradská, Wilsonova u Státní opery a garáží Slovan
3. Zavedení dopravního opatření pro veřejnou a bezmotorovou dopravu na severojižní magistrále v úseku od ulice Vyskočilova po Hlávkův most

## **6.1 Vzájemný vztah a společný dopad jednotlivých opatření**

Opatření navržená usnesením 2165 pro SJM tvoří funkční celek, který je schopen zkorrigovat kapacitu severojižní magistrály v celé délce. Je důležité, aby byla kapacita SJM korigována odpovídajícím způsobem na všech zásadních vstupech – vynechání části opatření by znamenalo ponechání kapacity, a tak by hrozilo zaplnění nově indukovanou vnitroměstskou dopravou. Byla-li by například zřízena pouze světelná signalizace na vjezdu od Jižní spojky, zaplní se SJM na Nuselském mostě stejně, a to nově umožněnou dopravou z Pankrácké pláně. Opatření proto nelze posuzovat jednotlivě, ale především jako součást celku, který plní účel liniového snížení kapacity SJM.

## **6.2 Potenciál snížení kapacity SJM**

Studie TSK [1] potenciál pro snížení kapacity nevidí, když postuluje tranzit na SJM jen na úrovni několika procent<sup>9</sup>. Dále je postulováno, že ani pro tento tranzit není nová stopa MO+LS alternativou, neboť jde o velmi nevýhodné prodloužení trasy v řádu několika km. Z toho je vyvozeno, že kapacitu SJM nelze snížit ani se zprovozněním TKB, což je použito jako obecné zdůvodnění pro zamítnutí drtivé většiny navržených opatření.

<sup>9</sup> To je způsobeno nesprávnou interpretací kamerového směrového průzkumu z roku 2009, který skutečně uvádí pouhých 5% tranzitu po SJM uvnitř oblasti MO, neneviduje ale vozidla, která oblast Městského okruhu opustila po jiné komunikaci.



Skutečnost je ovšem jiná: směrový průzkum ze studie [10] prokazuje, že tranzit přes vnitřní oblast městského okruhu činí u Muzea ve skutečnosti kolem 22% vozidel. Dopravní model přičítá severojižní magistrále bez dalších opatření snížení intenzity provozu se zprovozněním TKB jen o několik tisíc vozidel podobně jako u Smetanova nábřeží a Malé Strany. Potenciál ke snížení kapacity daný objemem tranzitní dopravy (a také potenciálem dopravní redukce) je ale nepochybně větší a pohybuje se někde mezi 10 000 a 20 000 vozidly za den.

Tvrzení ze závěru studie (*Pokud nebude dostavěn a uveden do provozu dostatečně kapacitní severní a severovýchodní úsek MO, nebudou vytvořeny potřebné předpoklady a splněny základní podmínky pro uplatnění účinných opatření vedoucích k omezení automobilového provozu ve větším území centrální oblasti města.*) považujeme za nepodložené z řady důvodů: studie proveditelnosti nízkoemisní zóny z roku 2013 [13] prokázala, že k jejímu zřízení není severovýchodní sekce MO potřeba. Vyčkávání na „potřebné předpoklady“ je také nepředpokladatelné v tom kontextu, že se aktuálně dopravní systém města přehodnocuje v rámci přípravy nového územního plánu a severovýchodní sekce MO bude mít rozhodně jinou podobu než „dostatečně kapacitní“ v té podobě, v jaké je v současnosti plánována a pro řadu vztahů realizovaných nyní přes MO s využitím SJM stejně nebude atraktivnější (zejména pro vztahy P11 - P6 nebo P8 - P4).

### 6.3 Zvýšení provozu v souběžných ulicích

Dopravní modely naznačují zvýšení provozu v ulicích souběžných se SJM v případě, že by byly realizovány scénáře výraznějšího snížení kapacity SJM (o víc než 20 000 vozidel). I přes věcně nesprávnou rigiditu dopravního modelu tím však nebylo dosaženo nikterak katastrofálního stavu (s výjimkou ulice Na Pankráci, kde lze ovšem problém řešit úsekovým ponecháním kapacity na SJM). Lze tedy předpokládat, že snížení kapacity SJM v řádu 20 % by po zprovozněním TKB nemělo být problémem.

### 6.4 Současné omezení tranzitu na Malé Straně a Starém Městě a snížení kapacity SJM

Omezení tranzitu na obou pobřežních komunikacích bude mít nepochybně ten dopad, že se část cest realizovaných doposud převážně po Smetanově nábřeží přesune na severojižní magistrálu a do ulic Ječná a Žitná. Rigidní dopravní modely ve studii [4] naznačují překvapivě, že v takovém případě dojde k navýšení intenzit na SJM u Hlavního nádraží (a dokonce i na souběžných komunikacích až po Jičínskou), ale nikoli už v Ječné a Žitné. Je to však logicky vysvětlitelné díky tomu, že část aut jedoucí přímo po nábřežích je sice objede Ječnou a Žitnou, ale další část aut, co tyto ulice využívala pro cestu k nábřežím od SJM, na ní naopak zůstane a odbočí až později. Nicméně právě pečlivé nastavení kapacity těchto komunikací by mělo zajistit, aby se jako objíždná trasa používal (pro hraniční relace) místo SJM spíše vhodnější Městský okruh. Dále je vhodné podotknout, že režim vymístění tranzitu na obou nábřežích byl vyzkoušen v době po povodních 2002, a nezpůsobilo to vážnější problémy, ač v onu dobu byla magistrála v každém směru zúžena na 2 jízdní pruhy následkem instalace preferenčních pruhů pro autobusy. Není tedy pravda, že navrhovaný dopravní režim nikdy nebyl vyzkoušen.

Dopravní modely také ukazují zvýšení provozu v souběžných ulicích východně od SJM v případě, že by byly realizovány scénáře výraznějšího snížení kapacity SJM (o víc než 20 000 vozidel) a současně i zabránění tranzitu na obou březích Vltavy.

Je ale třeba připomenout, že všechny tyto výsledky jsou na hranici přesnosti modelu, který navíc nepočítá se saturací systému a reálnou flexibilitou dopravního chování (zejména s dopravní

redukci v případě snížení kapacity). Díky tomu, že dopravní systém v okolí SJM je už dnes prakticky saturován, nemůže dojít k výraznějšímu zhoršení. Je možné, že se rozšíří rozsah dopravně zcela saturovaného území, což může vést ke zvýšení provozu na sběrných komunikacích v oblasti Nuslí a Vršovic, které zatím nejsou na hranici své kapacity. Jelikož ale i zde už existují kapacitní hrdla, která je velmi komplikované objet, nelze předpokládat, že by se celková intenzita provozu v oblasti mezi těmito dvěma komunikacemi výrazně zvýšila.

Pravděpodobnější je, že dojde k vymístění části cest po okraji centra (zejména v koridorech na úrovni Jičínské, Želivského a Pod Táborem) dále od centra, částečně až na úroveň Průmyslové, která má stále poměrně značné kapacitní rezervy.

Závažným problémem do budoucna ovšem je pokračující stavba nových garáží pro auta v oblasti vedení SJM vlivem povinnosti jejich realizace s novou výstavbou. To zásadně usnadňuje pohyb autem po městě, generuje nové cesty IAD a znesnadňuje tak snahy o snížení dopadů IAD na město. Investice města do VHD tak do značné míry díky protichůdným politikám přicházejí vniveč.

## 6.5 Doporučení

**Doprovodná opatření doporučená v materiálech TSK a IPR jsou realizovatelná bez zásadních negativních dopadů, řadu z nich by bylo dokonce možné realizovat ještě před zprovozněním TKB. I se zklidněním komunikací v centru je možné realizovat výraznější snížení kapacity SJM jižně od nám. I. P. Pavlova. Opatrnější přístup bude nutný v křižovatkách na I. P. Pavlova s Anglickou a před Muzeem. Ani zde by ale úpravy navrhované IPR neměly snížit kapacitu natolik, aby znemožnily realizaci navrhovaných opatření včetně tzv. Muzejní oázy.**

Jako velmi podstatná se jeví navrhovaná úprava ulice Žitné (viz kap 7.1) spočívající ve snížení počtu jízdních pruhů ze tří na dva tak, aby se zmenšila vazba magistrály na pravobřežní komunikaci. Vhodné opatření je třeba najít i pro opačný směr.

Jako kompenzace usnadňující vstřebání cest nevykonaných IAD je žádoucí zkvalitnit služby veřejné dopravy, zejména zavést důslednější preferencí tramvají ve zbývajících problémových úsecích (např. Vinohradská) dle kap. 8.

Vzhledem k realizovatelnosti větší části úvodních humanizačních opatření ještě před zprovozněním TKB je možné zahájit jejich přípravu neprodleně. Opatření, která by měla výrazněji omezit kapacitu pro IAD (rušení odbočovacích pruhů, zřizování nových přechodů v doposud trvale volných směrech, apod.) je vhodné spustit pokud možno společně se zprovozněním TKB, nejpozději však s omezením tranzitu na Smetanově nábřeží.

Dlouhodobým opatřením by pak mělo být uvolnění pravidel pro výstavbu parkovacích míst v nové výstavbě. Příliš vysoké požadavky v centru města zbytečně zatěžují Prahu zvyšováním atraktivity IAD v oblasti, kde je to nejméně žádoucí. Jistota nalezení parkovacího místa je totiž zásadní pro atraktivitu užívání IAD.

## 7 Další významná opatření v centru

### 7.1 Žitná

Navrhovaná redukce počtu jízdních pruhů v Žitné ulici odpovídá základnímu počtu pruhů v protisměrné ulici Ječné. V předkládaných studiích není blíže hodnocena s výjimkou studie [3], která se (dost neinformovaně) věnuje zejména kritice navrhovaného cykloopatření. Ani zde ale není kapacita hodnocena jako nedostatečná.

S ohledem na to, že řazení v křižovatkách i po snížení počtu jízdních pruhů nabídne lepší konfiguraci než v souběžné Ječné na křížení se Štěpánskou (vždy zůstává zvláštní levý odbočovací pruh), lze obavy z přílišného snížení kapacity považovat za neopodstatněné.

S ohledem na skutečnosti uvedené výše je navíc korekce kapacity v tomto koridoru žádoucí pro lepší funkčnost současného provedení humanizace SJM a zabránění tranzitu po nábrežních komunikacích.

### 7.2 Karlovo náměstí

Doplnění přechodů pro chodce na křižovatce Karlova náměstí a Resslovy nebude mít zásadní dopady na kapacitu komunikací, které jsou limitovány zejména navazujícími křižovatkami Jiráskova náměstí a Ječná – Štěpánská, potažmo náměstím I. P. Pavlova. Z tohoto důvodu není zřízení přechodů problémem a povede spíše k homogenizaci kapacity komunikací. Dalšími přínosy bude vznik bezbariérových pěších vazeb a atraktivnější přístup na zastávky MHD.

### 7.3 Veletržní

Veletržní ulice je komunikací, která bude z větší části nahrazena TKB a současně nevede v přímém kontaktu s výjezdy z tunelu. Z těchto důvodů je žádoucí zrevidovat zdejší průjezdnou kapacitu a snížit ji na stav „relaxace“ tak, aby v oblasti po převedení většiny dopravního toku do tunelu nedošlo k následnému živelnému nárůstu dopravy novými cestami. Zvláště zásadní je tento korektiv pro to, aby nedošlo k přitažení značného objemu nové dopravy připravovaným obchodním centrem Palác Stromovka, jehož zprovoznění by mohlo uvolněnou kapacitu z velké části využít a vrátit tak intenzitu provozu na komunikacích Strojnická a Veletržní opět na současnou neúnosnou úroveň.

Snížení počtu jízdních pruhů je zde nejen žádoucí, ale dokonce zcela nezbytné pro zachování zklidněného charakteru Letné po zprovoznění TKB.

### 7.4 Jiná opatření

Obsáhlý seznam víc než padesáti námětů na další doprovodná opatření obsahuje stránka [tunel-blanka.cz](http://tunel-blanka.cz)<sup>10</sup>. Z opatření, která ještě stojí za zmínku, lze vyjmenovat následující:

- Humanizace nábrežní Edvarda Beneše a Kapitána Jaroše
- Úpravy v ulici Bubenské
- Snížení počtu pruhů v Argentinské

<sup>10</sup> <http://tunel-blanka.cz/chci-pomoci/reseni/>

- Přechody pro pěší a cyklisty na severním předpolí Hlávkova mostu
- Rekonstrukce Libeňského mostu ve stávající šířce
- Dopravní zklidnění třídy Dukelských Hrdinů

## 8 Zatraktivnění alternativ

Není předmětem této práce komentovat podrobně veškerá opatření k zatraktivnění alternativ veřejné dopravy. Část doprovodných opatření, zejména na severojižní magistrále a na obou komunikacích historickým centrem, jsou cílena právě na zvýšení bezpečnosti a komfortu dopravy pěší, veřejné, případně i cyklistické. **Za nejvýznamnější krok ke zlepšení podmínek pro veřejnou dopravu v centru Prahy lze považovat samotné vymístění tranzitu historickým centrem**, které bude mít samo o sobě značný pozitivní dopad na pravidelnost a rychlost tramvajové dopravy, jakož i pro komfort, bezpečnost a atraktivitu dopravy cyklistické.

Pokud jde o samotný tunelový komplex Blanka, je zásadním opatřením **zřízení přímé autobusové linky s využitím TKB** v trase (Praha 6 - ) Hradčanská – Pelc-Tyrolka ( – Praha 8). Obdobně by měl být využit Strahovský tunel (linka Anděl – Malovanka – Praha 6 byla už zvažována). Konkrétní trasování linek je třeba ponechat na dalších expertizách, linky by měly být atraktivní a současně být v souladu dalšími požadavky na funkčnost systému veřejné dopravy (například by měly odlehčovat metru v jeho přetížené centrální části a nekonkurovat mu v okrajových segmentech).

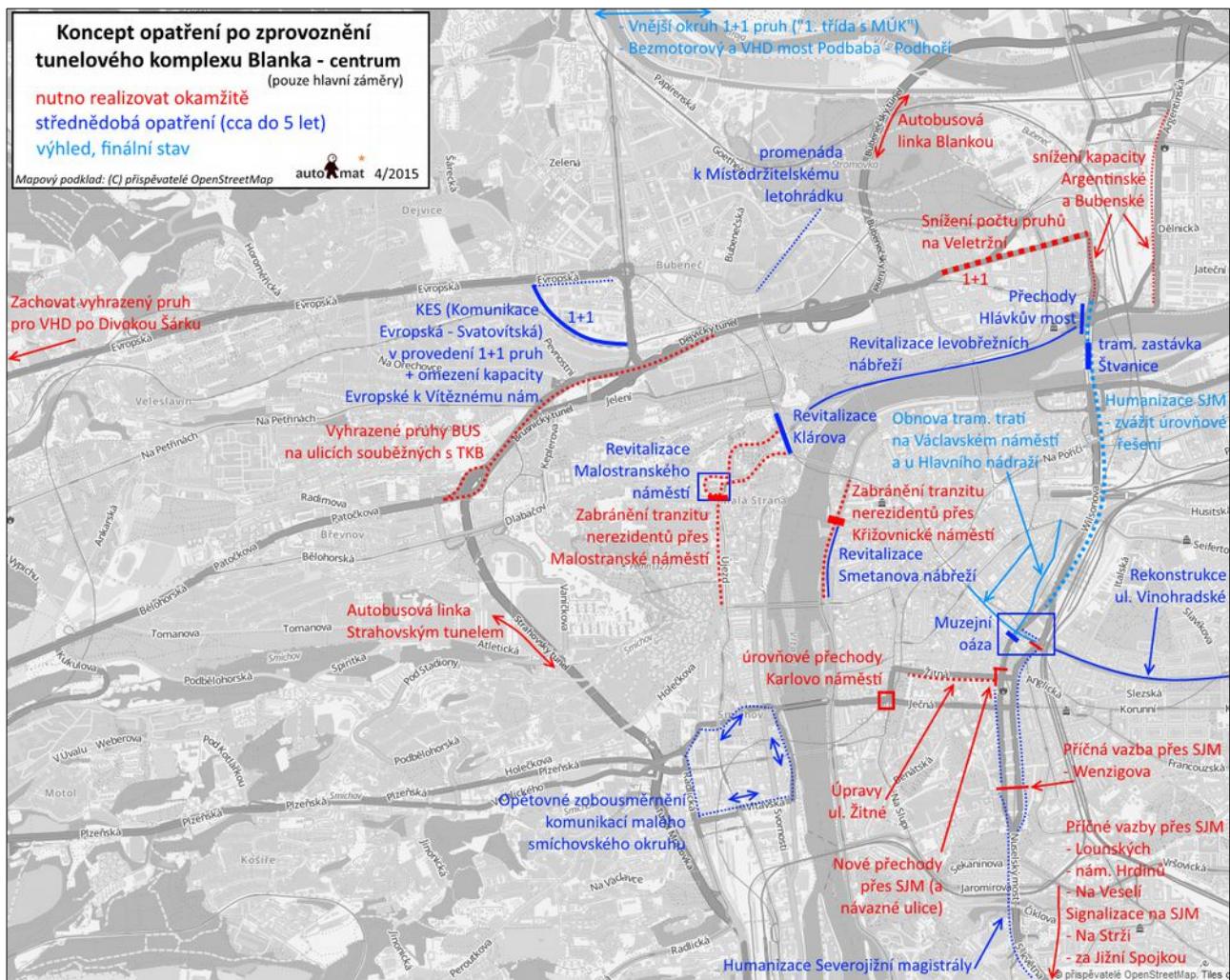
Z dalších krátkodobých či střednědobých opatření je vhodné zmínit **další zlepšení preference veřejné dopravy** zřízením vyhrazených pruhů pro autobusy nebo dalším oddělováním tramvaj od souběžné IAD podélnými prahy (Vinohradská), a to s prioritním zaměřením na centrum a severní segment Prahy, kde bude mít zprovoznění TKB největší dopad.

Pozitivní dopad na počet vozidel parkujících v ulicích by mohlo mít **výraznější rozšíření carsharingu**. Carsharingová vozidla jsou daleko víc v oběhu než vozidla soukromá a k realizaci příležitostných cest jich je potřeba řádově méně. Carsharing se v Praze rozvíjí víceméně na komerčním základě. Pro obyvatele centrálních městských částí by bylo možné uvažovat o veřejné podpoře, například formou zvýhodněného tarifu.

Z doposud neuváděných stavebních záměrů zlepšujících podmínky pro bezmotorovou dopravu a realizovatelných v horizontu 1-2 let lze mimo už dříve jmenované uvést například zřízení výstupu z Hlavního nádraží na nám. W. Churchilla nebo bezmotorový podjezd Mánesova mostu na Klárově.

Naprostým zásadním záměrem pro možné další zklidnění SJM nad rámec výše navržených opatření je realizace metra D, jež zásadně navýší dopravní kapacitu v severojižním směru. Stávající metro C má totiž kvůli svému přetížení ve špičkových hodinách už jen malý potenciál k tomu, aby výrazně přetáhlo další uživatele z aut do MHD.

Z dlouhodobých záměrů je to prodloužení tramvaje do sídliště Dědina a do Suchdola, návrat tramvaj na Václavské náměstí, rekonstrukce dráhy na Kladno a výstavba podzemní trasy S-bahnu (tzv. Nové Spojení 2). Všechna tato opatření zvýší kapacitu alepší komfort neautomobilové dopravy v nejzatíženější oblasti centra a usnadní tak asimilaci cest z IAD do jiných dopravních prostředků.



Obr. 4: Hlavní opatření po zprovoznění TKB – centrum a západ

## 9 Střednědobé řešení návazností v severovýchodním sektoru Prahy

Studie věnované zkapacitnění Průmyslové [7], dočasnému vedení MO v koridoru Českobrodské [8] a zahloubení tunelu v Holešovičkách [9] vznikly v roce 2013 jako reakce na zjištění, že stavba severovýchodní sekce MO v navrhované podobě je ze závěrů řízení EIA podmíněna dokončením celého Pražského okruhu, které je nereálné nejméně v horizontu příštích dvaceti let. Jako střednědobé řešení proto prozkoumávají možnosti vytvoření obdobně kapacitní alternativy do doby, než bude MO dokončen. Východiska těchto studií jsou tedy nyní v jistém rozporu s mezitím proběhlou korekcí nadřazeného komunikačního skeletu v podkladech pro Metropolitní územní plán. Návrhy jsou však předkládány ve variantách, kde zvláště ty úspornější koncept MÚP do jisté míry naplňují.

Optimální postup řešení dopravy ve východním sektoru Prahy po zprovoznění TKB by měl splnit následující požadavky:

- 1) Vyřešit nejbolestivější problémy zvýšené dopravní zátěže v severovýchodním sektoru Prahy po dostavbě TKB, zejména kritickou situaci ul. V Holešovičkách
- 2) Fungovat ve střednědobém horizontu místo severovýchodní sekce MO
- 3) Nabídnout jen takovou kapacitu, která nevyvolá nevratné změny v intenzitě dopravy v severovýchodním sektoru Prahy před dostavbou Pražského okruhu, především stavby 511
- 4) Být projednatelný v rámci současných procesních postupů a zejména průchozí řízením EIA



Panuje obecná shoda na tom, že funkci východní sekce MO bude mít po jistou dobu, a dnes už de facto má, Průmyslová a Kbelská ulice, doplněná dalšími komunikacemi (Spojovací, Českobrodská). Koncepty představené v citovaných studiích to také z větší části naplňují, často ale nabízejí příliš velkou dopravní kapacitu i finanční náročnost řešení.

## 9.1 Ulice V Holešovičkách

V návaznosti na MO vyústující z TKB je zásadní ochrana ulice V Holešovičkách, kde je po zprovoznění TKB i stav s regulací dopravy světelnou závorou na Vychovatelně dlouhodobě neudržitelný. Současně se zde nachází kritické kapacitní hrdlo na odbočení z ul. V Holešovičkách na MO, a to zejména v podobě vratné rampy ve směru z centra.

Objem dopravy vedený koridorem ulice V Holešovičkách není možné řešit jinak než podpovrchově. Samotná ulice V Holešovičkách byla koncipována jako třída v zahradním městě s jedním průjezdným pruhem, jedním parkovacím a tramvajím v každém směru a je žádoucí jí tuto podobu vrátit. To současně umožňuje zde jistý podíl automobilové dopravy ponechat: tunelové řešení tak zřejmě nemusí řešit všechny vazby a může být tedy úspornější než „totální“ zakopání drtivé většiny provozu včetně návazností na křižovatce Vychovatelna.

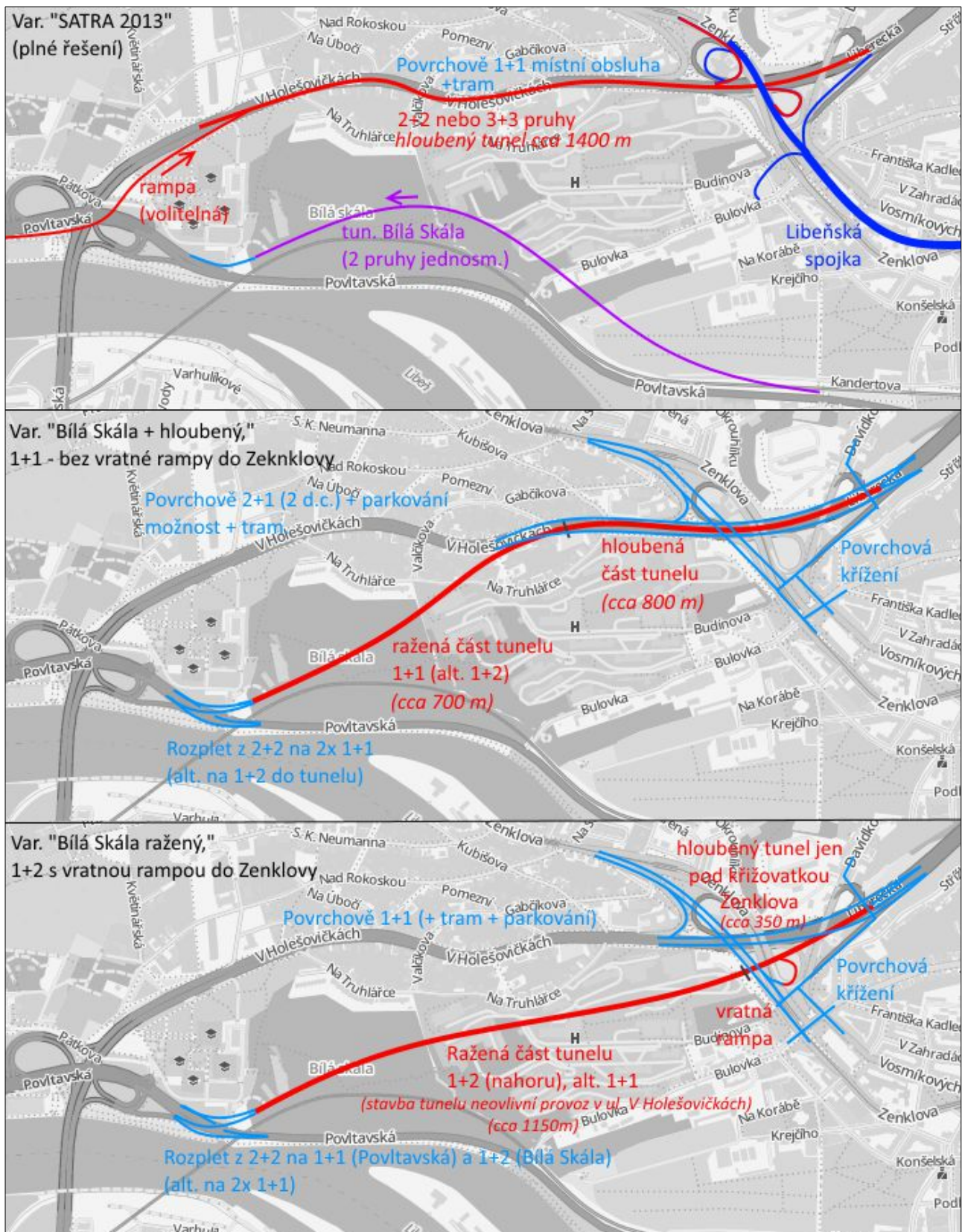
Významným faktorem pro volbu vhodného řešení je také organizace dopravy v průběhu výstavby tunelu. Kromě samotné problematiky zatěžování oblasti výstavbou stojí za zodpovězení otázka, je-li vůbec třeba zvyšovat celkovou kapacitu komunikací, protože samotná výstavba se (zejména v případě hloubeného tunelu pod ulicí) neobejde bez dočasného snížení kapacity a například metro C má v tomto sektoru města ještě značné kapacitní rezervy.

Studie [9] společnosti SATRA prověřuje možnosti hloubených tunelů pod ulicemi v různých variantách kapacitních i stavebních a zasazuje je do kontextu pozdějšího dokončení severovýchodní sekce MO včetně Libeňské spojky. Významnou hodnotou oproti původnímu konceptu Libeňské spojky je zrušení povrchové MÚK Vychovatelna zahloubením průjezdu Prosecké radiály. Křižovatka s Libeňskou spojkou se tímto stává z větší části podzemní, ovšem za cenu dalšího zvýšení nákladů. Studie uvádí jako možné řešení 2+2 nebo 3+3 pruhy v podzemí s variantním dobudováním tunelové rampy pro odbočení z MO do ulice V Holešovičkách a s celkovými – poměrně značnými – náklady 5,7 mld. bez DPH v doporučené variantě 2+2 tunely vedle sebe.

Ze studie [9] není patrné, zda (případně s jakým výsledkem) byly prověřovány další varianty řešení, které by pravděpodobně vedly ke snížení nákladů nebo některých negativních dopadů (zejména vlivu stavby na ul. V Holešovičkách a okolí)<sup>11</sup>:

1. Tunelové vedení pouze vazby z ul. Liberecká, v tunelu 1+2 pruhy (výrazná úspora nákladů)
2. Tunelové vedení vazby pouze na ul. Liberecká, s podzemní vratnou rampou do ul. Zenklova pouze směrem z centra, v tunelu 1+2 pruhy (další úspora nákladů oproti variantě 1)
3. Částečně ražený tunel se západním vyústěním v místě plánovaného tunelu Bílá Skála a jeho napojení přímo na ul. Povltavskou (řeší vratnou rampu do ul. V Holešovičkách, znemožňuje tunel MO Bílá Skála)
4. Plně ražený tunel (1+1 nebo 1+2) od Bílé Skály pod usedlost Vychovatelna (umožní vybudovat tunel zcela bez omezení provozu na ul. V Holešovičkách; byl-li by i nadále zachován záměr stavět výhledově Libeňskou spojkou, vyžaduje to úpravu do podoby mírně odlišné od řešení SATRA)

<sup>11</sup> Obdobné koncepty se už v minulosti objevily, viz např. [http://www.trolejbusyvpraze.net/nk\\_v\\_holesovickach.htm](http://www.trolejbusyvpraze.net/nk_v_holesovickach.htm) ,



Obr. 5. Obě varianty „Bílá Skála“ mohou (a nemusí) být v křižovatce Vychovatelna doplněny vratnou rampou na ul. Zenklovu (dle třetího obrázku)





*Obr. 6: Vizualizace západního portálu tunelu Bílá Skála ze záměru Městského okruhu naznačuje, že prostor pro dvou- až třípruhový portál tunelu Vychovatelna ve stejném místě by byl dostačující.  
Foto: SATRA.*

### **Doporučení k tomuto úseku:**

S ohledem na výše uvedené prověřit, zda ke konceptu ze studie [9] neexistují ještě úspornější alternativy, a to i takové, které by znamenaly přehodnocení některých záměrů, jako je tunel MO Bílá Skála nebo Libeňská spojka. S ohledem na stávající zatížení ul. V Holešovičkách cca 65 000 vozidel denně a snahy tyto intenzity po zprovoznění TKB nezvýšit je žádoucí, aby tunelové řešení nepřineslo zásadní zkapacitnění koridoru, což znamená, že i řešení 2+2 je hraniční (kapacita i cca 80 000 voz./den). Vhodnější by bylo 1+2 (2 pruhy ve stoupání), jež by cca polovinu aut odvedlo do tunelu a na povrchu umožnilo obnovit původní uspořádání uličního profilu i s tramvají.

## **9.2 Alternativní osa MO Povltavská - Čuprova - Spojovací - Českobrodská**

Studie [8] věnovaná dočasnému vedení MO v uvedeném koridoru představuje dvě varianty – minimální a rozšíření na čtyřpruh. S ohledem na probíhající přehodnocování NKS v územním plánu a riziko zvýšení dopravní kapacity v oblasti považujeme variantu rozšíření Českobrodské na čtyřpruh za zcela nežádoucí. Minimální opatření (spočívající především ve zrušení levých odbočení) se zdají být aplikovatelná za předpokladu, že budou doplněna o kroky zvyšující preferenci MHD, především v podobě realizace vyhrazených pruhů, zvyšující bezpečnost příčných bezmotorových vazeb, a že bude uspokojivě řešen dílčí souběh ul. Povltavské a páteřní cyklotrasou A2.

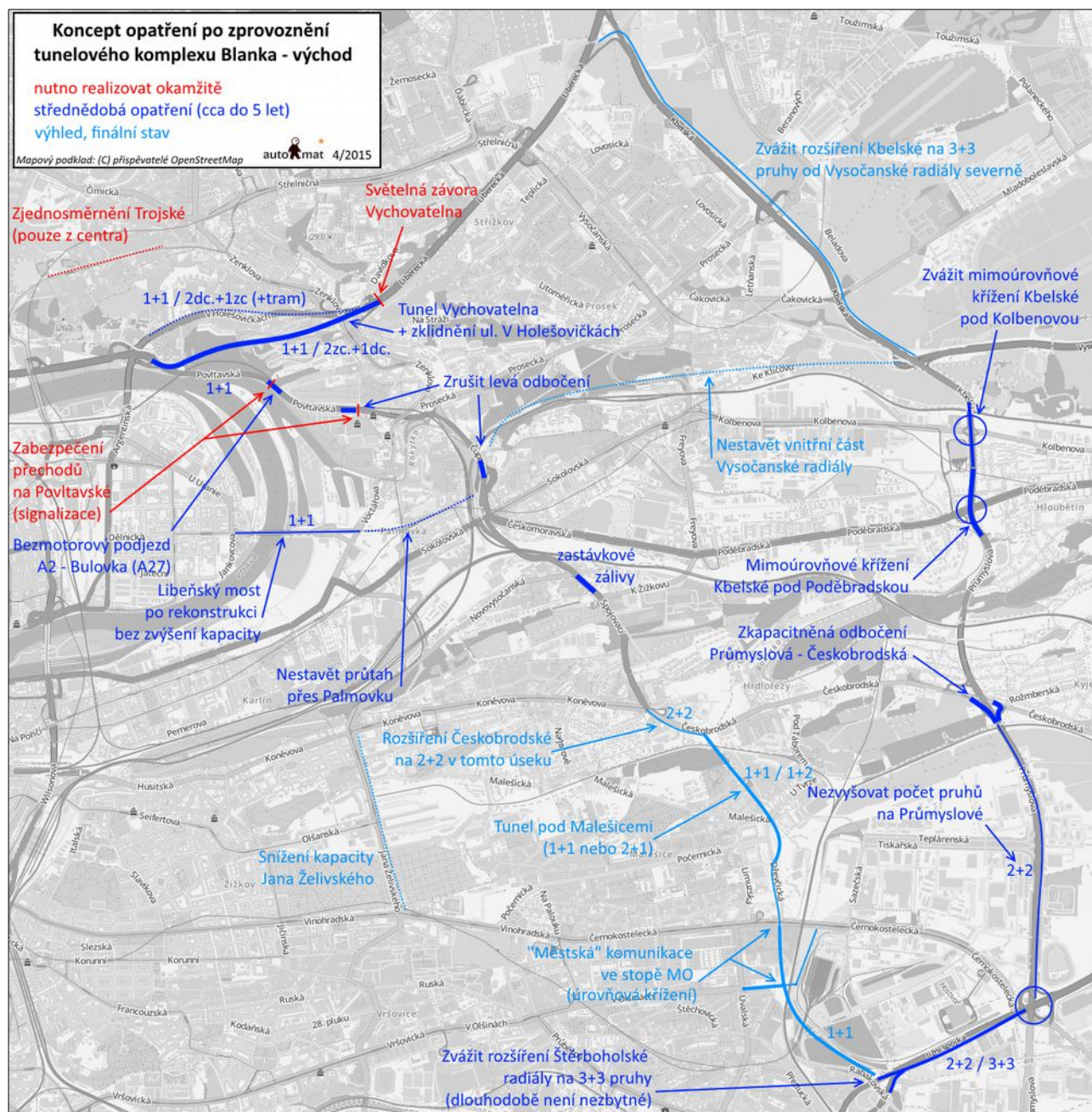
## **9.3 Průmyslová - Kbelská, Štěrboholská radiála**

V tomto koridoru se už zvýšené intenzity dopravy z tunelu Blanka projeví jen velmi slabě.

Zkapacitnění Průmyslové ulice víceméně dle studie [7] bylo plánováno už v minulosti, a to dokonce v souběhu se stavbou východní sekce MO. Tento záměr je velmi problémový vzhledem k tomu, že značně zvyšuje kapacitu tohoto průjezdu. Za situace, kdy osa Průmyslová – Kbelská už dnes de

facto je druhou stopou Městského okruhu (s čímž v zásadě počítá i koncept „duálu“), jsou některé úpravy na zvážení, i když spíš třeba pro zlepšení kvality ovzduší v Hloubětíně než pro zásadní zvýšení kapacity.

MÚK Poděbradská – Kbelská je dobrým řešením, se zahloubením úseku Kbelské v zástavbě nelze než souhlasit. Na křižovatce s Kolbenovou by, vzhledem k menším intenzitám a komplikacím pro mimoúrovňové řešení vlivem těsné blízkosti obtížně rozšiřitelného podjezdu železniční trati, mohlo být zváženo ponechat křížení ul. Kolbenovy jako úrovnňové s možným střídavým vyloučením některých odbočení na obou souvisejících křižovatkách. Komunikace v oblasti fungují jako síť.



Obr. 7.: Koncept návazných opatření ke zprovoznění tunelového komplexu Blanka - východní část

V Průmyslové ulici samotné lze namísto představeného rozšiřování doporučit spíš jen kosmetické úpravy v míře podobné řešení koridoru Povltavská – Českobrodská v minimální variantě studie [8]. Zvýšení kapacity zde v současnosti není nutné a nebude nezbytné ani po zprovoznění TKB. Jakmile bude MO realizován (ať už v dosavadní nebo přehodnocené podobě), stane se zde navýšená kapacita nadbytečnou. Pro celkové zvýšení dopravní kapacity šetrné k životnímu prostředí ovšem navrhuje posoudit možnost vést autobusovou dopravu mezi Českobrodskou a



Nádražím Hostivař odděleně od IAD v širokém středovém pásu ul. Průmyslové s preferencí na křižovatkách.

Stejné doporučení platí i pro úsek Štěrboholské radiály, kde lze na rozšíření na 3+3 pruhy od Lanového mostu po Průmyslovou nahlížet především jako na odstranění úzkého místa „de facto“ na Jižní Spojce než jako na součást zkapacitňování dočasné sekce MO. Z tohoto hlediska lze tento krok sice připustit, nemá ale prakticky žádnou souvislost ze zprovozněním TKB.

Je však třeba poznamenat, že studie [7] není příliš kvalitní v tom smyslu, že téměř nebere ohled na jiné druhy dopravy než na IAD. Uvažovalo-li by se o některých úpravách na základě této studie, je třeba vždy pečlivě posuzovat vhodnost řešení z hlediska veřejné, pěší i cyklistické dopravy.

#### 9.4 Celkové doporučení

Jako nejvhodnější střednědobá kombinace se nám jeví realizace následujícího funkčního celku v horizontu cca 3-4 let, a to za předpokladu přehodnocení MO ve stávající stopě (patrně „duál“):

- Pro zahloubení ulice V Holešovičkách porovnat variantu vedení tunelu pod ulicí s alternativami částečného nebo úplného uhnutí pod kopec Bílé skály a najít přednostně řešení s kapacitou 2+1 jízdní pruh
- Na ose Povltavská (...) Českobrodská realizovat jen minimální zásahy, cílené jak na dílčí zvýšení propustnosti, tak na preferenci MHD a zvýšení bezpečnosti bezmotorových vazeb
- Na ose Průmyslová – Kbelská realizovat podjezd Poděbradské (podjezd Kbelské podmíněně) a zásahy odpovídající ose Povltavská – Českobrodská. Další zkapacitňování Průmyslové bude patrně zbytečné po zprovoznění stavby 511 Pražského okruhu.
- Na zkapacitnění Štěrboholské radiály od Lanového mostu po Průmyslovou se lze dívat jako na přípustné, nikoli však v kontextu zprovoznění TKB nebo dočasného řešení východní sekce MO s rizikem, že se kapacitní hrdlo přesune jinam, blíže centru města

Konečně, je třeba začít se podrobně zabývat přípravou podrobného konceptu řešení páteřních komunikací ve východní sekci města („duál“) tak, aby byly známé jejich doporučené návrhové parametry a bylo možno realizovat veškeré výše jmenované záměry v souladu s aktualizací územního plánu.

#### Závěrečná poznámka k „duálu“

S ohledem na celkovou funkčnost dvou paralelních komunikací lze předpokládat, že obě tyto komunikace by měly mít tam, kde to jde, spíše uliční charakter, definovaný minimem nových mimoúrovňových křížení a dalších neměstských prvků. Novou komunikaci od Štěrboholské radiály přes křižovatku V Olšinách a dále si tak lze představit jako městskou třídu s 2+2 pruhy (+ pruhy odbočovací), napojenou v Malešicích na krátký tunel k Českobrodské (1+1 nebo 1+2 pruhy) a dále vedenou povrchově po Spojovací v tam už existujících parametrech. Následovat by měla celková revitalizace jiných komunikací v oblasti tak, aby se celková kapacita příliš nezvýšila.

Obdobně charakter Průmyslové odpovídá požadavkům „duálu“ v zásadě už dnes a z tohoto pohledu se dokonce i na zmimoúrovňování křižovatky s Poděbradskou můžeme dívat jako na ospravedlnitelné jedině nezbytností snížit v této dopravně zatížené oblasti dopady na životní prostředí a zlepšit vazby pro MHD a bezmotorovou dopravu.



## 10 Střednědobé řešení návazností v severozápadním sektoru Prahy

Ve střednědobém výhledu se předpokládá realizace tzv. **Komunikace Evropská – Svatovítská (KES)** od ul. Gymnazijní po MÚK Prašný most. Vzhledem k rizikům popsaným v kapitole 1.2 je žádoucí přehodnotit tento záměr především co do kapacity. Byl-li by realizován v základním provedení 1+1 pruh a společně se snížením počtu pruhů pro IAD na odlehčeném úseku Evropské, může být jeho základní funkce (tedy odlehčit Vítěznému náměstí) naplněna bez toho, aby vytvořila z Evropské natolik kapacitní přivaděč k TKB, že by si s tím protějšší břeh neporadil.

**Je nezbytné dobře vyřešit přemostění Vltavy severně od TKB.** Tato studie si neklade nárok soudit vhodnost či nevhodnost vedení Pražského okruhu přes Suchdol či v severnější stopě. Je nicméně nutné poznamenat, že stávající intenzita tranzitní kamionové dopravy na spojnici D5 - D8 je v Praze nejslabší a pohybuje se v řádu stovek vozidel za den. Taková intenzita nikterak neospravedlňuje vedení okruhu v uvažovaných parametrech (3+3 jízdní pruhy). Ať už tedy bude Pražský okruh veden v jakékoliv stopě, považujeme za dlouhodobě naprosto dostačující kapacitu 1+1 pruh s vyloučením úrovnových křížení.

Bez ohledu na stopu Pražského okruhu lze výhledově uvažovat o **přemostění Vltavy v Podhoří a to primárně pro veřejnou a bezmotorovou dopravu.**

## 11 Závěr

**Tento materiál předložil pokus o posouzení řady opatření uvažovaných se zprovozněním tunelového komplexu Blanka s cílem nalézt takovou sadu kroků, které město povedou k maximálnímu společenskému zisku ze zprovoznění Tunelového komplexu Blanka.**

Kritické posouzení existujících analýz ukazuje, že většina argumentace odmítající konkrétní opatření je založena buď na základě nepochopení daných opatření, nebo je vedena čistě z pohledu IAD a bez ohledu na dlouhodobou udržitelnost financování dopravy ze strany města. Pohled na předpokládané dopady změn je navíc zkrácen zastaralým způsobem chápání dopadů změn v dopravních systémech, podceňujícím jevy dopravní indukce a redukce v saturovaném dopravním systému.

Je nepopíratelné, že některá doprovodná opatření jsou poněkud neorganická. To je však dáno také tím, nakolik neorganickým způsobem do dopravního systému Prahy vstupuje samotná stavba tunelového komplexu Blanka. Právě díky flexibilitě uživatelů dopravy je ale téměř jisté, že opatření, která jsou tímto textem doporučena, povedou v horizontu několika měsíců až let k výrazně lepšímu, levnějšímu a udržitelnějšímu fungování dopravy v Praze, než kdyby realizována nebyla.

K úspěšné realizaci doprovodných opatření k TKB nicméně zbývá ještě mnoho práce. Řadu z nich je třeba dopracovat, a to i ve spolupráci s přímými potenciálními uživateli (zvláště přesný koncept dopravního režimu v historickém centru). Nejasný termín zprovoznění TKB pobízí ke spěchu, který ale nemůže být na úkor ledabylého návrhu detailů opatření. Větší část opatření lze navíc realizovat jako dočasná s možností postupného vyladění do definitivní podoby.

**Je na čtenářích této zprávy, jak bude s doporučeními zde uvedenými naloženo. Stane-li se však tento materiál podkladem pro další práci na přípravě daných doprovodných opatření, pak splnil svůj účel.**

## **Změny organizace dopravy v Praze se zprovozněním tunelu Blanka**

Editor: Ing. Vratislav Filler, Ph.D.

Spolupracovali: Bc. Marek Bělor., Bc. Jakub Holzer, Václav Kříž.

Vydal spolek Auto\*Mat, ÚUM v dubnu 2015 na základě podkladů organizací MHMP, TSK-ÚDI, IPR (ÚRM), METROPROJEKT a SATRA, kterým tímto děkuje za cenná data pro studii.

1. vydání

© Auto\*Mat, o. s. 2015

Studie vznikla díky podpoře členů Klubu přátel Auto\*Matu.

kontakt:

Auto\*Mat o. s.

Bořivojova 108, 130 00

Praha 3.

E-mail: [auto-mat@auto-mat.cz](mailto:auto-mat@auto-mat.cz)

Telefon: 212 240 666