

## **Zklidnění centra Prahy v kontextu zprovoznění tunelu Blanka**

Vypracoval Auto\*Mat, 3. 12. 2013.

Držíte v ruce dílčí analýzu akcí Nábřeží žije a možnosti zklidnění Smetanova nábřeží (a Malé Strany) ve vztahu k různým scénářům zprovoznění tunelu Blanka. Tato analýza obsahuje zpracování vybraných zdrojů a podnětů a soustřeďuje se zejména na artikulaci názoru iniciativy Auto\*Mat.

## Obsah

1	Stručné vyhodnocení průběhu akcí Nábřeží žije.....	2
1.1	Provoz na Malé Straně .....	2
1.2	Veřejná doprava.....	3
1.3	Parkovací místa.....	3
1.4	Obavy veřejnosti.....	3
1.5	Ideologicky založené námitky.....	3
2	Možné scénáře dlouhodobého stavu.....	4
2.0	Zachování současného stavu.....	4
2.1	Zřizování pěších zón o víkendech, bez řešení Malé Strany.....	5
2.2	Zřizování pěších zón o víkendech, s řešením Malé Strany.....	5
2.3	Minimální úpravy a dávkování dopravy světelnou signalizací.....	6
2.4	Jednosměrná smyčka .....	6
2.5	Pěší zóna na nábřeží a zabránění veškerému průjezdu IAD Malou Stranou.....	7
2.6	Zabránění tranzitu na obou březích.....	7
2.7	Zabránění tranzitu na obou březích a ztraktivnější alternativ .....	8
2.8	Mýto v úzkých hrdlech na Smetanově nábřeží a na Malé Straně.....	8
2.9	Plošné mýto v historickém centru.....	8
2.10	Srovnání alternativních scénářů.....	9
3	Podrobnější popis scénáře Zabránění tranzitu na obou březích a ztraktivnější alternativ.....	10
3.1	Postoj iniciativy Auto*Mat k tunelu Blanka a zklidnění Smetanova nábřeží v jeho kontextu.....	10
3.2	Dopravní režim Smetanova nábřeží.....	11
3.3	Stavební úpravy na Smetanově nábřeží.....	11
3.4	Mobiliář.....	11
3.5	Řešení Malé Strany.....	11
3.6	Vyjmenovaná doprava.....	12
3.7	Postupné zavedení dopravního zklidnění centra před zprovozněním tunelu Blanka.....	12
3.8	Koncept kompenzačních opatření ke zprovoznění tunelu Blanka.....	13
4	Odhad vývoje dopravní situace v případě realizace scénáře zklidnění (6) nebo (7).....	14
5	Závěr.....	15

---

### **1 Stručné vyhodnocení průběhu akcí Nábřeží žije**

#### **1.1 Provoz na Malé Straně**

Poprvé v historii dopravních omezení na Smetanově nábřeží nebyla Malá Strana uváděna jako doporučená objízdná trasa. Provoz na Malé Straně odpovídal svými intenzitami zhruba stavu ve všední den. Oproti běžnému víkendovi tedy došlo k naplnění maximální kapacity Malé Strany a dopravním zácpám běžným v pracovním týdnu. Vzhledem k celkové kapacitě Smetanova nábřeží a Malé Strany a jejich průměrné víkendové zaplněnosti lze proto odhadnout, že Malá Strana během sobotních uzavírek Smetanova nábřeží pojala navíc cca třetinu vozidel, která by jinak jela po Smetanově nábřeží. Může to být ale i více, protože se mohli najít řidiči, kteří by v daný den jeli Karmelitskou a předvídavě se jí vyhnuli. Samotné doporučení

jiné tranzitní objízdne trasy bez současné regulace průjezdu nezabrání tranzitu zaplnit při omezení na jednom břehu v maximální míře kapacitu břehu druhého.

## **1.2 Veřejná doprava**

Při akci na Smetanově nábřeží byl zajištěn chodcům víceméně volný průchod mimo tramvajový pás (až na několik posezení před stánky s občerstvením). Pás pro tramvaje tak zůstává volnější, jakkoliv se chodci pohybují po celé ploše komunikace. Pás pro tramvaje je většinou vyznačen vodorovnou čarou nebo obrubou proti vjíždění IAD a je tudíž opticky dostatečně oddělen na to, aby byl respektován.

Tramvaje zde projížděly plynule, byť pomalu (pod 20 km/h). Chodci bez problémů vyklízeli prostor na pásu. V Myší díře se chodci při průjezdu tramvaje přesouvali do zpravidla volného protisměru.

Stav na Malé Straně odpovídal všednímu dni, což není pro víkendy žádoucí. Relativní zpoždování tramvajů oproti jízdnímu řádu bylo větší než ve všední den, což je však třeba připočíst na vrub také odlišným jízdním dobám.

## **1.3 Parkovací místa**

V oblasti Smetanova nábřeží je zhruba desítky parkovacích míst v režimu zelené zóny. O víkendu byla tato místa předem vyprázdněna. Tento počet je tak malý, že víkendové zrušení parkovacích míst nemělo žádný pozorovatelný vliv na parkování v oblasti. V blízkosti se navíc vyskytují návštěvnické parkovací kapacity u Rudolfiny a Národního divadla.

## **1.4 Obavy veřejnosti**

Vyhodnocení obav veřejnosti ukázalo na nutnost řešit následující oprávněné připomínky:

- zajištění možnosti rezidentů dojet k místu bydliště z relevantních směrů,
- zajištění dostupnosti obchodů vyžadujících ve větší míře dopravu zákazníků autem,
- zajištění dostupnosti pro návštěvy,
- zamezit přetížení Malé Strany při pořádání akcí omezených pouze na pravý břeh,
- zajistit diferencovaný přístup do historického centra s ohledem na to, zda se jedná o cesty, které zde mají počátek či cíl, či o cesty, které historickým centrem pouze tranzitují,
- zajistit, aby ve vyváženém stavu nedocházelo k nadměrnému přetěžování objízdnych tras.

## **1.5 Ideologicky založené námítky**

S pořádáním akce byla spojena řada námitek založených víceméně na předpokladu, že individuální automobilovou dopravu není žádoucí omezovat. Takový předpoklad opomíjí jak přímé důsledky automobilové dopravy (zábor prostoru, bariérový efekt, apod.), tak účinné postupy, jakými se s nimi města vypořádávají.

## **2 Možné scénáře dlouhodobého stavu**

Při diskusi o možné podobě dlouhodobého fungování Smetanova nábřeží vyhodnocujeme řadu scénářů, které buďto byly navrženy v průběhu diskuse, nebo vyplývají z možností řešeného území. Tyto scénáře posuzujeme jak v kontextu zprovoznění tunelu Blanka, jehož termín není v současnosti jistý, jakož i z hlediska blíže neurčeného mezidobí do zprovoznění tunelu.

Posuzujeme deset možných scénářů:

0. zachování současného stavu,
1. zřizování pěších zón pouze o víkendech, bez řešení Malé Strany,
2. zřizování pěších zón pouze o víkendech, s řešením Malé Strany,
3. minimální úpravy a dávkování dopravy světelnou signalizací,
4. jednosměrná smyčka,
5. pěší zóna a zabránění veškerému průjezdu IAD Malou Stranou,
6. zabránění tranzitu na obou březích,
7. zabránění tranzitu na obou březích a zatraktivnění alternativ,
8. mýto v úzkých hrdlech,
9. plošné mýto v historickém centru.

Pro případné vyloučení dopravy ze Smetanova nábřeží a Malé Strany v mezidobí před zprovozněním tunelu Blanka ve všední den platí, že je bez rizika přetížení kapacity objízdnych komunikací možné jen v případě, že se současně sníží celkový objem automobilové dopravy v centru, a to zhruba zhruba o 15%. Toho je reálně možné dosáhnout v dopravně nejslabších měsících roku, což jsou prázdniny, leden a únor. Tehdy doprava oproti „špičkovým“ měsícům v roce klesá zhruba o 10% , požadavek na změnu dopravního chování se potom týká jen velmi malého podílu cest a je nepochybně dosažitelný (ekonomická regulace, rozumějme zavedení mýta, je schopné snížit intenzitu automobilového provozu bez problémů o 20 i více procent). O víkendech klesá doprava v celé Praze zhruba na 2/3 stavu ve všední den, v centru ale méně.

### **2.0 Zachování současného stavu**

Zachování současného stavu považujeme za zcela nepřijatelné a to jak po zprovoznění tunelu Blanka, tak v mezidobí. Důvody jsou následující:

- Stav je zcela neúnosný jak na Starém Městě, tak na Malé Straně. Problémy Smetanova nábřeží (kongesce, hluk, zdržování tramvají, bariérové efekty, atd.) jsme popsali už ve studii z roku 2011 ([http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads-atm/2011/07/AM\\_studie\\_smetana\\_LQ.pdf](http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads-atm/2011/07/AM_studie_smetana_LQ.pdf) ). Tento stav je nezbytné řešit neprodleně, bez ohledu na dobu zprovoznění tunelu.
- Při zprovoznění tunelu Blanka považujeme za nezbytné kompenzovat jeho indukční potenciál tak, aby nedošlo k nadměrnému zvýšení objemu IAD a z toho plynoucí zhoršené dopravní obslužnosti v širším centru Prahy. K tomu je dopravní zklidnění centra velmi vhodným krokem.
- Po zprovoznění tunelu Blanka se neplánuje další podobně zásadní zásah do dopravního režimu v kontaktu s historickým centrem, zachování současného stavu by bylo promarněnou příležitostí využít potenciál Smetanova nábřeží.

## 2.1 Zřizování pěších zón o víkendech, bez řešení Malé Strany

Jak prokazuje opakované konání akcí Nábřeží žije, akce jsou možné, se známými dopravními důsledky pro Malou Stranu. Jakkoliv situace na Malé Straně nebyla objektivně (dle výsledků sčítání) horší než ve všední den, jedná se oproti běžnému víkendovému stavu o nepřípustné zhoršení. I když je tedy prokazatelně možné realizovat na Smetanově nábřeží jednorázové akce, pro dlouhodobý režim není takové řešení vhodné. Komplikace, které tento scénář obsahuje i při souběžném vyřešení situace na Malé Straně, jsou popsány v následujícím scénáři.

## 2.2 Zřizování pěších zón o víkendech, s řešením Malé Strany

Po zprovoznění tunelu Blanka není problém uvažovat o pravidelných víkendech za podmínky víkendového zasmyčkování i na druhém břehu – tento scénář nebyl bohužel ani přes snahu a zájem části organizátorů, MHMP a P1 během akcí Nábřeží žije vyzkoušen. V naší předchozí studii z roku 2011 jsme se vůči tomuto návrhu vymezili jakožto nedůslednému, což je náš postoj i nadále. Jelikož jsme toho názoru, že zklidnění Smetanova nábřeží a Malé Strany je se zprovozněním tunelu Blanka možné i ve všední den, aniž by se výrazně změnilo dopravní chování lidí žijících v centru a dojíždějících do něj, soudíme, že o víkendech (za cca 2/3 intenzit IAD) by způsobené dopravní problémy byly minimální.

Víkendové pěší zóny s sebou, a to i v případě vyřešení režimu na Malé Straně, nesou následující nedostatky:

- Ke snížení dopravní kongesce, hluku a emisí nedojde ve dnech, kdy se v centru pohybuje nejvíce lidí.
- Zastávku Karlovy lázně směr sever nebude možné zřídít nebo provozovat v době, kdy by měla největší význam.
- Nedojde ke zlepšení pravidelnosti tramvají ve dnech, kdy jsou tramvaje nejvíc zdržovány kolonami. Řešení nikterak neprospěje denní cyklistické dopravě (prospěje ale rekreační cyklistice).
- Řešení nenabízí příležitost uživatelům IAD nahradit svůj dopravní prostředek za příznivější životnímu prostředí ve městě.
- Nevzniknou předpoklady pro přestavbu uličního profilu nábřeží na kvalitní veřejný prostor.
- Samo o sobě při dlouhodobé velmi omezené komunikaci samosprávy MČ Praha 1 s vlastními občany takové řešení vytváří řadu časově omezených dílčích komplikací pro místní obsluhu a rezidenty Starého Města. Proto je třeba takové dočasné proměny Smetanova nábřeží spojit pouze s akcemi výrazného veřejného zájmu a usilovat o zásadně lepší komunikaci MČ P1 se svými obyvateli.

Ani odstranění dílčích problémů (obnova přechodů, odstranění reklam a zábradlí, dávkování dopravy světelnou signalizací) by v takovém případě neumožnilo to, co je základním cílem zklidnění Smetanova nábřeží: vytvoření podmínek pro brzký vznik skutečně kvalitního veřejného prostranství.

Přesto je opakovaná realizace víkendových pěších zón jedním z možných postupů, jak využívat potenciál Smetanova nábřeží lépe než dnes, byť jen částečně a dočasně, s předpokladem jiného řešení po zprovoznění tunelu Blanka.

### 2.3 Minimální úpravy a dávkování dopravy světelnou signalizací

Minimální úpravy by vedly k malému snížení kapacity pro IAD, tím patrně k vyšší plynulosti a současně i ke zlepšení kontaktu nábrežního chodníku s městskou zástavbou. Můžeme si představit vytvoření několika příčných pěších propojení nábrežního chodníku a uliční čáry zřízením nových přechodů pro pěší (a nejspíš i světelných signalizací), a to nejspíš na vyústění ulic Anenské a Betlémské. Současně je možné dávkovat dopravu světelnou signalizací tak, aby na průjezdu nevznikaly kolony zejména tam, kde je IAD vedena v tramvajovém pásu. Toto řešení je možné i bez jakéhokoliv zásahu na Malé Straně.

Lze předpokládat:

- Malé snížení intenzity IAD na Smetanově nábreží (o 10–20 %).
- Žádná změna na Malé Straně.
- Jízdní doby a plynulost jízdy tramvají ovlivní pozitivně zvýšení plynulosti IAD a negativně nové světelné signalizace.
- Formálně selepší dostupnost nábrežního chodníku, reálný kontakt nábreží se zástavbou nevznikne.
- Nedojde k rozvoji nedopravní funkce nábreží.
- Podmínky pro jízdu na kole se mírnělepší zvýšenou plynulostí IAD, nedosáhnou ale kvality odpovídající chráněné páteřní trase celoměstského významu.

Celkově se jedná o dílčí řešení, které prostoru nepřinese žádnou zvýšenou kvalitu, a je nedostačující i jako dočasné. Bylo by-li toto řešení realizováno až se zprovozněním tunelu Blanka, půjde o mrhání potenciálem ke zlepšení podmínek v centru. Rezignací na převádění dopravy na kapacitní komunikace toto řešení naopak potvrzuje pokračující neúměrnou podporu IAD v Praze.

### 2.4 Jednosměrná smyčka

Alternativa uvažuje vedení automobilové dopravy v centru jednosměrným objezdem – po Smetanově nábreží na sever a Malou Stranou na jih. Návrh předpokládá, že na Smetanově nábreží zmizí nejhorší kolona před mostem Legíí, problémový zůstává i nadále úsek od Betlémské. Na Malé Straně by se výrazně ulevilo tramvajím v Letenské. Vzniknou klidnější místa, například před Hollarem, některé problémové lokality ale zůstanou. Intenzita celého průjezdu historickým centrem by klesla zhruba na polovinu.

Řešení je nepříliš výhodné pro rezidenty, které bude nutit vykonávat místní cesty jedním směrem buďto skrz síť místních jednosměrek, nebo s velkou zajižďkou.

Jakkoliv se jedná o řešení, které přináší dílčí klady (plynulejší jízda tramvají), opět nejde o variantu, která by přinesla zásadní zvýšení kvality cenného prostoru. Pro místní rezidenty a dopravní obsluhu dojde bez zachování obousměrného průjezdu k prodloužení části cest. Řešení lze považovat za akceptovatelné pro mezidobí do zprovozněním tunelu Blanka pod podmínkou, že se zprovozněním tunelu bude následovat přísnější regulace.

## 2.5 Pěší zóna na nábřeží a zabránění veškerému průjezdu IAD Malou Stranou

„Tvrdý“ koncept spočívá ve zřízení pěší zóny s tramvajemi v celém úseku Národní divadlo – Platnéřská (vjezd povolen zásobování ve vyhrazených hodinách, průjezd cyklistům a vozidlům taxi), a v zamezení tranzitu Malou Stranou, buď na vyústění Valdštejské do Malostranského náměstí, nebo na jeho jižní straně.

Scénář trvalého zklidnění dopravy na obou březích je v zásadě správný, v takto navrhované podobě nicméně také obsahuje řadu nedostatků, zejména:

- Místní automobilová doprava na Starém Městě by namísto alternativy jednoduššího a kratšího průjezdu po nábřeží byla odkázána pouze na systém úzkých jednosměrek v okolí.
- Souvislá pěší zóna s limitem 20 km/h v délce cca 700 metrů by zbytečně zdržovala tramvaje.
- Nepříjemné pro místní rezidenty, kteří si žádají zachování možnosti konání místních cest a vlastní automobilové dostupnosti. Je nezbytné zachovat pro ně možnost vjíždět a vyjíždět z oblasti různými směry.

V zásadě se tedy jedná o řešení, o kterém je možné uvažovat v nějaké další fázi, případně pro režim na dobu konání výjimečných společensko-kulturních akcí, bude-li k tomu směřovat poptávka. Se zprovozněním tunelu Blanka není ale jako dlouhodobé řešení reálné ani přijatelné. V mezidobí před zprovozněním tunelu Blanka je možné uvažovat o tomto scénáři teoreticky v době letních prázdnin, vzhledem k předchozím problémům ovšem nelze scénář doporučit ani v této podobě.

## 2.6 Zabránění tranzitu na obou březích

Měkčí koncept zklidnění vychází zejména z požadavku zkvalitnit veřejný prostor na Smetanově nábřeží (což je možné jedině po vymístění tranzitu přes historické centrum) a současně minimalizovat omezení pro dopravu místní. Tento scénář řeší citlivě drtivou většinu problémových aspektů objevujících se v předchozích scénářích. Scénář je specifický zejména následujícími přístupy:

- Maximální preference rezidentů, místní dopravní obsluhy, veřejné a bezmotorové dopravy v oblasti centra, možnost zásadního zlepšení kvality veřejných prostranství.
- Tranzit po obou březích je omezen specifikací vozidel, kterým bude zachován průjezd, a to diferencovaně pro Staré Město a Malou Stranu.
- Diferencované řešení dopravního zklidnění na staroměstském břehu (odlišný režim na Křižovnickém náměstí a na Smetanově nábřeží), vedoucí ke sladění urbanistického a dopravního řešení jak s požadavky místní dopravy motorové, tak s požadavky dopravy veřejné (tramvají). Pro mezidobí před zprovozněním tunelu Blanka je možné uvažovat o jeho zavedení v období letních prázdnin, kdy jsou nižší dopravní nároky a očekávaný slabý přeliv z auta (v rozsahu asi 5% cest vykonaných IAD) lze snadno kompenzovat kapacitou veřejné dopravy, která má o prázdninách značné rezervy. Rizikem jsou možné obtíže při kontrole průjezdu – současně ale může jít o vhodnou zkušební fázi, kdy se za podmínek slabšího provozu podmínky vyladí, aby scénář mohl být realizován se zprovozněním tunelu Blanka.

Se zprovozněním tunelu Blanka je tento scénář realizovatelný bez jakýchkoliv obtíží.

Z doposud představených scénářů považujeme tento za nejvhodnější, nicméně v kontextu zprovozněním tunelu příliš úzce zaměřený.

## 2.7 Zabránění tranzitu na obou březích a zatraktivnění alternativ

Jakkoliv je výše uvedený scénář (6) se zprovozněním tunelu Blanka realizovatelný a patrně nejvhodnější (dále popisované scénáře (8) a (9) nepovažujeme v praxi za reálné), je žádoucí uvést jej v kontextu vzniku nejistoty ohledně termínu zprovozněním tunelu Blanka.

Považujeme za nezbytné, aby v okamžiku zprovozněním tunelu byla již realizována řada opatření vedoucích k eliminaci negativních vlivů tunelu Blanka na dopravu a zatraktivnění alternativ k užívání automobilu v širším centru Prahy, jako je humanizace Severojižní magistrály nebo přestavba Karlova náměstí. V tomto kontextu se můžeme na zabránění tranzitu na Smetanově nábřeží a přes Malou Stranu dívat také jako na jedno z nezbytných opatření spojených se zprovozněním tunelu.

Pro mezidobí považujeme tento scénář za reálný v případě postupného zavedení. Jak bylo uvedeno výše, v období snížených přepravních nároků (o prázdninách) je možné realizovat zabránění tranzitu bez obtíží, a případné vyšší požadavky na veřejnou dopravu kompenzovat snadno využitím v tomto období volné kapacity. Červenec a srpen jsou tak optimální jako zaváděcí období, ve kterém by současně bylo možné mírně upravovat například podmínky pro jednotlivé skupiny vozidel nebo detaily dopravní úpravy.

K přechodu na režim v měsících s vyššími přepravními nároky je nicméně žádoucí nechat cca 15 % cest vykonaných do centra IAD, aby se realizovaly jiným způsobem (nebo se nerealizovaly). Vzhledem k nižšímu podílu IAD v centru (odhadujeme kolem 25 % všech cest) to znamená převést z IAD 3-4 % všech cest vykonaných do centra či v centru. Kompenzační opatření ke zkvalitnění alternativ jsou v takovém případě klíčová a nezbytná.

Ve srovnání uvádíme tento návrh jako zvláštní scénář. Jelikož se jedná se o zkvalitnění scénáře (6), považujeme jej z analyzovaných scénářů za nejvhodnější. Scénář proto podrobněji rozpracováváme v následující kapitole zprávy.

## 2.8 Mýto v úzkých hrdlech na Smetanově nábřeží a na Malé Straně

Ekonomická forma regulace automobilové dopravy by umožnila korigovat zde intenzitu dopravy na úroveň zajišťující plynulý průjezd. Technicky by bylo možné platit mýto za průjezd úzkými hrdly, tedy Myší dírou na Smetanově nábřeží a (například) vyústěním Karmelitské do Malostranského náměstí.

Technicky zajistí stejný efekt jako postup 2 (dávkování světelnou signalizací) s tím rozdílem, že zde je podstatně jasnější zpráva o tom, že průjezd těmito místy není žádoucí. Může být považováno za první krok k plošnému mýtu v centru. Zpoplatnění průjezdu centrem je v případě dobře postupující legislativní iniciativy možné dosáhnout odhadem na jaře 2016. To není pro krátkodobý a rychle dosažitelný scénář vhodné.

## 2.9 Plošné mýto v historickém centru

Pokud bychom si vzali inspiraci z Milána, můžeme zavést mýto v historickém centru (obehnaném například existujícími kapacitními komunikacemi). Mýto v Miláně kombinuje poplatky a nízkoemisní zónu a funguje výtečně: rezidenti mají prvních čtyřicet cest v roce zdarma, dopravní obsluha má slevu a může do zóny v jednom dni vjet, kolikrát potřebuje, a příjmy z mýta jdou na posílení veřejné dopravy. Miláno tak v centru hlásí jak snížení emisí a smogových dnů, tak takřka naprosté vymizení dopravních zácep (<http://www.auto-mat.cz/2013/07/myto-v-italske-automobilove-mekce-milane/>). Další možností je mýto na mostech.



I tato varianta je ale vzhledem k neexistenci patřičné legislativy reálně dosažitelná nejdříve v roce 2016. Obě varianty ekonomické regulace navíc neřeší problém nevhodného využití veřejného prostoru na Smetanově nábřeží a považujeme je tudíž za nedostačující

## 2.10 Srovnání alternativních scénářů

Shrnutí názoru AM na alternativní scénáře řešení přináší následující tabulka. Za nevhodnější považujeme scénář 7: *Zabránění tranzitu na Smetanově nábřeží a Malé Straně, doplněné zatraktivněním alternativ.*

<i>Scénář se zprovozněním tunelu Blanka</i>	<i>Hodnocení Auto*Matu</i>	<i>Stručné zdůvodnění</i>
0 Ponechat současný stav	Neudržitelné	Cokoliv je lepší než toto
1 Víkendové pěší zóny	Nevhodné	Problémy na Malé Straně
2 Víkendové pěší zóny + zaslepení Malé Strany	Dlouhodobě nedostačující	Neřeší situaci ve všední den, málo kompenzuje problémy ze zprovoznění Blanky
3 Minimální úpravy + dávkování dopravy na vjezdu	Naprostě nedostačující	Nekompenzuje problémy ze zprovoznění Blanky
4 Jednosměrná smyčka	Dočasné, jinak nedostačující	Problémy ze zprovoznění Blanky kompenzuje jen částečně
5 Pěší zóna na Smetanově nábřeží, zaslepení Malé Strany	Nevhodné jako celoroční opatření	Možný režim pro s místními dobře vykomunikované časově omezené změny režimu (víkendy, týdny, léto)
6 Zabránění tranzitu na Smetanově nábřeží a Malé Straně	Dočasně vhodný kompromis	Preferuje potřeby rezidentů a místní dopravní obsluhy a zároveň nabízí další možnosti zlepšení veřejného prostoru a fungování oblasti
7 Zabránění tranzitu na Smetanově nábřeží a Malé Straně, doplněné zatraktivněním alternativ	Optimální scénář	Preferuje potřeby rezidentů a místní dopravní obsluhy a zároveň nabízí další možnosti zlepšení veřejného prostoru a fungování oblasti. Reálný s tím, že se na přípravu náročnější část kompenzačních opatření ke zprovoznění tunelu Blanka bude realizovat následně, bez zbytečných odkladů.
8 Mýto na Smetanově nábřeží a Malé Straně	Dnes nerealizovatelné, nedostačující	Současná legislativa neumožňuje
9 Plošné mýto v historickém centru se zvýhodněním rezidentů a dopravní obsluhy	Dnes nerealizovatelné, dlouhodobě vhodná součást komplexního dopravního zklidnění širšího centra	Současná legislativa neumožňuje

### **3 Podrobnější popis scénáře Zabránění tranzitu na obou březích a zatraktivnění alternativ**

Jak bylo naznačeno ve stručném přehledu scénářů, považujeme za nejvhodnější realizaci scénáře (7) *Zabránění tranzitu na obou březích a zatraktivnění alternativ*, s diferencovaným zklidněním dopravy na staroměstském břehu a realizací doplňkových úprav, které v centru Prahy zatraktivní alternativy vůči automobilu.

Tento scénář je možné realizovat postupně ještě před zprovozněním tunelu Blanka, a považujeme jej také za součást komplexní změny dopravního režimu na řadě míst Prahy spojené právě se zprovozněním vnitroměstského tunelu.

#### **3.1 Postoj iniciativy Auto\*Mat k tunelu Blanka a zklidnění Smetanova nábřeží v jeho kontextu**

Dlouhodobý názor iniciativy Auto\*Mat na tento záměr je, že se jedná o špatně trasovanou a pro dopravní fungování celku v zásadě nepotřebnou stavbu, do které byly z veřejného rozpočtu Hlavního města Prahy navíc investovány obrovské peníze. Iniciativa Auto\*Mat proto proti tunelu dlouhodobě vystupuje, přičemž se soustředila převážně na jeho negativní důsledky na městský parter (k tomu AM vydal v roce 2008 zvláštní studii, viz <http://www.auto-mat.cz/kauzy/blanka/mestsky-okruh-studie/>).

Tunel Blanka není dle našeho názoru nezbytný ani pro zklidnění Smetanova nábřeží ani Malé Strany. S odklonem tranzitu z Malé Strany se počítalo už se zprovozněním Strahovského tunelu, „pouze“ pak chyběla politická vůle krok realizovat. Smetanovo nábřeží bylo pro auta neprůjezdné nespočetněkrát, po povodních v roce 2002 a při rekonstrukci tramvajové trati v roce 2011 po celý červenec a srpen. Zkušenosti z akcí Nábřeží Žije na tomto, již ovšem hypotetickém, názoru nezpůsobily velký posun. Je spíše patrné, že by v takovém případě bylo nezbytné věnovat velkou pozornost předchozímu vytvoření alternativ a důslednější komunikaci záměru.

Pro zklidnění centra bez Blanky by bylo potřeba zavést poměrně rozsáhlá dodatečná opatření na podporu alternativních způsobů dopravy, které by umožnily snížit objem IAD cílové v centru asi o 15% - viz naše studie z roku 2011. V situaci, kdy tunel Blanka zprovozněn bude, se posune dopravní rovnováha v celém severním sektoru Prahy a aglomeraci směrem k vyšší atraktivitě IAD. Kromě značného „sacího“ efektu pro celý sever a západ města (který vnímáme jako zásadní problém), tunel ovšem nabídne také kapacitní objízdnu trasu pro potenciálně zklidněné historické centrum. Více aut z centra v Blance by přitom mohlo přispět ke zmírnění téměř nevyhnutelné indukce v jeho okolí – hraniční využití zejména vjezdů by mohlo mírně utlumit příjezd skrz Prahu 6, 7, 8 a 9.

Zklidnění Smetanova nábřeží a Malé Strany by se tak se zprovozněním tunelu realizovalo bez nutnosti realizovat opatření pro přechod k dopravním alternativám. Jelikož tím nedojde k žádoucímu zmenšení objemu automobilové dopravy cílové v centru Prahy, je pravděpodobné, že toto opatření nepovede ve větší míře ke změně dopravních návyků a bude tudíž snáze akceptovatelné. Na druhou stranu se tím nevytvářejí podmínky pro snížení míry užívání automobilu v centru Prahy.

V kontextu zprovoznění tunelu Blanka můžeme zklidnění Smetanova nábřeží a Malé Strany považovat za nutnou podmínku, bez které se číst Pražanů naopak k užívání auta přikloní.

**Zklidnění Smetanova nábřeží až se zprovozněním tunelu Blanka chápeme jako nezbytnost, která zajistí alespoň částečné vybalancování negativních důsledků realizace tunelu.**

### 3.2 Dopravní režim Smetanova nábřeží

Fungování Smetanova nábřeží při akcích Nábřeží žije prokázalo, že je zde žádoucí provést dílčí revizi našeho původního záměru, který spočíval ve zřízení pěší zóny s vyjmenovanou dopravou v celém úseku od Národního divadla po Platněřskou.

1. Vzhledem k tomu, že víkendy Nábřeží žije znamenaly pro tramvaje zhruba stejnou jízdní dobu jako ve všední den, je žádoucí realizovat dopravní režim umožňující jízdu tramvajů rychlostí nikoliv 20 km/h, ale 30 km/h. Společně s vypnutím signalizace na Křižovnickém náměstí tak bude možné dosáhnout lepší jízdní doby než o víkendech.
2. Je žádoucí uvažovat o možném průjezdu pro část místní dopravy, a to nejspíš takové, kterou realizují rezidenti a/nebo má počátek i cíl cest v oblasti Starého Města, případně dalších vyjmenovaných druhů vozidel

S ohledem na to by byl vhodný dopravní režim řešený formou zóny 30 km/h v úseku Národní-Karlovy Lázně a Křižovnické náměstí – Palachovo náměstí. V úseku Karlovy Lázně- Křižovnické náměstí by byla vložena pěší zóna s povoleným průjezdem veřejné a vyjmenované dopravy (IZS, rezidenti, dopravní obsluha..., více viz tabulka v kap. 3.6) .

### 3.3 Stavební úpravy na Smetanově nábřeží

Zklidnění Smetanova nábřeží předpokládá celkovou revitalizaci prostoru a přestavbu uličního profilu. Bez stavební úpravy uličního profilu nebude uliční prostor rozčleněn způsobem odpovídajícím novému využití. Nepředpokládáme potřebu měnit polohu tramvajových kolejí, zásadní změnou bude posunutí chodníkových obrub. Nízké intenzity umožňují vedení veškeré dopravy v prostoru tramvajového pásu, a to nejméně v úseku Národní – Platněřská. Tramvajové zastávky by měly být řešeny vytaženými chodníky.

Dále doporučujeme upravit chodníky v Myší díře, zrušit dopravní zábradlí, odstranit značky zužující tyto chodníky. Průchod domy od Křižovnického náměstí na nábřeží by měl být otevřen do ulice a zcivilizován.

### 3.4 Mobiliář

Ulice by měla být osazena novým mobiliářem, který již nemusí být orientován na oddělení nábřežního chodníku od zbytku uličního profilu. Je nezbytné podpořit pobytovou funkci nábřeží, aby zde lidé mohli zůstat i bez programu. Nezbytný mobiliář zahrnuje WC, občerstvení, lavičky napevno s kvalitními opěrkami i přesuvné židle. Tento návrh by měl být předmětem zvláštního dokumentu.

### 3.5 Řešení Malé Strany

Malá Strana je tranzitní dopravou zatěžována podobně jako Smetanovo nábřeží. Jakkoliv situace zde již nemůže být horší, není žádoucí ponechat se zklidněním Smetanova nábřeží Malou Stranu jako jediný možný průjezd. Řešením je zde tudíž tzv. zasmyčkování, tedy odstranění tranzitu rozdělením Malé Strany na severní a jižní část, mezi kterými bude mít povolený průjezd pouze vyjmenovaná místní doprava (viz. tabulka 3.6).

Zasmyčkování může být provedeno buď na jižním konci Malostranského náměstí, nebo (snáze) světelnou signalizací na severním konci Malostranského náměstí, která by umožňovala z Valdštejnské jen levé odbočení. Podrobné řešení by měl vypracovat IPR.

### 3.6 Vyjmenovaná doprava

Technické vymezení dopravy, která by Smetanovým nábřežím a Malou Stranou mohla projíždět i nadále, je žádoucí vyjednat s městskou částí a klíčovými hráči v okolí. Jednalo by se rozhodně o rezidenty Prahy 1, vozidla IZS, lékařů, a jinou dopravu, pro kterou je zachování přímého průjezdu centrem nezbytné. Kvalitní systém výjimek má vypracovaný například Miláno. Možný návrh režimu pro různé skupiny uvádí následující tabulka.

Druh vozidel	Sm. n.	M. S.	Poznámka
Veřejná doprava	Ano	Ano	
Smluvní veřejná doprava	Individuálně	Ano	
Taxislужba	Ano	Ano	
Kola	Ano	Ano	
Motocykly, skútry	Prověřit	Prověřit	
IZS	Ano	Ano	
Rezidenti Prahy 1	Prověřit	Prověřit	
Rezidenti v užší vymezené oblasti	Ano	Ano	Domáci na MS, domácí v okolí SMN
Lékaři s ordinacemi v oblasti	Prověřit	Prověřit	
Diplomatická vozidla	Prověřit	Prověřit	
Poslanci, vláda, politici	Prověřit	Prověřit	Nutno definovat instituce, které mají právo udělovat výjimky a v jakém počtu.
Zásobování objektů v zónách	Prověřit	Prověřit	
Zásobování na P1	Ne	Prověřit	
Podnikatelé se sídlem v oblasti	Ne	Prověřit	Podle charakteru vykonávaných cest

### 3.7 Postupné zavedení dopravního zklidnění centra před zprovozněním tunelu Blanka

Jak bylo uvedeno, pro vyloučení tranzitní automobilové dopravy ze Smetanova nábřeží a Malé Strany v mezidobí před zprovozněním tunelu Blanka ve všední den je žádoucí, aby se celkový objem automobilové dopravy v centru snížil o zhruba 15%.

O prázdninách klesá automobilová doprava oproti špičkovým měsícům asi o 8 % , což znamená, že se jinak musí vykonat jen cca 2 % cest – a to jde kompenzovat menším oslabením služeb veřejné dopravy.

Červenec a srpen jsou tak optimální jako zaváděcí období, ve kterém by současně bylo možné mírně upravovat například podmínky pro jednotlivé skupiny vozidel nebo detaily dopravní úpravy.

K přechodu na režim v měsících s vyššími přepravními nároky je nicméně žádoucí převést z IAD cca 15 % cest vykonaných do centra. To je cca 3-4 % všech cest vykonaných do centra či v centru v situaci, kdy je veřejná doprava plně vytížena. Kompenzační opatření ke zkvalitnění alternativ jsou v takovém případě klíčová a nezbytná.

Samotným zklidněním Smetanova nábřeží a Malé Strany dojde k výraznému zlepšení pravidelnosti tramvajových spojů a výraznému zvýšení atraktivity cyklistické dopravy. Pro využití potenciálu centra pro neautomobilovou dopravu nicméně považujeme za zásadní realizaci tří okruhů doplňkových opatření:

1. zlepšení podmínek pro veřejnou dopravu v centru (další úseky pro odstranění IAD z tramvajového pásu, minibus na Starém Městě, další zlepšení preference),

2. zlepšení podmínek pro pěší dopravu v centru Prahy (Karlovo náměstí, nové přechody i jinde),
3. zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu v centru Prahy (zejména cykloobousměrky).

### **3.8 Koncept kompenzačních opatření ke zprovoznění tunelu Blanka**

Cílem této sady kompenzačních opatření je eliminace negativních dopravních důsledků zprovoznění tunelu ve vnějším pásmu za tunelem a na návazných komunikacích. Některá z nich současně usnadní volbu alternativního způsobu dopravy u části cest, které jsou nyní vedeny IAD po Smetanově Nábřeží a přes Malou Stranu.

Podrobný návrh kompenzačních opatření ke zprovoznění tunelu Blanka není předmětem této studie. Zde proto uvádíme jen zběžný výčet. Jedná se o:

1. zahájení humanizace Severojižní magistrály (SJM), zlepšení podmínek pro pěší kolem SJM
2. snížení kapacity vybraných komunikací na Praze 7 souběžných s tunelem,
3. úpravy dopravního režimu na návazných komunikacích na Praze 6 a 8 (mimo SJM),
4. rozšíření parkovišť P+R na severozápadě Prahy.

Tato opatření by se měla začít připravovat bezodkladně. Některá z nich (přechody na SJM, nová P+R) je možné realizovat v předstihu.

#### **4 Odhad vývoje dopravní situace v případě realizace scénáře zklidnění (6) nebo (7)**

Předkládáme zde hrubou analýzu dopravního vývoje v případě, že společně se zprovozněním tunelu Blanka dojde k zabránění tranzitu Smetanovým nábřežím a Malou Stranou. Tato analýza nemá k dispozici oficiální materiály TSK nebo ÚRM, které existují, nejsou ale dány k dispozici ani spolupracujícím složkám magistrátu.

Se zprovozněním Blanky vznikne obrovská využitelná kapacita, která bude stávající dopravou zatížena jen velmi málo. Na to, co v této části Prahy dnes jezdí (a dokonce i na to, co se tam po zprovozněním naindukují z vnějšího obvodu města), by Blanka stačila v polovičním profilu, a tak zde vzniká volný prostor přibližně pro 50 tisíc aut denně.

Na severojižní magistrále u Muzea projede podle směrového průzkumu přes 20 tisíc aut, která mají počátek i cíl cesty mimo oblast Pelc-Tyrolka - Jižní Spojka a mohou tedy centrum Blankou objet. To udělají, bude-li kapacita SJM využita jinými cestami nebo snížena – viz dále. Tím vytvoří prostor pro objezd Smetanova nábřeží a Malé Strany (byť poněkud limitovaný) i na magistrále. V menší míře ubude tranzit (míněna doprava bez počátku / cíle mezi Smíchovem a SJM) i na Jiráskově mostě.

Odvedení tranzitu ze Smetanova nábřeží a Malé Strany uvolní návazné komunikace (nábřeží Edvarda Beneše, Chotkovu, Dvořákovo, Masarykovo a Janáčkovo nábřeží, Holečkovu a další), tím více, čím blíže k historickému centru. Na severu mohou tyto snadno změnit svou funkci z „radiál“ na „tangenty“ - jinými slovy, díky odvedení tranzitu je bude možné využívat namísto zde chybějící kapacitní spojnice, a také jako přivaděče z centra ke kapacitním komunikacím.

V souvislosti s úbytkem aut na obou koncích Malé Strany se zkrátí zdržování tramvají na nesignalizované části křižovatky Klárov. Kolony nebudou zdržovat tramvaje ve Štefánikově před křížením s Kartouzskou. Méně aut na Dvořákově nábřeží pomůže autobusu 207.

Uvolnění kapacity na Jiráskově mostě nebude ovšem tak velké (nepochybně méně než 10 000 vozidel), aby se většina bývalého tranzitu přes historické centrum přelila právě sem. Převážná většina pojedje nejvíce žádoucím způsobem: Strahovským tunelem a Blankou. Zůstává tak stále i prostor pro základní humanizaci severojižní magistrály. Uvolnění kapacity na Jiráskově mostě pomůže autobusu 167.

Zatímco kapacita komunikací jako takových bude pro takovouto redistribuci dostačující, problémy se mohou vyskytnout na křižovatkách, kde posílí (a nebo naopak oslabí) některá odbočení. Bude tedy nezbytné zasáhnout do režimů světelných signalizací (namátkou Letenské náměstí, severní předmostí Štefánikova mostu a některé křižovatky na Smíchově). Možná bude někde výjimečně potřeba upravit řazení, to je ale všechno.

Jakkoliv časově nebude docházet k větším jak několikaminutovým rozdílům v jízdním čase, část řidičů může tento stav přivést k používání alternativní dopravy. Zahraniční zkušenosti s dopravním zklidňováním přinášejí zpravidla překvapivé snížení celkového objemu automobilové dopravy v oblasti. Uvolnění Karmelitské a Smetanova nábřeží zlepší pravidelnost tramvají (zejména na Malé Straně), a okrajově lepší i podmínky pro jízdu na kole.

Analýza ukazuje, že dojde pouze k redistribuci trasování cest vykonaných automobilovou dopravou a omezení jejich počtu bude minimální.

## 5 Závěr

Na zabránění tranzitu na Smetanově nábřeží a Malé Straně současně se zprovozněním tunelu Blanka se díváme jako na nezbytnost, která nevyklučuje dřívější řešení obou břehů. Smetanovo nábřeží a Malá Strana je možné zklidnit i bez Blanky, pokud by automobilová doprava cílová v centru poklesla o 15 %. To je reálně dosažitelné ztraktivněním alternativ automobilové dopravě, ke kterému do jisté míry dojde samovolně vyloučením tranzitní dopravy v historickém centru. Zklidnění Smetanova nábřeží se zprovozněním tunelu Blanka je z našeho pohledu ústupkem, protože nepovede ke zdatelnému snížení používání automobilu pro cesty do centra.

V analýze jsme vyhodnotili celkem deset scénářů včetně „nulového.“ Za nejvhodnější považujeme scénář „Zabránění tranzitu na obou březích a ztraktivněním alternativ.“ Alternativní scénáře jsou buďto v dohledné době nerealizovatelné (zavedení mýta), nedostačující (nevedou ke zkvalitnění veřejného prostoru), případně přemrštěné (neakceptují oprávněné potřeby rezidentů). Optimální scénář nabízí možnost realizovat zklidnění centra v předstihu a to při zavedení o prázdninových měsících.

Zkušenost z víkendů Nábřeží žije! prokazuje, že při hledání definitivního řešení je neodmyslitelně nutné věnovat pozornost Malé Straně. Jakkoliv se prokazuje vyčerpání její maximální kapacity (tudíž ke zhoršení by tam prakticky nedošlo), je nezbytné řešit zklidnění obou stran Vltavy současně.

Provoz tramvajů ukázal, že zalidněné nábřeží má na jízdní dobu zhruba stejný vliv jako provoz ve všední den. S ohledem na to považujeme za nejlepší dlouhodobé řešení dopravním režim skutečně umožňující tramvajům průjezd 30km rychlostí. Při vypnutí signalizace na Křižovnickém náměstí se průjezd tramvajů i ve všední den zrychlí více než jak je to dnes o víkendech.

Pro funkčnost výsledného dopravního režimu je důležitá správná volba vozidel, kterým bude na obou březích ponechán průjezd. Režim bude odlišný pro oba břehy a na nábřeží zřejmě i pro různá roční období.

Pro další postup je nezbytné dále jednat s městskou částí, jejími rezidenty a klíčovými hráči v okolí, jakož i na Malé Straně.

### **Iniciativa Auto\*Mat**

*Sdružení Auto\*Mat prosazuje lepší prostředí pro kvalitní život ve městě. Podporujeme veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu i rozumné používání aut. Přinášíme inspiraci z evropských metropolí a aktivizujeme lidi k pozitivní proměně ulic a veřejného prostoru. Dohlížíme na politiky a efektivní využití veřejných peněz. Společně s vámi tvoříme město, ve kterém chceme žít.*

Více na [www.auto-mat.cz](http://www.auto-mat.cz) .