

# Vyvážený dopravní systém podporující rozvoj klasického města

## Ivan Lejčar

*ALEJ – architektonický ateliér*

*Ing. arch. Ivan Lejčar ALEJ - architektonický ateliér - Bubenečská 43, 160 00 Praha 6*

*[alejcar@c-box.cz](mailto:alejcar@c-box.cz) [www.arch.cz/alej](http://www.arch.cz/alej)*

*Zpracováno pro Centrum SOS Praha, duben 2004*

### **Užité pojmy a zkratky**

**KLASICKÉ MĚSTO:** Město evropského charakteru, které má své historické jádro a novodobé části, obytné, průmyslové, dopravní plochy a jehož klasickou strukturu tvoří bloky, ulice, náměstí, parky...

**ROSTLÉ MĚSTO:** V případě Prahy klasické město cca do 60. let min. století vč. nízkopodlažní zástavby.

**KOMPAKTNÍ MĚSTO:** V případě Prahy klasické město cca do 60. let min. století bez nízkopodlažní zástavby.

**ŠIRŠÍ CENTRUM:** Staré Město, Malá Strana, Hradčany, Nové Město, Smíchov, část Dejvic a Bubeneč, Holešovice, Karlín, část Žižkova, Vinohrad, Vršovic a Nuslí a Vyšehrad.

**VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA (VHD):** Nahrazuje termín Městská hromadná doprava, zahrnuje též veřejnou dopravu příměstskou, regionální event. dálkovou, kolejovou i nekolejovou.

**AUTODRÁHOVÁ KOMUNIKACE:** Městská rychlostní komunikace, zjednodušeně městská dálnice. Komunikace s vysokou dopravní kapacitou a s mimoúrovňovými křižovatkami

**UITP:** Mezinárodní asociace pro veřejnou dopravu (se sídlem v Bruselu)

**LTR:** Light rail transit (lehká kolejová doprava)

Ve stavebně stísněném a mnohdy historicky cenném vnitřním městě si veřejná doprava neklade zdaleka takové nároky na prostor jako nové silnice a parkovací zařízení. Ušetřený prostor je možno věnovat pěším a cyklistům. Ekologická tramvajová doprava se např. snese s pěšími i s cyklisty v pěší zóně. V klasickém městě je tedy lepší preferovat veřejnou hromadnou dopravu před individuální automobilovou dopravou.

Systém veřejné hromadné dopravy by měl být natolik kvalitní, aby doslova přetahoval klienty z automobilů. V praxi to znamená, že například cesta veřejnou dopravou z okraje města nebo z příměstí do centra by měla být rychlejší a levnější než doprava vlastním autem a měla by se odehrávat bez tlačenic a zbytečného přestupování v čistém a esteticky příjemném dopravním prostředí. Automobilisty je naopak třeba od bezproblémového průjezdu centrální oblastí odradit nabídkou vhodné obchvatové trasy, nejlépe na hranici historicky rostlého kompaktního města a okrajových sídlišť. Pro ty, kteří do centra autem jet nemusí, ale chtějí, je třeba centrální oblast zpoplatnit. Úlevy lze zajistit pouze pro trvale bydlící.

Pro novou dopravní koncepci je nutné nově určit rozsah rostlého či kompaktního města, ve kterém bude hlavním „dopravním operátorem“ veřejná hromadná doprava a podél kterého budou vedeny obchvatové kapacitní silniční trasy. Uvnitř kompaktního města nesmí být realizovány nové a musí být humanizovány stávající kapacitní rychlostní autodráhové

komunikace. Realizace takových atraktivních komunikací vnitřním městem naopak novou individuální dopravu přivede, a roztočí tak spirálu neřešitelných problémů prostorových, urbanistických i kvality životního prostředí. Veřejná hromadná doprava se stane opovrhovanou a trpěnou přepravou pro „chudé“ a její kvalita bude klesat, postupně se stane i nebezpečnou.

### **Vyvážený dopravní systém**

Tři základní pilíře vyváženého dopravního systému v rámci trvale udržitelného rozvoje

Pramen: Better Mobility in Urban Areas UITP 2001

Naším cílem je najít vyvážený dopravní systém podporující rozvoj klasického města – Prahy. První pilíř zde reprezentuje práci urbanistů a dopravních inženýrů „nad jedním stolem“, kde koordinovaně řeší problematiku druhého a třetího pilíře. Základním prostředkem k dosažení cíle je veřejná doprava konkurenceschopná kvalitou poskytovaných služeb individuální automobilové dopravě. Problematika je dále řešena po dílčích tématech:

- Regulace automobilové dopravy
- Rozvoj veřejné hromadné dopravy
- Humanizace uličních prostorů a rozvoj cyklistiky

### **Regulace automobilové dopravy**

Hlavní problém: Zastaralá koncepce silniční dopravy

Tato koncepce zakotvená do současného Územního plánu je stále pod vlivem technokratického myšlení šedesátých let minulého století. Je charakterizována snahou dovést až do širšího centra města kapacitní autodráhové komunikace. Z původní koncepce roštového systému autodráhových komunikací roztínajících kompaktní město se v r. 1986 po mírných úpravách stal okružně radiální systém ZÁKOS (základní komunikační systém). Dnešní Územní plán Prahy (1996) přejmenoval ZÁKOS na HUS (hlavní uliční skelet) a odstranil z něj nejbrutálnější počiny (např. Žižkovskou radiálu – od dálnice D11 až k Bulharu, či Velešlavínskou radiálu místo Buštěhradské dráhy a propojení uvnitř Městského okruhu). Městský okruh však zůstal fixován prakticky ve své původní trase. Dopravní inženýři kdysi spočítali jeho rovnoměrné zatížení automobily z vnější strany bez ohledu na urbanistickou strukturu města. Městský okruh se tak dostal pár set metrů od Pražského hradu a na jeho vnější stranu se dostaly Dejvice a Bubeneč, dnes prakticky patřící k širšímu centru Prahy.

Typologicky je Městský okruh řešen jako autodráhová komunikace s obrovskou dopravní kapacitou vypočítanou pouze z poptávky po individuální dopravě. Nelze tedy mluvit o regulaci dopravy, ale o jejím dalším přivádění do kompaktního města, resp. do širšího centra. Snahy moderně myslících dopravních odborníků a urbanistů z počátku devadesátých let o revizi zastaralého silničního skeletu byly definitivně konzervativci smeteny ze stolu v r. 1994. V západní Evropě nastal zcela opačný trend zhruba před třiceti lety. Plánované autodráhové silniční stavby v centrech měst nebyly většinou dokončeny a zejména v Německu začala tehdy masivní podpora veřejné kolejové hromadné dopravy.

Rovnoměrně zatížený Městský okruh zvenčí – největší nebezpečí pro kompaktní město (plná plocha – kompaktní město, kruhy - velká sídliště)

## **Strategie regulace automobilové dopravy:**

### **1. Přednostně dokončit silniční (vnější) okruh**

- v jiných funkčních etapách z důvodů preference propojení dálnic D1 a D8;
- na severu Prahy ve variantě Ss, která je šetrnější k osídlení i k přírodě (lepší EIA).

Navíc je zde Silniční okruh velmi blízko Městského okruhu. Je důvodná obava z destrukce kvalitní rezidenční čtvrtě Dejvic. Obytné bloky v ose Jugoslávských partyzánů – Vítězné nám. – Svatovítská se stanou neobyvatelnými.

### **2. Nerealizovat autodráhy v kompaktním městě**

- Severní a východní segment Městského okruhu od Strahovského tunelu přes Pelc-Tyrolku, Balabenku, Hrdlořezy až po napojení na „Jižní spojku“.
- Navazující radiály: Břevnovskou a část Vysočanské.

Oba počiny jsou v příkrém rozporu s principy vyváženého dopravního systému. Urbanisticky je zcela nepřijatelné zavádět autodráhové vysokokapacitní komunikace do kompaktního města, navíc do rezidenčních čtvrtí. Místo restrikcí v osobní automobilové dopravě je prováděn opak. Město bude zahlceno přivedenými osobními automobily po těchto komunikacích.

### **3. Nahradit městský okruh polookruhem**

- S využitím rekonstruovaného Průmyslového polokruhu a vedeným v přirozené spáře mezi kompaktním městem a velkými sídlišti.

Podobný návrh podala v r. 1991 tzv. Komise nezávislých odborníků. Tento návrh je dnes obohacen o hlavního „OPERÁTORA MOBILITY“. Tím se v tomto sektoru kompaktního města stane KOLEJOVÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA, kterou reprezentuje:

- Tramvajová tangenta Dejvice – Bohnice – Kobylisy, spojující mj. trasy A a C metra.
- Příměstská železnice Kralupy - Praha-centrum a dále (viz průjezdný model příměstské železnice).
- Příměstská železnice Kladno – Letiště - Praha-centrum a dále (viz průjezdný model...)

### **4. Zklidnit kompaktní město od automobilové dopravy**

- Vylepšením lokálních krizových míst v síti městských tříd.

Místo autodráhových velkokapacitních komunikací navrhujeme lokální úpravy v síti stávajících a přiměřeně kapacitních městských tříd. V konkrétním případě se jedná o akce:

- Tunel Špejchar – nábr. E. Beneše pro zklidnění Chotkovy silnice.
- Tunel Sparta – Strojnická pro zklidnění Letenského nám. a Veletržní třídy.
- Tunel Hradčanská pro humanizaci prostoru v ose Bruska – Písecká brána – Belveder.

Úpravy povedou k celkové rehabilitaci klasického městského interiéru. Vylepšení nesmí zvyšovat dopravní kapacitu (dnes již poměrně vysokou) městských tříd v daném úseku. Tunely jsou předpokládány krátké a s úrovnovými křižovatkami u portálů (viz Těšnovský tunel)

## **5. Zavést zvláštní dopravní režim v širším centru města**

- Zavedením mytného;
- Zpoplatněním a omezením parkování;
- Zřízením zóny „tempo 30“.

Zvláštní dopravní režim regulovat odstupňovaně pro vnitřní a vnější zóny. Vnitřní přísnější zóna by měla zahrnout Hradčany, Malou Stranu, Staré Město a část Nového Města. Získané finanční prostředky je nutno věnovat do rozvoje veřejné hromadné dopravy, nikoliv na rozvoj silnic.

### **Rozvoj veřejné hromadné dopravy**

#### **Hlavní problémy:**

##### **· Zanedbaný rozvoj příměstské železnice**

Příměstské železnici byla věnována v územním plánu minimální pozornost a to pouze v rámci tzv. rychlodráhy Praha – Letiště – Kladno. V rámci vyváženého dopravního systému má příměstská železnice obrovské kapacitní rezervy (povodňové linky v srpnu 2002).

##### **· Metrománie**

Metro je prosazováno izolovaně bez systémových vazeb zejména na železnici. Plánované prodloužení stávajících tras v územním plánu zavádí tunely metra do polí. Budou tak neúnosně narůstat provozní náklady. Budoucí trasa D je v ekonomicky neúnosné formě vedena v pochybné trase.

##### **· Opomíjený rozvoj tramvají (lehkého kolejového systému)**

Neprávem opomíjený je rozvoj tramvajových tratí, zejména na bázi lehkého kolejového systému (tramvajové rychlodráhy – LRT). Tento kapacitní, ekologický a relativně levný systém (cca 10x levnější než metro) by mohl být v kratším čase dostupnější pro větší počet klientů. Hlavní úlohou nových tramvajových tratí by mělo být přivezení cestujících k metru a kapacitní tangenciální propojení městských čtvrtí. Tramvaje na rozdíl od metra zaručují plošnou dopravní obsluhu území.

Samostatným problémem je nechuť navrátit tramvajové tratě do centra Prahy, které byly „vystřižnuty ze sítě“ v rámci normalizačního budování metra a posílení kapacity SJ magistrály.

## Strategie rozvoje veřejné hromadné dopravy

### 1. Zrovnoprávnit příměstskou železnici s ostatními subsystemy veřejné dopravy

- Zřídit průjezdný model příměstské železnice hlavním nádražím

Aby mohla příměstská železnice konkurovat kvalitou přepravních služeb individuální automobilové dopravě, je nezbytné propojit její linie mezi sebou přes širší centrum. Průjezdný model je nezbytný pro přepravu mezi bydlištěm v regionu a širším centrem města, kde je nejvíce cílů všech cest (pracovní příležitosti, úřady, obchod, školství, kultura, volný čas). Z toho vyplývá, že příměstská železnice musí umět klienty po širším centru města rozvést. Tyto cesty by měly být s minimálním počtem přestupů. Ideální je jeden přestup v místě bydliště z místní dopravy, z parkoviště P+R (auto, bicykl) na příměstskou železnici a pěší docházka v metropoli za cílem. Nevadí delší „nadstandardní pěší docházka“ kvalitním městským interiérem. Pokud dochází k přestupu v Praze, měl by být co nejkratší a co nejjednodušší, nejlépe systémem „hrana-hrana“.

Inspiraci lze hledat v realizovaných a úspěšně fungujících průjezdných systémech příměstské železnice všech větších západoevropských měst (S-Bahn Frankfurt, München, Stuttgart, RER v Paříži), nebo v nejnověji připravovaném programu Cross-rail v Londýně. Průjezdný model příměstské železnice je uplatněn i v konceptu územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC) pražského regionu.

- Obnovit původní a zřizovat nové zastávky, zejména přestupní na metro a tramvaj

Pro životaschopnost příměstské železnice je třeba na vhodných místech zřídit nové a obnovit zrušené zastávky. Nejdůležitější jsou samozřejmě ty s možností přestupu na metro a tramvaje. Proto je naprosto nepochopitelné, že Nové spojení nepočítá na Krejčárku s přestupní zastávkou na tangenciální tramvajovou trať Ohrada – Palmovka. Zřízení zastávky Krejčárek znamená pouze dílčí úpravu nového spojení bez zásahu do hlavních kolejí vedených tunely pod Vítkovem na Hlavní nádraží.

- Nezpochybnovat příměstskou železnici Praha – letiště - Kladno

Dopravní spojení Kladna (cca 70 000 obyv.) s centrem Prahy je nutné řešit kapacitní ekologickou železniční veřejnou dopravou. Toto spojení musí být podle nejnovějších evropských trendů přímé a bez přestupů, jinak nebude konkurenceschopné individuální automobilové dopravě. Tato příměstská železniční linie bude schopna při dodržení určitých kvalitativních standardů (např. jízda vsedě většiny cestujících) bez problémů dopravně obsloužit i ruzyňské letiště. Při uvažovaném průjezdném modelu příměstských železničních linek se z letiště bude možno dostat na hlavní nádraží k dálkovým vlakům IC a EC. Technické řešení trasy (od kolejiště po vozidla) výrazně zlepší hlukové poměry v okolí tratě oproti dnešku, i když bude provoz intenzivnější. V exponovaných úsecích Dejvic se počítá s podpovrchovým vedením trasy.

Prodloužit na letiště v Ruzyni trasu metra A je velký omyl neboť metro nevyřeší přímou obsluhu Kladna, nenabídne klientům letecké dopravy patřičný standard přepravy, neumožní v budoucnu přímý kontakt na dálkové vlaky.

## 2. Revidovat koncepci rozvoje metra

- Nepokračovat v další výstavbě „těžkého metra“ na trasách „A, B, C“ Trasy metra A, B, a C (vč. prodloužení do Ládví) je možno považovat za vývojově ukončené. Další jakékoliv prodlužování tras je ekonomicky neúnosné, ledaže by byly trasy rozvětveny a dále vedeny po povrchu (Mnichov).

- Trasu „d“ nahradit flexibilním systémem na bázi „lehké kolejové dopravy“ Pro trasu D je třeba najít novou filozofii. Trasa má v územním plánu dvě chyby. Na jihu má být vedena mimo těžiště osídlení a na opačném žižkovsko-libeňském konci nemá komu sloužit. Jedním z možných řešení je flexibilní systém Tram-Train známý z Karlsruhe. Tzv. duální tramvaje by plošně obsluhovaly obytné celky od Modřan po Krč formou tramvajového pouličního provozu a pro rychlou přepravu do širšího centra by sdílely železniční dopravní cestu z nové zastávky Kačerov, přes nádr. Vršovice na Hlavní nádraží (a v budoucnu dále do vytipované lokality).

- Odmítnout prodloužení „těžkého metra“ trasy „a“ na letiště v ruzyni Metro nevyřeší obsluhu Kladna, nenabídne klientům letecké dopravy patřičný standard přepravy, neumožní v budoucnu přímý kontakt z letiště na dálkové vlaky IC a ICE na Hlavním nádraží. Konec trasy metra A na Vítězném náměstí (Dejvická) je systémově ideální. Stanice metra je snadno dostupná a ve spojení se stanicí Hradčanská je návazná veřejná doprava tramvajemi a autobusy (kromě kladenských) přiměřená. Tramvaje na Červený Vrch a Petřiny plně postačují a dobře plošně obsluhují obytné celky. Prodlužovat tam metro je plýtvání veřejnými prostředky.

Nová filozofie pro trasu metra „D“

## 3. Výrazně rozvíjet tramvajové tratě konvertující k lehké kolejové dopravě (LRT)

- Jako kapacitní napáječe metra schopné plošně obsloužit území Jedná se zejména o nové tramvajové tratě do Bohnic, Čakovic, Malešic a oblasti Modřan a Hodkoviček. Některé tratě jsou v Územním plánu, ale město váhá je zřídit (Bohnice).

- Jako tangenciální propojení mezi městskými čtvrtěmi Jedná se o zcela nové trasy. Nejdůležitější je tramvajová tangenta Dejvice – Bohnice – Kobylisy, která ladí s vyváženým dopravním systémem. Nové je tangenciální propojení Pankráce a Smíchova v přirozenější poloze mostu u Podolské porodnice.

- Doplnit zrušené tramvajové tratě v centru Jedná se o dlouho a zbytečně odkládaný návrat tramvajů na Václavské nám., Příkopy, ul. 28. října a Národní třídu a o trasu okolo Hlavního nádraží, nejlépe Opletalovou ulicí.

- Doplnit síť o další vhodné tratě V úvahu přichází např. námět na zavedení tramvaje do pěší Dejvické ulice. Toto řešení ba zatraktivnilo centrum Dejvic, zlepšilo dostupnost území vč. dostupnosti Úřadu MČ Prahy 6 a pomohlo by i zjednodušit provoz na křižovatce Prašný Most bez nutnosti mimoúrovňové křižovatky.

## 4. Preferovat nekolejovou veřejnou dopravu

- Obnovit některé povodňové vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy
- Autobusy preferovat na světelných křižovatkách
- Zřizovat zastávky v jízdním pruhu a zřizovat zastávkové mysy

## **Humanizace uličních prostorů a rozvoj cyklistiky**

### **Hlavní problémy pěší a cyklistické dopravy**

- Uličnímu prostoru dominuje automobil
- Chodci a cyklisté nejsou rovnoprávními uživateli uličního prostoru
- Trestuhodně zanedbaný rozvoj cyklistiky

### **Strategie humanizace uličního prostoru a rozvoje cyklistiky**

#### **1. Snižovat rychlost automobilů**

- Zužováním jízdních pruhů na městských komunikacích;
- Zřizováním malých okružních křižovatek
- Vkládáním příčných prahů
- Zřizováním zón s rychlostí do 30 km/h (tempo 30)

#### **2. Humanizovat okamžitě severojižní magistrálu**

- Kultivací uličních prostorů
- Zrušením mimoúrovňových křižovatek

#### **3. Systematicky budovat cyklotrasy**

- Zaměřit se především na bezpečné městské cyklotrasy vedené v cyklistických pruzích a pásích a v pěších zónách

*Autor děkuje za cennou pomoc a připomínky:*

*Ing. arch. Petru Preiningerovi*

*Ing. Janu Klikovi*

*Štěpánu Boháčovi*

*a dalším členům Koalice SOS Praha*

**Tento text i další informace k požadavku na svolání mimořádného zastupitelstva MČ Praha 6 najdete na stránce <http://www.praha6.ecn.cz>**