M Ě S T S K Á Č Á S T P R A H A 1

Materiál pro zastupitelstvo číslo: BJ2015/2055

Zastupitelstvo městské části
9. zasedání
dne 13.10.2015

Pořadí v programu: 4

Zpráva o vývoji dopravních opatření na území Prahy 1

Zapsal: Markéta Prosová
Asistentka

předkládá: Richard Bureš
zástupce starosty Městské části Praha 1

M Ě S T S K Á   Č Á S T   P R A H A   1

Zastupitelstvo městské části
9. zasedání
dne 13.10.2015

Návrh usnesení:

Zpráva o vývoji dopravních opatření na území Prahy 1

1) b e r e   n a   v ě d o m í
zprávu o vývoji dopravních opatření na území Prahy 1

2) u k l á d á
průběžně informovat Zastupitelstvo městské části Praha 1 o aktuální situaci vztahující se k dopravním opatřením na území Prahy 1

2.1
Zodpovídá: Richard Bureš
Termín: 31.12.2016

Obsah:
1. návrh usnesení
2. DZ_situace_v_doprave.docx
3. priloha_1_Blanka.pdf

Důvodová zpráva

Na 7. zasedání Zastupitelstva MČ Praha 1 dne 24. 6. 2015 byl v rámci usnesení č. UZ15_0137 uložen úkol předložit zastupitelstvu zprávu o situaci v dopravě na území MČ Praha 1. S ohledem na reálný stav věci a souvislosti uvedené dále v tomto materiálu je zastupitelstvu navrženo usnesení měnící tento úkol na průběžný s tím, že zastupitelstvo bude informováno o jednotlivých krocích plánovaných a prováděných v rámci dané problematiky.

Popis stávající situace

Městská část Praha 1 nespojuje návrhy projektů pro rozvoj dopravy, zavádění opatření vedoucích k preferenci MHD, omezení zbytné tranzitní dopravy a celkového zkvalitnění veřejného prostoru jen s otevřením tunelového komplexu Blanka (dále také jen TKB), ale průběžně o možných opatřeních jedná a pracuje ve spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy (dále také jen MHMP), Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále také jen IPR), Technickou správou komunikací hl. m. Prahy (dále také jen TSK), Dopravním podnikem hlavního města Prahy (dále také jen DP), Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (dále také jen ROPID) a příslušnými dopravními odborníky.

Přímo v souvislosti s otevřením TKB je pak MČ Praha 1 plně **ve shodě s většinou dalších městských částí** a zaujala již dříve zmiňované stanovisko, kterým hl. m. Praze doporučila:

- ještě před otevřením tunelu Blanka, **rozšířit okruh komunikací sledovaných ze strany TSK sčítači, a to především** na ty trasy, které jsou již dnes užívány jako **zkratky mimo obvyklé tranzitní trasy** a které by po následném omezení mohly nadále jako zkratky fungovat;

- přistoupit po otevření tunelového komplexu Blanka v prvé řadě k **celkovému vyhodnoceni nově vzniklé dopravní situace**. Teprve až v momentě, kdy budou zřejmé konkrétní reálné důsledky existence nových dopravních cest, bude možné **přistoupit k návrhům dopravních omezení** v místech, která takovou **situaci zvládnou a budou na ni připravena**;

- provést celkovou **sumarizaci návrhů změn jednotlivých městských částí**, a to v přímém souladu s porovnáním provedených měřeni a odhadu dopadů případných dopravních omezeni. Veškeré změny pak **vzájemně porovnat** tak, aby případně prováděné změny v **jedné městské části přímo nezhoršovaly dopravní situaci v jiné**;

- **neprovádět případná dopravní omezeni jen pouhým dopravním značením**, ale realizovat skutečné úpravy veřejného prostoru spočívající v celkové změně vozovek a chodníků, jejich předláždění, změny parkovacího režimu, výsadbě zeleně a dalších přímo souvisejících úpravách. Uvedené změny je třeba **vzájemně koordinovat**, projektovat a finančně zajistit.

Z trasy TKB je zřejmé, že tunelový komplex nebyl primárně určen k náhradě dopravních spojení vedoucích centrem města a tudíž ani jeho vliv není v centrální části výrazný. Dochází k částečnému úbytku tranzitních účastníků provozu, ale jejich konkrétní množství bude zjištěno v rámci prováděných průzkumů.

TKB je jen jednou ze součástí Městského okruhu, který je pak jedním ze dvou (původně ze tří plánovaných) okruhů pozemních komunikací tvořících systém sítě nadřazených komunikací. Vnější Pražský okruh – rychlostní silnice R1 – propojuje hlavní dálnice a silnice, které se paprskovitě sbíhají na okraji Prahy. Převádí státní a mezinárodní tranzitní dopravu mimo území města. Městský okruh má pak pomáhat regulovat dopravu a chránit historické jádro města před vnitroměstskou dopravou a mezioblastním tranzitem. Úloha tohoto okruhu je odvést dopravu z centrální části města a ze severo-jižní magistrály, která vede centrem města a je značně přetěžována. MO tedy nemá přebírat tranzit z Pražského okruhu, jak se tomu v současnosti bohužel děje (například na Jižní spojce, protože jižní část Pražského okruhu zatím chybí), ale má obsluhovat dopravu uvnitř města. To jsou například směry Smíchov – Krč nebo Chodov – Dejvice a další.
Pražský Městský okruh se sice díky tunelu Blanka prodloužil na téměř 25 kilometrů, ale k jeho plné funkčnosti stále chybí dobudování skoro devíti kilometrů trasy a lze konstatovat, že okruh je hotový ze tří čtvrtin. Konkrétně pak zbývá dostavět 8,8 kilometru, které spojí Troju a Šterboholy. Teprve až bude okruhem kolem Prahy skutečně kruhem, bude možné plně řešit i regulaci zbylé tranzitní dopravy v centru.

Připravované související projekty

Projekt Vítězná – Újezd - Karmelitská
Jedním z připravovaných projektů, který nemá přímou souvislost s tunelem Blanka je využití plánované rekonstrukce tramvajové trati v ulici Vítězná a na přilehlém mostu Legií k celkové úpravě dané lokality. Již dnes je totiž možné, především při cestě ze Smíchova na Prahu 6, 7 a další v daném směru využít Strahovský tunel a vyhnout se cestě skrz Malou Stranu, a to i v opačném směru. V rámci zmíněné rekonstrukce by mělo po diskuzi s Prahou 5 dojít k takovým stavebním úpravám, aby v lokalitě vznikla zóna se smíšeným provozem, s chodníky vytaženými na úroveň tramvajové trati, a to v ulici Vítězná od ulice Zborovská a v ulici Újezd od náměstí Kinských až po ulici U Lanové dráhy.

Zavedením smíšené zóny je cíl, aby tak jako v jiných světových metropolích, došlo přirozeně k regulaci počtu projíždějících vozidel, jejichž řidiči budou volit pro pouhý tranzit výhodnější a rychlejší trasu tunelem. Pokud by jen stavebně technické úpravy lokality nebyly dostatečné, bude možné následně po diskuzi s veřejností omezit průjezd ulicí Karmelitská pro tranzitní dopravu dopravním značením. I v tomto případě platí, že bude vždy zachován průjezd rezidentů, dopravní obsluhy a cílové dopravy směřující do takto zklidněné zóny či její blízkosti.
V rámci dané akce by mělo dojít rovněž k úpravě šířky jízdního pruhu na mostě Legií ve směru do centra tak, že by byl mírně zúžen chodník. To by mělo eliminovat každodenní problémy vedoucí k drobným nehodám a především ke zpoždění tramvají.

Uvedené řešení bylo diskutováno se zástupci MČ Praha 5 a má plnou podporu MHMP, IPR, TSK, DP i ROPIDu.
Očekávaný harmonogram jednotlivých kroků:

- říjen 2015 – IPR předloží ideový záměr plánu Radě hl. m. Prahy (dále také jen RHMP) ke schválení

- říjen 2015 – IPR předloží RHMP záměr zpracování studie ke schválení
- duben 2016 – IPR předloží výslednou studii RHMP a postoupí ji dále TSK, DP a MČ Praha 1 a Praha 5
- květen 2016 – bude zahájen související následný proces – ÚR, stavební projekt, stavební povolení, realizace
- MČ Praha 1 bude průběžně informována a především bude mít možnost připomínkovat jednotlivé kroky při zpracování studie.

Projekt Malostranské náměstí
Až doposud se MČ Praha 1 dozvídala o veškerých záměrech souvisejících s revitalizací Malostranského náměstí a s ní souvisejících dopravních opatřeních jen a pouze z médií a prezentace ideového návrhu, který vyhrál mezinárodní architektonicko-urbanistickou soutěž vyhlášenou pražským magistrátem ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Teprve na začátku října tohoto roku bylo ze strany IPR přislíbeno, že MČ Praha 1 bude poskytnut kompletní materiál tak, aby se s ním mohla nejen seznámit, ale i připomínkovat navrhovaná řešení a opatření chystaná v plánovaném projektu. Po seznámení se s navrhovaným řešením bude možné posoudit jeho dopady na dopravu a soulad s celkovou koncepcí, protože dle dostupných informací bylo doposud řešeno náměstí samostatně bez jakéhokoliv provázání s okolními komunikacemi.
Už před otevřením tunelového komplexu Blanka jsme prováděli dopravní měření, které nemonitoruje jen hlavní trasy, ale sleduje provoz i na vedlejších trasách, které slouží často jako zkratky. V měření pokračujeme i po otevření Blanky. Na základě výsledků chystáme společně s magistrátem a TSK jednotlivé kroky, jako je například spojení rekonstrukce tramvajového tělesa (panely a koleje) v ulici Vítězná se zřízením smíšené zóny na křižovatce ulic Vítězná a Újezd.

Smetanovo nábřeží
Regulace tranzitní dopravy bez dokončení Městského okruhu není možná na všech místech. Uvažovat o ní lze pouze v ulicích a na trasách, které mají plnohodnotnou náhradu, jako je tomu právě u ulice Karmelitská, která má náhradu v podobě Strahovského tunelu. U Smetanova nábřeží tomu však podle MČ Praha 1 není. I poslední akce na Smetanově nábřeží, kterou byl tramvajový průvod, jasně ukázala, že přes veškeré dopravní značení instalované po celou dobu uzavření nábřeží proudily stovky aut namísto po nábřeží, které je logickou trasou a kde nikdo nebydlí, úzkými uličkami Starého Města, kudy jindy projíždí jen pár aut. Jisté změny na Smetanově nábřeží však spolu s MHMP, DP a TSK plánuje MČ Praha 1 v blízké době. Jednou z nich je například přesunutí tramvajové zastávky Národní divadlo blíže směrem k Novotného lávce a s tím související úprava a rozšíření chodníku v nejkritičtějším místě, kde se pohybuje nejvíce lidí, tj. v místě, kde se na Smetanovo nábřeží spojuje s ulicí Karolíny Světlé. Současně MČ Praha 1 počítá i s kultivací stávajícího chodníku, kde betonové zálivy pro zeleň a lavičky jsou pro chodce či nevidomé spíše překážkou v cestě. To znamená úpravu veřejného prostoru, doplnění odpadkových košů a celkové zlepšení užitnosti chodníku. Dle našeho názoru je uvedený postup v dané situaci a době lepším řešením, než u Novotného lávky vytvářet uzávěry ostatním Pražanům jedoucím například do Karlína a posílat je buď

přes Prahu 2, anebo rezidenčními uličkami Starého Města. Primárním cílem v rámci Smetanova nábřeží tak je jak revitalizace daného prostoru, tak především dosažení preference MHD v obou směrech, aby již nedocházelo v daném úseku ke zpoždění.

Analýzy a studie jiných subjektů
Na rozdíl od MČ Praha 1 pravděpodobně disponují jiné organizace finanční podporou umožňující tvorby několika studií ročně týkající se opakovaně jedné lokality, a to s odlišnými návrhy řešení. Poslední z nich je pak analýza sdružení Auto*Mat zveřejněné v září tohoto roku. Na první pohled jde o hezký materiál navrhující jednoduchá řešení. Veškerá "analýza" dopravního experta se ale opírá výhradně o odhady, či spíše o dohady. Z expertního hlediska jde o přenesení přání na list papíru. Odhady nejsou ničím odůvodněny, není zde ani náznak postupu, jak bylo k prezentovaným výsledkům dospěno, jaký byl myšlenkový postup a o jaké podklady se opíral.

Stejně tak úvaha o tom, že by MČ Praha 1 administrativně určila, kdo do oblasti může vjíždět či přes ni projíždět (s mezizastavením) prezentovaná jednoduše ve studii, je zcela lichá. Je nemožné administrativně a přesto objektivně posoudit a vyhodnotit skutečné anebo fingované důvodu pro pohyb v území. Potvrzení a důkazy pro to si sežene kdokoliv se zájmem velmi snadno. Neexistuje také žádná forma povolení odpovídající vážnosti a nezpochybnitelnosti takového dokladu, stejně jako není MČ Praha 1 pro tuto agendu personálně, prostorově, finančně a technicky vybavena. Je tomu tak i proto, že s takovým postupem nikdo znalý veřejné správy reálně nikdy neuvažoval.

MČ Praha 1 si hluboce váží upřímných a stále stejných snah sdružení Auto*Mat, ale je však jednoznačně zastáncem profesionálního a zodpovědného přístupu hl. m. Prahy a známých dopravních odborníků a trvá v dané souvislosti nejprve na ověření dopadů zprovoznění TKB na uliční síť města, na jeho vyhodnocení a zodpovědném zapracování výsledků do dalších plánů na úpravy dopravy v Praze.
Celý návrh ze studie vyplývající se stále soustředí na uzavření jediných a logických tranzitních tras územím Prahy 1 bez jakéhokoliv posouzení stávajícího stavu a především pak dopadu na ostatní ulice Prahy 1, tedy rezidenční čtvrti, které již dnes v malé míře slouží jako zkratky a navrhovaná opatření mohou situaci výrazně zhoršit (viz uzavření Smetanova nábřeží při akci Nábřeží žije, kdy v jindy klidných ulicích došlo k nárůstu provozu v řádu stovek procent).
Údaje o podílech cílové a tranzitní dopravy jsou ve studii uvedené pak v rozporu s aktuálním zjištěním na základě probíhajících měření.

Závěr
Území MČ Praha 1 není zatíženo pouze na obecně sledovaných a modelově řešených komunikacích. Významné pro jeho obyvatele i podnikatele jsou různé "zkratky" a "časové nábližky". Často jde o komunikace tvořící místní komunikační síť, které svým technickým řešením neodpovídají zátěži, kterou přenášejí. I ty slouží nejen pro místní cílovou dopravu, ale odlehčují průjezdným komunikacím nadřazené komunikační sítě.
Vzhledem k tomu, že tato, z pohledu hl. m. Prahy, podružná komunikační síť není zahrnuta jak do dopravního modelu Prahy, tak ani do sledovaných komunikací z hlediska intenzit provozu, zadal Odbor dopravy v dohodě s místostarostou Burešem urychlené provedení a zpracování průzkumu intenzit automobilové dopravy na těchto

komunikacích, a to z prostředků MČ Praha 1. Stejným způsobem, tedy za peníze MČ Praha 1, je nyní prováděn i srovnávací průzkum v průběhu období po otevření TKB. S TSK je předběžně dojednáno, že naše výsledky a výsledky ze stejných období na sledované komunikační síti budou vzájemně vyměněny a sloučeny. MČ Praha 1, TSK i MHMP tak bude mít v ruce ucelené srovnávací hodnoty změn v intenzitách dopravy na území centrální části města před a po spuštění TKB, které jsou pro MČ Praha 1 a její obyvatele nezbytné pro správné hodnocení nové situace.
Obecně lze říci, že MČ Praha 1 není zastáncem enormního osazování dopravních značek a násilných dopravních omezení. MČ Praha 1 pak hodlá naopak postupovat cestou přirozených a podvědomě vnímaných omezení provedených formou stavebních úprav, ale vždy jen tam, kde to bude nezbytné a funkční. Prioritou MČ Praha 1 je pak takový postup, který nebude zhoršovat podmínky pro naše obyvatele a dopravní obsluhu území MČ, ale tam, kde budou opatření realizována, musí dojít vždy ke zlepšení situace.

K dané problematice je třeba i zdůraznit, že v 1. návrhu rozpočtu MČ Praha 1 na rok 2016 je v kapitole 0312 DOPRAVA v příslušné položce „Dopravní průzkumy – studie“ navrhovaná částka 100.000,-. Je třeba konstatovat, že množství analýz, posuzovaných lokalit a návrhů opatření bude logicky odpovídat dané částce.

Příloha: dopis č.j. ÚMČP1/086238/2015 - Připomínky k otevření tunelového komplexu Blanka pro MHMP

PŘÍLOHA č. 1

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 1
Richard Bureš
zástupce starosty

Hlavní město Praha
Vážený pan
Petr Dolínek
náměstek primátorky
Mariánské nám. 2, Praha 1

V Praze dne 5.6.2015

ÚMČ P1/086238/2015

Věc: připomínky k otevření tunelového komplexu Blanka

Vážený pane náměstku,

dovoluji si reagovat na schůzku, která se konala 27. 5. 2015 na téma otevření tunelového komplexu Blanka a zaslat připomínky za Městskou část Praha 1.

Městská část Praha 1 doporučuje:

1. rozšířit okruh komunikací sledovaných ze strany TSK sčítači již nyní, před otevřením tunelového komplexu Blanka, a to především u komunikací využívaných jako zkratek mimo obvyklé tranzitní trasy;
2. přistoupit po otevření tunelového komplexu Blanka v prvé řadě k celkovému vyhodnocení nově vzniklé dopravní situace. Teprve až v momentě, kdy budou zřejmé konkrétní reálné důsledky existence nových dopravních cest, bude možné přistoupit k návrhům dopravním omezením v místech, která takovou situaci zvládnou a budou na ni připravena;
3. provést celkovou sumarizaci návrhů změn jednotlivých městských částí, a to v přímém souladu s porovnáním provedených měření a odhadu dopadů případných dopravních omezení. Veškeré změny pak vzájemně porovnat tak, aby případně prováděné změny v jedné městské části přímo nezhoršovaly dopravní situaci v jiné;
4. neprovádět případná dopravní omezení jen pouhým dopravním značením, ale realizovat skutečné úpravy veřejného prostoru spočívajících v celkové změně vozovek a chodníků, jejich předláždění, změny parkovacího režimu, výsadbě zeleně a dalších přímo souvisejících úpravách. Uvedené změny je třeba vzájemně koordinovat, projektovat a finančně zajistit.
5. k bodu 1 pak, v souladu se závěry jednání, navrhujeme rozšíření dopravního měření na komunikace uvedené v příloze č. 1 tohoto dopisu.

V úctě

Městská část Praha 1
Vodičkova 18, CZ-115 68 Praha 1
tel.: +420 221 097 189
richard.bures@praha1.cz
www.praha1.cz

Návrh o rozšíření měření sledovaných komunikací před otevřením TKB

Pravý břeh Vltavy MČ Praha 1

Vjezd do centra Starého města ze směru ulice Revoluční, Štefánikův most:

Varianta 1:

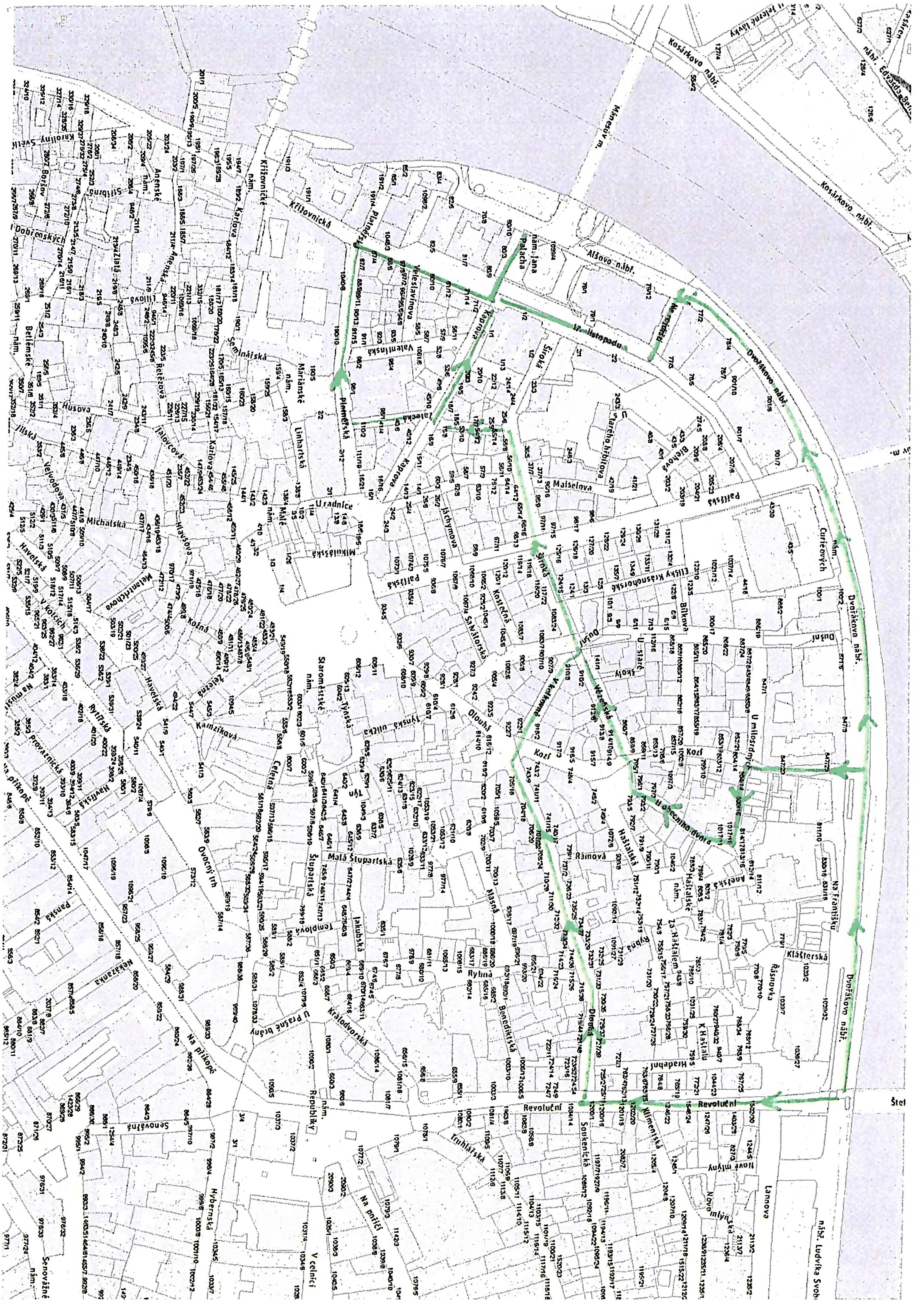
Revoluční – Dlouhá – V Kolkovně – Široká – Žatecká – Platnéřská - Křížovnická

Varianta 2:

Dvořákovo nábřeží – U Milosrdných – U obecního dvora – Vězeňská – Široká – Žatecká – Kaprova – Mánesův most

Varianta 3:

Dvořákovo nábřeží – Na rejdišti – 17. Listopadu



Křižovnická
Křižovnické nám.
nám. Jana Palacha
Alšovo nábř.
17. listopadu
Na rejdišti
Dvořákovo nábř.
Mánesův m.
Kosárkovo nábř.
Kaprova
Valentinská
Veleslavínova
Platnéřská
Mariánské nám.
Linhartská
Seminářská
Karlova
Anenské nám.
Husova
Jalovcová
Michalská
Melantrichova
Kožná
Havelská
V kotcích
Rytířská
Provaznická
Na můstku
Na příkopě
Celetná
Ovocný trh
Staroměstské nám.
Malé nám.
U radnice
Mikulášská
Pařížská
Maiselova
Široká
Žatecká
Jáchymova
Kostečná
Salvátorská
Dušní
Vězeňská
V Kolkovně
Kozí
Dlouhá
Týnská
Týnská ulička
Štupartská
Malá Štupartská
Jakubská
Templová
Rámová
Haštalská
Haštalské nám.
Anežská
U milosrdných
U obecního dvora
Bílkova
Elišky Krásnohorské
Curieových nám.
Bílkova
U starého hřbitova
Břehová
Na Františku
Klášterská
Řásnovka
Rybná
Benediktská
Dlouhá
Hradební
Revoluční
Králodvorská
U Prašné brány
nám. Republiky
Truhlářská
Soukenická
Klimentská
Nové mlýny
Lannova
Na poříčí
V celnici
Hybernská
Senovážná
Senovážné nám.
Nekázanka
Panská
nábř. Ludvíka Svobody

Návrh o rozšíření měření sledovaných komunikací před otevřením TKB

Výjezd z ulice Národní směrem k Mánesovu mostu a ulici Revoluční:

Varianta 1:

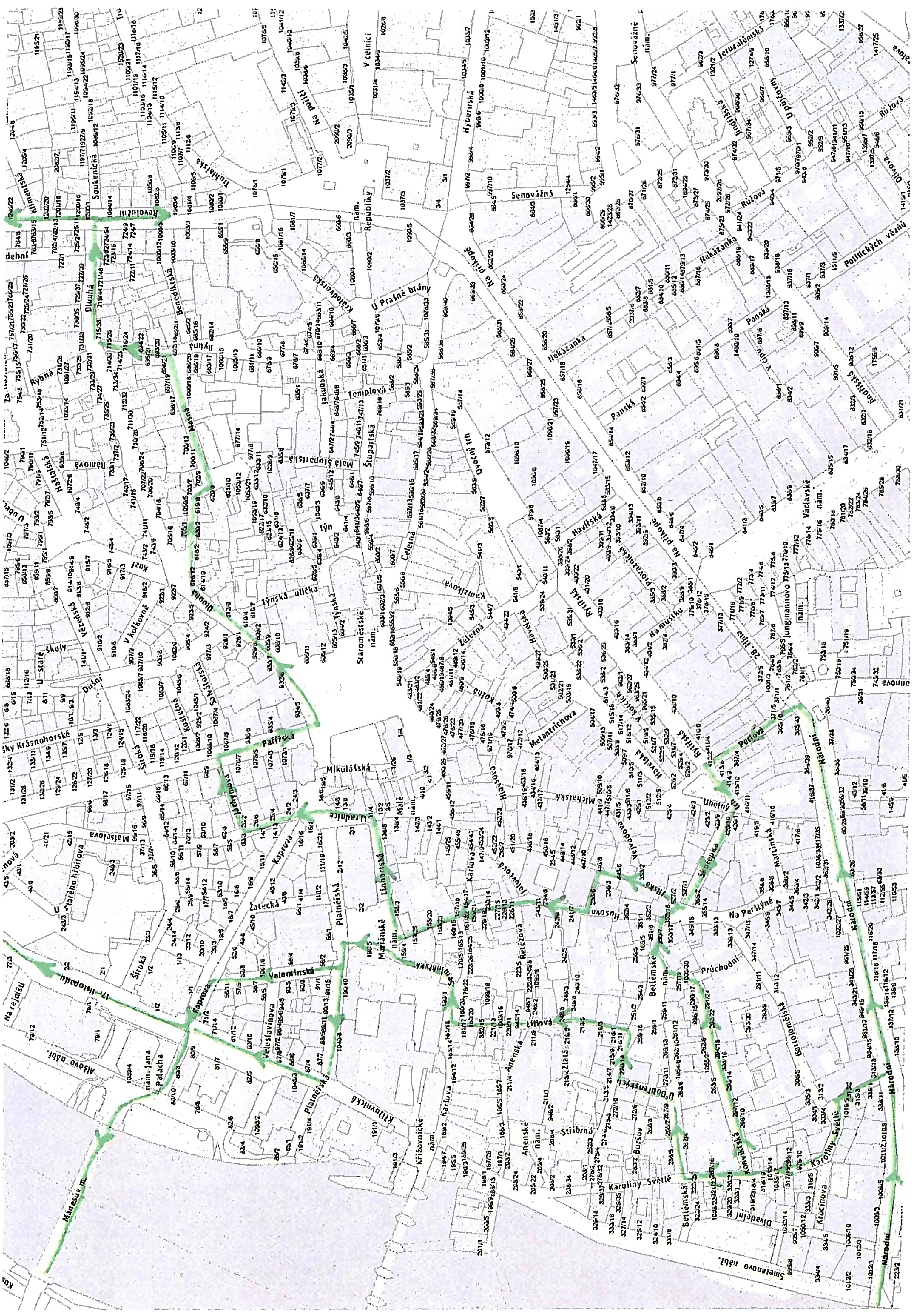
Národní – Karolíny Světlé – Konvitská – Betlémské náměstí – Jilská – Husova – Mariánské náměstí – Linhartská – U radnice – Jáchymova – Pařížská – Dlouhá – Masná - Revoluční

Varianta 2:

Národní – Perlová – Uhelný trh – Skořepka – Jilská – Husova – Mariánské náměstí – Platnéřská – Valentinská – Kaprova – 17. Listopadu

Varianta 3:

Národní – Karolíny Světlé – Betlémská – U Dobřenských – Liliová – Seminářská – Mariánské náměstí – Platnéřská – Křížovnická – Mánesův most



Revoluční
Klimentská
Soukenická
Truhlářská
Dlouhá
Rybná
Benediktská
Králodvorská
U Prašné brány
nám. Republiky
V celnici
Na poříčí
Hybernská
Senovážná
Senovážné nám.
Jeruzalémská
Jindřišská
U půjčovny
Růžová
Opletalova
Politických vězňů
Na příkopě
Nekázanka
Panská
V cípu
Václavské nám.
Templová
Jakubská
Malá Štupartská
Štupartská
Celetná
Ovocný trh
Týn
Týnská ulička
Staroměstské nám.
Kamzíková
Železná
Havelská
Provaznická
Rytířská
Na můstku
28. října
Jungmannovo nám.
Perlová
Melantrichova
Michalská
Uhelný trh
Skořepka
Martinská
Na Perštýně
Národní
Bartolomějská
Průchodní
Konviktská
Karoliny Světlé
Divadelní
Smetanovo nábř.
Betlémská
Betlémské nám.
Husova
Jilská
Jalovcova
U Dobřenských
Liliová
Zlatá
Řetězová
Anenská
Anenské nám.
Stříbrná
Boršov
Karlova
Křižovnické nám.
Křižovnická
Mariánské nám.
Linhartská
Malé nám.
U radnice
Mikulášská
Platnéřská
Valentinská
Kaprova
Žatecká
Veleslavínova
nám. Jana Palacha
Alšovo nábř.
17. listopadu
Mánesův m.
Na rejdišti
U starého hřbitova
Široká
Maiselova
Pařížská
Kostečná
Břehová
Dušní
V kolkovně
Vězeňská
U staré školy
Kozí
U obecního dvora
Haštalská
Rámová
Elišky Krásnohorské

Návrh o rozšíření měření sledovaných komunikací před otevřením TKB

Směr od ulice Revoluční do ulice Wilsonova:

Varianta 1:

Revoluční –Královdvorská – U Prašné brány – Hybernská – Dlážděná – Senovážné náměstí - Jindřišská – Politických vězňů - Wilsonova

Varianta 2:

Revoluční – Královdvorská – U Prašné brány – Hybernská – Wilsonova

Hybernská
Senovážné nám.
Na příkopě
Václavské nám.
Jungmannovo nám.
Wilsonova
Opletalova
Vrchlického sady
Jindřišská
Politických vězňů
Panská
Nekázanka
Růžová
Senovážná
Havlíčkova
V celnici
Na Florenci
Na poříčí
nám. Republiky
U Prašné brány
Králodvorská
Celetná
Štupartská
Jakubská
Malá Štupartská
Templová
Týnská
Týn
Staroměstské nám.
Ovocný trh
Havelská
Rytířská
Provaznická
Na můstku
28. října
V kotcích
Železná
Kožná
Melantrichova
Perlova
Národní
Jungmannova
Charvátova
Vodičkova
Palackého
Štěpánská
V jámě
U půjčovny
Jeruzalémská
Olivova
Bolzanova
U Bulhara
Seifertova
Husitská
Příběnická
Křižíkova
Florenci
Španělská
Kunětická
Lichnická
Vozová
Pařížská
Týnská ulička
Dřevná
V cípu
Pra

Návrh o rozšíření měření sledovaných komunikací před otevřením TKB

Směr od Jiráskova mostu na Karlovo náměstí:

Varianta 1:

Jiráskův most – Masarykovo nábřeží – Myslíkova – Spálená – Lazarská – Karlovo náměstí

Národní
Jungmannova
Vodičkova
Palackého
Vladislavova
Purkyňova
Charvátova
Spálená
Mikulandská
Ostrovní
Vorsilská
V jirchářích
Opatovická
Křemencova
Pštrossova
Myslíkova
Odborů
Černá
Na Zderaze
Resslova
Dittrichova
Náplavní
Záhořanského
Jenštejnská
Jiráskovo nám.
Masarykovo nábř.
Smetanovo nábř.
Divadelní
Šítkova
Na Struze
Vojtěšská
Karoliny Světlé
Konviktská
Betlémská
Krocínova
Bartolomějská
Průchodní
Na Perštýně
Martinská
Skořepka
Perlová
Navrátilova
Řeznická
Žitná
Štěpánská
Ječná
Karlovo nám.
Slovanský o.
Střelecký o.
Dětský o.
Jiráskův m.
most Legií
Janáčkovo nábř.
Nábřežní
Dienzenhoferovy sady
Zborovská
Vítězná
Újezd
Říční
Petřínská
Plaská
Mělnická
Vodní
Malátova
Pavla Švandy ze Semčic
Elišky Peškové
Arbesovo nám.
Kořenského
Preslova
Matoušova

Návrh o rozšíření měření sledovaných komunikací před otevřením TKB

Levý břeh Vltavy MČ Praha 1

Směr od mostu Legií na Klárov:

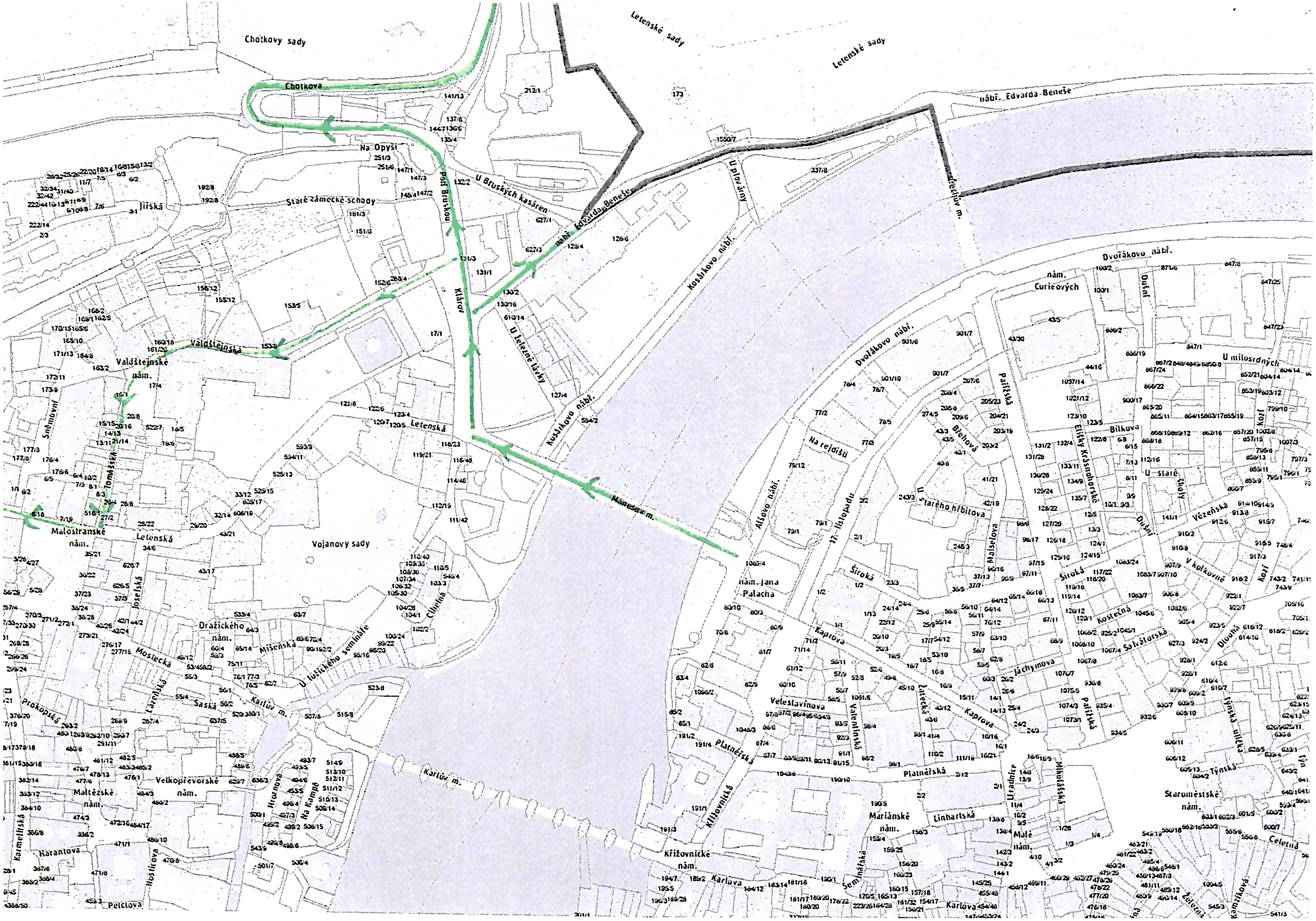
Vítězná – Újezd – Karmelitská – Malostranské náměstí – Letenská – Mánesův most

Směr od Mánesova mostu na Prahu 6,7:

Mánesův most – Klárov – Chotkova (část ul.nábřeží Eduarda Beneše)

Směr z Klárova na Prahu 5:

Klárov – Valdštenská – Tomášská – Malostranské náměstí – Karmelitská - Újezd


Chotkovy sady
Letenské sady
Chotkova
Na Opyši
Pod Bruskou
U Bruských kasáren
Staré zámecké schody
Jiřská
nábř. Edvarda Beneše
U plovárny
Čechův m.
Klárov
U železné lávky
Kosárkovo nábř.
Valdštejnská
Valdštejnské nám.
Sněmovní
Tomášská
Letenská
Malostranské nám.
Vojanovy sady
Cihelná
Josefská
Dražického nám.
Míšeňská
U lužického semináře
Mostecká
Prokopská
Lázeňská
Saská
Karlův m.
Velkopřevorské nám.
Maltézské nám.
Hroznová
Na Kampě
Karmelitská
Harantova
Nosticova
Pelclova
Mánesův m.
Dvořákovo nábř.
Na rejdišti
Alšovo nábř.
17. listopadu
nám. Jana Palacha
Široká
Kaprova
Veleslavínova
Valentinská
Žatecká
Platnéřská
Křižovnická
Křižovnické nám.
Karlova
Mariánské nám.
Linhartská
Seminářská
U radnice
Malé nám.
Mikulášská
Pařížská
Břehová
U starého hřbitova
Maiselova
Elišky Krásnohorské
Bílkova
nám. Curieových
Dušní
U milosrdných
Kozí
U staré školy
Vězeňská
V kolkovně
Kostečná
Salvátorská
Jáchymova
Dlouhá
Týnská ulička
Týnská
Týn
Staroměstské nám.
Celetná
Železná
Kamzíková

Vojanovy sady
Karlův m.
Mánesův m.
Křižovnické nám.
Karlova
Smetanovo nábř.
Petřínské sady
Malostranské nám.
Nerudova
Tržiště
Karmelitská
Harantova
Hellichova
Všehrdova
Říční
Újezd
Lázeňská
Mostecká
Josefská
Tomášská
Letenská
Na Kampě
Hroznová
U Sovových mlýnů
Nosticova
Maltézské nám.
Velkopřevorské nám.
Dražického nám.
Míšeňská
U lužického semináře
Cihelná
Saská
Prokopská
Vlašská
Břetislavova
Thunovská
Zámecké schody
Sněmovní
nám. Jana Palacha
Alšovo nábř.
17. listopadu
Kaprova
Široká
Žatecká
Platnéřská
Valentinská
Veleslavínova
Linhartská
Mariánské nám.
Husova
Řetězová
Liliová
Anenská
Anenské nám.
Zlatá
Stříbrná
Karolíny Světlé
Betlémská
Betlémské nám.
Průchodní
Na Perštýně
Bartolomějská
Konviktská
Národní
Divadelní
Krocínova
Křižovnická
U Dobřenských
U lanové dráhy
Kosárkovo nábř.
Na rejdišti
Břehová
Besední
Vítězná
Skořepka
Jilská