

## Omezení průjezdu automobilové dopravy (AD) na pražských nábřežích

Na základě požadavku MHMP ze dne 3. 2. 2021 bylo za pomoci dopravního modelu provedeno vyčíslení předpokládaných dopadů zvažovaných dopravních omezení na Malé Straně (MS) a Smetanově nábřeží (SN). Tato analýza volně navazuje na materiál TSK ze dne 9. 2. 2021, který se zabýval variantami technického řešení případných omezení (tzv. světelné závory SSZ x systém výjimek na základě parkovacích oprávnění).

### **Dopravní model**

TSK disponuje dopravním modelem hl. m. Prahy a přilehlé aglomerace. V loňském roce byl na základě podnětu MHMP zpracován podrobnější model centra města pro testování vybraných námětů – změn organizace a regulace dopravy. Dále popisované modelové výpočty z těchto výpočtů vycházejí.

Pro ilustraci očekávaných dopadů bylo potřeba sestavit 2 základní výpočty – výchozí stav a navrhovaný stav po aplikaci omezení.

### Výchozí stav

V zásadě se jedná o hypotetický stávající stav, který lze považovat za „hybrid 2019/2021“, za upozornění stojí zejména tato fakta:

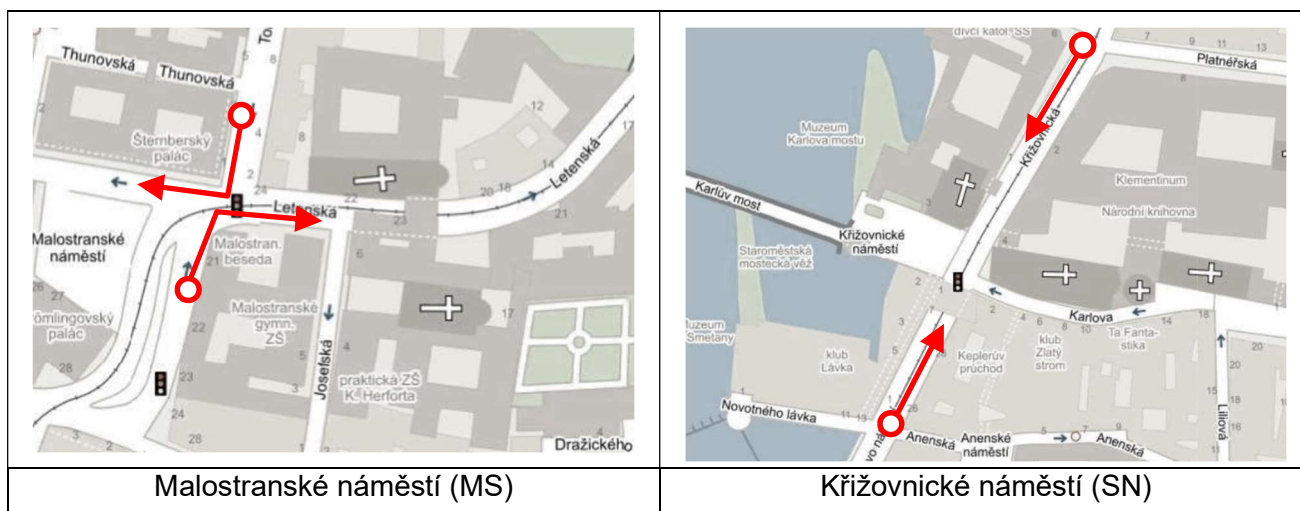
- nebyl zohledněn krátkodobý ani dlouhodobý dopad pandemické situace vyvolané koronavirovou krizí, objem zdroj/cílové dopravy odpovídá stavu 2019,
- nebyla zohledněna dnešní dočasná úprava Smetanova nábřeží, tj. provoz byl v modelu uvažován bez omezení před kavárnou Slávie a vč. všech křižovatkových pohybů v křižovatce Národní x Smetanovo nábřeží (s výjimkou vjezdu od Masarykova nábřeží, kde je přikázaný směr vpravo, tj. stav 2019)<sup>1)</sup>,
- v okolí Mariánského náměstí byla zohledněna stávající úprava organizace dopravy (k 2/2021), tj. s možným průjezdem Seminářská, Husova → Platněřská,
- ulice Národní je uvažována jako obousměrná (stav po 09/2020).

<sup>1)</sup> V obrázku č. 2 je naznačena uvažovaná organizace dopravy. V obou modelech byla zanedbána možnost průjezdu Masarykovo nábřeží -> Smetanovo nábřeží, které je povoleno jen v nočních hodinách.

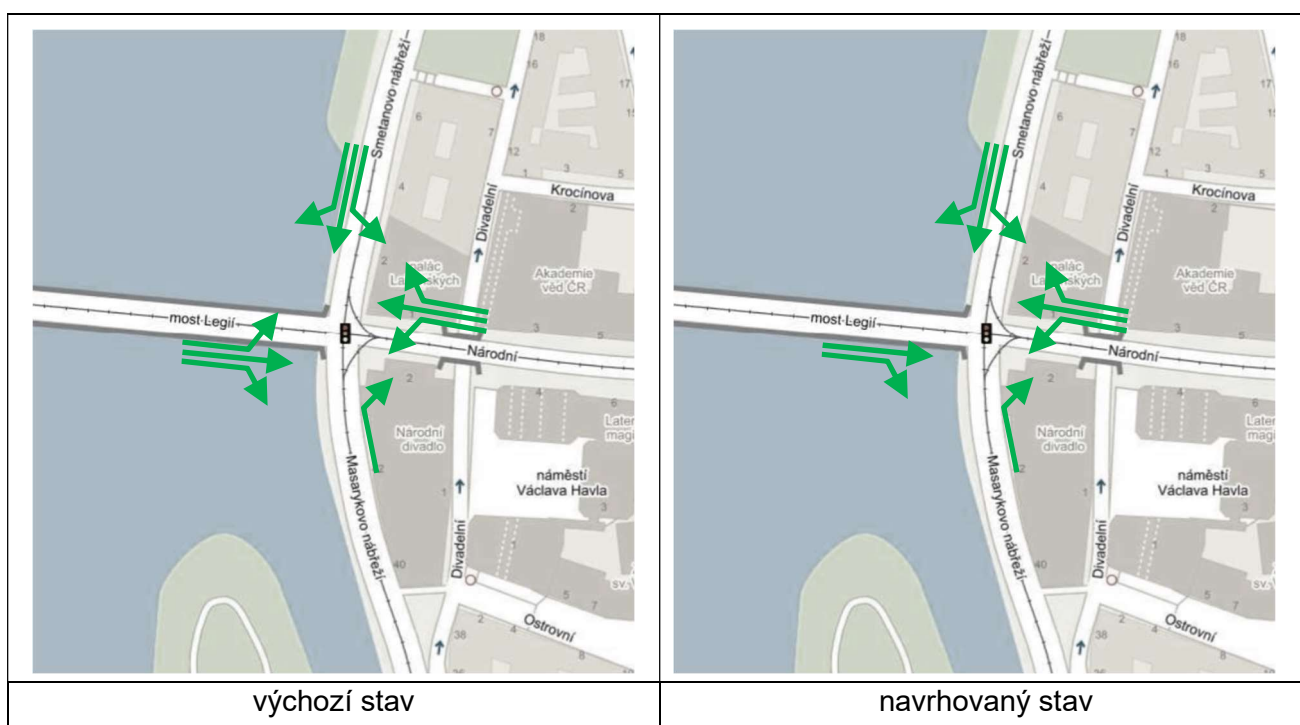
### Navrhovaný stav

Dle podkladů ODO MHMP byla zohledněna:

- regulace AD v prostoru Malostranského náměstí (MS),
- regulace AD v okolí Křižovnického náměstí (SN),
- úprava organizace dopravy v křižovatce Národní x Smetanovo nábřeží (nad rámec výchozího stavu se jednalo pouze o zákaz levého odbočení z mostu Legií).



Obr. 1 – lokalizace zvažovaných regulací (omezené průjezdy)



Obr. 2 – schéma zohledněných křižovatkových pohybů v křižovatce SN x Národní

V současné době není názor na formu regulace automobilové dopravy v centru města stabilizovaný, resp. očekávají se náročná jednání mezi MHMP, dotčenými subjekty a MČ. Za aktuálně nejpravděpodobnější se jeví zneprůjezdnění MS a SN formou zákazu vjezdu s řadou výjimek, které budou pravděpodobně založeny na systému dlouhodobých parkovacích oprávnění (DPO) v zónách placeného stání (ZPS). Dopravní model s parametry DPO a ani se systémem eventuálních dalších výjimek bohužel nepracuje, po dohodě s ODO MHMP byl proto v modelu zohledněn pouze předpoklad, že cílem regulace AD v centru města je snížení intenzit AD v místech regulace (dle obr. 1) o cca 2/3. Těmito profily je míněno Smetanovo nábřeží a prostor Malostranského náměstí (resp. pouze pravé oblouky v křižovatce Letenská x Tomášská, tzv. zasmyčkování Malé Strany).

Můžeme se domnívat, že změnou organizace dopravy dojde i ke snížení zdroj/cílové dopravy v centrální části města, tento předpoklad však ve výpočtu zohledněn nebyl, tj. výsledky lze považovat na straně bezpečné.

### **Kartogramy intenzit AD**

Intenzity automobilové dopravy v podobě kartogramů intenzit pro oba stavy jsou znázorněny v přílohách 1.1 a 1.2. Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity AD v součtu za oba směry v počtech všech vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne a jsou uvedeny v tisících. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech nejsou zahrnuty počty jízd autobusů MHD.

Pro ilustraci očekávaných dopadů byl vykreslen i rozdílový kartogram mezi oběma stavy (navrhovaný stav – výchozí stav), kde červenou barvou jsou vyznačeny nárůsty dopravy, naopak modrou poklesy. Hodnoty jsou uvedeny opět v tisících, v součtu za oba směry. Tento kartogram byl zpracován ve 2 náhledech – detail centra města (2.1) a pro širší území (2.2). Případný nesoulad mezi přílohami 1.1, 1.2 a 2 je dán zaokrouhlením.

Následně byl zpracován pro širší území i rozdílový kartogram v relativních hodnotách (2.3), ze kterého jsou patrné poměrové změny v procentech (hodnota -50 % značí pokles zátěží o polovinu z výchozích intenzit). U tohoto kartogramu tedy mohou na některých méně významných komunikacích vyniknout i malé změny v řádu stovek vozidel, proto je potřeba vyčíslené hodnoty brát s dostatečnou rezervou.


### **Stručný komentář k provedeným výpočtům**

Prognózou předpokládaných dopadů zneprůjezdnění MS a SN se ÚDI věnuje dlouhodobě, v posledních letech bylo za použití modelu prověřováno několik různých variant (uzavírek nebo jen omezení pro AD, resp. samostatně pro levý nebo pravý břeh). Rozdílové kartogramy opakovaně ukazují v zásadě totožné výsledky, resp. naznačují velmi podobné dopady.

I v tomto případě se ukazuje, že pro delší vztahy bude přirozenou alternativní trasou Městský okruh (Strahovský tunel – SAT) a tzv. severojižní magistrála (SJM, Wilsonova – Sokolská/Legerova). Významné nárůsty lze očekávat i na trase přes strahovský kopec (Dlabačov – Strahov – Smíchov). Přestože na SJM a v SAT se vzhledem k celkovým intenzitám nebude jednat o významný relativní rozdíl zátěží, dopad na plynulost provozu může být značný zejména v kontextu uvažovaného snížení délky cyklu řízení na křižovatkách v oblasti I. P. Pavlova. Snížení délky cyklu redukuje rezervy kapacity na jednotlivých křižovatkách a případný nárůst intenzit dopravy může rezervy křižovatek ve špičkových hodinách dne zcela vyčerpat. V okolí Strahova mohou být změny intenzit více patrné. Zde se naopak jedná zejména o změnu tras u kratších vztahů z oblastí Smíchova a Strahova.

V prostoru centra města stojí za zmínku snad jen modelem predikovaný nárůst intenzit na ulicích Ječná/Žitná, které se mohou stát zejména v prvních měsících po zavedení regulace přirozenou objízdou trasou nábřeží. Nárůsty lze vysledovat i na příjezdu do Starého Města přes Valdštejskou, ostatní negativní nárůsty intenzit lze považovat spíše za marginální.

Co z kartogramů vysledovat naopak nelze, jsou možná prodloužení cestovních vzdáleností těch vozidel, která nebudou v systému výjimek – typicky se může jednat o zásobování (bez povolenky) nebo jinou dopravní obsluhu oblasti (jednorázové cesty návštěvníků, řidiči se vztahem k oblasti



bez DPO apod.). Paradoxně tedy může dojít k celkovému navýšení dopravního výkonu (vozokm, vozoh) ve městě.

Pro MHMP zpracovala TSK-ÚDI (Ing. Jiří Zeman, Ing. Jaroslav Svoboda a kol.) dne 19. 2. 2021.

Příloha 1.1 – Kartogram intenzit AD, výchozí stav

Příloha 1.2 – Kartogram intenzit AD, navrhovaný stav

Příloha 2.1 – Rozdílový kartogram AD, navrhovaný – výchozí stav

Příloha 2.2 – Rozdílový kartogram AD, navrhovaný – výchozí stav, širší území



Příloha 2.3 – Relativní rozdílový kartogram AD, navrhovaný – výchozí stav, širší území

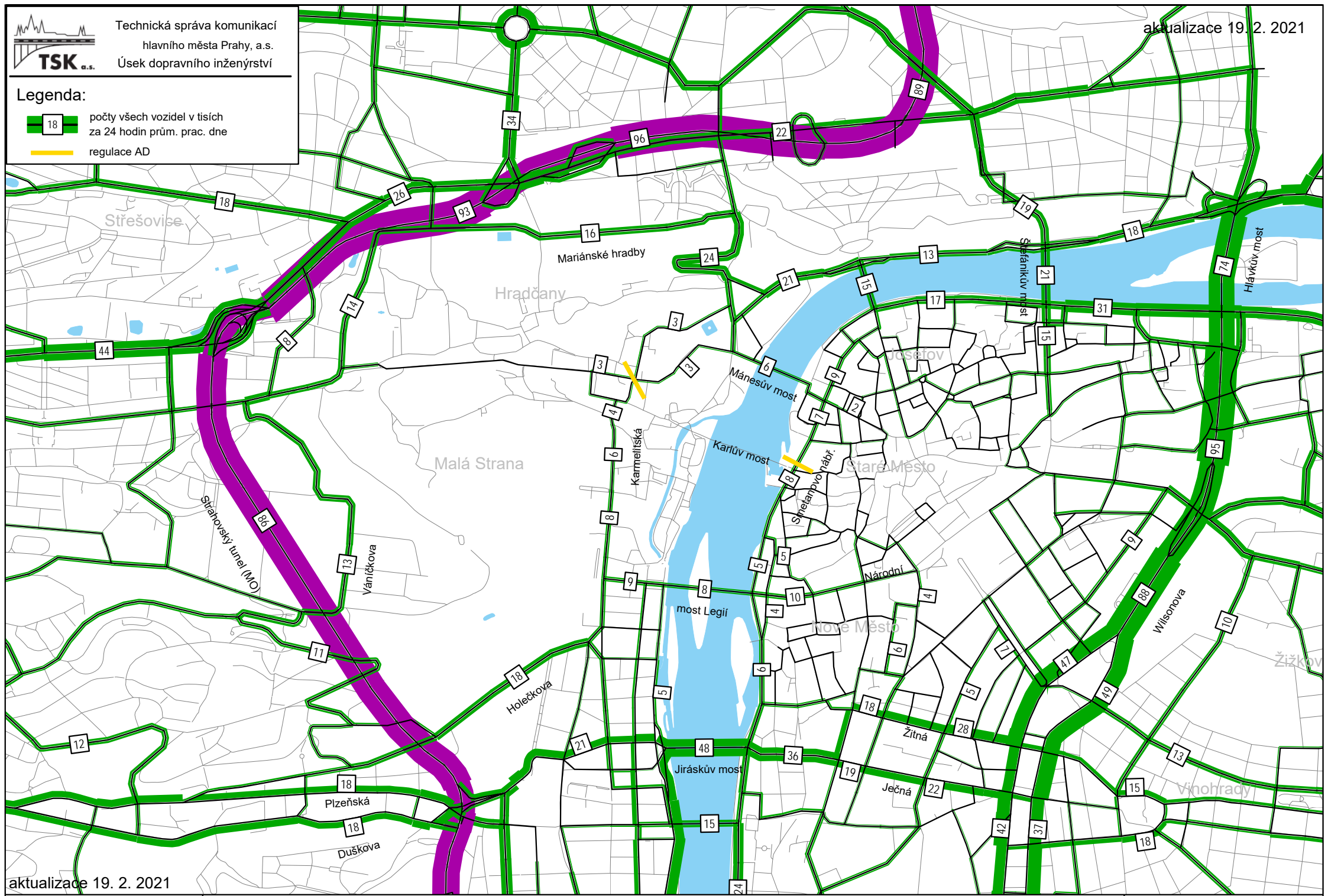






Legenda:

-  počty všech vozidel v tisících za 24 hodin prům. prac. dne
-  regulace AD



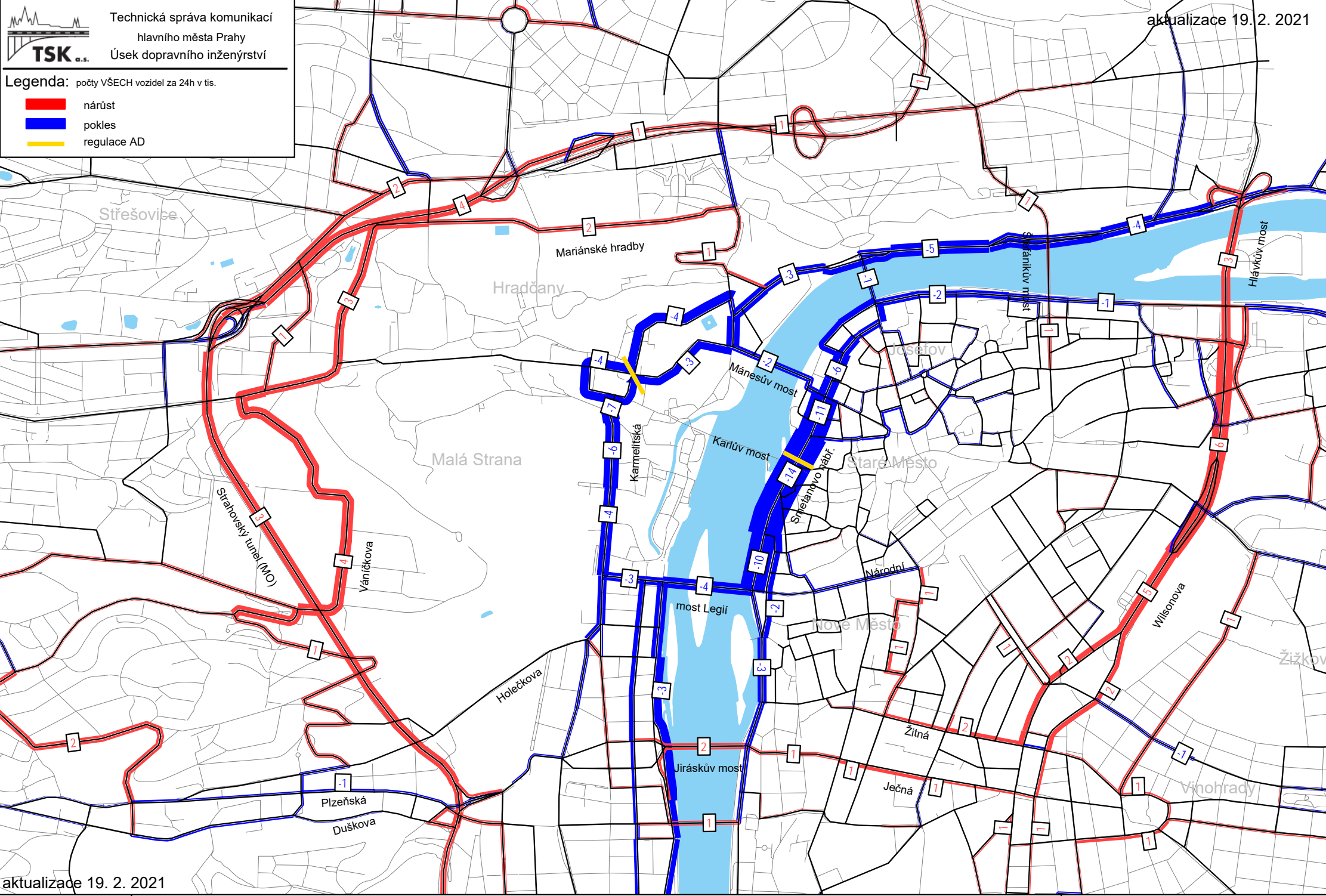
aktualizace 19. 2. 2021





Legenda: počty VŠECH vozidel za 24h v tis.

- █ nárůst
- █ pokles
- █ regulace AD

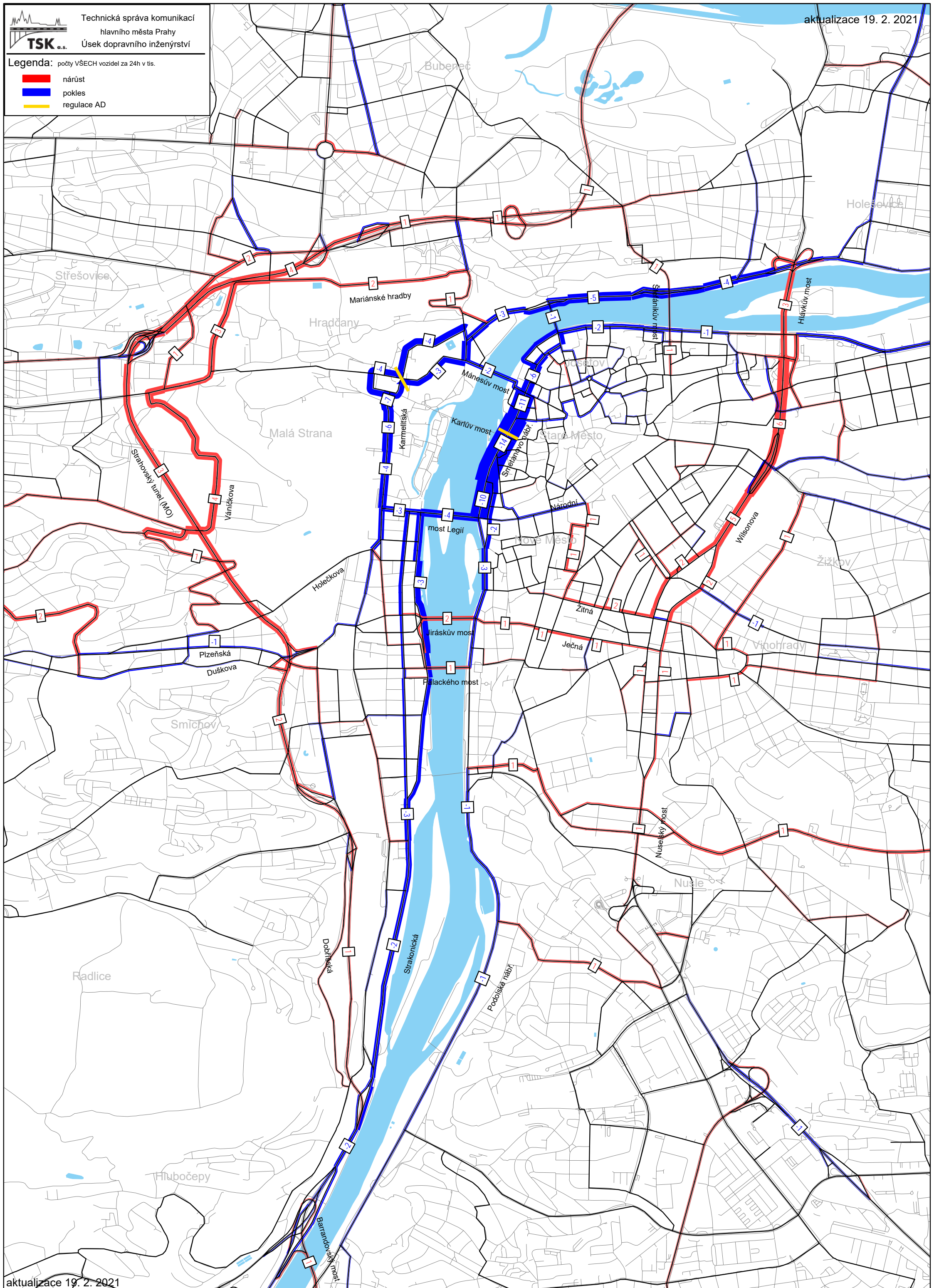


aktualizace 19. 2. 2021



Legenda: počty VŠECH vozidel za 24h v tis.

- █ nárůst
- █ pokles
- █ regulace AD





Legenda: počty VŠECH vozidel za 24h v %

- █ nárůst
- █ pokles
- █ regulace AD

