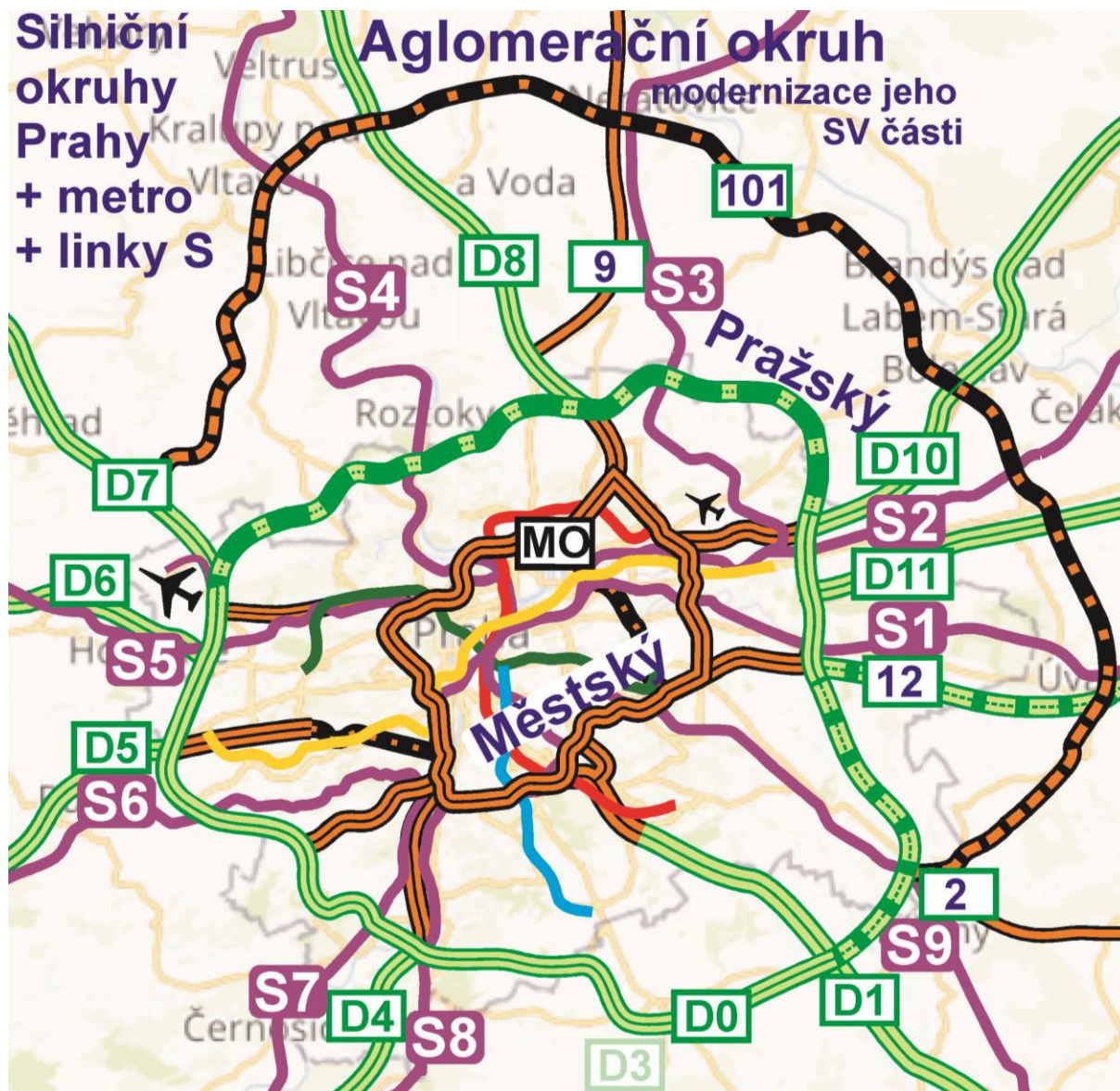


Doprava v Praze a okolí

Výtah z dopravní koncepce Prahy a okolí a dopravní priority pražské KDU-ČSL podle programové konference 18. dubna 2018



K obrázku: Silniční okruhy Prahy jsou tři: Aglomerační, Pražský a Městský. Tečkovaně jsou komunikace zanesené v územně plánovací dokumentaci, čárkovaně pak silnice v pokročilém stádiu přípravy stavby. Aglomerační okruh je zatím plánován 1+1(+předjížděcí pruh v některých místech), čtyřproudý výhledově. Stávající Městský okruh (MO) je oranžově. Naznačeny jsou i čtyřproudé radiály a významné kolejové spoje (metro + vybrané linky S). Podkladová mapa obrázku: www.OpenStreetMap.org

Dopravní koncepce Prahy a okolí: Víme o ní a je i naše!

„Měli problém, ale nevěděli, že ho mají, a ani ho nedokázali pojmenovat. Ti dva, Josef a Marie, se zkrátka jen prodírali ucpaným městem a neměli kde zaparkovat. Volné místo nikde nebylo. Do prvního vyslovení sousloví „městská mobilita“ zbývalo ještě bezmála dva tisíce let, a tak autor zprávy, evangelista Lukáš, nevěnoval této komplikaci pozornost. Soustředil se na důležitější věci, které se odehrály potom, co dvojice konečně našla volné místo pro svého oslíka a pro sebe přístřešek k přenocování. Jinak ovšem má



tato lapálie v Betlémě vše, čím se současná městská mobilita zabývá. Silný nárůst obyvatel ve městě, pro Betlém naštěstí jen dočasný. Císař Augustus přikázal provést sčítání lidu, které do malého Betléma s pár stovkami obyvatel najednou přivedlo početné zástupy poutníků. Museli se dostavit z daleka, takže ne každý mohl přijít pěšky. Pro zvířata pomáhající v individuální dopravě chyběla místa pro ustájení, veřejná hromadná doprava nebyla. Zahlcené město na hranici kolapsu. Společnost konala překotněji a rychleji než ti, kteří se její chování pokoušeli nějak ovlivňovat, a tak to zůstalo až do dnešních časů. Plánovači nakonec vždy zůstali o pár kroků pozadu, což pro projektanty městské mobility není zrovna povzbudivá zpráva. Snaha porovnat život ve městech tak, aby doprava nekolabovala, se však vzdávat nesmí. Někdy totiž stačí udělat pro zlepšení málo. Ona městská mobilita není komplikovaná věda ...“

Tak začíná brožura k Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, nejdůležitějšímu dopravně-koncepčnímu dokumentu, který u nás po sametové revoluci vznikl. Jde o rozsáhlé dílo z let 2015-2018 a přijato bylo napříč politickým spektrem jak před komunálními volbami v roce 2018, tak po nich. Předchozí dopravní koncepce zdaleka nedosahovala komplexnosti a kvalit té současné a hlavně pocházela už z roku 1996. Je ostudou předchozích politických reprezentací, že tak dlouho se doprava plánovala podle zastaralého dokumentu. Nedivme se proto, že doprava v Praze je taková, že se **“prodíráme ucpaným městem a nemáme kde zaparkovat”**, jako v Betlémě „v roce nula“. Pro nás, členy KDU-ČSL je sympatické, že úvodní text o dopravní koncepci začíná biblickým příběhem. Ještě sympatičtější je to, že jsme se vzniku dopravní koncepce aktivně účastnili, jak na úrovni města, tak městských částí a místních spolků. Je skvělé, že **priority dopravní koncepce téměř dokonale souzní s prioritami dopravy definovanými minulou pražskou programovou konferencí**, která se konala v Charitasu 28. dubna 2018.

Dopravní priority podle Programové konference KDU-ČSL v dubnu 2018

Připomeňme si stručně a heslovitě, které dopravní problémy a priority jsme před volbami v roce 2018 viděli jako nejpalčivější:

1. **podpora příměstské železnice, modernizace a zvýšení kapacity (tato priorita vysoko přečnívala všechny ostatní)**
- 2.-3. **Budování P+R, podpora jejich používání (např. propojením s ročním kuponem MHD) a dostavba vnějšího pražského okruhu(ů) s návazností na kolejovou dopravu a P+R: to jsme viděli jako rovnocenné priority**
4. **Městský okruh jsme opatrně podpořili ve formě levnější, duální varianty**

Mezi další body patřily:

... v této, zkrácené verzi dokumentu o dopravě další body vynechávám, výše uvedené mělo největší a jasnou podporu

Scénáře mobility v dopravní koncepci

Jaký se líbí obyvatelům scénář dopravy: [racionální, efektivní nebo liberální?](#)

Který scénář propadl u obyvatel i odborníků?

Racionální: "... Praha racionální je městem velkého množství drobnějších a koordinovaných zlepšení spíše než velkých jednorázových investic ... Posílení a zkvalitnění veřejné dopravy postupně umožní snižovat kapacitu komunikací pro automobilovou dopravu uvnitř Pražského okruhu. Regulace automobilové dopravy tedy bude postupná, avšak celoplošná."

tento scénář "**hodně muziky za málo peněz, a to rychle**" získal největší sympatie v rozsáhlém průzkumu veřejného mínění

Efektivní: "... Konkurenční výhoda kolejové dopravy bude natolik silná, že **nebude třeba významně investovat do rozšíření komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu**. Naopak velkého rozvoje se dočká systém P+R, ... Regulace automobilové dopravy bude probíhat v ekonomické rovině formou mýta i parkovací politiky města či preferencí veřejné dopravy. ..."

... to je první volba odborníků a odpovědných činitelů. Ve verzi doplněné zejména o prvky racionálního scénáře je rozvíjena v dopravní koncepci

Liberální: "... Výstavbou kapacitní silniční infrastruktury na příznivějších trasách v kombinaci s dalšími opatřeními na stávajících komunikacích chce zajistit podmínky pro zlepšení životního prostředí v rozsáhlých obytných oblastech. ... Rozvoj komunikační sítě však půjde ruku v ruce se silnou ekonomickou regulací automobilové dopravy v přetížených oblastech města systémem mýta i parkovací politikou. ..."

Liberální koncepce založená na extenzivních investicích do nových silnic propadla jak u odborníků, tak v průzkumu veřejného mínění. [Plný text scénářů najdete na str. 14-15 zde.](#)



Metro se svými 65 km tvoří páteř osobní dopravy. Několik kilometrů (~9 km v centru) tunelů příměstské železnice, tzv. **rychlého metra S** vhodně rozšíří stávající síť metra a zajistí odlehčení jeho nejpřetíženějších úseků v centru města. Specifickou úlohou městské železnice bude obsluha mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Mapa rychlého metra S je v dodatku.

Priority dopravní koncepce

citace ze seznamu prioritních os [viz str. 17-19 \(zde\)](#)

- A. Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy:** ... přesun velké části přepravních výkonů na kolejovou dopravu (železnice, metro, tramvaje atd.), která je kapacitnější, provozně spolehlivější a efektivnější. U tramvajových tratí i autobusových linek bude Praha důsledně preferovat veřejnou dopravu, a to na křižovatkách, v úsecích mezi křižovatkami i v prostoru zastávek. Pro vzájemnou propojenost jednotlivých druhů veřejné dopravy město zajistí kvalitní řešení přestupních bodů, ...



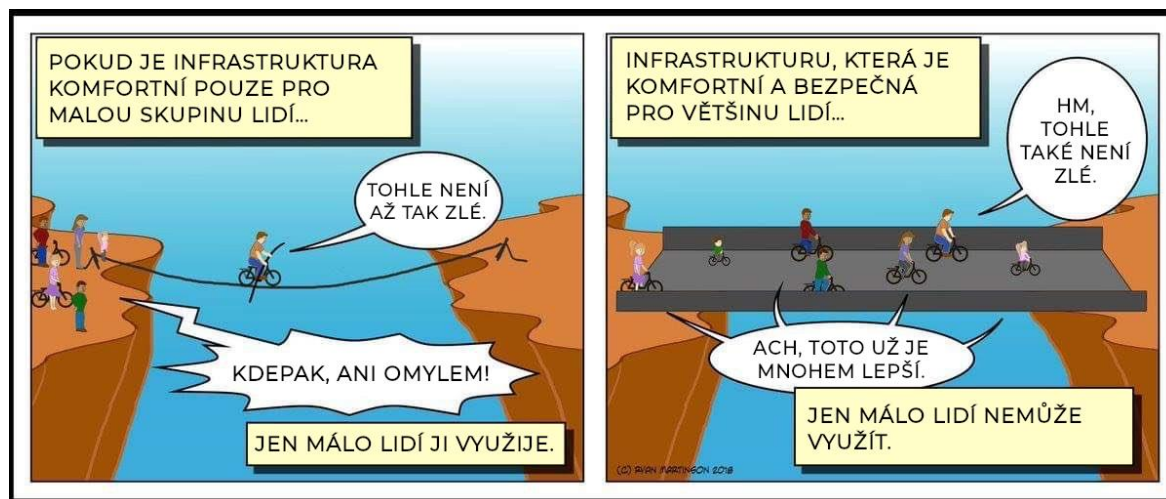
Příklady: Nové spojení 2 (**metro S**), Železniční spojení Praha – letiště – Kladno. Pro hlavní město je prioritní zvýšení kapacity železničního uzlu a **zavedení tzv. plně průjezdného modelu**. Toto opatření je také předpokladem pro realizaci **vysokorychlostních tratí**. ... K prioritám rozvoje dopravní infrastruktury Prahy patří **výstavba metra D**. Další příklady: Východní tramvajová tangenta (mj. Dvorecký most), tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchbátka. (popisek ilustračního obrázku je volná citace ze [str. 31-32 zde](#))

- B. Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy:** ... Praha zajistí vybudování kapacitní sítě parkovišť P+R, B+R ...

C. Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti: Praha uplatní promyšlenou výstavbu silničních propojení v tangenciálních směrech ... nebo multimodálních (tj. určených pro automobilovou dopravu, veřejnou dopravu, cyklisty a chodce), ... V exponovaných částech sítě komunikací rovněž zavede prvky pokročilého řízení dopravy, ... Tato opatření doplní promyšlený systém ekonomické regulace automobilové dopravy s využitím zón placeného stání či mýta. ...

Příklady: Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice–D1); Mýto je jedním z účinných nástrojů pro omezení zbytné automobilové dopravy v kompaktní části města. Přestože je tento způsob regulace dopravy často spojován s nutným dokončením nadřazené komunikační sítě (zejména Městského okruhu), **je možné zavést mýtný systém nezávisle na stavu dopravní infrastruktury. Zpoplatněné území v předpokládaném rozsahu totiž nevyžaduje existenci kapacitních objízdných tras.** Mýtný systém může sloužit i k řízení a regulaci dopravy v dopravních špičkách.

D. Nová propojení pro různé druhy dopravy: Praha přehodnotí rozsah a parametry komunikační sítě uvnitř Pražského okruhu s ohledem na udržitelný rozvoj a rozpočet města. Zajistí rovněž vybudování nových kolejových propojení, která umožní další rozvoj sítě bezpečné a komfortně dostupné kolejové dopravy. Pro chodce a cyklisty se vybudují nové stezky, lávky ...



Pro chodce a cyklisty se vybudují nové stezky a lávky

E. Podpora chůze a dopravní cyklistiky: Praha bude celoplošně podporovat komfortní a bezpečnou pěší a cyklistickou dopravu na cestách „od dveří ke dveřím“ i v návaznosti na přestupní body a zastávky veřejné dopravy „na první a poslední míli“ cesty. Město vytvoří podmínky pro rozvoj dopravní cyklistiky jako doplňkového systému k ostatním způsobům dopravy ...



Řeka jako příležitost pro nízkoemisní (čistou) vodní dopravu a zásobování

- F. Optimalizace zásobování města:** Praha se zaměří na rozšíření datové základny o městském zásobování. Na základě zjištěných dat bude ekonomicky i legislativně podporovat vhodné trendy v oblasti city logistiky, konkrétně alternativní, především **nízkoemisní a bezemisní dopravu zboží včetně kolejové, vodní a cyklistické. ...**
- G. Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel:** Praha zpříjemní život ve městě starším a znevýhodněným občanům i dětem a rodičům s kočárkem. Dosáhne toho plošnou revitalizací a zvýšením kvality veřejných prostranství. Rovněž zajistí plnou bezbariérovost stanic a zastávek, stejně jako vozidel veřejné dopravy.
- H. Zlepšení kvality veřejných prostranství:** Kvalitní veřejné prostranství je důležitou součástí celkového dojmu z cesty „od dveří ke dveřím“, proto ho bude Praha systematicky zlepšovat. Nejen v návaznosti na terminály a zastávky veřejné dopravy, ale i plošně. Město tím docílí většího počtu lidí, kteří se v něm zastavují a kteří volí chůzi na kratší cesty. Praha také zvětší rozsah oprav a modernizací stávající infrastruktury, aby už nadále nerostl dluh na její údržbě.

Příklady: Rekonstrukce Malostranského náměstí, Václavského náměstí, ulic Veletržní a Dukelských hrdinů

- I. Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy:** Praha sníží ekologickou zátěž z dopravy nárůstem její elektrifikace, zejména převodem významných autobusových tahů na elektrickou kolejovou dopravu či podporou elektromobility. U automobilové dopravy a autobusové veřejné dopravy bude Praha podporovat i jiná bezemisní či nízkoemisní paliva.
- J. Snížení prostorových nároků dopravy:** Praha bude upřednostňovat využívání dopravních prostředků s nízkým záborem veřejného prostoru na přepravovanou osobu. Veřejnost bude motivovat ke sdílení dopravních prostředků mezi různými uživateli i ke společnému cestování více osob jedním autem. Prostorovou efektivitu dopravy město vylepší akcentováním kolejové dopravy, která nejlépe využívá prostor při průchodu územím. Svojí parkovací politikou a rozvojem parkovišť P+R Praha ve

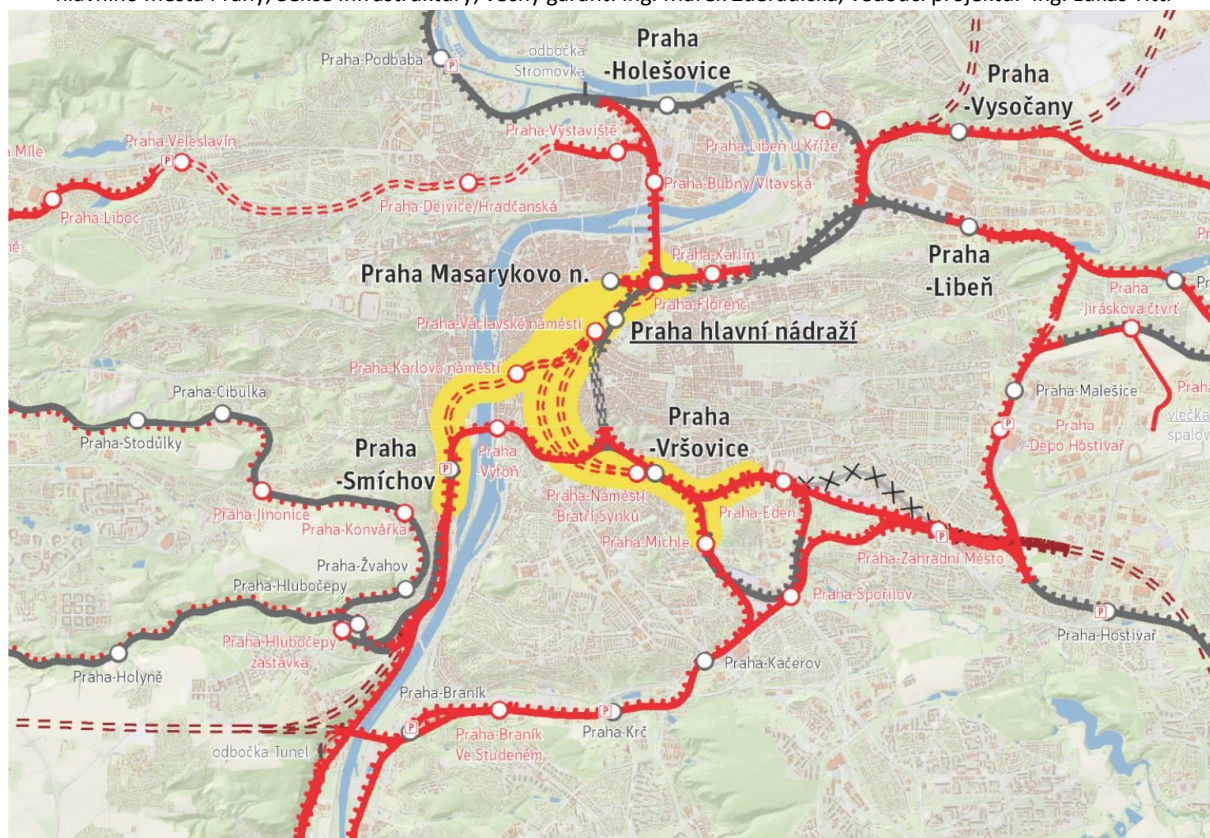
spolupráci se Středočeským krajem zajistí, aby **parkování automobilů bylo v největší možné míře umístěno ke zdroji cesty, nejlépe mimo veřejný prostor**.

- K. Snížení dopravní nehodovosti:** ... odstraněním nehodových míst, **zvýšením dohledu nad provozem na pozemních komunikacích** a revitalizací veřejných prostranství s prvky zklidnění dopravy. Významný vliv bude rovněž mít samotný přesun části cest na kolejovou síť veřejné dopravy spolu s pečlivou návazností pěších a cyklistických tras. ... pomůže také větší nasazení informačních a komunikačních technologií ...
- L. Finanční udržitelnost dopravního systému:** Praha nebude spoléhat jen na tržby z jízdného ve veřejné dopravě a systémem dobře promyšlené ekonomické regulace **více zpoplatní automobilovou dopravu. V případě velkých investičních projektů bude upřednostňovat investice do systému veřejné dopravy.**
- M. Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města:** **Dopravní politika vyžaduje mimořádně silné nasazení a vzájemnou koordinaci partnerů**, od hlavního města Prahy a jeho městských částí nebo organizací přes Středočeský kraj a obce či města na jeho území až po úroveň ministerstev a státní správy, neboť propojuje kompetence všech zúčastněných. Město proto zřídí pozici manažera mobility a posílí kompetence organizátora integrovaného dopravního systému.
- N. Udržitelný územní rozvoj pražské metropolitní oblasti:** Praha ve spolupráci se Středočeským krajem a státem vytvoří dopravní systém založený na kolejových způsobech dopravy, který může podpořit územní rozvoj ve městě (rychlejší a spolehlivější spojení) i za jeho hranicí (zlepšení možností při dojíždění). Vnější vztahy Prahy bude řešit **páteří síť kolejové dopravy, především železnice. ...**
- O. Ekonomický rozvoj města:** Praha, její městské části i města a obce ve Středočeském kraji budou využívat ekonomického přínosu daného dobrou dostupností páteřním dopravním systémem – ať už prostřednictvím ekonomického potenciálu stanic a zastávek veřejné dopravy, pozemkové politiky, či ekonomického rozvoje na lokální úrovni. Ten bude těžit z pohybu a pobytu lidí na kvalitních veřejných prostranstvích a z dobré místní dostupnosti služeb.

Pokud není uvedeno jinak, citace jsou z [propagační brožury](#) „Plán udržitelné mobility Prahy a okolí“, kterou vydalo hlavní město Praha, Odbor dopravy MHMP, vytvořila Luova Publishing, s.r.o., distribuováno zdarma. Více informací na www.poladprahu.cz Pořízení Plánu udržitelné dopravy Prahy a okolí (v textu jen krátce koncepce dopravy nebo Plán) bylo zahájeno rozhodnutím Rady hlavního města Prahy 21. července 2015, vznikla pracovní skupina a začalo se s přípravou. Po schválení v Zastupitelstvu hlavního města Prahy 24. května 2019 se Plán stal hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro Prahu, čímž nahradil dřívější koncepci dopravy danou Zásadami dopravní politiky hlavního města Prahy z roku 1996. Dopravu řeší jako celek, od chůze a cyklistiky přes automobilovou a veřejnou dopravu až po zásobování. Plán od sebe neodtrhává jednotlivé dopravní módy, ale naopak se snaží využít předností každého z nich a zdůrazňuje jejich vzájemnou provázanost. Výpisky shromáždil Pavel Peterka, místopředseda Dopravní komise při Pražském městském výboru KDU-ČSL.

Metro S

Tento dodatek je citací ze [Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice](#) 08/2018; vypracoval Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Sekce infrastruktury; věcný garant: Ing. Marek Zděradička, vedoucí projektu: Ing. Lukáš Tittl



POPIS TRATĚ:

Nová železniční infrastruktura určená výhradně pro provoz městské a příměstské železniční dopravy, zajišťující segregaci dálkové železniční dopravy v centru ŽUP. Jde o nové železniční tunely pod centrem města spojující tratě, které jsou přivedeny do širšího centra města. Účelem této stavby je, kromě segregace dálkové dopravy, co možná největší obsluha samotného centra města železniční dopravou, kde je vysoká koncentrace pracovních příležitostí. Proto je součástí této stavby i několik železničních zastávek a stanic. V blízkosti železniční stanice Praha hlavní nádraží vzniká centrální přestupní stanice umožňující přestup na dálkovou železniční dopravu. Realizací této stavby dochází ke skokovému nárůstu kvality příměstské a městské železnice, zajištění plně průjezdného modelu a daleko hlubší integrace do veřejné dopravy jako páteřního systému v Praze a regionu (tzv. „rychlé metro“). Celková délka podzemních tunelů dosahuje délky zhruba 9 km. V rámci realizace této stavby nevzniká potřeba zrušit žst. Praha Masarykovo nádraží.

Systém Metra S nemůže být nahrazen podzemním tunelem a stanicí pro dálkovou železniční dopravu, která z pohledu Prahy a metropolitního regionu neplní očekávané funkce městské a příměstské železnice a neřeší problém obsluhy centra města příměstskou železniční dopravou.

Konečná podoba Metra S by měla být prověřena ve studii proveditelnosti ŽUP, která však musí splňovat požadavky – viz dále.

PROBLÉMY ŽUP:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita centrální části ŽÚP
- ovlivňování dálkové a příměstské/městské železnice
- nedostatečná obsluha centra města
- chybějící infrastruktura pro zavedení průjezdného modelu příměstské a městské železnice

POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. propojení železničních tratí ze směrů Holešovice, Vysočany, Libeň, Vršovice a Smíchov pod centrem města
2. prověření zapojení trati Praha – Čerčany / Dobříš
3. zajištění průjezdného modelu
4. segregace hlavních radiálních směrů příměstské železnice od dálkové dopravy v centru ŽUP

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. nová přestupní železniční stanice na dálkovou železniční dopravu (propojení se stanicí Praha hlavní nádraží)
2. nové železniční zastávky ve významných lokalitách centra: Václavské náměstí, Karlovo náměstí, náměstí Bratří Synků, Florenc

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. prověření zapojení trati do Odstavného nádraží Jih (vyrovnání nerovnoměrného počtu vlaků příježdějících od severu a jihu)

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

(horizont po zprovoznění VRT a Metra S)

Provozní koncept bude vyplývat z konečné podoby systému nových železničních tratí a jeho napojení na jednotlivé radiální tratě. Proto v tuto chvíli nelze přesně specifikovat konkrétní požadavky hl. m. Prahy. Tento provozní koncept bude splňovat následující pravidla:

1. interval zastávkového segmentu na hlavních radiálních tratích bude zkrácen na 7,5 min
2. zavedení nových vlaků rychlého segmentu využívající vysokorychlostní tratě, tyto vlaky využívají infrastrukturu Metra S
3. bude prověřeno zkrácení intervalu vlaků příměstské železnice na ostatních regionálních tratích na 10 min

Dimenze návrhu Metra S musí odpovídat nejenom stávajícím požadavkům města, ale především dlouhodobému výhledu provozu na železniční síti jak v příměstské, tak i dálkové dopravě.