

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA V PRAZE - ZÁKLADNÍ TENDENCE VÝVOJE OD ROKU 1991

MOTOR CAR TRAFFIC IN PRAGUE - BASIC DEVELOPMENT TENDENCIES SINCE 1991

JAN ADÁMEK

V posledních desetiletích především ve větších městech ČR a zvláště v Praze automobilová doprava s přibývajícím počtem vozidel a nárůstem provozu stále více ovlivňuje obyvatele i městské prostředí. V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu.

The motor car traffic in cities is a phenomenon which increasingly affects both the people and urban environment as the number of vehicles and the traffic grow. This is especially true in the last decades for larger Czech cities and particularly for Prague. The position of the Capital of Prague in car traffic in the Czech Republic is specific, as evidenced in outstandingly high volumes and vehicle kilometre values in comparison with other Czech cities or countryside motorways and highways.

Vývoj automobilového provozu na území hlavního města Prahy od roku 1991 je charakterizován následujícími základními tendencemi:

Od roku 1991 rostl počet automobilů i intenzity automobilové dopravy v Praze takovým explozivním tempem, které nemělo – s výjimkou měst v bývalé NDR – v Evropě obdoby.

Celkově se denní dopravní výkon (počet ujetých kilometrů všech motorových vozidel na území Prahy) zvýšil za posledních patnáct let (1991 až 2005) ze 7,3 mil. vozokm/den na 19,9 mil. vozokm/den, tedy o 12,6 mil. vozokm/den. **Automobilový provoz v Praze tak v uplynulých patnácti letech narostl více než za předcházejících sto let existence automobilizmu** (od konce 19. století až do roku 1990).

V porovnání s nárůstem automobilové dopravy na dálnicích a silnicích České republiky byl nárůst v Praze v tomto období cca 1,5krát vyšší.

V širší oblasti centra města automobilová doprava každoročně vzrůstala až do roku 1998, kdy dosáhla zatím historického maxima a od té doby víceméně – s mírnými výkyvy – stagnuje. Zastavení nárůstu intenzit v centru města v posledních sedmi letech je způsobeno tím, že ve špičkových obdobích již dopravní nároky na řadě míst dosáhly kapacitních mezí klíčových křižovatek a přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter.

Ve středním pásmu města doprava od roku 1990 trvale a výrazně roste a ve srovnání s rokem 1990 se na některých komunikacích zvýšila trojnásobně až čtyřnásobně.

Ve vnějším pásmu města automobilový provoz od roku 1990 rovněž trvale vzrůstá.

Nejzatíženějším úsekem na pražské komunikační síti v roce 2005 byla Jižní spojka v úseku 5. května–Václavská, kde projíždělo 130 000 vozidel za den (0–24 h).

Nejzatíženějším mostem v Praze v roce 2005 byl Barrandovský most (130 000 vozidel za den).

Nejzatíženější mimoúrovňovou křižovatkou v roce 2005

byla křižovatka 5. května – Jižní spojka (215 000 vozidel za den). **Nejzatíženější úrovnovou křižovatkou v roce 2005** byla křižovatka Anglická – Legerova (74 000 vozidel za den).

Průměrná obsazenost osobních automobilů v roce 2005 byla 1,4 osob na vozidlo.

Převažující část nárůstu automobilové dopravy v Praze po roce 1990 je způsobena osobními automobily.

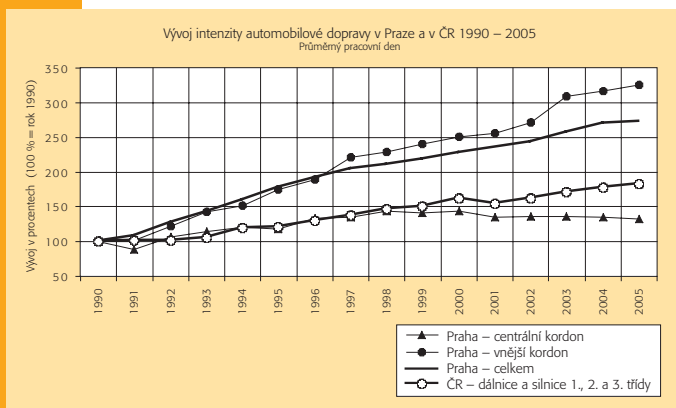
Vysoký nárůst osobní automobilové dopravy v Praze po roce 1989 je způsoben řadou vlivů, z nichž rozhodující jsou dále uvedené jevy:

- zvyšuje se celkový počet cest po městě, související zřejmě s rozvojem podnikání a se změnou životního stylu obyvatelstva
- vzrůstá počet osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí (za obdo-

Obr. 1 Dopravně kritická místa v Praze, rok 2005

Fig. 1 Intersections and streets with frequent congestions, 2005





Obr. 2 Vývoj intenzity aut. dopravy v Praze a v ČR v letech 1990 až 2005

Fig. 2 Traffic volume development in Prague and Czech republic, 1990 – 2005

bí 1991 až 2005 zvýšení o 290 %, tj. na téměř čtyřnásobek stavu roku 1990)

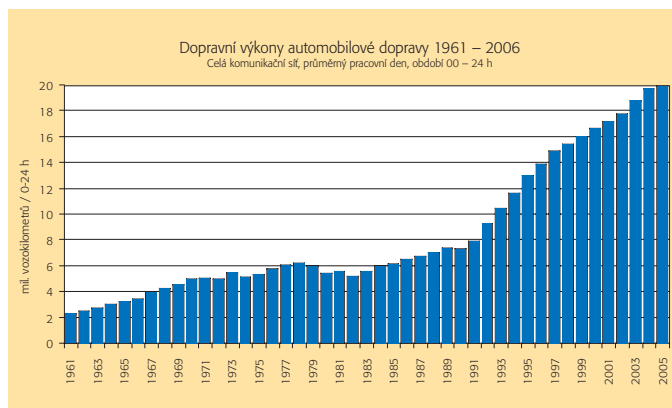
- část obyvatel přestala používat k cestám po městě MHD a místo toho jezdí po Praze svými osobními automobily. K poklesu počtu cestujících MHD docházelo v období do roku 2000 (–21 % proti roku 1990). Poté se pokles zastavil a od roku 2001 počet cestujících MHD mírně vzrůstá (+15 % v roce 2005 proti roku 2000).

VLIV AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA DOPRAVNÍ POMĚRY VE MĚSTĚ Z ŠIRŠÍHO POHLEDU

První dopravní problémy jako důsledek přibývajících počtu automobilů vznikaly v Praze již ve 30. letech 20. století. Vlivem 2. světové války a poválečného vývoje se automobilový provoz ve městě na čas významně utlumil (málo známou skutečností např. je, že stupeň automobilizace z roku 1937 - kdy jeden

Obr. 4 Intenzity dopravy na hl. komunikacích Prahy v roce 1990 a 2005

Fig. 4 Traffic volumes on Prague main roads network in 1990 and 2005, average workday



Obr. 3 Dopravní výkony automobilové dopravy v letech 1961 až 2005

Fig. 3 Vehicle kilometres travelled in Prague, 1961 – 2005, all roads, an average workday

osobní automobil připadal v Praze na třicet dva obyvatel – byl po válečném a poválečném poklesu dosažen znovu teprve v roce 1959). Rozvoj automobilové dopravy od počátku 60. let s sebou přinesl opětovný vznik známých dopravních problémů a jedním z nich byla nedostatečná kapacita klíčových křižovatek vzhledem k dopravním nárokům. Důsledkem pak byl vznik front pomalu popojíždějících vozidel.

Ve srovnání se současným stavem se však až do konce 80. let tyto problémy týkaly spíše jen omezeného počtu klíčových křižovatek, omezovaly se většinou jen na centrum města, měly v průběhu dne obvykle jen krátkodobé trvání a vyskytovaly se převážně pouze v dopravních špičkách. Připomeňme si, že ve srovnání s rokem 2005 byl například v roce 1970 automobilový provoz v Praze v průměru 3,9krát nižší a v roce 1990 cca 2,7krát nižší.

Explozivní nárůst automobilové dopravy v Praze v 90. letech vytvořil kvalitativně zcela novou situaci:

- Přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter. Za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásma města o rozměrech cca 7 x 6 km, vymezenou zhruba Strahovem na západě, mostem Barikádníků na severu, nákladovým nádražím Žižkov na východě a Pankráč na jihu.
- V důsledku prudkého nárůstu automobilového provozu v Praze dochází v posledních letech stále častěji k dopravním zácpám nejen v centru města, ale na řadě míst v celé komunikační síti. Dopravní zácpy se tvoří i na nejkapacitnějších komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojnici).
- Postupně se snižuje rozdíl mezi špičkami a sedlovými obdobími, neboť na řadě míst se intenzita automobilové dopravy zvyšuje již jen v mimošpičkových obdobích, protože ve špičkových hodinách už tato místa více vozidel nepropustí.
- Prodlužuje se zároveň doba v průběhu dne, kdy je kapacita rozhodujících křižovatek vyčerpána, a tak jsou dopravní zácpy stále četnější, rozsáhlejší a déle trvající. Vliv této „dopravy popojížděním“ na životní prostředí, obzvláště v centru města, je zřejmý.

Ing. Jan Adámek
Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy
Bolzanova 1, 110 00 Praha 1
tel.: 221 197 151
e-mail: adamekj@udipraha.cz