

# PRAHA PRŮJEZDNÁ – NEBO UCPANÁ? DILEMA UDRŽITELNÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ

---

Katarína Svitková

Prosinec 2023

## O Autorce

**Katarína Svitková**, Ph.D. je výzkumná spolupracovnice Institutu EUROPEUM. Ve svém výzkumu se zaměřuje na města, změnu klimatu, udržitelnost a inovace. Absolvovala doktorát v oboru Mezinárodní vztahy na Katedře bezpečnostních studií Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy se zaměřením na městské vládnutí a resilienci měst. Vedla a účastnila se několika mezinárodních výzkumných projektů. Její monografie s názvem [\*Resilience and Urban Governance: Securing cities\*](#) byla publikovaná Routledge (Taylor and Francis) v roce 2021. Katarína působí jako programová manažerka, výzkumná pracovnice, univerzitní lektorka a konzultantka ve veřejném sektoru.

## EUROPEUM

**Institut pro evropskou politiku EUROPEUM** je neziskový, nepolitický a nezávislý think tank, který se zaměřuje na evropskou integraci a soudržnost. **EUROPEUM** přispívá k posilování demokracie, bezpečnosti, stability, svobody a solidarity napříč Evropou a aktivnímu vystupování České republiky v Evropské unii. **EUROPEUM** provádí původní výzkum, organizuje veřejné akce a vzdělávací aktivity a formuluje nové názory a doporučení ke zlepšení domácí a evropské politiky.

## Úvod

Mrazivé pondělní ráno, 7:45, nekonečná kolona aut směřující k Nuselskému mostu po Ulici 5. května. Málokde lze najít výmluvnější příklad, jak vypadá město závislé od – a současně omezováno – intenzivní automobilovou dopravou. Počet aut denně přejíždějících hranici Prahy meziročně narůstá o 7 až 9 tisíc. Současně v pražských domácnostech ročně přibývá přibližně 11 tisíc registrovaných vozidel. Provoz je na mnoha místech extrémně zatížený, v dopravních špičkách pravidelně neúnosný – a současně se zhoršuje parkovací situace. Výsledkem je tlak na dopravní provoz, jeho bezpečnost a také kvalitu veřejného prostoru.

Aby město fungovalo, potřebuje kvalitní dopravní infrastrukturu a dobrou dostupnost jak pro mobilitu lidí, tak z pohledu zásobování a logistiky. Automobilová doprava je nevyhnutnou součástí tohoto systému. Současně je ale jasné, že auto není tím nejlepším prostředkem pro všechny cesty a situace. Převážná většina vozidel v Praze navíc využívá spalovací motory, což přináší problém znečištění ovzduší a emisí skleníkových plynů.

Průzkum agentury STEM z listopadu 2021 ukázal, že téměř polovina obyvatel Prahy považuje autodopravu za vážný problém. V podobném průzkumu provedeném o dva roky dříve agenturou FOCUS se více než 70 % Pražanů vyjádřilo, že větší podporu by měla dostat veřejná doprava, a to i na úkor automobilového provozu, který by naopak měl být víc regulovaný. V praxi se ale ukazuje, že Pražané podporují regulace provozu a parkování jen do bodu, kdy se má dotknout jejich vlastních aut. I proto je dnes tak složité nacházet kompromisy mezi pohodlím jednotlivce a udržitelností města jako celku.

## Problém č. I – PROVOZ

Dle dat Technické správy komunikací se jen v roce 2022 počet aut v Praze zvýšil o 40 tisíc na aktuální počet jeden a čtvrt milionu vozidel. Více než 80 % z toho jsou osobní auta, většinou se spalovacím motorem. Provozně nejvytíženějšími místy zůstávají tradičně Barrandovský most, Jižní spojka a okolí ulice 5. května. Na řadě dalších míst, dopravních uzlů a křižovatek denně vznikají problémy s plynulostí provozu. Zácpy a kolony nezatěžují jen motoristy samotné. V posledních letech dochází také ke zpoždování veřejné dopravy, zejména tramvají a autobusů, v důsledku dopravního přetížení v centru Prahy.

Zatím co osobní auta denně přepraví 41 % cestujících, téměř 60 % přepraví městská hromadná doprava. Na jedné straně tedy pozorujeme preferenci mnoha lidí registrovat a používat k přepravě osobní auta, na straně druhé ale velká většina Pražanů souhlasí s omezením autodopravy právě ve prospěch MHD (tedy, pokud se nedotkne jejich vlastního auta).

Je potřeba říct, že MHD nebo aktivní mobilita, třeba cyklo nebo pěší, nezdaleka odpovídá potřebám a okolnostem všech. Pracující rodič-logistik bydlící s rodinou v satelitu za Prahou se bez osobního auta obejde jen stěží. Desítky tisíc aut dojíždějí denně do hlavního města ze Středočeského kraje. Aktuální systém zásobování města také stojí na přepravě zboží z dep a logistických center za Prahou – prostřednictvím nákladních aut a dodávek po silnicích.

Současně je jasné, že autodoprava v aktuální míře výrazně zatěžuje ovzduší emisemi skleníkových plynů a přispívá k víření nebezpečných prachových částic. To má dokázané negativní dopady na zdraví a kvalitu života všech obyvatel metropole.

## Problém č. II – PARKOVÁNÍ

Pražanům dle průzkumů také dělá velké starosti rostoucí nedostatek parkovacích míst jak v místě bydliště, tak zejména v centru Prahy. Již bylo zmíněno, že každým rokem se v pražských domácnostech registruje kolem 11 tisíc nových vozidel. V součtu se přitom vozidla používají (jezdí) 14 dnů, a zbylých 351 stráví na parkovacím stání. Jelikož prostor v ulicích není nafukovací, zaparkovaná auta zabírají každým rokem víc prostoru. Zhoršuje se již tak tristní parkovací situace a také plynulost doručování a zásobování.

Popsaná situace má také dopad na kvalitu veřejného prostoru, průjezdnost pro vozíčkáře nebo kočárky, a na bezpečnost chodců. Ne každého například napadne, že řidiči přes auta zaparkovaná po obou stranách ulice mají omezený rozhled, což platí i naopak – třeba menší děti přes zaparkovaná auta u přechodů pro chodce také nevidí.

V některých městských čtvrtích jde o skutečně vážný problém. Vybavte si třeba ulici v okolí bydliště, po které chodíte nebo jezdíte nejčastěji – kolik prostoru v ulici zabírají zaparkovaná auta? Většina Pražanů si přitom přeje parkovací stání ideálně přímo u domu, kde bydlí. Funkčních řešení směřujících k prostému omezení počtu aut při zachování potřebné obslužnosti tedy není mnoho.

Problém s kapacitou pro parkování rezidentů je tradičně ožehavou otázkou místních voleb. Voliči v městských částech jsou na tuto otázku a související návrhy zdražení parkovného výrazně citliví. V této souvislosti také roste problém převisu lokálních parkovacích oprávnění. To vede k situaci, kdy je v některých městských částech oprávněno parkovat o 40 % vozidel víc, než je reálně fyzicky parkovacích míst. Jak dlouho jste parkovací místo hledali třeba včera?

Samostatnou kapitolou zůstává problém notorických neplatičů parkujících v centrálních částech města pro své každodenní pochůzky (lépe řečeno pojíždky). Následné „řešení“ pomocí slučování pokut může fungovat pro takto orientované

jednotlivce, na druhé straně ale extrémně zatěžuje centrální lokality (zejména na Praze 1). Řidiči, kteří skutečně zaparkovat potřebují, třeba za účelem návštěvy doktora nebo úřadu, místo nachází velice obtížně.

## Praha hledá řešení

Město se pokouší situaci řešit na mnoha úrovních. Jeho Plán udržitelné mobility nebo také pražský Klimaplán navrhuje desítky cílů a stovky opatření, jak autoprovoz regulovat a motivovat Pražany k jiným způsobům dopravy. Síť pražské MHD, která je právem označována za velmi kvalitní, a to i v mezinárodním srovnání, se neustále rozšiřuje. Kromě prodlužování stávajících tramvajových linek, elektrifikace autobusů a zavádění trolejbusů, je obrovskou investicí také aktuální výstavba metra D.

Současně město podporuje aktivní mobilitu, a to vytvářením lepších a bezpečnějších podmínek pro cyklo a pěší dopravu. Společným jmenovatelem zůstává udržitelnost spojená se snahou redukovat uhlíkovou stopu dopravy v Praze. Ta se netýká jenom přepravy cestujících, ale také městské logistiky a doručování nebo podpory infrastruktury pro alternativní paliva.

Pak jsou tady návrhy opatření, které u části obyvatel budí velkou nevoli. Například, jakékoliv úpravy parkovací politiky (rozuměj zdražování parkovného), zklidňování dopravy (rozuměj omezení rychlosti, diskuse o snížení povolené rychlosti na 30 km/h, nebo zpoplatnění vjezdu nerezidentů do centra), a také samostatná kapitola zavádění cyklopruhů v existující silniční síti, z čehož se v Praze stalo zvlášť konfliktní téma.

Bolestivým tématem je také absence (nebo nekompletnost) městského okruhu. Na jedné straně leží argument dopravního odlehčení centra, na straně druhé ale potenciální dopad na provoz není jednostranně pozitivní. Z relevantních studií jednoznačně vyplývá, že zvýšení kapacity a průjezdnosti silnic vede k vyšší intenzitě individuální automobilové dopravy. Zjednodušeně řečeno, více silnic nevede ke

zlepšení dopravní situace, jak se mnozí domnívají, nýbrž je to spíše naopak. Proto ani okruh není magickým řešením pro plynulou a udržitelnou dopravu a kvalitu ovzduší v Praze.

## Na čem se tedy shodneme?

Pražané přirozeně chtějí kvalitní veřejný prostor, prostorné rezidenční ulice, čistý vzduch, bezpečný a rychlý dopravní provoz, pohodlí s možností zaparkovat na ulici před domem, a také možnost doručení jídla nebo zboží přímo domů, a to v jakoukoliv hodinu.

To vše vede k otázce, jestli je ekonomicky, technicky a prostorově možné mít všechno. A pokud ne, jak lze nastavit podmínky a regulaci, abychom dosáhli funkční kompromis mezi vlastním pohodlím, výdaji a kvalitním veřejným prostorem k žití?

Motivovat lidi, aby nechali svá auta doma, lze stěží bez významných investic a rozvoje dopravní sítě, která nabídne funkční alternativy. Rozvoj související infrastruktury je pro město ale během na dlouhou trať – a to mimořádně nákladným.

Kvalitě veřejné debaty by mezitím pomohlo méně chytlavých titulků (Nebydlíš – zaplatíš, Do Prahy za dvě stovky, Válka automobilistů proti cyklistům, případně Koloběžky proti všem). Problém dopravní obslužnosti je typicky mnohem složitější a vyžaduje chápání několika úhlů pohledu. Preference a potřeby lidí v oblasti dopravy a využití veřejného prostoru se různí – a také mění v průběhu času. Časté rámování diskuse jako dichotomie zeleného šílenství proti dieselovému pragmatismu k nalezení řešení také nepřispívá.

Klíčová je role uživatelů, ať už v roli řidičů, neřidičů, rezidentů nebo dojíždějících – a jejich dennodenní rozhodnutí. Faktem zůstává, že převážná většina Pražanů považuje aktuální míru dopravního zatížení a znečištění ve městě za klíčový

problém. Cesty, jak skutečně něco změnit, v praxi nakonec vedou přes Magistrát a městské části. Odvážná rozhodnutí směřující k udržitelnější mobilitě pro Pražany mohou být politicky riskantní. I přes to už několik prvních vlaštovek ukazuje, že změna je možná, a šance na úspěch se zvyšuje s osobní angažovaností odpovědných politiků a dobře zvládnutou veřejnou komunikací.