

Vážený pan

V Praze, 29. 1. 2026

Ing. Bc. Miroslav Sachl

vedoucí odd. státní správy

Odbor dopravy a životního prostředí

Úřad městské části Praha 6

Čs. armády 23

160 00 Praha 6

PRŮJEZDNÁ DOPRAVA V LOKALITĚ MALÝ BŘEVNOV: DÍLČÍ ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU A DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU

Na základě opakovaných podnětů a stížností obyvatel rezidenční oblasti Malý Břevnov na intenzivní dopravní zátěž způsobenou tzv. průjezdnou, resp. zbytnou dopravou jsme byli MČ Praha 6 osloveni k vypracování dílčí předběžné analýzy.

Nutno konstatovat, že dynamika průjezdné dopravy v širším kontextu metropolitní aglomerace je inherentně komplexní. V rámci velkoměsta, jakým je Praha, nelze realisticky predikovat nízkou intenzitu dopravního proudu a bohužel neexistuje univerzálně aplikovatelné a jednoduché řešení problematiky tranzitní dopravy, které by plně uspokojilo zájmy všech zúčastněných subjektů. Zbytná dopravní zátěž v dané lokalitě primárně rezultuje z kongescí na sousední hierarchicky nadřazené komunikační síti, konkrétně na místních komunikacích I. třídy Karlovarská a Bělohorská v bezprostřední návaznosti na křižovatku Vypich ve směru do centrální části města, a dále v souvislosti s akcelerací výjezdu vozidel ze směru od centra a limitovanou kapacitou výjezdových komunikací z Prahy.

S ohledem na tuto komplexnost je důležité stanovit akceptovatelnou míru dopravní zátěže pro rezidenční sektor. Tato míra musí být exaktně definována na základě důkladných dopravně-inženýrských průzkumů, které budou cíleny na klíčové dopravní uzly a tahy v daném území se zaměřením nejen na nejčastěji využívané trasy tranzitní dopravy, nýbrž i na posouzení kapacity pozemních komunikací a identifikaci případných stavebně-technických rizik v jejich konstrukci, respektive celkovém stavebním provedení, které je nezbytné eliminovat. Současně je nutné aplikovat relevantní intervenční opatření, která povedou ke zklidnění dopravního režimu a ke zvýšení míry bezpečnosti nemotorizovaných účastníků silničního provozu v rámci pohybu po území. Vzhledem k tomu, že se jedná o akusticky klidnou lokalitu s převážně nízkopodlažní vilovou zástavbou, je nutno prioritně klást důraz na dopravní zklidňování (prostřednictvím prvků moderního „traffic calming“). Efektivního dopravního zklidnění lze docílit například pomocí implementace zvýšených křižovatkových ploch a vysazováním chodníkových ploch. Mezikřižovatkové úseky lze zklidnit využitím zvýšeného přechodu pro chodce či místa pro přecházení, restrikcí šířky vozovky nebo vytvořením šikany z podélně zaparkovaných vozidel. Jako doplňkové opatření se doporučuje zřízení nových parkovacích pruhů, které komplexně řeší nejen problematiku dopravy v klidu, ale mají potenciál indukovat snížení rychlosti jízdy vozidel a celkovou redukci atraktivity průjezdu (demonstrováno úspěšnou aplikací opatření v nejvíce zatížené ulici Za Oborou, v celku je však pro dosažení patřičné funkčnosti vhodné tato opatření zabezpečit v celé lokalitě).



Na základě dlouhodobého monitorování přetrvává problém se zbytnou dopravou v dotčené lokalitě po řadu let. Nicméně, po finalizaci a zprovoznění tunelového komplexu Blanka došlo k signifikantnímu zvýšení této zátěže, která je korelována se všemi negativními externalitami dopadajícími na rezidenční zónu (bezpečnost provozu, vlivy na environmentální složky, akustický smog). Dle naší analýzy místně a věcně příslušný Odbor dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 6 kontinuálně shromažďuje podněty od dotčené veřejnosti a dle dostupných informací realizoval již v minulosti v dané lokalitě extenzivní dopravní průzkumy. Tyto průzkumy byly zaměřeny zejména na kvantifikaci intenzity provozu na jednotlivých komunikacích a na detekci nejčastěji využívaných tras pro obchvat nadřazené komunikační sítě.

Dále podle dostupných informací uskutečnila radnice MČ Praha 6 několik participativních setkání s lokálními rezidenty (mimo jiné v letech 2017 a 2025), avšak nebylo dosaženo všeobecně přijatelného konsenzu. Do provozního života bylo nicméně implementováno opatření ve formě zavedení zóny 30 (tedy limit 30 km/hod, který platí v celém území) a dílčí zklidnění provozu v nejkritičtější ulici Za Oborou.

Naproti tomu majoritní veřejnost doposud vnímala jako neakceptovatelné úpravy v podobě zjednosměrnění vybraných místních komunikací (změna směru využívaných dopravních směrů) a opatření spočívající v rozdělení na vzájemně neprůjezdné sekce. Modifikace směrnosti jednotlivých průjezdem nejvíce exponovaných místních komunikací, vedená snahou o prolongaci jízdní doby při průjezdu celým územím a následnou deeskalaci celkové atraktivity pro tranzitující řidiče, je hodnocena jako krajně problematická. V rámci všech provedených úvah bylo verifikováno, že kompletní eliminace veškerých tranzitních jízd není reálně proveditelná.

Již dříve městskou částí prezentované potenciální možnosti restrikce tranzitní dopravy v rámci rezidenční čtvrti Malý Břevnov byly v kontextu poslední ankety shledány většinově neakceptovatelnými. Důvodem je bezesporu skutečnost, že požadovaného efektu nelze v rozumné míře dosáhnout bez současného omezení mobility vlastních rezidentů. Z tohoto důvodu je nezbytné provést velmi pečlivé zvážení, zda zklidňovací intervence skutečně zavádět, či zda akceptovat stávající stav, který implikuje negativní dopady primárně v časově omezených periodách, odpovídajících zejména kongescím na přilehlých úsecích komunikací Bělohorská a Karlovarská.

Ze strany MČ Praha 6 byla aktuálně zadána komplexní analýza a bezpečnostní inspekce lokality Malý Břevnov se zaměřením na komunikační tahy, které jsou nejvíce zatíženy průjezdnou dopravou (Chrášťanská, Duchcovská, Moravanů, Pozdeňská, Za Oborou, Rozdělovská, Zličínská, Řepská, alej Českých exulantů, Nad Manovkou, Ve Višňovce). Souběžně s tím je zadáním pro ČVUT FD provést expertní vyhodnocení vyslovených připomínek veřejnosti s akcentem na implementaci zklidnění a zvýšení bezpečnosti provozu. V rámci iniciačního zadání požadovala MČ Praha 6 dílčí výstup ve smyslu doporučení pro zavedení zkušebního regulatorního modelu, spočívajícího v úpravách dopravního značení. Dopravním průzkumem se však prokázalo, že tento parciální úkol je de facto neproveditelný, neboť dílčí uzávěra libovolného komunikačního tahu by nutně relokovala problém do jiných úseků. Jako příklad lze uvést uvažovanou regulaci Chrášťanské ulice, která, ačkoliv by byla s ohledem na stavebně-technický stav nepochybně vhodná, by sice signifikantně odlehčila ulicím Duchcovská a Moravanů ve směru do centra, avšak přesunula by dopravní zátěž do ulic Nad Manovkou a Ve Višňovce. Analogicky potom přenáší úprava směrnosti v ulici Za Oborou obtíže do ulice Slezanů.



Z perspektivy dopravně-inženýrské etiky a metodologie nelze takového „sociální experimenty“ akceptovat.

Je naprosto evidentní, že problematika průjezdné dopravy v lokalitě Malý Břevnov neumožňuje, v intencích stávající legislativy a současného přístupu vlastníka a správce dotčených pozemních komunikací, implementaci jednoduchého a všeobecně přijatelného řešení. Přednostně je nezbytné zajistit provedení komplexní územní analýzy. Tato analýza musí být realizována nejen prostřednictvím bezpečnostní inspekce celého území, ale též kvalifikovaným měřením reálného průjezdu vozidel v rámci kritických dopravních uzlů v území. Pouze na základě této detailní analýzy bude možné validně posoudit, zda aktuální dopravní zátěž dosahuje nepřijatelné míry a identifikovat možnosti jejího řešení. V této souvislosti se proto doporučujeme provést příslušné měření v rámci následujících komunikačních bodů:

- 1) K Mohyle,
- 2) Řepská,
- 3) Zličínská,
- 4) Thurnova,
- 5) Falcká,
- 6) Slezanů,
- 7) Alej Českých exulantů,
- 8) Chrástanská,
- 9) Na Břevnovské pláni,
- 10) Nad Manovkou,
- 11) Kralupská,
- 12) Jinočanská.


.....
doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.
zpracovatel vyjádření
Katedra dopravního inženýrství
auditor bezpečnosti PK (003),