

# Ideový návrh dopravního řešení Slovanské třídy a náměstí Milady Horákové

Zpracoval  
**Jiří Kohout, Společnost pro veřejnou dopravu**  
únor 2006

V případě návrhu řešení Slovanské třídy je účelné vyjít z řešení nejobtížnější situace, a sice intenzivně využívaného náměstí Milady Horákové. Zde se v dnešní době dostávají do nepříjemného střetu všechny druhy dopravy, kritická je zejména otázka bezpečnosti. Nevyhovující jsou velmi dlouhé přestupní vazby, většinou zcela chybí přechody pro chodce mezi zastávkami a rozměrově odpovídající nástupiště. Díky nepřehledným křižovatkám a kolizi koridorů veřejné a individuální dopravy je ohrožována plynulost a bezpečnost všech druhů dopravy.

Při hledání možného řešení je možné ohlédnout se za příklady v zahraničí (viz obr. 1 – 3). Na obr. 4 – 7 je zachycen současný stav a jeho možné úpravy, které však nevedou k uspokojivým výsledkům.

Obrázky 8 – 10 již představují zcela nové řešení náměstí Milady Horákové. Je dosaženo maximální segregace veřejné dopravy od individuální a vzniká také zajímavý prostor klidové části náměstí bez rušné individuální dopravy. Řešení má tyto výhody:

- tramvajová doprava je v prostoru náměstí vedena na zcela oddělném tělese bez křížení s individuální dopravou
- trolejbusová a autobusová doprava využívá koridoru, který je v nejzatíženějším úseku Malostranská – Slovanská alej segregován od individuální dopravy
- zrychlení průjezdu veřejné dopravy dopravním uzlem náměstí Milady Horákové
- výrazné zkrácení přestupních vazeb a jejich soustředění do prostoru odděleného od individuální dopravy
- významné zvýšení bezpečnosti pěší dopravy
- vytvoření rozsáhlejší zóny s vyloučenou individuální dopravou, což umožní lepší urbanizaci náměstí, zvýšení bezpečnosti a atraktivity celého prostoru
- zvýšení plynulosti a bezpečnosti individuální dopravy díky jednoduchému řešení křižovatek a segregaci veřejné dopravy

Přeložení tramvajového tělesa k jedné (východní) straně Slovanské třídy umožňuje segregaci veřejné a pěší dopravy v celém horním profilu komunikace, lze uspokojivě řešit i dopravu v klidu a vysazovat zeleň. Zůstává zachována výhoda oddělení prostoru zastávek a nástupišť tramvaje od jízdnic pásů (oddělení v řádu metrů zelení nebo parkováním).

V neposlední řadě je výhodou možnost přestavby Slovanské třídy do cílového stavu po etapách s první etapou nejlépe právě na náměstí Milady Horákové.



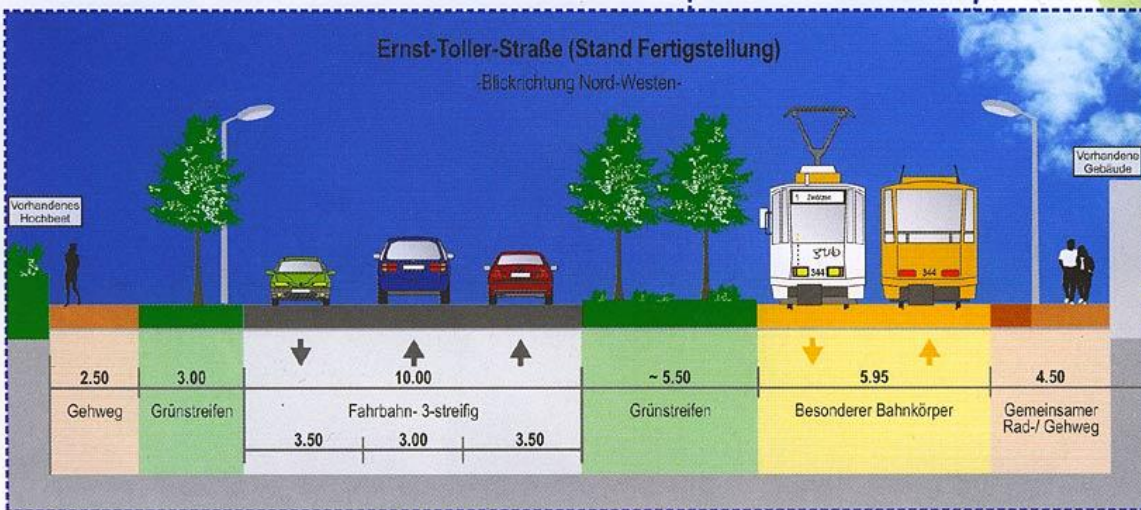
Obr. 1, 2 a 3 (na další straně). Inspirace řešením novostavby tramvajové trati v německé Geře. Tramvaj zde spojuje mj. centrum města s nádražím a předměstím a je užito i vedení tramvaje při jedné straně komunikace.

# TOLLERSTRASSE / PUSCHKINPLATZ



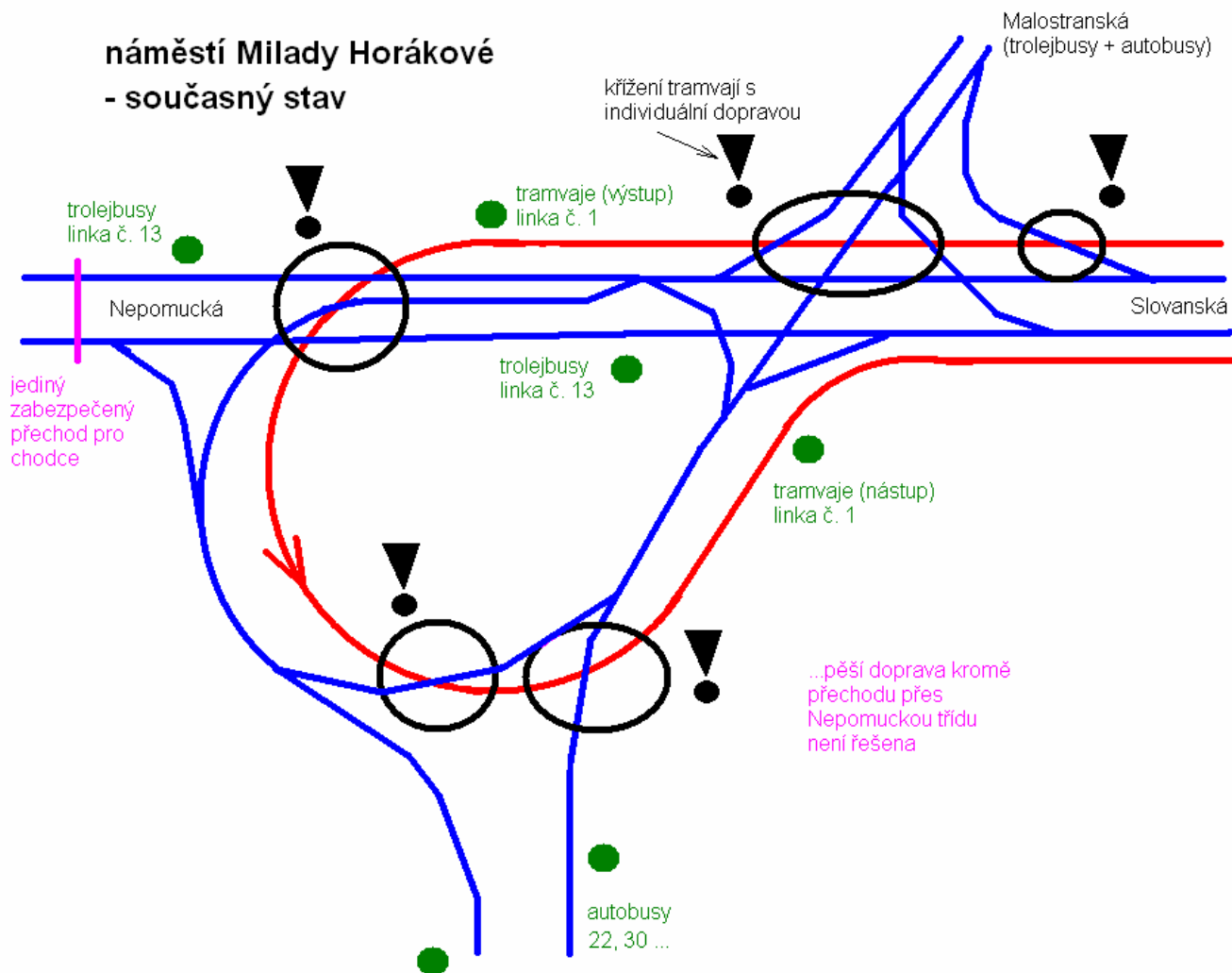
## Ernst-Toller-Straße zwischen Puschkinplatz und Bahnhofstraße

- Besonderer Bahnkörper -stadtauswärts gesehen - rechts
- Gehwege auf beiden Straßenseiten,
- Radweg für beide Richtungen auf der rechten Seite
- Bäume: Die alte Eiche am Puschkinplatz und fast alle Bäume auf der Mittelinsel bleiben erhalten, andere Bäume werden umgepflanzt. Für die Bäume, die gefällt werden müssen, werden zum Ausgleich an anderen Stellen neue gepflanzt.
- Fahrbahn für beide Fahrtrichtungen -stadtauswärts gesehen - links





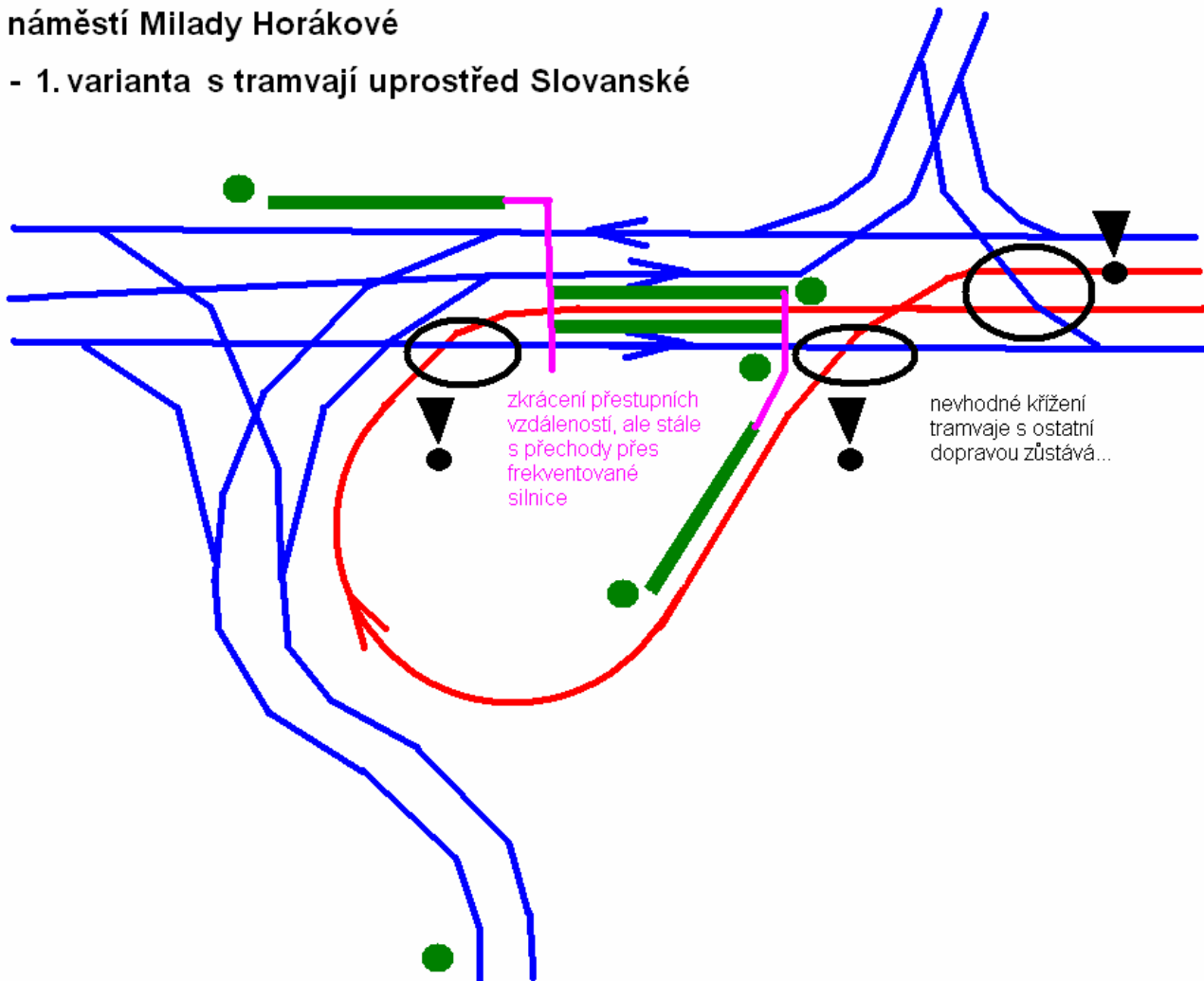
Obr. 4. Ortofotomapa současné situace na náměstí Milady Horákové.



Obr. 5. Schéma současné dopravní situace na náměstí Milady Horákové. Vedení tramvajového tělesa vůči ostatní dopravě, polohy zastávek a kolizní místa.

## náměstí Milady Horákové

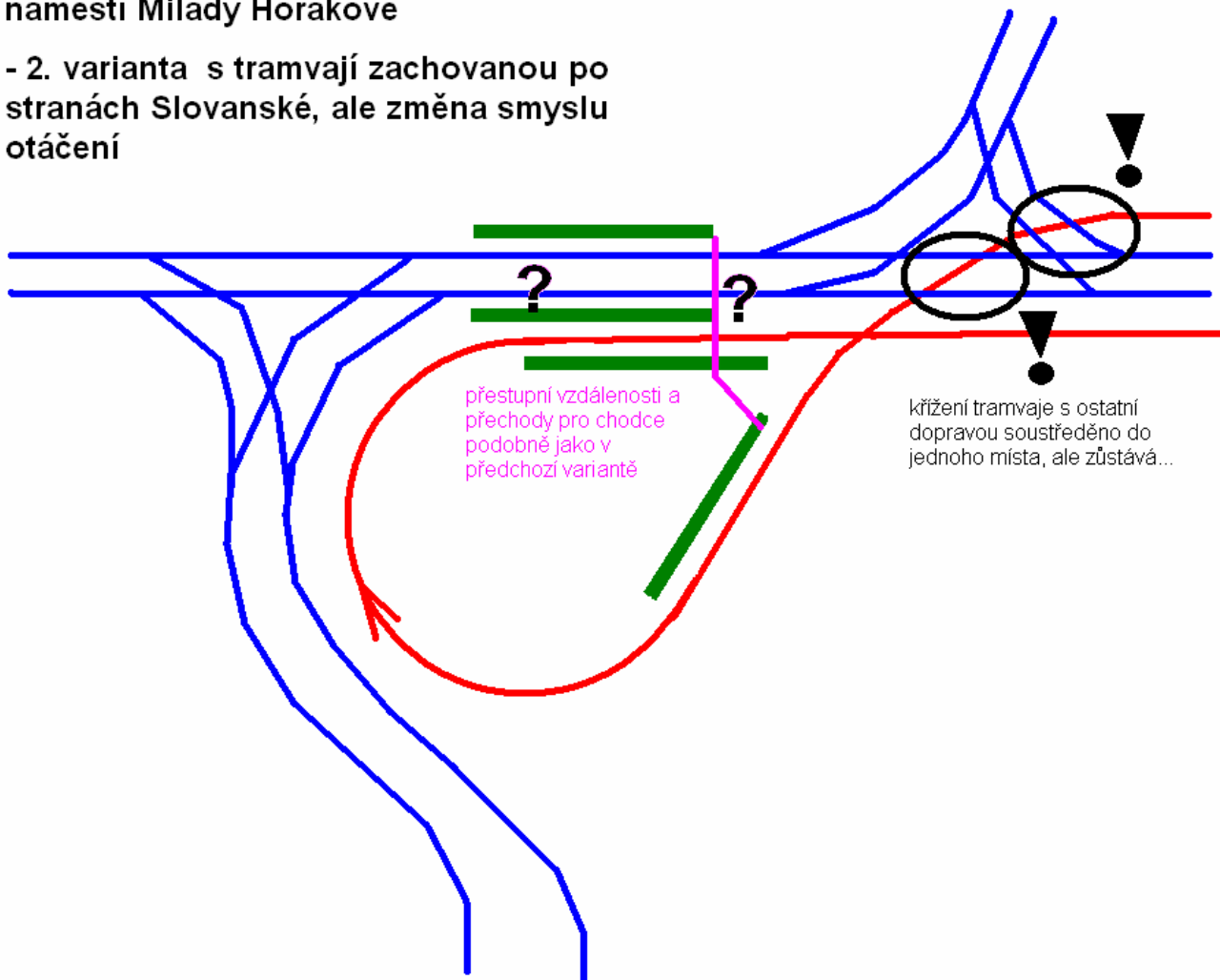
### - 1. varianta s tramvají uprostřed Slovanské



Obr. 6. Schéma 1. varianty řešení dopravní situace na náměstí Milady Horákové. Tramvaj je převedena doprostřed Slovanské třídy a je změněn smysl otáčení tramvají na náměstí. Převedení individuální dopravy do jižní části náměstí (blíže k Nepomucké). Tato 1. varianta představuje zlepšení oproti současnému stavu, ale nevyhovuje potřebám preference veřejné dopravy, zajištění plynulosti dopravy individuální a bezpečnosti dopravy pěší ve významném přestupním uzlu.

## náměstí Milady Horákové

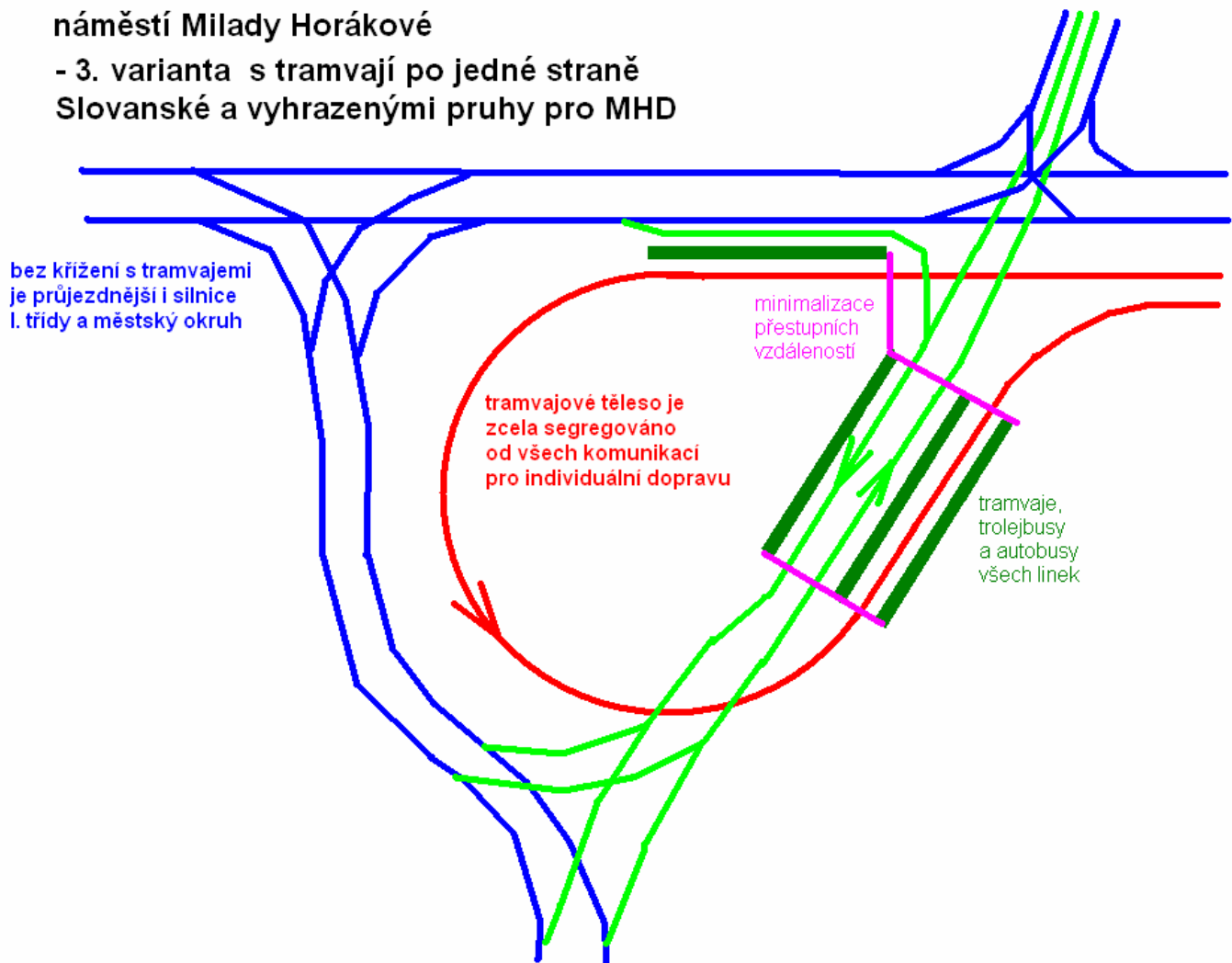
- 2. varianta s tramvají zachovanou po stranách Slovanské, ale změna smyslu otáčení



Obr. 7. Schéma 2. varianty řešení dopravní situace na náměstí Milady Horákové. Tramvaj zůstává vedena po stranách Slovanské třídy, je pouze změněn smysl otáčení tramvají na náměstí. Převodění individuální dopravy do jižní části náměstí (blíže k Nepomucké). Tato 2. varianta představuje také zlepšení oproti současnému stavu, ale nevyhovuje potřebám preference veřejné dopravy, zajištění plynulosti dopravy individuální a bezpečnosti dopravy pěší ve významném přestupním uzlu.

## náměstí Milady Horákové

- 3. varianta s tramvají po jedné straně  
Slovanské a vyhrazenými pruhy pro MHD

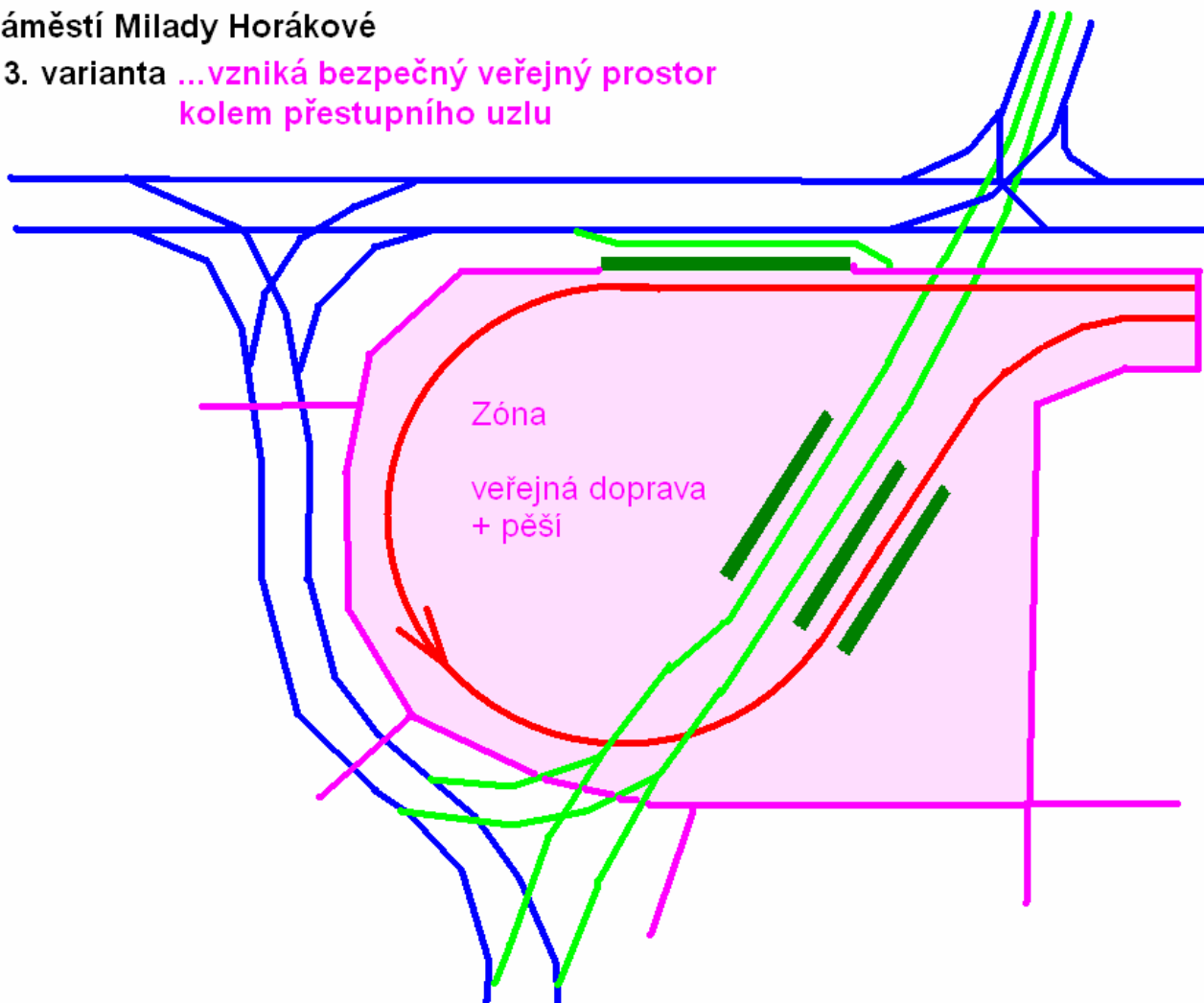


Obr. 8. Schéma 3. varianty řešení dopravní situace na náměstí Milady Horákové. Tramvaj je převedena na jednu stranu (východní) Slovanské třídy. Individuální doprava je vedena pouze jižní částí náměstí (blíže k Nepomucké). Dochází k segregaci nejen tramvajové dopravy, ale i dopravy trolejbusové a autobusové (viz světle zelené koridory), což má dva hlavní účely – 1) zlepšit možnosti nastavení preference veřejné dopravy na světelných křižovatkách a 2) umožnit vznik přestupního uzlu vyčleněného z hlavního dopravního prostoru pro individuální dopravu, tj. zkrácení přestupních vzdáleností a zvýšení bezpečnosti pěších.



## náměstí Milady Horákové

- 3. varianta ...vzniká bezpečný veřejný prostor  
kolem přestupního uzlu



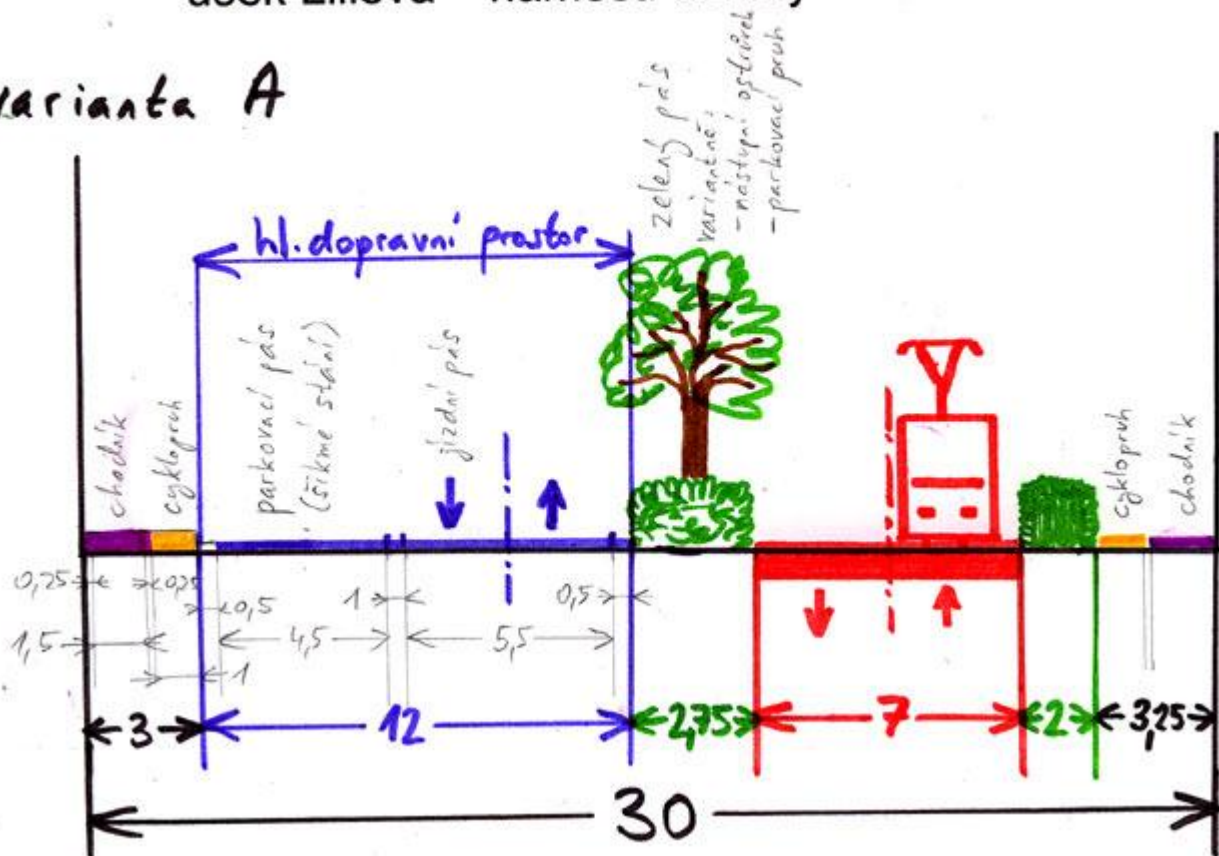
Obr. 9. Znovu schéma 3. varianty řešení dopravní situace na náměstí Milady Horákové. Je zdůrazněn prospěch řešení ve smyslu segregace veřejné dopravy a vzniku rozsáhlejšího veřejného prostoru bez individuální dopravy. Díky tomu se veškeré přestupní vazby odehrávají v bezpečné zóně bez střetů s individuální dopravou. Uspadňují se také pěší vazby mezi veřejnou dopravou a okolní zástavbou. Ze segregace má prospěch i doprava individuální, která není zpomalována křížením s tramvajemi a intenzivním pěším provozem na přestupních vazbách. Navíc jsou křižovatky řešeny pouze jednoduše a standardně ve tvaru T (v jednom případě se 4. ramenem pro veřejnou dopravu).



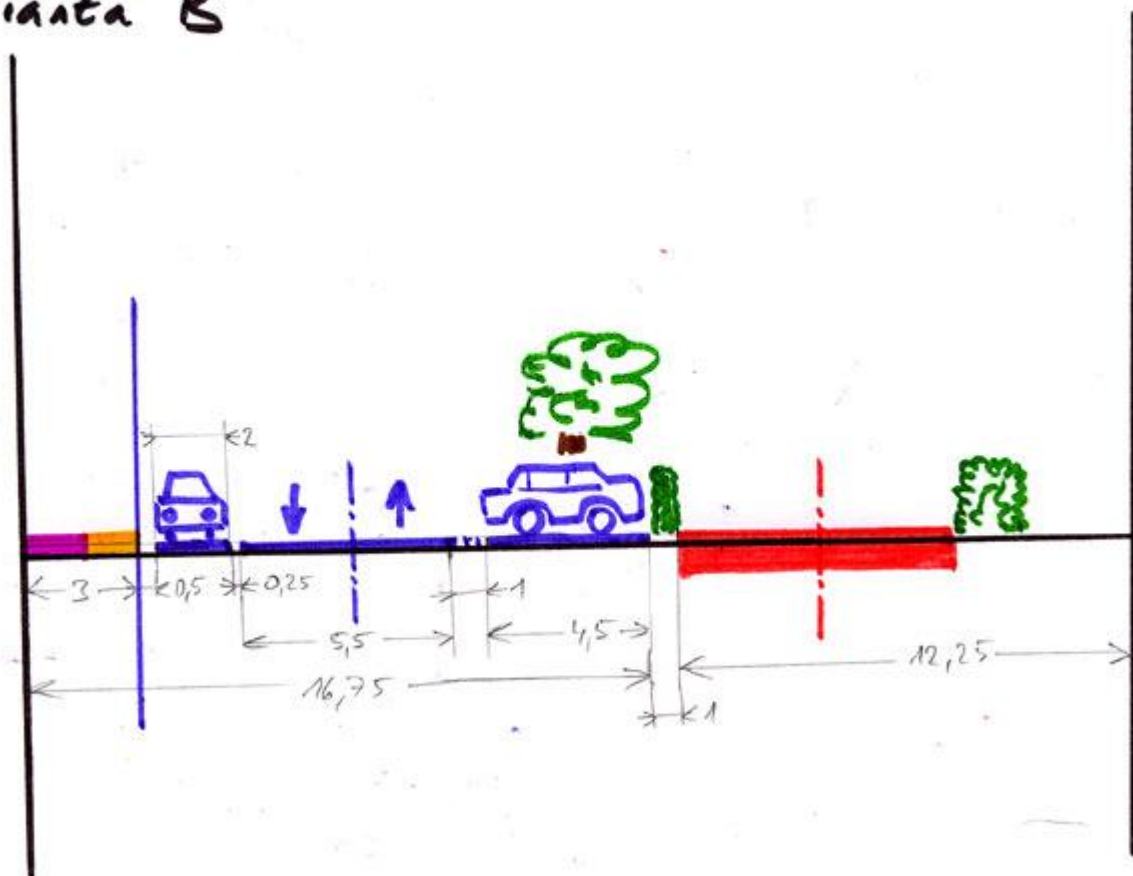
Obr. 10. Náčrt 3. varianty řešení náměstí Milady Horákové v měřítku. Náčrt se zabývá především vedením hlavních směrů individuální a veřejné dopravy a řešením přestupního uzlu. Jsou potlačeny některé detaily (např. odstavování vozů PMDP, komunikace obsluhující sídlištní bloky), které je možné dodělat, rezervy v plošném řešení jsou.

Příčné uspořádání komunikace Slovanská  
 - úsek Liliová – náměstí Milady Horákové

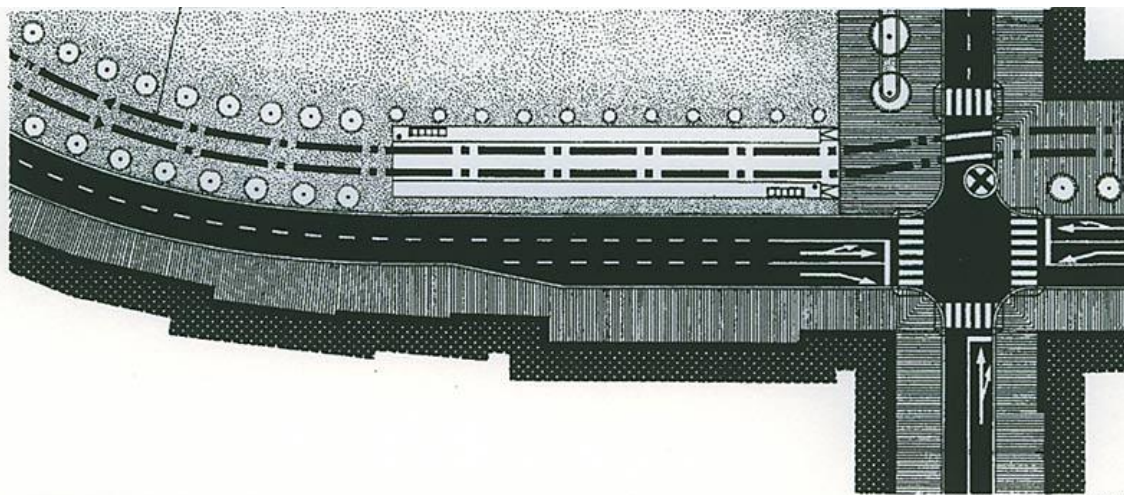
Varianta A



Varianta B



Obr. 11 (na předchozí straně). Náčrt příčného uspořádání Slovanské v její horní části (úsek Liliová – Částkova – náměstí Milady Horákové). Je možné vypracovat řadu variant, zřejmě nejlepším se jeví řešení varianty B, která umožňuje lepší řešení křižovatek Slovanské s příčnými komunikacemi díky většímu odstupu tramvajové trati od souběžných jízdních pásů na Slovanské (zde 6,5 metru).



**Obr. 10 Tramvajová trať na zvýšeném tramvajovém tělese na boku městské komunikace**

Obr. 12. Ukázka řešení obdobné komunikace podle vysokoškolských dopravně-stavitelských skript.