

Praha představuje balíček opatření pro plynulejší dopravu. Zaměřuje se na rychlejší stavby, jasnou odpovědnost za uzavírky, okruhy a práci s poptávkou po jízdě autem

19.11.2025 - | Magistrát hlavního města Prahy

Listopad je dlouhodobě měsícem, kdy v Praze vrcholí dopravní zátěž - a letos je to opět vidět jak na silnicích, tak v MHD. Podle náměstka primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy Zdeňka Hříba se ale nejedná o jednorázový problém, ale o kombinaci dlouhodobých dluhů v údržbě a výstavbě infrastruktury, nárůstu počtu aut a nedokonalých legislativních nástrojů, které má město k dispozici pro koordinaci uzavírek.

„Praha v mezinárodním srovnání patří v průjezdnosti pro auta k lepšímu evropskému průměru. To ale rozhodně neznamená, že tu není prostor pro zlepšení. Kolony Pražany i návštěvníky trápí - a je povinností města se tím systematicky zabývat,“ říká náměstek primátora hl. m. Prahy pro dopravu Zdeněk Hříb.

Na čtvrtěčném jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy proto předkládá ke schválení komplexní balíček opatření rozdělený do čtyř okruhů:

Jedním z nejčastějších dotazů veřejnosti je, zda by nebylo možné zkrátit dobu dopravních omezení při rekonstrukcích velkých silničních tahů. Praha má čerstvou pozitivní zkušenost z Barrandovského mostu, kde důraz na dobu výstavby vedl k výraznému zkrácení celé opravy.

„U Barrandovského mostu jsme si ověřili, že když je doba realizace významným hodnotícím kritériem, dokážeme opravy urychlit. Tam jsme šli na 40 procent, proto si myslím, že 30 procent jako minimální váha pro dobu realizace u podobných zakázek je realistická. Nezbytné je ale celoměstské řešení, které bude platit i pro městské investory mimo moji gesci dopravy, jako jsou například plynárny nebo vodárny,“ vysvětluje Zdeněk Hříb.

Zastupitelstvo proto bude jednat o usnesení, které ukládá Radě hl. m. Prahy zpracovat analýzu dopadů nastavení hodnotícího kritéria „doba realizace“ minimálně ve výši 30 % u všech veřejných zakázek města a městských společností, pokud dochází k uzavírce na klíčových pozemních komunikacích.

Analýza má zohlednit:

Druhou oblastí je samotné rozhodování o uzavírkách. Dnes je systém roztržštěný: část uzavírek schvalují silniční správní úřady městských částí, část magistrát, a v případě Pražského okruhu je to Ministerstvo dopravy ČR. To městu komplikuje koordinaci.

„Dnes se někdy těžko dohledává, kdo je vlastně za konkrétní uzavírku odpovědný. Systém je postavený na principu kolektivní neodpovědnosti. My potřebujeme mít jasně řečeno, kdo rozhoduje a kdo za to nese odpovědnost,“ uvádí náměstek primátora Hříb.

Proto materiál navrhuje:

Cílem je dát městu do ruky jasné kompetence k lepší koordinaci staveb a uzavírek na komunikační

síti, která přesahuje hranice jednotlivých městských částí.

Třetí oblast se týká strategické dopravní infrastruktury, tedy Pražského a Městského okruhu. Bez jejich dostavby není podle náměstka pražského primátora reálné čekat zásadní zlepšení dopravní situace zejména v severovýchodní části města, kde chybí jak vnitřní, tak dálniční okruh.

„Je to smutná realita, kterou jsme zdědili. Praha není schopná sama zafinancovat dostavbu Městského okruhu, když už má nyní alokované desítky miliard svých úspor na výstavbu metra D. Bez výrazné spoluúčasti státu to prostě nepůjde,“ připomíná náměstek Zdeněk Hřib.

Usnesení proto počítá s tím, že po jmenování nového ministra dopravy budou neprodleně zahájena jednání o urychlení dostavby Pražského okruhu a zajištění financování dostavby Městského okruhu.

Praha současně pokračuje v přípravných pracích – například v podrobném geotechnickém průzkumu pro Městský okruh. Ten bude de-facto nultou etapou dostavby Městského okruhu, proto se uskuteční ražba průzkumných štol v ose budoucího díla a do budoucna se stanou součástí finálního tunelu. Samotná finální výstavba tunelové varianty, na kterou byla stavba změněna v minulém volebním období, však bez státního příspěvku není finančně reálná.

Kromě kapacity silnic a okruhů chce město řešit i druhou stranu rovnice – tedy poptávku po jízdě autem. Mezinárodní zkušenosti ukazují, že samotné rozšiřování infrastruktury nestačí.

„Pokud máte nesoulad mezi počtem aut a kapacitou silnic, musíte řešit obě strany. Budujeme a připravujeme okruhy, ale zároveň se musíme podívat na to, jak regulovat zbytný tranzit v nejzatíženějších částech města,“ vysvětluje Zdeněk Hřib.

Materiál proto počítá v této oblasti se dvěma klíčovými kroky:

a) Analýza možností nízkoemisní zóny

Současná legislativa umožňuje zřizování nízkoemisních zón. V podmínkách Prahy by takový nástroj mohl omezit objem dopravy v nejpřetíženějších částech centra, motivovat k ekologičtějším formám dopravy a případně umožnit regulaci či zpoplatnění vjezdu nejméně šetrných vozidel. Zastupitelstvo má rozhodovat o zadání pro analýzu možností zavedení nízkoemisní zóny podle platné legislativy, včetně vyhodnocení dopadů na dopravu i životní prostředí a praktické proveditelnosti.

b) Priorita pro postih nelegálního parkování

Nedovolené stání v centru města významně snižuje propustnost ulic a zpomaluje jak individuální automobilovou dopravu, tak MHD. I malá překážka ve zúženém profilu může způsobit mnohem větší zdržení v celé oblasti. Proto návrh usnesení ukládá Městské policii hl. m. Prahy, aby brala postihování nelegálního parkování v centru jako prioritu výkonu služby, včetně systematického odstraňování překážek, které brání provozu na pozemní komunikaci.

„Nedávno jsme vyřešili problém poházených sdílených koloběžek. Logicky je na řadě i nelegální parkování aut v centru, které plynulost dopravy také snižuje,“ dodává Hřib.

Praha při hodnocení dopravní situace využívá mimo jiné mezinárodní Traffic Index společnosti TomTom, který v reálném čase ukazuje zdržení proti běžnému stavu. Podle aktuálních dat se v ranní špičce jedná o prodloužení cestovního času v řádu jednotek minut na 10 km v centru – což sice neznamená „kolaps“, ale v souhrnu je to významné zdržení pro statisíce lidí.

„Subjektivní pocit řidičů v koloně je pochopitelně jiný než čísla v tabulce. Ale data nám pomáhají

rozhodovat systematicky a hledat řešení, která dávají smysl i v širších souvislostech. Tento balíček spojuje operativní kroky, legislativní úpravy i přípravu velkých infrastrukturních projektů. Je to cesta, kterou se můžeme posouvat postupně kupředu,” uzavírá náměstek primátora Zdeněk Hřib.

<https://praha.eu/w/praha-predstavuje-balicek-opatreni-pro-plynulejsi-dopravu-zameruje-se-na-rychlejsi-stavby-jasnou-odpovednost-za-uzavirky-okruhy-a-praci-s-poptavkou-po-jizde-autem>