

PRAZE CHYBÍ MĚSTSKÉ TŘÍDY SVĚTOVÉ ÚROVNĚ

Dominik Aleš

Městské třídy, nebo obecněji řečeno hlavní ulice, jsou klíčovým prvkem veřejného prostoru města. Propojují jednotlivé čtvrti a umožňují, aby se lidé a zboží dostali, kam potřebují. Společně s náměstími také tvoří zázemí pro většinu sociálního a ekonomického života odehrávajícího se ve veřejném prostoru. A v neposlední řadě se zásadní měrou podílejí na obrazu města tím, že nám poskytují oporu pro orientaci a porozumění prostorovým vztahům, jsou nositelé identit a významů a spoluutvářejí náš celkový dojem o městě.

Tři základní role městských tříd

Výše uvedené aspekty lze považovat za tři základní úlohy hlavních ulic, resp. městských tříd. Městské třídy jsou:

- 1. cesty,**
kudy se po městě pohybujeme;
- 2. místa,**
kde se setkáváme s jinými lidmi;
- 3. fenomény,**
které budují obraz města.

Zastavme se na chvíli u druhé zmíněné role. Sociální interakce odehrávající se na ulici, takzvaný „městský život“, je něco, co bývá považováno za příjemný benefit městského prostředí, ne však za nezbytně nutný. Začneme-li ovšem pátrat po podstatě města, zjistíme, že zprostředkování lidské interakce je naopak tou nejdůležitější rolí veřejného prostoru.

Když se zamyslíme nad primárními motivacemi, proč vlastně lidé zakládali města a proč je vyhledávají ke svému životu, začne se jako společný jmenovatel všech těchto motivací ukazovat právě možnost potkávat jiné lidi. Z pohledu jednotlivce a jeho základních životních potřeb bychom mohli vyjmenovat tři hlavní důvody k vyhledávání města:

- 1. bezpečnost** (historicky bylo společné zajištění obrany proti vnějšímu nepříteli nejsilnější zárukou ochrany a také v současném světě lze říci, že obecná možnost přivolání pomoci je podmíněna blízkostí jiných osob),
- 2. obživa** (získání peněz výměnou za poskytnutou práci a následná směna peněz za potřebné statky byla a je typicky doprovázena osobním kontaktem, který právě město umožňuje ve vysoké míře),
- 3. vztahy**

(navazování nových známostí, mimo jiné v souvislosti se založením rodiny, probíhá snáze v prostředí, kde se člověk přirozeně setkává s množstvím nových lidí). Nadto město nabízí další nadstavbu rozvíjející lidskou bytost, do čehož patří zejména: **4. vzdělání** (opět typicky spojené s osobním kontaktem), **5. porozumění** (kontakt s lidmi z jiných kulturních a společenských kruhů rozšiřuje náš obzor a buduje toleranci), **6. kultura** (město otevírá příležitosti účastnit se různých společenských událostí a zapojit se do kulturního dění). A pro společnost jako celek je nakupení lidí ve městech hybnou silou pokroku, protože právě v nich se odehrává: **7. budování** (velké projekty vznikají ve městech díky spolupráci mnoha lidí na jednom místě), **8. inovace** (drtivá většina technických i společenských inovací přišla na svět ve městech právě díky konfrontaci a synergii různých myšlenek¹), **9. politika** (města centralizují a také reprezentují moc, poskytují prostor pro politickou diskusi, ať už tu formální mezi volenými zástupci, nebo lidovou na otevřených shromážděních). Jak vidno, nějaká forma lidské interakce skutečně stojí za všemi uvedenými motivacemi. Není snad proto příliš velkou nadsázkou tvrdit, že hlavním důvodem existence měst je právě možnost potkávat jiné lidi.²

Velká část těchto setkání jsou nerozlučně spojená s veřejným prostorem. Určité typy setkání se mohou uskutečnit pouze v něm, případně také na jeho hraně, v parteru domů, což je typická živná půda pro směnu zboží či služeb. Lidskou interakci je proto potřeba vnímat jako zcela neodkladnou funkci veřejného prostoru.

Abychom se však mohli na různých místech setkávat, musíme se na tato místa umět dopravit, a to opět realizujeme především ve veřejném prostoru. Setkávání i přeprava jsou tedy dvě základní a dosti odlišné úlohy veřejného prostoru, které musí plnit současně. To může někdy vyvolávat až protichůdné požadavky na jeho ztvárnění.

U městských tříd toto schisma platí dvojnásobně. Přesto je však nutné uspokojit oba typy požadavků. Způsoblost hlavních ulic pro přesuny napříč městem i pro zprostředkování lidské interakce jsou totiž dvě strany téže mince, které od sebe nejde oddělit. Ulice nabízející dobrou propojení bude zkrátka dobrou cestou pro všemožnou dopravu, a stejně tak do sebe bude přirozeně svádět lidi z přilehlého okolí. Ti se sem budou stahovat, protože tudy nejjednodušeji dojdou ke svým cílům, anebo protože přímo zde nacházejí, co hledají, například zastávku veřejné dopravy nebo obchod, který si tu někdo troufl otevřít právě proto, že tudy chodí tolik lidí. Nejde tedy obětovat jednu ulici dopravně a kus opodál vybudovat živé pěší korzo. Ulice se nestává hlavní třídou tím, že je označena za pěší bulvár na urbanistickém plánu. Za svoji ústřednost vděčí především vysoké míře konektivity v rámci celkové uliční sítě.³ Při rozmyšlení nad ztvárněním městské třídy je proto vždy potřeba usilovat o společné naplnění všech jejích tří základních rolí – necht' je městská třída dobrou cestou, místem i fenoménem. A právě toho bývá často tak obtížné dosáhnout.

¹ JACOBS, J. 1970. *Ekonomie měst*. 1. vyd. v češtině. Brno: MOX NOX, 2012, s. 12–42. ISBN 978-80-905064-1-1.

² Viz také JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 4. ISBN 978-0-262-60023-1.

³ HILLIER, B. 2007. *Space is the Machine. A configurational theory of architecture*. London: Space Syntax, s. 111–137. ISBN 978-0-9556224-0-3.

Kvalita pražských tříd zaostává

Při cestování po jiných zemích občas člověk narazí na třídy a bulváry, vedle kterých si uvědomí, jak moc ty pražské za nimi zaostávají. To bude ilustrováno dále v tomto článku právě na srovnání pražských a zahraničních příkladů.

Jinou formou se to ukázalo i v disertační práci autora článku z roku 2018, která představila obecnou metodiku na hodnocení kvality hlavních ulic.⁴ V práci byl nejprve definován pojem „hlavní ulice“. Následně byla sestavena sada kritérií kvality, která vycházela z díla jiných uznávaných autorů poté, co se ukázalo, že se jejich pojetí kvality v mnohém překrývá, a tím vzájemně verifikuje.⁵ Pro jednotlivá kritéria byly nalezeny měřitelné charakteristiky i jejich optimální hodnoty. Metodika byla následně odzkoušena na pražských a pařížských hlavních ulicích. Do hodnoceného vzorku byly zahrnuty všechny hlavní ulice v jednom celém kvadrantu města.⁶ Aby bylo možné všechna měření zvládnout v rozumně dlouhém čase, byl na každé ulici zkoumán vždy jen určitý omezený segment. Typicky šlo o jeden až dva bloky o souhrnné délce většinou 100–200 metrů. Segment byl zvolený dle jednotné metody tak, aby co nejlépe reprezentoval ulici jako celek, případně její charakterové homogenní úsek.⁷ Ověření metodiky ukázalo, že měření jsou proveditelná a poskytují smysluplné výstupy. Naměřené hodnoty bylo možné dobře porovnávat s hodnotami doporučenými, jednotlivé ulice bylo možné efektivně porovnávat mezi sebou, a dokonce bylo i zřejmé, že při větším vzorku ulic by šlo velmi výmluvně porovnat soubor ulic jednoho města proti souboru ulic města jiného. Tím byl cíl disertace splněn. Jako vedlejší efekt se nicméně díky velkému vzorku celkem

18 pražských ulic objevily i opakující se sdílené slabiny hlavních ulic v Praze. V několika parametrech velká část pražských příkladů viditelně zaostávala za doporučenými hodnotami plynoucími z obecné teorie i za hodnotami běžně se vyskytujícími ve druhém prověřovaném městě. Ty nejmarkantnější jsou stručně shrnuty v následujícím textu:

1. Příliš nízká koncentrace chodců v ulici. To zjevně nesouvisí s množstvím lidí žijících v lokalitě, neboť ulice bývají zaplněné lidmi i v lokalitách s nižší hustotou obyvatel a návštěvníků. Nízká koncentrace daleko spíše souvisí právě s nedostatečnou atraktivitou ulic jako veřejného prostoru. Nejvýmluvněji to ukazuje srovnání ulic Milady Horákové a Veletržní – obě ulice se nacházejí ve stejné lokalitě velmi blízko sebe a obě nabízejí obdobně dobrou propojení. Nicméně ul. Milady Horákové, která je na první pohled atraktivnějším místem, je chodci vyhledávána řádově více. Dopravní průzkum provedený pro účely disertace zjistil v odpolední špičce průměrnou intenzitu pěší dopravy 17 chodců za minutu v ul. Milady Horákové a pouze 3,2 chodců za minutu ve stejné chvíli v ul. Veletržní.

2. Úzké chodníky. V mnoha ulicích v rámci průzkumu nedosahovala šířka chodníku ani tří metrů, což je šířka potřebná k tomu, aby se mohly bez problému minout dvě proti sobě jdoucí dvojice a nemusely se přitom vzájemně vyhýbat.⁸ A pokud nepostačuje chodník ani na pohodlnou chůzi, pak samozřejmě nelze čekat jakoukoliv jeho další předanou hodnotu.

3. Absence stromů. Ani jedna ze zkoumaných 18 ulic v posuzovaném segmentu neměla stromořadí na obou stranách. Jednostranné stromořadí bylo ve čtyřech ulicích, přičemž v žádném z těchto

případů nedosahovalo obecně doporučené četnosti stromů. To je až překvapivě alarmující zjištění. Stromy bývají z mnoha důvodů považovány za klíčový aspekt kvality uličního prostředí. Příznivě působí tím, že vnášejí do místa příjemný detail poskytující potřebné podněty pro lidské oko a v širokých ulicích také dokáží díky kolonádě svých kmenů v podélném pohledu vyčlenit prostor chodníku ze zbytku ulice, a tím prostoru okolo chodců vrátit lidské měřítko, které jinak v široké ulici schází.⁹ K tomu stromy zásadním způsobem zlepšují tepelný komfort chodců v letním období.¹⁰ Žádoucí přítomnost stromů samozřejmě nemůže být obecným dogmatem, ovšem zrovna v posuzovaném vzorku ulic bychom pouze u ulice Hyberské, Dlouhé a Celetné mohli považovat absenci stromů za odůvodněnou s ohledem na charakter místa. Ve všech ostatních ulicích zřejmě nejde o kompoziční záměr jako spíše o technickou komplikaci.

4. Absence míst k sezení. Ve většině zkoumaných ulic se nevyskytovala ani jedna veřejná lavička v celé délce ulice a pouze v jediném případě se lavičky nacházely pravidelně jako standardní součást profilu. Přitom pobývajících osoby jsou typicky považovány za základní projev zabydlenosti veřejného prostoru. Toho lze ale stěží dosáhnout, když se v ulici nenachází místa k sednutí. Jako jeden z výsledků svého slavného výzkumu to identifikoval již William H. Whyte, když k motivaci lidí posedět ve veřejném prostoru trefně napsal, že „*lidé mají tendenci sedět tam, kde jsou místa k sezení.*“¹¹ Kromě veřejných laviček mohou účelu posloužit i komerční restaurační zahrádky, ale i ty se vyskytovaly jen v polovině zkoumaných vzorků.

5. Nedostatečná transparentnost parteru domů. Prosklené výlohy a další perforace parteru domovních fasád do-

⁴ ALEŠ, D. 2018. *Metodika hodnocení kvality hlavních ulic. Disertační práce.* Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav urbanismu.

⁵ Allan B. Jacobs, Jan Gehl, William H. Whyte, Matthew Carmona.

⁶ Zvolen byl severovýchodní kvadrant, přičemž v Paříži byl později vzorek ještě částečně zúžen.

⁷ Metoda výběru hlavních ulic a stanovení posuzovaných segmentů je podrobně popsána v citované disertační práci na str. 70–75. Práci lze dohledat v bezplatně přístupné digitální knihovně ČVUT v Praze.

⁸ KIM, S.; CHOI, J.; KIM, Y. 2010. Determining the Sidewalk Pavement Width by Using Pedestrian Discomfort Levels and Movement Characteristics. In: *KSCE Journal of Civil Engineering*, 2010, 15(5), s. 883–889. ISSN 1226-7988.

⁹ JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets.* Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 282, 294. ISBN 978-0-262-60023-1.

¹⁰ POKORNÝ, J.; HESSLEROVÁ, P.; JIRKA, V.; HURÝNA, H.; SEJÁK, J. 2018. Význam zeleně pro klima města a možnosti využití termálních dat v městském prostředí. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, ročník 21, číslo 1/2018, s. 26–37. ISSN 1212-0855.

¹¹ WHYTE, W. H. 2001. *The Social Life of Small Urban Spaces.* 8. vyd: Project for Public Spaces, s. 28. ISBN 978-0970632418.

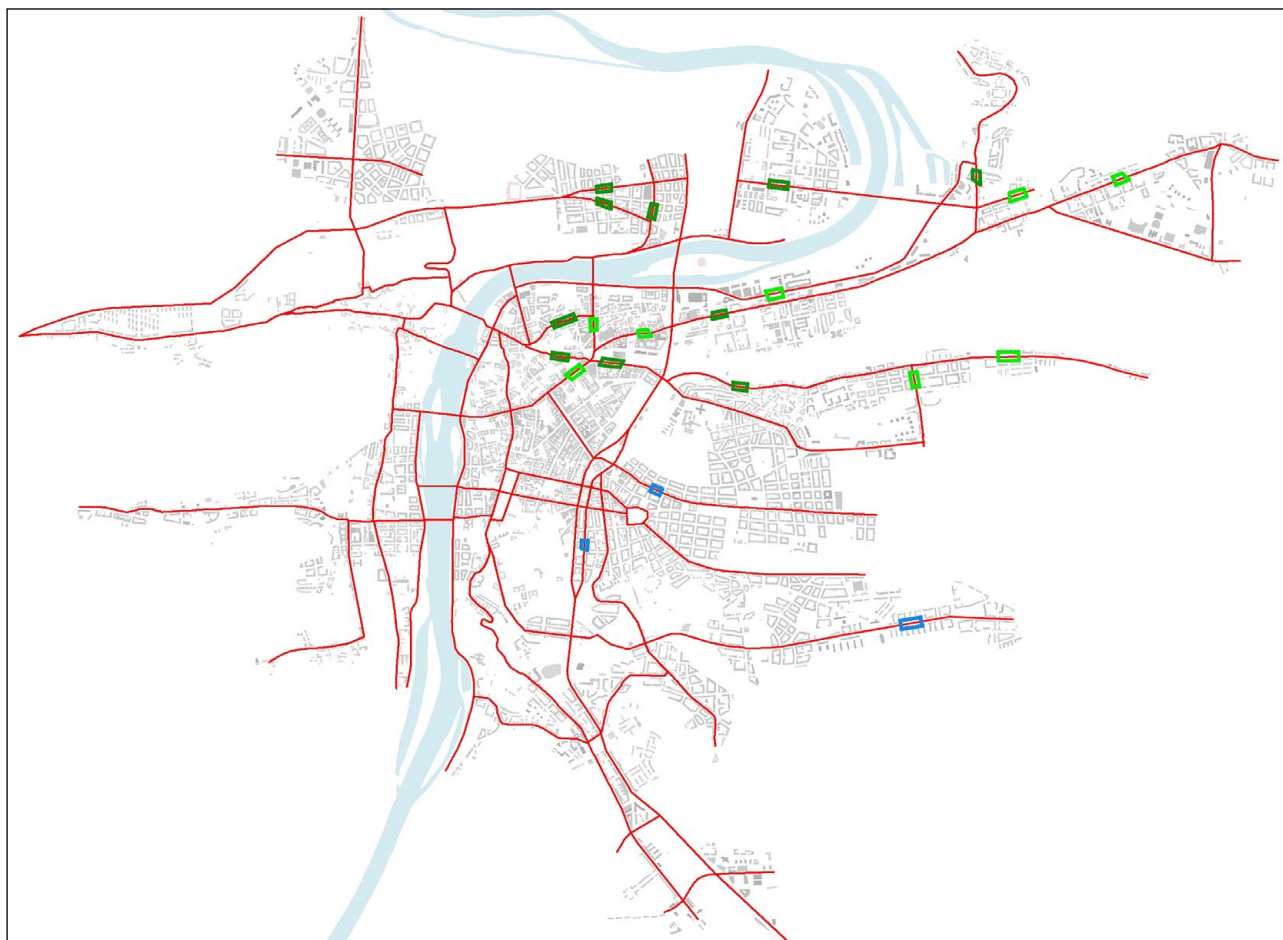
dávají přilehlému chodníku přívětivost a atraktivitu. Nejde o charakteristiku, kterou by mohla přímo zajistit městská správa, nicméně zájem majitelů budovat tuto otevřenost je jednoznačně odvislý od kvalitativního stavu ulice před domem. Tedy i toto může obec nepřímo ovlivnit. Mnoho ze zkoumaných pražských ulic se v tomto ohledu pohybovalo hluboko pod doporučenou mírou transparentnosti.

6. Nedostatečný úklid a údržba. Toto téma bývá v architektonických kruzích někdy přehlíženo, ale při šetření veřejného mínění bývá naopak vyzdvihováno.¹² V pražských ulicích byl při terénním průzkumu identifikován nedostatek zejména v množství odpadků na chodnících a vysoké četnosti drobných graffiti na zdích domů.

Disertace se zabývala „hlavními ulicemi“, což jsou všechny ulice tvořící základní uliční síť města. Zde v článku bychom se chtěli dále zabírat „městskými třídami“, které tvoří jistou podmnožinu hlavních ulic. Slovník spisovné češtiny pojem *třída* definuje jako „široká hlavní ulice“.¹³ Parametr šířky je asi opravdu tím, co třídu odlišuje od jiných hlavních ulic. Od třídy očekáváme velkorysost prostoru a pestrost dějů, a to je šířkou do značné míry podmíněno. Například desetimetrová Celetná ulice vedoucí ze Staroměstského náměstí k Pražské bráně je zcela jistě hlavní ulicí, ale nenazvali bychom ji třídou. Pokud bychom chtěli stanovit nějakou konkrétní dimenzi, od které můžeme ulici považovat za třídu, pak to v obecné rovině asi nelze. Ale pro účely článku můžeme využít definici Pražských stavebních předpisů stano-

vující minimální šířku nově zakládaných městských tříd.¹⁴ V následujícím textu proto budou za městské třídy považovány hlavní ulice se šířkou 24 a více metrů. Tématu článku to poslouží dobře, protože se chceme zabývat primárně vnitřním uspořádáním ulic, a to začíná být zajímavé právě při cirka této dimenzi.

Z původních 18 hlavních ulic zkoumaných v disertaci jich tak ve výběru zůstává pouze osm. Do zkoumaného vzorku jsou proto nyní přidány další tři výrazné třídy: Vinohradská – obecně považovaná za jednu z nejlepších pražských tříd, Vršovická – široká a dlouhá třída bez silných pozitivních či negativních ohlasů, Legerova – obecně považovaná za problematickou pražskou třídu (obr. 1).



Obr. 1: Pražské hlavní ulice a zkoumané segmenty. Červeně je vymezena základní cestní síť hlavních ulic v rámci blokově zastavěné části Prahy. Zeleně jsou označeny posuzované segmenty severovýchodního kvadrantu města zkoumané v disertaci, přičemž světlezeleně jsou zvýrazněny ty s šířkou min. 24 m. Modře jsou vyznačeny segmenty tří nově doplněných ulic

¹² JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 289. ISBN 978-0-262-60023-1.

¹³ Ústav pro jazyk český Akademie věd České republiky / HAVRÁNEK, B. a spol. 2011. *Slovník spisovného jazyka českého* [on-line]. [cit. 22. 5. 2025]. Dostupné z: <http://ssjc.ujc.cas.cz>.

¹⁴ Nařízení hlavního města Prahy č. 12/2024 o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, § 7.

Evropské příklady dobré praxe

V tomto článku se zaměříme na to, jak si stojí pražské třídy v porovnání se zahraničními příklady dobré praxe a jaké ponaučení si z těchto dobrých příkladů můžeme odnést. Zabývat se přitom budeme hlavně uličním profilem, tedy vnitřním uspořádáním uličního interiéru zahrnující zejména skladbu a dimenze chodníků, vozovky, stromořadí apod.

Uliční profil je klíčovým atributem ulice. Významně ovlivňuje její charakter a také spektrum dějů, které se mohou v ulici odehrávat. Na rozdíl od trasy či šířky ulice je navíc něčím, co lze v průběhu času upravovat – typicky při větší rekonstrukci ulice se vždy nabízí možnost profil revidovat a případně proměnit dle aktuálních potřeb.

I výše popsané nedostatky pražských ulic spadají z větší části do problematiky uličního profilu. **Šířka chodníků** a přítomnost **stromů** i **laviček** jsou přímo dány návrhem profilu. Také zvýšení **počtu lidí** v ulici je významně v moci uličního profilu, neboť příjemné uspořádání fyzického prostředí a zajištění komfortu chůze bezprostředně souvisí se zájmem lidí se v ulici pohybovat nebo v ní trávit čas. Uliční profil také přímo ovlivňuje výskyt **restauračních zahrádek**, a to zejména tím, že pro ně vytvoří prostor, případně jejich provozování může dále podpořit přítomností stromů či zvýšením pohybu kolemjdoucích, pokud se to podaří. Nepřímo lze dobrým profilem povzbuzovat vlastníky domů i k větší **otevřenosti parteru**. Pouze poslední jmenovaný nedostatek v oblasti úklidu a údržby již spadá mimo téma uličního profilu.

Zahraniční příklady prezentované dále v článku byly vybrány dílem na základě předešlé autorovy osobní zkušenosti a dílem na základě cíleného průzkumu. Díky poměrně široké znalosti mnoha i neevropských měst (zejména v Severní, Střední a Jižní Americe a částečně i v Asii) bylo možné spolehlivě usoudit, že referenční základnu pro stanovení vysoké „světové úrovně“ kvality uličních

profilů představuje především Evropa. Vyhledávání konkrétních podnětných ulic proto probíhalo především v hlavních městech evropských států a v několika dalších větších městech Francie, Španělska a Itálie, a to s využitím mapových a dalších on-line podkladů. Vytípané ulice byly následně všechny osobně navštíveny a zhodnoceny. Rozhodnutí o zařazení příslušné ulice do finálního výběru proběhlo víceméně intuitivně. Základním subjektivním kritériem bylo, že se v ulici člověk zkrátka cítí moc dobře. Jejich uliční profil byl zároveň vyhodnocen jako přínosná inspirace pro českou scénu. V českém prostředí je totiž patrná mimořádně chudá paleta obvykle užívaných řešení, což může souviset s malou obeznámeností, jaké možnosti se vlastně nabízejí.

Celý soubor takto sesbíraných zahraničních inspirací byl prezentován v samostatné publikaci v roce 2023.¹⁵ Výběr ulic pro účely tohoto článku je částečně zúžen, ale naopak je doplněn právě o ono porovnání s výše vymezenými pražskými ulicemi, na základě kterého se dále vyjevují a zpřesňují systémové nedostatky pražského prostředí. Zúžení výběru zahraničních ulic vyloučilo ulice se šířkou nad 45 metrů (protože takové se v Praze v podstatě nevyskytují), dále pěší zóny a ulice s minimální automobilovou dopravou (protože u nich nedochází k oné kolizi mezi dopravními a pobytovými aspekty, což je právě to, co se v Praze typicky nedaří skloubit) a nakonec byly vyloučeny také výrazně nestandardní ulice nemající pro porovnání zásadní váhu (např. ulice s vodním kanálem či ulice vybudovaná na mostní konstrukci nad železnicí).

Všechny zahraniční ulice použité pro srovnání jsou prezentovány v následující obrazové příloze (obr. 2). U každé z nich je zobrazena mapka objasňující její polohu v rámci města, dále řez zachycující typický profil a fotografie pro představu o atmosféře místa.

Další text článku je pak strukturován podle jednotlivých skladebných prvků uličního profilu. V rámci každého z nich vždy dochází k dílčímu srovnání s pražskou praxí, a to pokud možno na

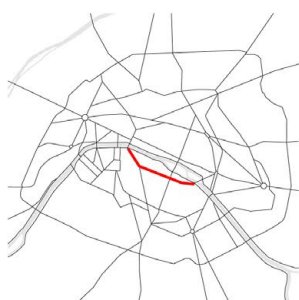
měřitelných parametrech. Výběr zahraničních ulic je tedy intuitivní, ovšem srovnání je v mnoha ohledech objektivní. Na konci článku je k dispozici souhrnná tabulka, kde jsou pohromadě uvedeny všechny níže diskutované kvantifikovatelné parametry pro všechny zahraniční i pražské ulice. Navíc jsou doplněny i údaje o pěší, cyklistické a automobilové dopravě, aby bylo možné zasadit si srovnání i do tohoto kontextu.

Kromě samotného srovnání nabízí následující kapitoly o jednotlivých prvcích profilu i jisté všeobecné ponaučení, které si lze odnést ze studia příkladů dobré praxe, a to nejen těch prezentovaných zde v článku. Některé principy uspořádání profilů se v nich očividně opakují napříč různými lokalitami. Tyto principy samozřejmě nelze považovat za dogma, ani za nějaký univerzální návod k dobremu návrhu. Vždy je nutné zohlednit konkrétní kontext dané ulice a v jejím návrhu citlivě volit mezi nabízejícími se možnostmi – podle potřeb místa, podle žádoucího charakteru a podle lokálních omezení. To je samozřejmě náročný úkol vyžadující mnoho znalostí a pokorné porozumění místu. Přesto je však užitečné poukázat na tyto obecné principy dobré praxe, aby v konkrétních případech mohly poskytnout vodítko, referenční základnu a strukturovaný rámec pro další úvahu.

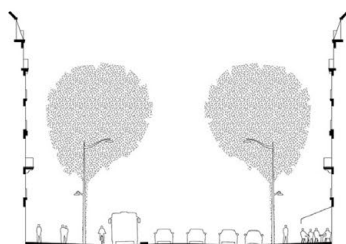
Chodník

Prvním rozhodnutím při návrhu celého uličního profilu je rozhodnutí o poloze chodníku. Tato věta může znít zvláštně, protože na první pohled by se mohlo zdát, že poloha chodníku je přeci daná. Ale to je právě jeden z hlavních nedostatků pražského, potažmo českého prostředí – u nás nejsme běžně obeznámeni s tím, že chodník v ulici může vést i jinde než podél uličních front. Možností je skutečně více, a právě jimi jsou pak definovány typologické kategorie profilu: **1. profil chodníkový** (klasické řešení s postranními chodníky a středovou vozovkou), **2. profil promenádový** (centrální pěší promenáda s bočními vozovkami), **3. profil mediánový** (chodníky vložené mezi středovou vozovkou a po-

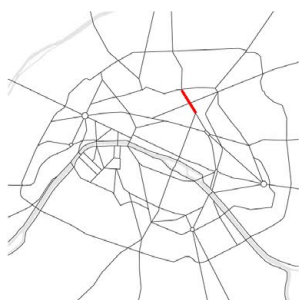
¹⁵ ALEŠ, D. 2023. *Ulice*. Praha: Grada. ISBN 978–80–271–2450–3.



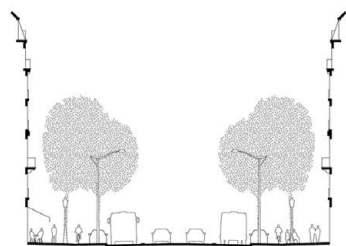
Boulevard Saint-Germain, Paříž



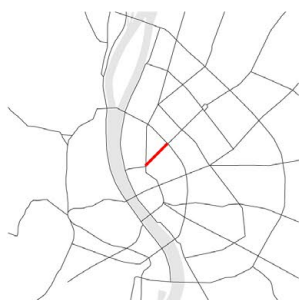
30 m



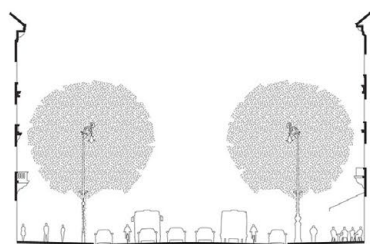
Boulevard de Magenta, Paříž



30 m



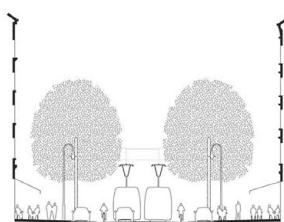
Andrásy út, Budapešť (1)



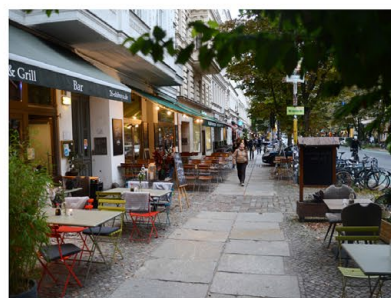
34 m



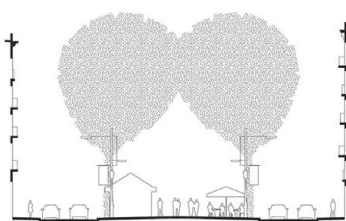
Kastanienallee, Berlín



26 m



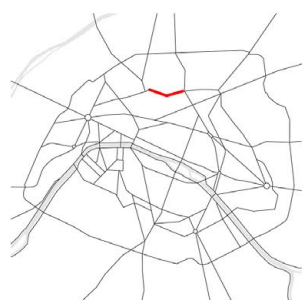
La Rambla, Barcelona



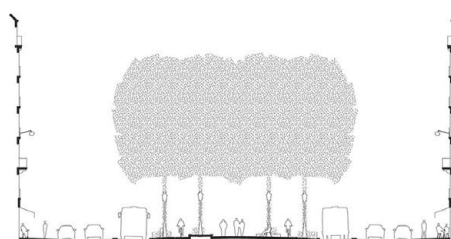
33 m



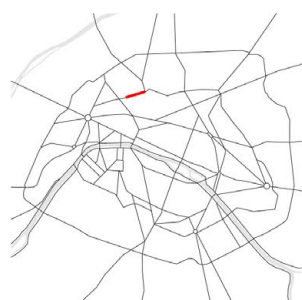
Obr. 2: Zahraniční ulice jako příklady dobré praxe



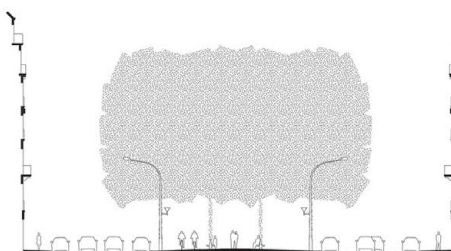
Boulevard de Clichy, Paříž



42 m



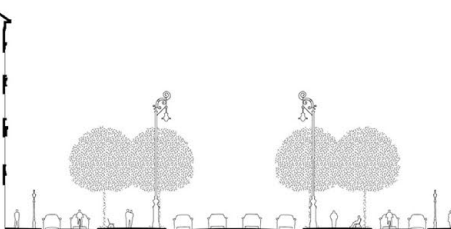
Boulevard des Batignolles, Paříž



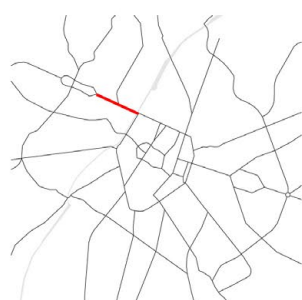
42 m



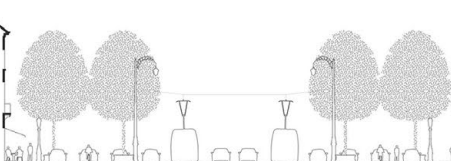
Andrásy út, Budapešť (2)



45 m



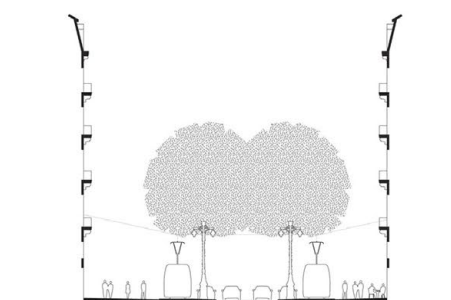
Boulevard Leopold II, Brusel



45 m



La Canebière, Marseille



30 m

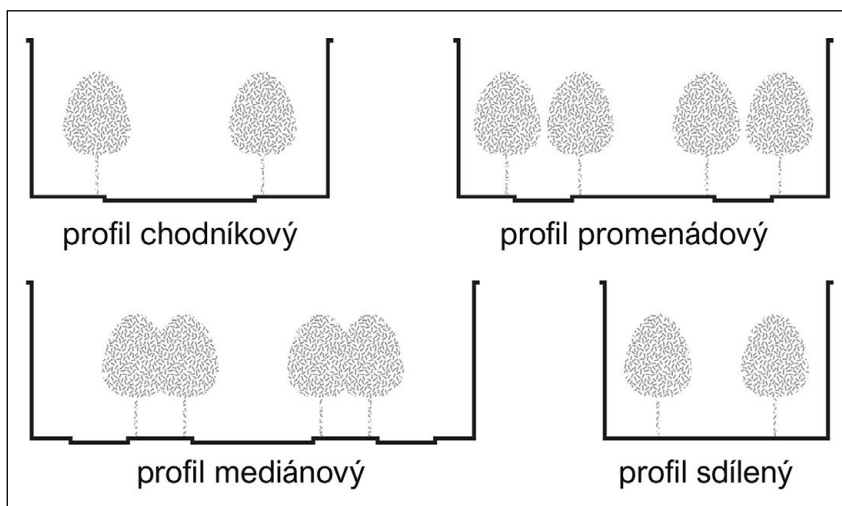


Obr. 2: Zahraniční ulice jako příklady dobré praxe

stranní obslužné vozovky), **4. profil sdílený** (pěší plocha v plné šíři ulice). Každá z těchto variant je zcela odlišná co do celkového charakteru místa a také dějů, které se v ulici mohou odehrávat (obr. 3). Volit mezi nimi musíme citlivě vždy podle konkrétní situace. Hlavním doporučením pro Prahu a Českou republiku je nicméně obecná výzva dokázat zvážit i ty u nás neobvyklé varianty a v příhodných situacích je umět použít.

Následně je základním parametrem chodníku jeho šířka. U té je třeba pamatovat na to, že chodník nemá být jen koridorem chůze, ale také zázemím pro všechny ty lidské aktivity, které chceme v ulici umožnit. Prostým součtem jednotlivých nároků můžeme dojít k následujícímu: ke komfortní chůzi, kdy se bez problému minou dvě protijdoucí dvojice, jsou zapotřebí 3 m. Tato dimenze dostačuje až do intenzity okolo 24 chodců za minutu, při které se začíná dostavovat pocit chůze v davu.¹⁶ Takto vysoká intenzita však u naprosté většiny ulic nehrozí, čili tři metry pro průchod obvykle postačí. K tomu přidejme prostor pro malou restaurační zahrádku či postávání a prohlížení výloh, k čemuž potřebujeme alespoň 1,2 m. Další 2 m jsou klasickou mírou pro pás stromoradií, který je možný kombinovat s dalším uličním vybavením či s podélnými parkovacími místy. Celkových 6,2 m tedy představuje solidní víceúčelový chodník (obr. 4). Z provedeného měření však vidíme, že v Praze jde o dimenzi vyloženě výjimečnou (viz tab. 1). A nutno podotknout, že to není zapříčiněno nedostatečnou šířkou celého profilu.

Šířku chodníku však nelze posuzovat pouze optikou součtu provozních potřeb. Šestimetrový chodník bude působit jinak na dvacetimetrové ulici a jinak na čtyřicetimetrové třídě. Aby prostor vyjadřoval náklonnost k pěším, musí jim být viditelně věnována jeho poměrově výrazná část. Osvědčenou praxí v jiných metropolích je zahrnout do pěší sféry alespoň polovinu celého profilu ulice. Nejen absolutní šířka chodníku, ale právě jeho poměrová šíře vůči celé ulici bývá bolestivým problémem pražských tříd, zejména těch širokých. Ve zkoumaném vzorku bylo celkem



Obr. 3: Typy profilů podle umístění chodníků

šest pražských ulic širokých 30 a více metrů a u čtyř z nich se šířka pěší sféry pohybovala v rozmezí pouhých 8–28 % z šířky ulice (viz tab. 1). To je možná ten vůbec největší pražský neduh, od kterého se pak ty ostatní odvíjejí. Přitom zrovna u širokých ulic je možné zajistit velkorysý chodník společně s dostatkem místa pro průjezdnou dopravu, která při plánování rekonstrukce ulic často bývá nedotknutelným nárokem. Hlavní bariérou se v laických i odborných diskusích zdá být spíše zakořeněný pocit, že tolik místa pro pěší přece není třeba. Příklady dobré praxe nám však ukazují, jak se dá takovýto prostor přetavit ve skvělé místo, které pak lidé s oblibou vyhledávají.

Kromě šířky je u chodníků důležité také jejich vybavení. Teprve účelně a vkusně zařízená místnost začíná být příjemným pokojem, a totéž platí o ulici. O vytváření vhodných podmínek pro restaurační zahrádky a o umístování laviček již byla v případě pražských ulic řeč. U zahraničních příkladů vidíme, že je obvyklé nacházet v ulici na každých sto metrech alespoň jednu lavičku a jednu komerční zahrádku. V případě pražských zkoumaných ulic to však takto platí pouze u jediné třídy, a to ještě jen z hlediska počtu laviček (viz tab. 1). Za zmínku stojí také využívání nízkých chodníkových lamp, které umí dát nočnímu chodníku lidské měřítko – v jiných metropolích je s nimi proto hojně pracováno, leč v Praze tyto prvky nevidíme prakticky nikde.



Obr. 4: Boulevard Saint Germain, Paříž – sedmimetrový chodník poskytuje dostatek místa i pro další aktivity vedle obyčejné chůze. Zároveň nejde o nijak předimenzovanou plochu – chodník je příjemným místem, i když tu člověk prochází v ranních hodinách sám

¹⁶ JACOBS, A. B. 1995. *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, s. 273. ISBN 978-0-262-60023-1.

Vozovka

V českém prostředí existuje vžitá představa, že automobilový provoz a společenský život ve veřejném prostoru jsou dvě vzájemně se vylučující možnosti. Proto bývají shazovány ze stolu náměty na vytváření pobytových míst na rušných tepnách s odůvodněním „*Tam by si přece nikdo nesedl!*“ a případné úpravy jsou odkládány na neurčito, až jednou dojde k poklesu dopravy, až jednou bude dokončen městský okruh a podobně. Tato představa nejspíš vychází ze zažívané zkušenosti okolo nás, kde automobilové tepny skutečně příliš pohostinným dojmem nepůsobí. Tato nehostinnost ovšem není daná prostou přítomností aut, ale celkovým uspořádáním prostoru, ve kterém pocity chodce většinou vůbec nebyly brány v potaz. Přitom tomu tak být nemusí. Příklady ze zahraničí ukazují, že i dopravně velmi zatížené ulice mohou být oblíbeným místem plným kaváren. Například v článku prezentovaný boulevard Saint Germain s šířkou 30 m (šířka v Praze nikterak neobvyklá) je opéřovaná třídou s mnoha obchody a kavárnami s venkovním posezením, přitom motorová doprava zde dosahuje špičkových intenzit okolo 1 700 průjezdů za hodinu. Dobré ulice nám ukazují, že klíčem k řešení nemusí být snížení provozu aut, ale zvýšení respektu k chodcům. Pokud lidé v ulici nacházejí komfortní a vybavený chodník se stromořadím a je jim umožněno ulici přecházet v přirozených trasách, pak se jejich nesnášenlivost vůči autům rázem vytrácí.

V pražských ulicích tedy není ani takový problém s velkým množstvím aut, jako spíše s nízkou kvalitou chodníků, jak bylo rozvedeno v předešlé kapitole, a také v diskriminaci chodců na křižovatkách, kde jim mnohde bývá odíráno přejít tam, kde potřebují. Zatímco představené zahraniční příklady mají chodecky plnohodnotných křižovatek (tj. takových, kterým nechybí žádný přechod) přibližně polovinu, u pražských zkoumaných ulic se našlo několik případů, ve kterých bylo plnohodnotných křižovatek méně než čtvrtina (viz tab. 1). K tomu dodejme, že u nás bývají přechody často odsunuty z přirozené trajektorie chůze – jednak jsou oddáleny od křižovatky (mimo obloek obruby) a navíc jsou v případě nekolmých bočních ulic směřovány našikmo (kolmo na boční ulici), což je dokonce požadavek české technické normy.¹⁷ Z tohoto důvodu pak v Česku narážíme na spoustu červenobilých zábradlí. Nic takového samozřejmě v dobrých evropských ulicích neuvidíme (obr. 5).

Veřejná doprava

Městské třídy se s veřejnou dopravou skvěle snoubí. Ta totiž úspěšně podporuje všechny základní role městských tříd, které jsme uvedli na začátku článku: 1. efektivně využívá souvislých mezičtvrťových propojení (usnadňuje pohyb městem); 2. přivádí do ulice více lidí (facilituje lidskou interakci); 3. posiluje ulici v mentální mapě (zpevňuje obraz města). V zahraničních městech vidíme

povrchovou veřejnou dopravu na městské třídě i v případech, kdy souběžně vede přímo pod ulicí i linka metra. To je jev, který se v Praze nabízí v případě severojižní magistrály, což je ale dlouhodobě odmítáno s odůvodněním, že souběh s metrem by přeci nebyl efektivní. Zahraniční inspirace by nás mohly přesvědčit, že to smysl má – povrchová doprava nabízí častější zastávky a obsluhuje tak více území; linky mohou trasu využívat vždy jen v dílčí části a pak se větvit do navazujícího území, čímž mohou vzniknout nové žádoucí spoje bez přestupu. Navíc vedle dopravních aspektů veřejná doprava dokáže do ulice přivést kritické množství lidí, díky nimž je možné nastartovat proměnu dopravního průtahu v živou městskou třídu.

Druhou podnětnou inspirací z evropských metropolí by mohla být práce s veřejnou dopravou, respektive s tramvajovou tratí v rámci uličního profilu. V ČR vidáme obvykle jedno jediné řešení – a sice trať v ose ulice. To má několik dopravních výhod, zejména v podmínkách husté tramvajové sítě, protože jde o dopravně nejvhodnější uspořádání pro křížení tramvajových tratí z hlediska optimalizace křižovatek pohybu. Přesto by ale bylo dobré umět používat i jiné varianty v Evropě běžné. Zejména u dlouhých pražských radiál, kde se již nevyskytují tramvajová křížení, by výhody alternativních způsobů mohly převážet nad nevýhodami. Řeč je zejména o typu uspořádání, kdy jsou koleje rozestoupeny a jsou vedeny u chodníků po stranách vozovky (obr. 6). Primární výhodou je zásadní zvýšení kvality pro cestující, kteří nastupují přímo z chodníku. Zrovna u pražských radiálních tříd, jako jsou ulice Poděbradská, Hartigova, Černokostecká, Plzeňská, Bělohorská či Evropská, by šlo o znatelný skok oproti dnešním úzkým ostrůvkům s ochranným zábradlím a přechodem často jen v jednom čele zastávky.

Cyklostezka

Cyklistická doprava bývá na pražských třídách obvykle vedena opět jedním jediným způsobem, a sice formou cyk-



Obr. 5: 5th Avenue, New York – díky respektu k potřebám chodců nemusí být ani masivní proud aut vnímán jako nepřátelský element

¹⁷ Norma ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, ve znění změny Z1 (únor 2010), článek 10.1.3.1.7.



Obr. 6: Ringstrasse, Vídeň – známý příklad ulice s vedením tramvají podél chodníků

lopruhu ve vozovce mezi automobilovým pruhem a pásem parkování. Z Evropy bychom se mohli obohatit i o jiné možnosti a jejich kvality. Typicky se nabízejí tyto další varianty: 2. cyklostezka ve vozovce mezi parkováním a chodníkem; 3. cyklostezka na chodníku; 4. cyklostezka na sníženém chodníku (obr. 7). Každá z těchto alternativ nabízí dosti rozdílný dojem z jízdy, každá má svá specifika a úskalí, ale všechny přinášejí

oproti pražskému řešení jednu zásadní výhodu – cyklista je chráněn před jedoucimi auty, což je klíčové nejen z titulu reálné bezpečnosti, ale zejména bezpečnosti pocítované.¹⁸ V pravidelně prováděných pražských průzkumech mínění je vždy jako hlavní bariéra častějšího využívání kola označován „pocit nebezpečí při jízdě v provozu“, a to s velkým odstupem od ostatních problémů.¹⁹ V roce 2021 tento důvod ozna-

čilo 60 % cyklistů a 70 % potenciálních cyklistů. Zajímavé je, že cyklopruhů v průběhu let přibývá, ale pocit nebezpečí se v průzkumech nesnižuje. Tvůrci průzkumu považují za „jízdu v provozu“ pravděpodobně stav, kdy v ulici není žádné cykloopatření. Mohli bychom ale spekulovat, že veřejnost za tím možná vidí i jízdu v cyklopruhu, a proto jejich budování nemá vliv na zlepšení pocitu bezpečnosti u většiny lidí. Není se příliš čemu divit – jízda mezi zaparkovanými a jedoucimi auty skutečně není pro každého.

V Praze není dost dobře možné vypracovat šetření, v němž by respondenti mohli vyjádřit své preference k výše uvedeným alternativám. Tyto formy cyklostezek v Praze prakticky neexistují, a tak s nimi Pražané nemají osobní zkušenost. Zajímavý je však v tomto ohledu průzkum z Paříže, kde se naopak různé formy cyklostezek střídají podle specifik jednotlivých ulic a tamější obyvatelé tak možnosti dobře znají. Nejlépe tam dopadl model stezky ve vozovce mezi parkováním a chodníkem (44 % respon-



Obr. 7: Nejběžnější varianty umístění cyklostezky – 1. ve vozovce (ul. Vršovická, Praha); 2. ve vozovce mezi chodníkem a parkováním (Boulevard de Belleville, Paříž); 3. na chodníku (Pannierstrasse, Berlín); 4. na sníženém chodníku (Bilderdijkstraat, Amsterdam)

¹⁸ GEHL, J. 2012. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, o. p. s., s. 185. ISBN 978-80-260-2080-6.

¹⁹ GFK. 2015. *Výzkum cyklistické dopravy v Praze, závěrečná zpráva pro TSK*. / GFK. 2017. *Výzkum cyklistické dopravy v Praze, závěrečná zpráva pro TSK*. / MEDIAN. 2021. *Výzkum cyklistické dopravy 2021*, s. 40.

dentů označilo jako ideální, 12% jako nevhodný) a nejhůře naopak pražské řešení s cyklopruhem (7 % respondentů označilo za ideální, 52 % za nevhodný).²⁰ Pražské praxi zdá se chybí zapojit vedle technicko-dopravních úvah také více empatie v pocity řadových cyklistů. Ti jsou specifickou sortou účastníků provozu – jsou zranitelní a také udýchaní, a to zásadně ovlivňuje jejich emoce, které je třeba brát v potaz. Dobré evropské třídy jsou v tomto skvělým zdrojem inspirace – při osobní zkušenosti dokáží totiž odhalit jedno malé kouzlo – že cyklista nemusí být při jízdě po rušné ulici zaplaven stresem a adrenalinem, ale naopak radostí a endorfiny.

Parkování

Na profily městských tříd bývá kladeno mnoho různých nároků, často více, než se do jednoho prostoru může vměstnat. Nevyhnutelně pak musíme volit, co dostane přednost a co musí ustoupit. Náléhavosti se této volbě dostává právě v Praze, kde mnoho hlavních ulic šířkovými metry zrovna neoplývá. Ač to bývá politicky choulostivé, praxe říká, že pokud je třeba něco obětovat, jako první má jít z kola ven právě parkování. Jeho přínos pro ulici i širší lokalitu je ze všech ostatních prvků obvykle nejnižší.

Z hlediska kapacity parkování pro rezidenty nebývá hlavní ulice v rámci širšího území významným činitelem – parkování zde může normálně být pouze podélné, často navíc přerušené v místě zastávek a řadicích pruhů, a nemůže tak konkurovat okolním vedlejším ulicím, jejichž kapacita parkování je řádově vyšší.²¹ Umístění parkovacího pásu do hlavní ulice přináší jen malé zvýšení kapacity celé oblasti, avšak u neširokých profilů je to za cenu citelné ztráty prostoru, který je tolik potřebný pro ostatní žádoucí funkce ulice.

Z hlediska parkování krátkodobého je situace podobná. Provozovatelé obchodů se typicky obávají, že zrušení parkovacích stání sníží jejich prosperitu. Reálné zkušenosti jsou nicméně opačné. Na toto téma bylo ve světě zpracováno vícero průzkumů²² a v roce 2018 i jeden v Praze, který potvrdil stejné tendence jako v jiných městech. Ukázalo se, že ačkoliv předpoklad obchodníků byl o dost vyšší, podíl zákazníků přijíždějících autem se na tradičních městských třídách pohyboval jen mezi 5 a 15 %.²³ Průzkumy zároveň ukazují, že možnost zaparkování hraje poměrně malou roli při rozhodování nakupujících, kam vyrazit. Mnohem důležitější se jeví mix obchodů a příjemnost prostředí.²⁴

Stromořadí

Při úvaze o implementaci stromořadí bychom měli mít na paměti, že samotná přítomnost stromů ještě není tím stěžejním cílem. Stromy jsou elementem, který nejvýrazněji ovlivňuje prostorovou kompozici uličního interiéru. Spolu s fasádami domů definují třetí rozměr ulice. Nejde tedy jen o to stromy do profilu zahrnout, ale klíčové je také jejich rozmístění. Dnes již generacemi osvědčená jsou stromořadí při kraji chodníků (které lze u širokých ulic i zdvojit), anebo alej lemující centrální promenádu, jejíž obě řady stromů mohou být také dvojité. Tyto principy takto formalizoval již Adolphe Alphand při Haussmannově přestavbě Paříže v publikaci z roku 1867.²⁵ I v Praze a dalších českých městech jde historicky o běžnou praxi. Je proto překvapivé, jak je v současnosti tato typologie, která nevznikla bezdůvodně, občas opomíjena. Na architektonických plánech nezřídka vidíme navrženou jednu řadu stromů v ose uličního prostoru. Zrealizováno to takto bylo na Rohanském nábřeží, navrženo je to dále například u územní stu-

dii pro Argentinskou ulici.²⁶ V této pozici stromy nejenže nijak zvlášť neposlouží svým stínem, ale navíc nepříznivě ovlivňují kompozici prostoru. Už od pradávna platí archetypální zvyklost ponechat osu prostoru volnou – v egyptských sloupových síních hypostyl, v antických chrámech, v křesťanských kostelech. Rozdělení prostoru vedví jednotlivé půlky ulice odcizuje, jako by se vzájemně nepotřebovaly. Separace vedená středem vozovky navíc podporuje směrově dopravní vnímání místa a posiluje tak roli automobilové dopravy, ačkoliv její potlačení bylo paradoxně možná tím, co toto řešení mělo sledovat.²⁷ Navrhováno to totiž bývá typicky na ulicích s vícero jízdními pruhy. Na evropských příkladech však vidíme, že ani v tomto typu ulic se stromy takto neumísťují. Pokud jsou stromy vysazeny ve středu ulice, pak vždy jako alej okolo centrální promenády (obr. 8).

Druhým důležitým aspektem stromořadí je spon stromů. Dobrá praxe ukazuje, že rozestupy nebývají větší než 7,5 m, a pokud ano, pak je stromořadí obvykle zdvojené (viz tab. 1). Historicky byl i v Česku typický rozestup okolo 5 m. Nyní se však často prosazují vzdálenosti větší, a to hlavně při kombinaci stromořadí s parkovacím pásem a snaze dostat mezi stromy alespoň dvě zaparkovaná auta. To pak znamená rozestup stromů přinejmenším 15,5 m. Jde sice stále o vyhovující rozměr z hlediska požadavků Pražských stavebních předpisů, ale stromořadí tím ztrácí mnohé ze svých kvalit. Koruny stromů se již nedokáží zapojit a řada kmenů už nevytvoří optickou kulisu, která by vydělila prostor chodníku od zbytku ulice, a tím podpořila jeho lidské měřítko.

Nejvýraznější vadou v pražském prostředí je nicméně fakt, že na většině městských tříd stromořadí vůbec není (viz tab. 1). A evidentně nejde o archi-

²⁰ MAIRIE DE PARIS. 2019. *Paris Capitale du vélo 2020*, s. 6.

²¹ ALEŠ, D. 2023. *Ulice*. Praha: Grada, s. 49. ISBN 978–80–271–2450–3.

²² SCHALLER CONSULTING. 2006. *Curbing Cars: Shopping, Parking and Pedestrian Space in SoHo*. / SZTABINSKI, F. 2009. *Bike Lanes, On-Street Parking and Business. A Study of Bloor Street in Toronto's Annex Neighbourhood*. / VON SCHNEIDEMEISSER, D.; BETZIEN, J. 2021. *Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin*.

²³ D21. 2018. *Parter a parkování, Význam pouličního parkování pro rozvoj obchodů a služeb v parteru ulice*.

²⁴ TYLER, S.; SEMPER, G.; GUEST, P.; FIELDHOUSE, B. 2012. *The Relevance of Parking in the Success of Urban Centres*.

²⁵ ALPHAND, A. 1984. *Les Promenades de Paris*. Princeton, New Jersey: Princeton Architectural Press. ISBN 0-910413-06-1.

²⁶ Územní studie Holešovice–Bubny–Žatory, 2020.

²⁷ ALEŠ, D. 2023. *Ulice*. Praha: Grada, s. 52. ISBN 978–80–271–2450–3.



Obr. 8: Avenue de Flandre, Paříž – pokud je stromořadí uprostřed ulice, pak vždy jako alej s promenádou

tektonický záměr. Někdy může být příčinou příliš široká vozovka, respektive úzký chodník, kam se stromy již nevešly. Tím primárním systémovým problémem je ovšem česká norma prostorového uspořádání sítí.²⁸ Ta vysloveně předepisuje ukládat sdělovací kabely do pásu chodníku podél vozovky, který byl vždy tradičně doménou právě stromů. Nic naplat, že Pražské stavební předpisy požadují v ulicích vymezit výsadbový pás – tento požadavek se týká jen zakládání nových ulic, nebo celkových rekonstrukcí.²⁹ Jinak ale rok co rok přibývají v pásu pro stromy další svazky optických kabelů, které se postupně stávají obtížněji přeložitelnou sítí než velká trubní vedení. Paradoxní je, že norma před nedávnem prošla revizí, v rámci níž obec hl. m. Praha uplatňovala a na jednáních pracovních skupin obhajovala připomínky, aby norma uvažovala s ponecháním volného prostoru pro stromy.³⁰ Všechny připomínky Prahy však byly nakonec en bloc zamítnuty.

Dělicí pás

Na širokých ulicích v Česku se nezřídka setkáváme se zatravněnými dělicími pásy oddělujícími jednotlivé části vozovky. K používání tohoto prvku nás vybízí slogany jako humanizace prostoru či zvýšení estetické kvality ulice. Tato my-

šlenková konstrukce asi vyplývá z dříve komentované představy, že chodci vnímají auta jako zlo a jeho vizuální potlačení jim pomůže cítit se lépe. V kapitole o vozovce jsme už ale s odvoláním na příklady zahraničních ulic řekli, že pozitivní dojem lze daleko lépe navodit širokými chodníky a správně umístěnými přechody pro chodce. Ani čtyřpruhová vozovka plná aut pak nemusí působit jako nepřátelský element.

Dělicí pásy naopak charakteru živé městské třídy odporují. Separace jízdních

směrů navozuje dojem automobilového průtahy, třebaže esteticky ozeleněného. Vždyť tento prvek byl do městského prostředí adoptován z extravilánových rychlostních silnic. Ona i samotná deklarace snahy o humanizaci prostoru bývá někdy jen zástěrkou pro skutečné, čistě dopravně-inženýrské motivace. Dělicí pásy totiž v profilu představují skvělou rezervu pro odbočovací pruhy. A s tím bohužel konzumují cenné šířkové metry profilu, kterých se pak nedostává pro jiné funkce ulice. Exemplárním příkladem je pražské Rohanské nábřeží, kde dělicí pásy bez jakéhokoli využití pro pěší zabírají v součtu 11,5 m, načež na severní straně této 45 m široké ulice nezbylo vůbec žádné místo pro chodníky (obr. 9). Chodci jsou zde odkázáni výhradně na podloubí domů.

Závěrem

Pražské třídy mají povětšinou velmi dobré urbanistické založení čili trasu a prostorové vymezení frontami domů. Při srovnání s těmi opravdu dobrými ulicemi v evropských metropolích ovšem na první pohled vidíme, že zaostávají v kvalitě svého vnitřního uspořádání, tzv. uličním profilu, což zásadně limituje intenzitu i pestrost lidských aktivit, které se v nich odehrávají. Při bližším



Obr. 9: Rohanské nábřeží, Praha – dělicí pásy nenechaly žádné místo pro severní chodník

²⁸ Norma ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, Příloha C.

²⁹ Nařízení hlavního města Prahy č. 12/2024 o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, § 12.

³⁰ Vyjádření IPR Praha č. j. 1653/18 ze dne 9. 4. 2018.

zkoumání lze identifikovat některé konkrétní nedostatky, jež se vyjevují při hodnocení dle poznatků obecné teorie i při praktickém srovnání s reálnými úspěšnými ulicemi v zahraničí. Základním nedostatkem, s nímž pak kauzálně souvisejí i ty ostatní, je nedostatečná šířka chodníků, a to v absolutních hodnotách v metrech i poměrově v procentech vůči celkové šířce profilu. Následují problémy jako absence stromů a pobytových míst k sezení. Nepřímo s tím pak souvisí nízké koncentrace chodců a málo aktivní parter domů. Původcem

těchto nedostatků je, zdá se, rozšířené přesvědčení v české odborné i laické veřejnosti, že ulice jsou pouhým korydorem různých druhů dopravy. Veškeré snahy o polidštění ulic většinou končí u zájmu zlepšit podmínky chůze. Na společenský rozměr ulice se již nemyslí. Souvisí to nejspíš s malou obeznameností s tím, jaké kvality můžeme od ulice jako uživatele vůbec poptávat. Určitě nelze přijmout argument, že Češi neumí podobné prostory využívat. Naopak – kdekoliv se podmínky pro společenský život vytvoří, okamžitě se prostor zapl-

ní lidmi. Závěrečnou výzvou článku by proto mohlo být: Přijmeme fakt, že hlavní ulice jsou klíčovým prostorem nejen pro pohyb městem, ale stejně tak i pro rozvoj lidských interakcí a pro celkový obraz města. Budujme proto městské třídy, které nás dobře povedou k cílům našich cest, na kterých budeme s radostí prožívat příběhy našich dní, o kterých budeme vyprávět a na které budeme hrdí.

Ing. arch. Dominik Aleš, Ph.D.

ENGLISH ABSTRACT

Prague Is Missing World-Class Avenues, by Dominik Aleš

Avenues, or more generally main urban streets, are a key component of a city's public space. They connect individual neighbourhoods and enable the movement of people and goods to where they are needed. They also provide the setting for much of the social and economic life that takes place in public spaces, similarly to urban squares. And finally, they also play a fundamental role in shaping the image of the city as they support our spatial orientation and understanding of urban structure, they carry identity and meanings, and they contribute significantly to our overall impression of the city.

Vysvětlivky k tabulce:

V první třetině tabulky jsou šedě uvedeny měřené pražské hlavní ulice, které nedosahují šířky 24 m a nejsou proto označeny za městskou třídu. Ve druhé třetině jsou uvedeny měřené městské třídy v Praze. V závěrečné třetině jsou referenční třídy ze zahraničí.

U každé ulice je uvedeno dvojí vymezení posuzovaného úseku. První vymezení značí „zkoumaný segment“ (většinou o délce jednoho bloku), v němž se hodnotily charakteristiky profilu (šířka ulice, chodníky, veřejná doprava, cyklostezka, parkování, stromy), transparentnost parteru a intenzita dopravy. Druhé vymezení značí „celou délku“ ulice pro posouzení přechodů pro chodce a výskytu laviček a zahrádek. Pro lavičky a zahrádky mohl být úsek zkrácen (údaj v závorce) v případě potřeby vyloučit neobestavěné úseky ulice.

Chodník: Horní údaj je šířka v metrech (zvlášť pro chodníky pravý a levý, případně též centrální či na středových mediánech). Případný vegetační pás navazující na chodník je započítán. Podloubí v ul. Rohanské nábřeží započítáno není (nefiguruje ani v celkové šířce ulice). Dolní údaj vyjadřuje, jakou část z uličního profilu zabírá pěší sféra. Kromě chodníků (a vegetačních pásů) je zde započítána i případná předzahrádka domů. U ulic mediánového profilu je do hodnoty v závorce započítána navíc i obslužná vozovka, která je chodci využívána jako sdílený prostor.

Přechody: Podíl chodecky plnohodnotných křižovatek (takových, kterým nechybí žádný přechod) z celkového počtu všech křižovatek na ulici v celé její délce.

MHD: Informace, zda se v profilu nachází tramvaj nebo vyhrazený pruh pro autobusy. Značka „(bus)“ značí, že v ulici jezdí autobusové linky, ale nemají vyhrazený pruh.

Cyklo: Uvádí, zda a jakým způsobem je v profilu řešen pohyb cyklistů. Značka „x“ znamená, že cyklistům není vymezen žádný specifický prostor. V případě odlišné úpravy pro jednotlivé směry jsou uvedeny údaje dva.

Parking: Počet parkovacích míst přepočtený na 100 m délky ulice. U průběžného parkovacího pásu je počítáno 5,75 m na jedno stání. Započítána jsou všechna stání včetně vyhrazených (zásobování, taxi apod.).

Stromy: Uvádí typický rozestup stromů v rámci stromořadí. Každá strana ulice je uvedena zvlášť. Pokud je stromořadí na jedné straně zdvojnásobeno, je doplněna značka „(2x)“.

Lavičky a zahrádky: Celkový počet laviček/zahrádek v celé délce ulice přepočtený na délku 100 m. Zahrádky byly počítány v letních měsících. Případná hnízda laviček (většinou max. 2 ks) jsou započítána jako jedna lavička. Nejsou zohledněny lavičky na zastávkách MHD ani případné neformální lavičky provozované soukromými podniky v parteru.

Parter: Podíl aktivní fasády v přízemí z celkové délky uličních front. Započítány jsou výlohy (nezaslepené), prosklená lobby, otevřené průjezdy.

Chodci / cyklisté / auta+moto: Počet průchodů/průjezdů na sčítacím profilu za hodinu v odpolední špičce.

Údaje jsou rozlišeny barevně na **velmi vyhovující, vyhovující, nevyhovující, velmi nevyhovující**.

Sběr dat: Zaměření šířek a dopravní průzkum proběhly v terénu (pražské ulice severovýchodního kvadrantu na podzim 2016; tři doplněné pražské ulice a evropské ulice na podzim 2021, na jaře 2022 a na podzim 2022). Zaměření délky aktivního parteru proběhlo ve stejnou dobu zákresem do technické mapy na základě odměření z fotografií a Google Streetview. Údaje o přechodech, veřejné dopravě, cyklostezkách, parkování, stromech, lavičkách a předzahrádkách byly aktualizovány v r. 2025 z ortofotomapy a Google Streetview.

	šířka [m]	chodník [m] [%]	přechody [%]	MHD	cyklo	parking [ks/100 m]	stromy [m]	lavičky [ks/100 m]	zahrádky [ks/100 m]	parter [%]	chodci [ks/hod.]	cyklisté [ks/hod.]	auta/moto [ks/hod.]
Celetná ŠTUPARTSKÁ – OVOCNÝ TRH STAROMĚSTSKÉ NÁM. – U PRAŠNÉ BRÁNY	10	10 100 %	60	x	x	0	x x	0	1,2	39	2 130	6	0
Husitská OREBETSKÁ – JERONÝMOVA SEIFERTOVA (TROCNOVSKÁ) – OHRADA	17	3,4 / 3,4 40 %	12	(bus)	x	12	x x	0,1	0,1	42	378	6	1 596
Hybernská SENOVÁŽNÁ – DLÁŽDĚNÁ NA PŘÍKOPĚ – U BULHARA	17	3,1 / 3,5 39 %	60	x	x	26	x x	0	0	25	780	18	546
Dlouhá MASNÁ – RYBNÁ STAROMĚSTSKÉ NÁM. – REVOLUČNÍ	18	2,7 / 3,9 37 %	43	x	x	40	x x	0,6	0,7	36	918	12	294
Sokolovská 1 1. PLUKU – VÍTKOVA KE ŠTĚVANICI – KAZLOVY SADY	18	2,5 / 2,8 29 %	50	tram	x	25	x x	0,1	1,1	44	792	12	66
Veletržní MALÍŘSKÁ – HAŠKOVA OVENECKÁ – BUBENSKÁ	18	3,9 / 3,6 42 %	31	x	cyklopruh	5	x x	0	0,1	12	192	0	1 482
Dělnická OSADNÍ – KOMUNARDŮ ARGENTINSKÁ – JANKOVCOVA	19	4 / 4 42 %	83	x	x	19	x x	0	0,8	24	372	0	498
Milady Horákové Č. P. 818 – HAŠKOVA OVENECKÁ – DUKELSKÝCH HRDINŮ	19	3 / 3,5 34 %	67	tram	x	28	x x	0	1,0	47	1 020	6	138
Dukelských hrdinů MILADY HORÁKOVÉ – HERMANOVA NABŘ. KAPITÁNA JAROSE – STROJNICKÁ	23	3,8 / 4,2 35 %	44	tram	x	19	x x	0	0,7	36	738	30	510
Zenklova NA HRÁZI – ELSNICOVO NÁM. SOKOLOVSKÁ – BULOVKA	23	3,6 / 4,4 35 %	5	tram	x	30	x x	0,3	0,2	38	456	0	78
Legerova KOUBKOVÁ – TYRŠOVA BOŽENY NĚMCOVÉ – ČELÁKOVSKÉHO SADY	24	5,5 / 5,5 46 %	10	x	x	20	x x	0	0	18	396	12	2 646
Revoluční TRUHLÁŘSKÁ – SOUKENICKÁ TRUHLÁŘSKÁ – RÁSNOVKA	24	3,6 / 2,9 27 %	50	tram	x	7	x x	0	0	52	2 340	6	672
Vinohradská ANNY LETENSKÉ – BLANICKÁ LEGEROVA – J. ŽELIVSKÉHO (JIČIŇSKÁ)	25	5,2 / 5,2 42 %	22	tram	x	22	7–11 7–11	0,1	0,8	61	576	18	894
Na Příkopě PÁNSKÁ – U PRAŠNÉ BRÁNY VACLAVSKÉ NÁM. – U PRAŠNÉ BRÁNY	28	11,2 / 8,6 71 %	60	x	cyklopruh x	29	13 x	5,1	0,5	52	4 482	12	168
Na Poříčí Č. P. 1045 – BISKUPSKÁ NÁM. REPUBLIKY – TĚŠNOV	28	4,8 / 5,2 36 %	75	tram	x	20	x x	0,2	0,5	69	3 144	24	672
Jana Želivského JESEŇOVA – Č. P. 1686 VINOHRADSKÁ – OHRADA	30	3,7 / 3,7 25 %	38	tram	x	0	x x	0	0	29	1 182	6	2 400
Vršovická GRUŽIŇSKÁ – UŽOČKÁ PERUCKÁ (U VRŠOVIC, NÁDR.) – KUBÁNSKÉ NÁM.	35	4,9 / 4,9 28 %	22	tram	cyklopruh	21	8–11 11–15	0,1	0,1		222	36	774
Sokolovská 2 KOVÁŘSKÁ – U SKLADKY ČUPŘOVA – FREYOVA	37	5,4 / 5,8 45 %	36	tram	x	32	8 x	0,1	0,1	36	246	6	1 152
Hartigova ZA ŽIŽKOVSKOU VOZOVNOU – STRÁŽNÍ OHRADA – SPOJOVACÍ	40	5 / 5 50 %	35	tram	cyklopruh	22	10,5 x	0,1	0,7	18	180	6	816
Na Žertvách VACÍNOVA – POD HÁJKEM ZENKLOVA – POD HÁJKEM	40	2,8 / 8,5 28 %	40	tram	x	35	x x	0,6	0,4	18	384	0	390
Rohanské nábřeží ROHANSKÝ OSTROV – THÁMOVA 1. PLUKU (KE ŠTĚVANICI) – ŠALDOVA (U RUSTONKY)	45	0,3 / 3,3 8 %	0	x	cyklopruh	43	8,5 x	0	0,1	43	216	18	2 226
Kastanienallee SCHWEDTER STR. – ODERBERGER STR. SCHWEDTER STR. – SCHÖNHAUSER ALLEE	26	8 / 9 65 %	50	tram	cyklopruh	13	8–13 8–13	0,2	4,5	36	876	474	282
La Canebière RUE DES RÉCOLETES – RUE PAPERE C. BELSUNCE – SQ. STALINGRAD (BD DUGOMMIER)	30	7,4 / 5,1 42 % (80 %)	100	tram	vyhrazená vozovka	2	15–20 15–20	0	1,5	54	3 108	486	168
Bd de Magenta RUE DES VINAIGRIERS – RUE DE NANCY BD DE ROCHECHOUART – PL. DE LA RÉPUBLIQUE	30	7,8 / 7,8 52 %	56	bus	chodník	11	(2x) 7 (2x) 7	1,5	1,3	67	1 872	492	1 620
Bd Saint-Germain RUE DE SEINE – CARR. DE L'ODÉON QUAI D'ORSAY – QUAI SAINT-BERNARD	30	6,8 / 6,8 45 %	50	bus	buspruh x	15	6 6	1,7	1,4	74	1 806	708	1 716
La Rambla C. DE COLOM – C. DELS ESCUDELLERS PG. DE COLOM – PL. DE CATALUNYA	33	2,8 / 16 / 2,8 65 %	83	(bus)	x	32	6,5 6,5	1,3	1,8	60	4 722	294	786
Andrássy út 1 NAGYMEZŐ – JÓKAI TER BAJCSY-ZSILINSZKY ÚT – OKTOGON	34	7,5 / 7,5 44 %	33	bus	cyklopruh	22	6 6	0,7	1,5	48	1 446	312	1 116
Bd de Clichy AV. RACHEL – RUE LÉPIC RUE CAULAINCOURT – BD BARBÉS	42	3,8 / 16,7 / 3,8 58 %	47	bus	chodník	28	(2x) 10 (2x) 10	1,5	1,9	66	1 116	792	1 656
Bd des Batignolles RUE DE LÉVIS – RUE DE CHEROY R. DE CONSTANTINOPOLE – R. DE CLICHY	42	2,8 / 16,7 / 3,1 54 %	46	(bus)	chodník	49	(2x) 5 (2x) 5	0,6	1,5	72	1 038	444	1 680
Andrássy út 2 EÖTVÖS U. – CSENGERY U. OKTOGON – HŐSÖK TERE (KODÁLY KÖRÖND)	45	3,6 / 6,8 / 6,8 / 3,6 46 % (70 %)	42	(bus)	obslužná vozovka	15	(2x) 6 (2x) 6	5,3	1,5	36	1 572	252	1 146
Bd Leopold II R. VANDENBOOGAERDE – R. DE MEXICO AV. DU PORT – PARC ELISABETH (R. R. DOUFFET)	45	6,2 / 6,2 28 % (71 %)	64	tram	obslužná vozovka	51	(2x) 13,5 (2x) 13,5	0,4	0,6	28	480	258	672

Tab. 1: Srovnání pražských a zahraničních tříd v měřitelných parametrech