ROČENKA DOPRAVY VELKÝCH MĚST 2000

ÚDI PRAHA
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERING OF THE CITY OF PRAGUE

110 00 Praha 1, Bolzanova 1,
tel.: (+420 2) 24 21 10 94, fax: (+420 2) 24 21 13 80
e-mail: udi@udi.mepnet.cz
http://www.udi-praha.cz

director: Ing. Ladislav Pivec

BRNĚNSKÉ KOMUNIKACE a. s.

specialised in road systems

657 68 Brno, Renneská 1a,
tel.: (+420 5) 43 32 12 25, fax: (+420 5) 43 21 40 98
e-mail: bkom@bkom.cz

director: Ing. Arne Žurek, CSc.

UDIMO, spol. s r. o. OSTRAVA

702 00 Ostrava, Sokolská třída 8,
tel.: (+420 69) 611 89 87, 613 88 61,
fax: (+420 69) 613 88 03
e-mail: firma@udimo.cz

chief executive: Ing. Vladimír Návrat

PUBLIC AMENITIES AUTHORITY OF THE CITY OF PLZEŇ

301 26 Plzeň, Klatovská 12
tel.: (+420 19) 730 01 11, fax: (+420 19) 730 01 30
e-mail: vohradsky@mmp.plzen-city.cz,
http://www.info.plzen-city.cz/svs/

director: Ing. Stanislav Liška

CITY HALL OF BRATISLAVA - CAPITAL OF THE SR
Section of Transport and Road Management

814 88 Bratislava, Primaciálne nám. 1
tel.: (+421 2) 54 43 57 53, fax: (+421 2) 59 35 64 39
e-mail: rs4@bratislava.sk
http://www.bratislava.sk

director: Ing. Vladimír Lunáček

ÚDI PRAHA

THE YEARBOOK OF TRANSPORTATION IN CITIES

2000

PRAHA
BRNO
OSTRAVA
PLZEŇ
BRATISLAVA

PRAHA 2001

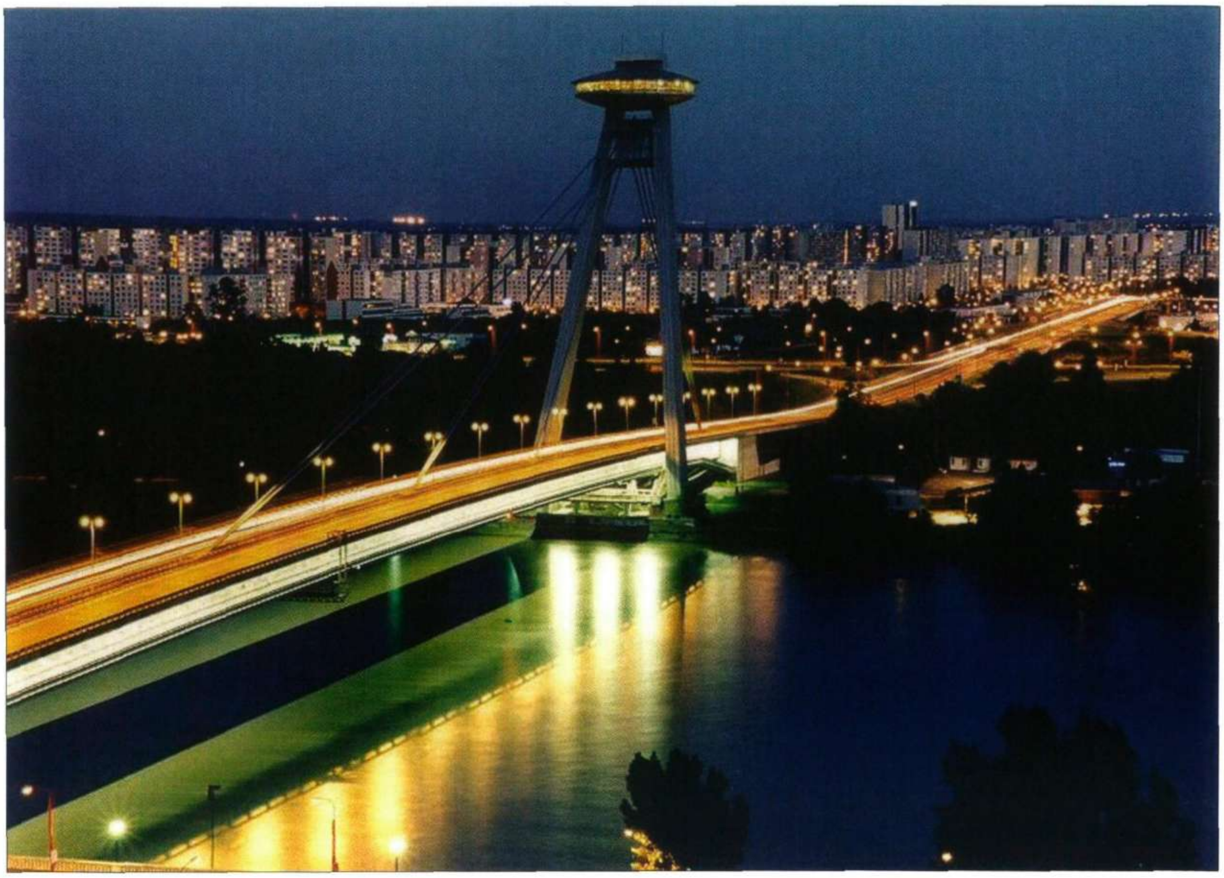
CONTENS

1 INTRODUCTION

Since the beginning of the 90s it has been possible to monitor a strong growth in automobile traffic in the Czech and also in the Slovak Republics, notably large cities. This growth is no doubt a positive reflection of a new economic and social life, at the same time though brings also negative effects. An increase in the automobile traffic volumes on the motorways and roads in large cities of the Czech Republic in the period 1990 up to 2000 reached 50 to 150 %, in the same period a number of traffic accidents also increased by 100 to 220 %. Impacts upon the environment by this increase are substantial and it is therefore necessary to permanently engage in the process of traffic solution, above all in conurbations.

For large Czech cities, the function is performed by traffic engineering centres and institutes. This yearbook is compiled primarily from their data, which summarizes comparable basic data about the condition of transport and transport system in 2000 across the four largest Czech cities and compares them - as much as possible - with the analogous data throughout in the Czech Republic. It is possible to find other data on internet pages of individual cities.

Accessible data are also provided for comparison from Bratislava processed by the municipal authority of the Slovak capital.



2 CHARACTERISTICS OF THE CITIES' TRANSPORT NETWORK

Prague

Prague as the capital city of the Czech Republic (CZ) has in comparison with other cities of CZ a different position in many ways. There is a high concentration of institutions of political and economic administration, commercial facilities providing services to a wider region of the city with a more than million inhabitants, research and academic institutions, as well as information and tourist facilities. Manufacturing and commercial activities also contribute to a large extent to the demands for transport. Consequently, over 300 thousand people and 170 thousand cars arrive to Prague daily. Adding to the needs of the city inhabitants the resulting transport network capacity is no longer adequate to satisfy all transport demands. This causes repeated traffic problems both on the most significant city roads and, in many cases, even on local roads. Automobile traffic volumes reached on the major city roads highly surpass volumes at motorways and highways in the whole territory of the Czech Republic.

Further transport development in the city is defined in a document entitled „The principles of transport policy of the capital city of Prague". The principles contain a basic policy direction for management, operation and planning of the transport development in connection with other functions and the environment of the city. They direct their attention to further development of public transport, with a preference for public transport instead of automobile transport, and increasing the quality of the whole system of Prague's integrated transport. These principles take into account further development of metro lines in combination with tram lines and railway routes in the system of integrated transport. P + R system is also an integral part of the integrated system of passenger transport. Preparation and construction of city road network is focused on the completion of two road rings, namely city ring (approx. 30 km) and Prague ring (approx. 70 km). The main aim in the nearest future is the construction of functional transport ring road system outside of high density residential area of the city. Provisionally, the system will be led through completed parts of both ring roads and in some sections even through other available roads in the periphery. Conception of the transport system is also laid down in the land use plan of the capital city of Prague and is gradually implemented.

Significant transport constructions completed in 2000 in Prague, are western part of city ring between *Strahov* tunnel and *Barrandov* bridge, western part of Prague ring (section *Třebonice - Řepy* was put in operation in August 2000, section *Řepy - Ruzyně* will be completed in 2001), metro line B (completed western vestibule of the station *Vysočanská,* jacketing of surface section *Rajská zahrada - Černý Most*), metro line C (commenced construction of the IV operational section *Holešovice - Ládví*). Besides these most significant constructions other two park and ride parking places were put in operation and a series of city road as well as tram line improvements were accomplished.

Brno

The traffic condition of the city of *Brno* is externally related to its location at the intersection of significant transport links on the „East - West“ axis between Prague and Slovakia and on the „North - South“ axis connecting Poland with Austria. Transport connection to Prague is with respect to the completed motorway without major problems, unlike its still unsatisfactory south, east and north connections. The inner transport condition in *Brno* is, analogously to other cities of the same magnitude, a result of a delay in construction of a basic infrastructure of the city.

An essential task for the city authorities is the completion of „the Major City Ring“, which continues though as unambiguous priority for all participants in the construction, but its tempo is not proportional to the problems which it is supposed to solve. Currently, it is not any shortage of financial resources which seems the greatest obstacle to faster progression, but rather deadlines for commencing new constructions that are unfavorably influenced by problems with clearing of construction sites and with negotiations with authorities for the protection of the environment. The completion of northern and north-west section of the ring road system is a crucial point, whose impacts are manifested in practically the whole road network including the city centre.

The city public transport awaits system advance in the conception of service by commencing construction of „North-South Tram Diameter“, whose basic technical solution has already been approved by the authorities and the preparation proceeds into compiling of documentation for discussions at institutions for territorial planning. The political leadership of the city deals with securing financial means for this extraordinary investment. An integrated transport system whose implementation is under preparation intensive promises an improvement of public transport in relation to the whole region. The major problems of its implementation consist mostly in fragmented legislation and unclear jurisdictions in connection with the new regional organization.

An abatement in the growth of accident rate was a success of 2000, which in the past years was markedly increasing the negative aspects of traffic. Nevertheless of accidents still remain in the focus of the city transport specialists.

Ostrava

The city of *Ostrava,* being natural metropolis of northern Moravia and Silesia, and also the as seat of authority for the Moravian - Silesian region since 2000, is the centre of a conurbation of more than 1,2 million inhabitants. A convenience of the city location on the major transit routes is also enhanced by its proximity to border crossings into Poland and Slovakia.

Only a few cities in our country have undergone such fundamental transformations in the recent years as that of *Ostrava.* Life in the city is still influenced by undergoing changes in the manufacturing sector. Coal mining in this area was phased out in mid - 1990s and iron production was gradually reduced. The total decrease of employment opportunities comes close to 50 thousand jobs.

The two above mentioned aspects have on the one hand a favourable influence on the improvement of living conditions in the city, on the other hand though, the employment influences transport relations regarding volume and directions. A decrease can be seen in the volume of transport relations especially in outer origin and mainly destination traffic both passenger and cargo. As in all the other cities of our republic, passenger traffic in addition goes through changes in the modal split between the public transport and private, namely to the advantage of individual transport. This fact has a significant influence upon the transport infrastructure of the city, which is not often ready for the ever increasing number of vehicles in a traffic flow. As a result of this fact there are growing traffic congestions on major roads, namely in the vicinity of level intersections of the city transport ring and in the city centre. A continuing negative phenomenon is an increase in the number of traffic accidents.

The municipality in co-operation with the national government and taking into account the available resources thinks out improvement in organization and management of traffic (optimalization and construction of traffic management system with a priority for public transport). New roads are also being developed (under preparation is construction of a section in the city centre including grade separated intersection with the II/479 road, construction of a motorway D47 section assumed a specific shape with the construction of three completed sections of the construction 4708 going through the city, one of which, the road intersection II/479 in *Svinov* will be completed in 2001). A marked element of an increased quality of the city transport system was completion of a construction and extension section of the road I/56 - *Mísecká* street through the city in the region of *Vítkovice.* The municipality is also working on the development of public transport, where by the start of operation of a tram route along the road I/56 in the through road in *Vítkovice* a marked shortcut in transport ties between the southern part of the city and the centre. Another important element of an increase in the quality of transport infrastructure in public transport will be the completion of reconstruction of a tram depot on *Křivá* street. Integration of additional transport lines into the Ostrava's integrated transport system (currently focused on the Czech railways) continues, aiming both at a unified tariff system and a removal of parallel transport subsidized simultaneously by communities and the state.

Plzeň

Plzeň as the fourth largest city in the CZ makes a natural centre of Western Bohemia. Its inherited, radial road network causes considerable traffic problems today. Since the beginning of 1990s a decrease has occurred in the significance of traditional origins and destinations of transport (a big local employer *Škoda Plzeň* lost much of its traditional importance). On the contrary new types of trips and new destinations of traffic originate (trips to enterprise, creation of new business centres, development of industrial zone *Borská pole* etc.).

The city of *Plzeň* tries so respond to it and gradually creates corresponding road network, which the land use plan specifies in final stage with two rings (the inner and the outer ring), two north-south routes of class I roads (I/20 and I/27) and two motorway feed roads (class I road I/26). The motorway D5 should comprise a major system.

After the completion of the street *U Trati I.* the construction continued last year of the inner road ring by building the street *U Trati II.* It will follow by a bridging construction over the main railway station, commenced already at the end of 2000. A completion of the entire set of these constructions will mean a radical re-routing of traffic in the central and south-east section of the city, having a favourable impact upon the quality of both automobile and the city public transport. In 2000, an important connection between city industrial zone *Borská pole* and *Klatovská třída* (*Sukova* street) was put in operation. The construction of this part of the city road ring, the so-called southern tangential, will continue so as to cause a connection of the roads I/26 and I/27. Several new traffic light installations were put in operation, namely in the reconstructed *Otylie Beníškové* street and on the route I/5 (connection of a future by-pass road of the locality *Roudná*).

A basic network of tram and trolleybus lines is relatively stable and therefore the major portion of the investments into the public transport was directed to the modernisation of technical equipment and the fleet.

Besides these major investments, the financial means in 2000 were also put into measures in order to increase traffic safety and into minor adjustments in the organisation of traffic.

Bratislava

Bratislava, the capital city of the Slovak Republic, is a significant domestic as well as international junction, whose favourable position in central Europe predetermined it to become an intersection of continental transport systems.

A unique geographical position of the city on the boundary of three states in close contact with the core of the European Economic Area is an incentive and an impulse for a renaissance of transport structures of *Bratislava* and by that of entire Slovakia to the European transport network. Today *Bratislava* is a city with 450 thousand permanently residing inhabitants, approx. 60 thousand temporary residents and other 120 thousand passengers commute daily to the city to work, to school, for shopping, tourism etc. *Bratislava* spreads on both banks of Danube, which are connected by four bridges. On the right bank of Danube river there is 130 thousand housing development *Petržalka*, whose lack of job opportunities makes it necessary for the majority of its inhabitants to take a hectic trip each morning to work on the other bank of the river. Only within the past two years the inhabitants of *Bratislava* bought almost 50 thousand new automobiles. As a result of this increase in traffic volume on the bridges and on the radials, traffic jams are created daily, which cause a slowdown or a complete halt of traffic flow. This has also a negative influence on the regularity of public transport buses and an increase in traffic related accident frequency.

As far as the transport system of *Bratislava* is supposed to act as a decisive element for the access to the Slovak territory from Western Europe, its future development requires a conceptual and coordinated approach from the highest government authorities, the state administration, through the municipal self-government and the autonomies of municipal parts, with an efficient co-operation with citizens and institutions in the territory of *Bratislava*. In connection to the principles of the national transport policy the city council approved in May 1994 Regulations of the city transport policy till the year 2010. A revision of the general transport plan was processed in 1995 and approved by a decree of the city council No 245 in February 1996.

The most serious shortcoming in the transport system of *Bratislava* is the lack of a large capacity public transport, which would satisfy qualitatively and quantitatively the demands of the city residents and visitors. Marked disproportions are manifesting among the demands and capacities of the transport network especially due to the incomplete motorway system and basic road system in the territory of the city. Leading the routes for automobile transport with a high share of heavy lorries through the residential territory of the city makes the environment worse and provokes justified protests of the inhabitants. Unresolved issue of developing of public garages is blocking a more effective solution for protection of the city centre from the pressure of automobile traffic.

A construction of the motorway D61 in the section *Mierova - Senecká*, including multilevel intersections, which was started in 1999, is regarded as one of significant structures in recent period in the territory of the city. The municipality started to prepare a construction of the fifth bridge across the river Danube as an extension of *Košická* street.

3 BASIC INDICATORS

Basic data are related to 31.12.2000.

		CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
City area	km²	78 864	496	230	216	125	368
	%	100	0,63	0,29	0,27	0,16	x
Population	thous.	10 267	1 181	382	319	169	447
	%	100	11,50	3,72	3,11	1,65	x
specifically economic active	thous.	•	639	240	213	85	299
	%	•	54,1	62,8	66,8	50,3	66,9
Number of visitors and commuters							
	persons/day	•	260 000	150 000	128 000	•	179 000

• not available

Modal split (average working day)

		CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
Public transport	%	•	57	60	65	65	66
Personal cars	%	•	43	40	35	35	34

• not available

° year 1999

A share of public transport on the modal split in the 90s has been declining in all cities in favour of automobile transport, which results from both the increasing number of automobiles, and their more frequent use. An all-day modal split, still from the beginning of the 90s 75 % public transport to 25 % automobile transport (in the morning rush hour up to 90 : 10), has nowadays a ratio of about 60 % public transport to 40 % automobile transport. This condition is not favourable for the development of transport proportions in the cities.

4 ROAD NETWORK

Czech Republic

In the territory of the Czech Republic there was 499 km of motorway and 54 923 km of roads in operation as of 31.12.2000. Of this there was 6 015 km of class I roads, 14 674 km of class II roads and 34 234 km of class III roads. In the specified lengths a network of international roads (including motorways) is also included, whose length amounts to 2 644 km on the territory of CZ. A density of roads and motorways (an average length of the road network per 1 km^2) is 0,70 km.

Praha

Length of road network		
all together:	3 366 km	100,0 %
specifically: basic network	430 km	12,8 %
motorways and urban motorways	84 km	2,5 %
Density of road network	6,79 km/km^2	

Brno

Length of road network		
all together:	981 km	100,0 %
specifically: basic network	370 km	37,7 %
motorways and urban motorways	12 km	1,2 %
Density of road network	4,27 km/km^2	

Ostrava

Length of road network		
all together:	982 km	100,0 %
specifically: basic network	330 km	33,6 %
motorways and urban motorways	30 km	3,0 %
Density of road network	4,56 km/km^2	

Plzeň

Length of road network		
all together:	466 km	100,0 %
specifically: basic network	151 km	32,4 %
motorways and urban motorways	0 km	0,0 %
Density of road network	3,7 km/km^2	

Bratislava (Slovak Republic)

Length of road network

all together:	809 km	100,0 %
specifically: basic network	84 km	10,4 %
motorways and urban motorways	35 km	4,3 %
Density of road network	2,2 km/km^2	

A density of the road and motorway network of 0,70 km/km^2 in the Czech Republic at present time places CZ in one of the foremost places in Europe and also densities from 4 to 7 km per km^2 of the road networks in Czech cities is higher than average in Europe.

In all the large cities of CZ and also in *Bratislava*, construction continues at present time of the major road systems in accordance with the development programs of the road network.

5 AUTOMOBILE TRANSPORT

The total number of motor vehicles registered in the Czech Republic, especially passenger cars, is steadily increasing and in large cities it has already reached a level of developed European countries. Prague with its level of 525 passenger cars to 1 000 inhabitants has even surpassed most west European cities.

5.1 Rate of motorization and personal car motorization

A rate of motor vehicle use in large cities has been steadily growing, primarily so due to an increase in the number of passenger cars. A share of passenger cars in the total number of motor vehicles has already reached 80 % of the vehicle fleet in large cities.

Registered motor vehicles (as 31.12.2000)

		CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
All motor vehicles	thous.	5 231	747	196	130	93	211
	%	100	14,3	3,7	2,4	1,7	x
specifically personal cars	thous.	3720	621	155	100	72	177
	%	71,1	83,1	79,1	76,9	78,1	83,9
Rate of motorization S_M		510	632	513	314,63	554	471
Rate of personal car motorization S_A		362	525	407	408	427	396

S_M = motor vehicles per 1 000 inhabitants
S_A = personal cars per 1 000 inhabitants

5.2 Motor car traffic volumes and traffic performance

General survey of average daily traffic volumes in the large Czech cities is shown on maps of the traffic volumes in the middle of the yearbook.

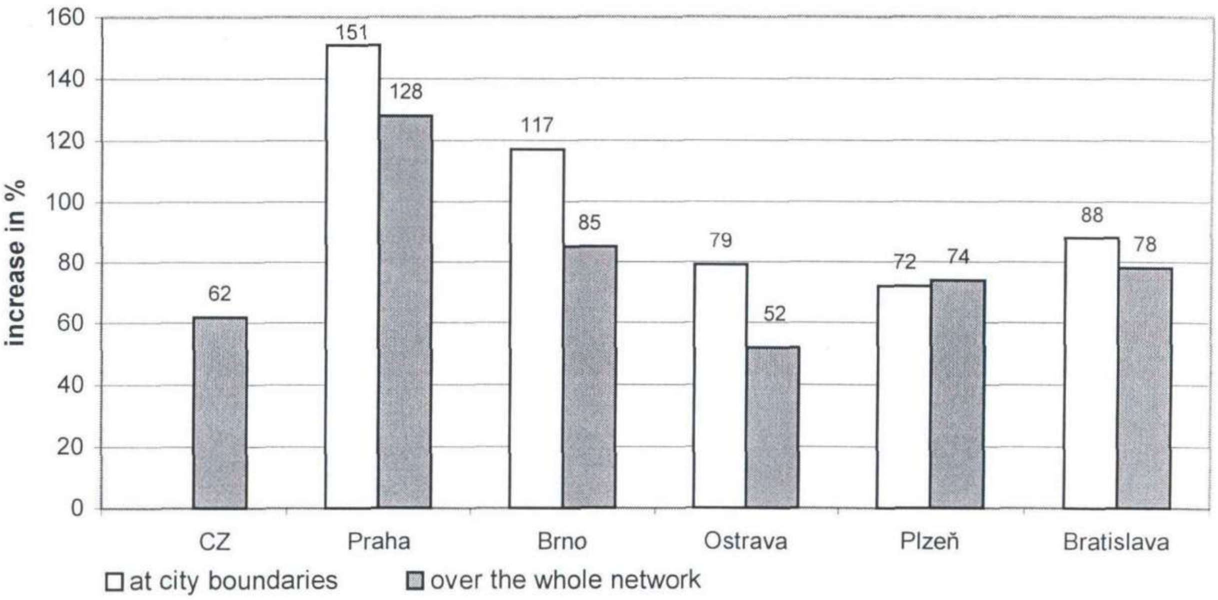
The highest traffic volumes on road network

	Motor vehicles/day	Section
CZ (motorways and highways)	72 000	D1, Praha - Chodov
Praha	113 000	Jižní spojka
Brno	48 000	Koliště
Ostrava	42 000	Svinovské mosty, Opavská ul.
Plzeň	43 000	Most generála Pattona
Bratislava	86 000	Prístavný most

The growth of motor car traffic 2000/1990

		CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
At city boundaries	%	x	+ 151	+ 117	+ 79	+ 72	+ 88
Over the whole network	%	+ 62	+ 128	+ 85	+ 52	+ 74	+ 78

° year 1999



Motor car traffic vehicle-kilometres (traffic performance) on the whole road network

	CZ *	Praha	Brno	Ostrava °	Plzeň	Bratislava
Average working day (mill. veh.-km)	131,2	16,6	•	3,1	2,1	•
For a year (bill. veh.-km)	43,3	5,5	•	1,1	0,7	•

- not available

* motorways and roads of I., II., III. class

° year 1999

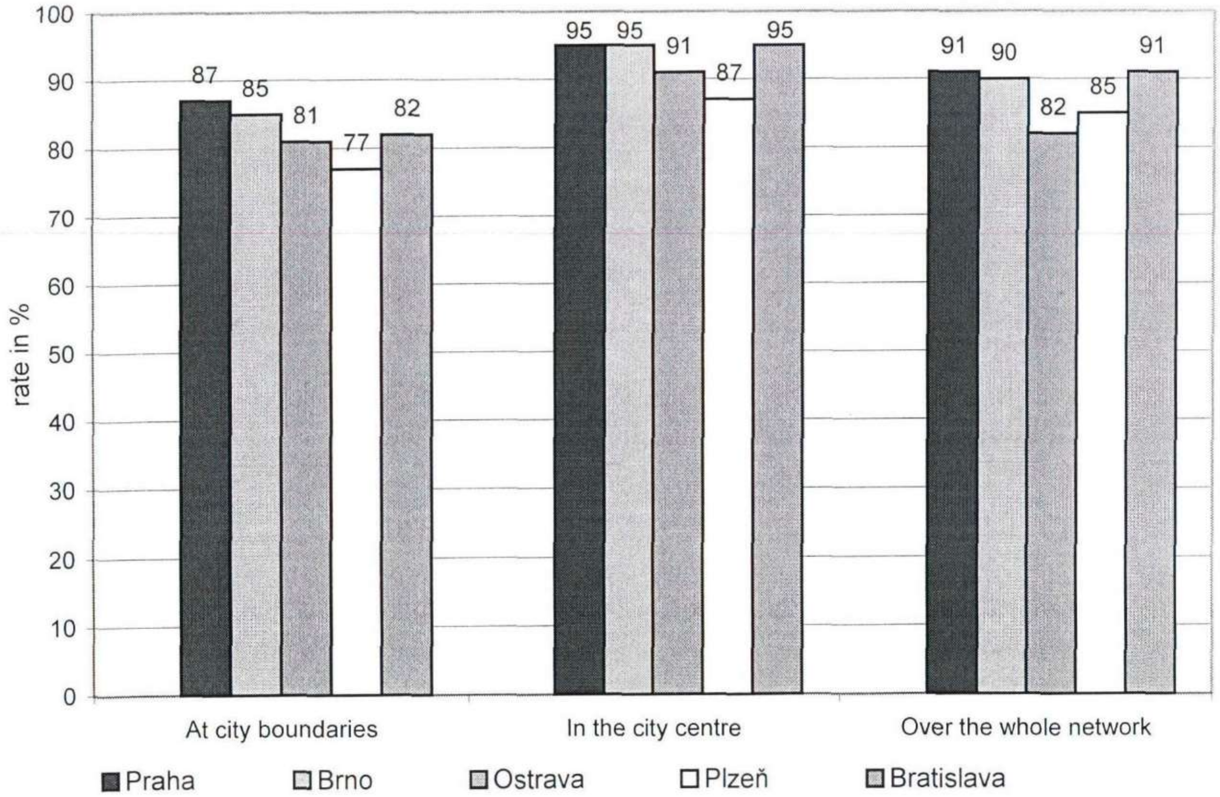
5.3 Composition of traffic flow

Share of personal cars (%) in the traffic flow at working days

	CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
At city boundaries	x	87	85	81	77	82
In the city centre	x	95	95	91	87	95
Over the whole network	•	91	90	82	85	91

- not available

° year 1999



Composition of traffic flow (%) in the cities

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
Personal cars	90,9	89,9	82,2	85	91,0
Motorcycles	0,2	0,2	0,2	•	•
Vans and lorries	8,2	8,2	12,4	13	•
Buses (including public transport)	0,7	1,7	5,2	2	•

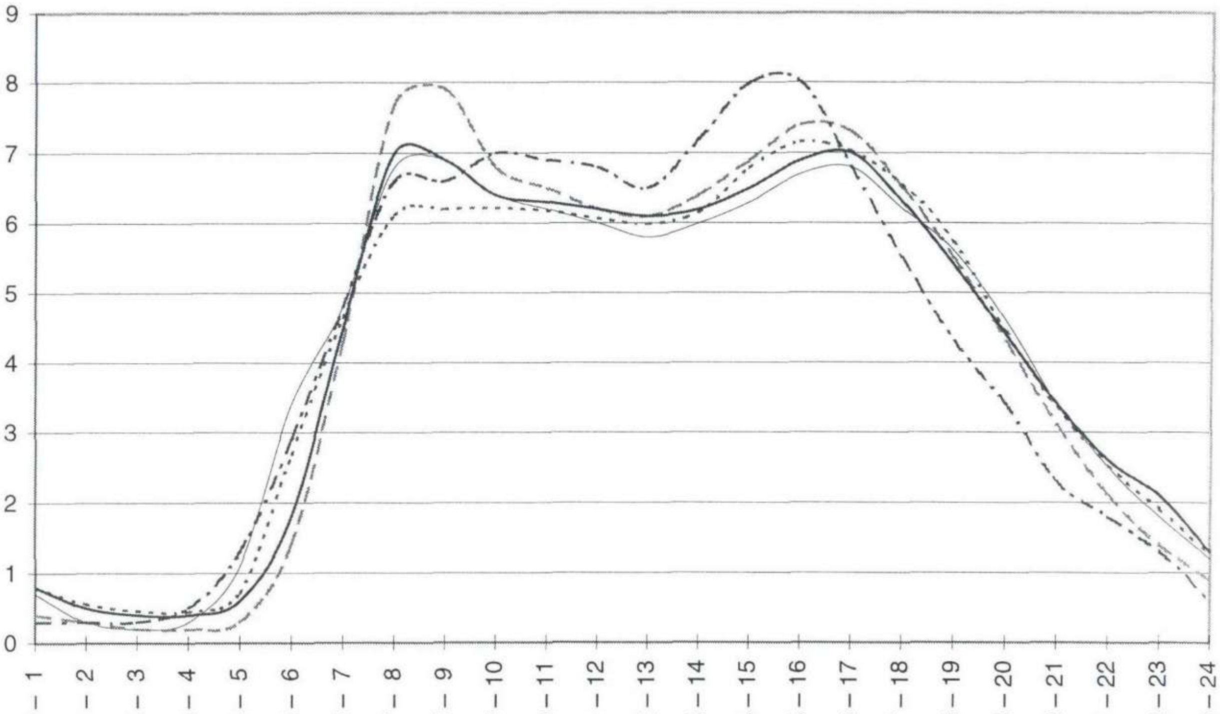
- not available

° year 1999

5.4 Time variation of automobile traffic

Time variations of the automobile traffic intensities (day, week, year) are similar in all the cities. From daytime variations it follows that approximately 75 % of traffic performances take place between 6 and 19 hours (6 a.m. and 7 p.m.). Between 6 to 22 hours then, approx. 90 % of the whole daytime traffic performance takes place (at the night-time period between 22-06 hours, i.e. 10 p.m. - 6 a.m., consequently, 10 % of traffic performance takes place).

Daily variations



Daily variations of motor car traffic

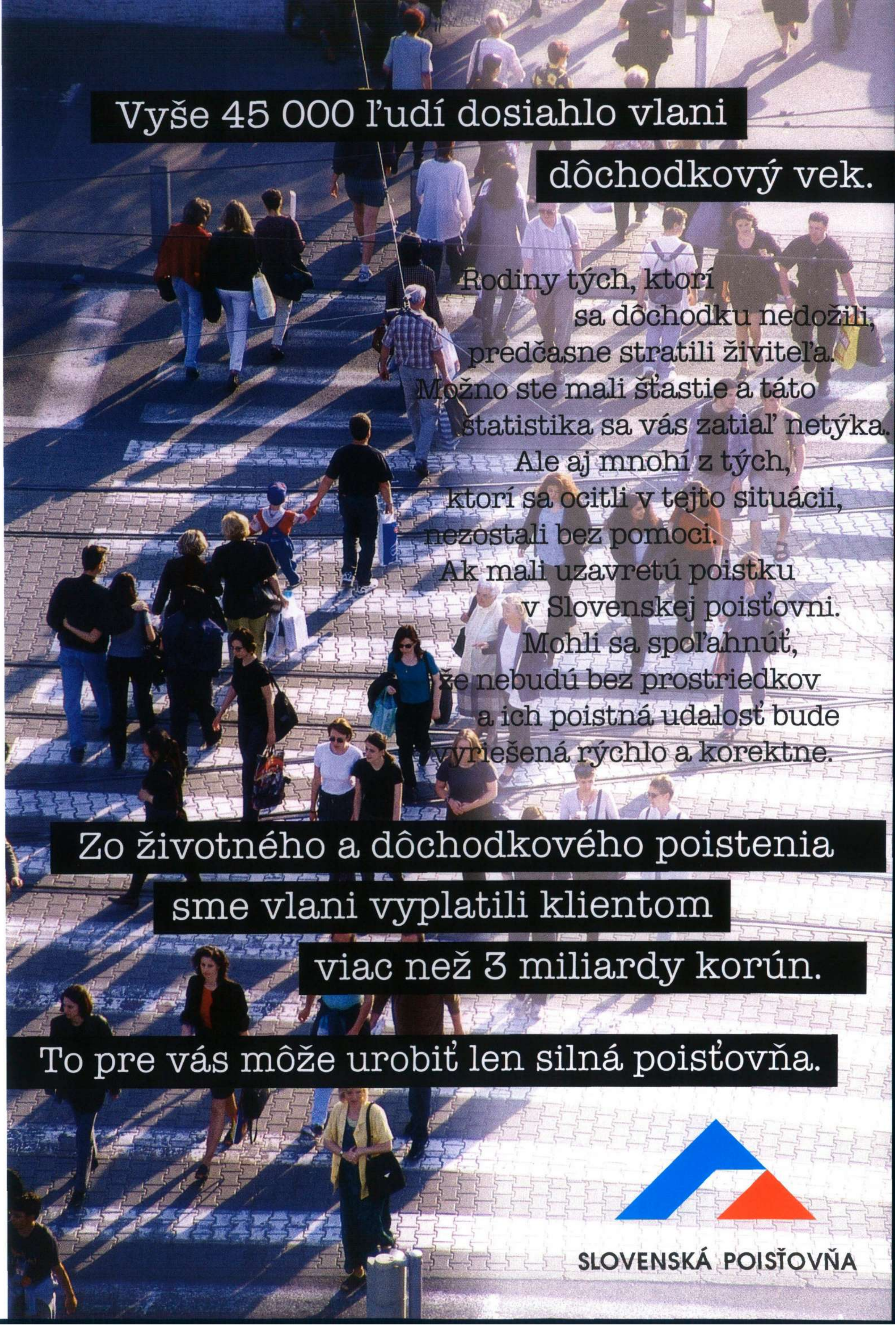
	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
0 – 1	0,7	0,4	0,3	0,80	0,8
1 – 2	0,3	0,2	0,3	0,56	0,5
2 – 3	0,2	0,2	0,3	0,46	0,4
3 – 4	0,3	0,2	0,5	0,45	0,4
4 – 5	1,1	0,3	1,3	0,72	0,6
5 – 6	3,4	1,4	2,9	2,70	1,8
6 – 7	4,8	4,3	4,8	4,65	4,5
7 – 8	6,8	7,7	6,6	6,12	7,0
8 – 9	6,9	7,9	6,6	6,20	6,9
9 – 10	6,4	6,8	7,0	6,22	6,4
10 – 11	6,2	6,5	6,9	6,18	6,3
11 – 12	6,0	6,2	6,8	6,07	6,2
12 – 13	5,8	6,1	6,5	5,99	6,1
13 – 14	6,0	6,4	7,2	6,16	6,2
14 – 15	6,3	6,9	8,0	6,79	6,5
15 – 16	6,7	7,4	8,0	7,16	6,9
16 – 17	6,8	7,3	6,8	7,02	7,0
17 – 18	6,2	6,5	5,5	6,55	6,3
18 – 19	5,6	5,5	4,3	5,72	5,4
19 – 20	4,6	4,3	3,4	4,44	4,4
20 – 21	3,4	3,1	2,3	3,34	3,4
21 – 22	2,5	2,1	1,8	2,53	2,6
22 – 23	1,8	1,4	1,3	1,91	2,1
23 – 24	1,2	0,9	0,6	1,26	1,3

° year 1999

Share of morning and evening peak hour in the whole working day (0-24 h)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
Morning peak hour	8 - 9	8 - 9	9 - 10	9 - 10	7 - 8
%	6,9	7,9	7,0	6,2	7,0
Evening peak hour	16 - 17	15 - 16	15 - 16	15 - 16	16 - 17
%	6,8	7,4	8,0	7,2	7,0

° year 1999


Vyše 45 000 ľudí dosiahlo vlani
dôchodkový vek.
Rodiny tých, ktorí
sa dôchodku nedožili,
predčasne stratili živiteľa.
Možno ste mali šťastie a táto
štatistika sa vás zatiaľ netýka.
Ale aj mnohí z tých,
ktorí sa ocitli v tejto situácii,
nezostali bez pomoci.
Ak mali uzavretú poistku
v Slovenskej poisťovni.
Mohli sa spoľahnúť,
že nebudú bez prostriedkov
a ich poistná udalosť bude
vyriešená rýchlo a korektne.
Zo životného a dôchodkového poistenia
sme vlani vyplatili klientom
viac než 3 miliardy korún.
To pre vás môže urobiť len silná poisťovňa.
SLOVENSKÁ POISŤOVŇA


KARLOVA VES
Recar
reklama,
pred ktorou
sa nedá
utiecť
Život znamená pohyb.
A platí to i pre reklamu. Jej pohyb smerom ku kvalite,
k spokojnosti klientov, agentúr i spotrebiteľov.
RECAR dáva do pohybu reklamu na vozidlách a vo vozidlách
hromadnej dopravy v Bratislave a na celom Slovensku.
Recar
Reklama v pohybe
RECAR a. s., Svätoplukova 1, 821 09 Bratislava, e-mail: reklama@recar.sk, www.recar.sk
Tel.: 07/555 77 417, 554 25 756, fax: 07/555 76 263


dis
KOMUNIKACE
MOSTY
VODOVODY
KANALIZACE
DOPRAVNÍ A INŽENÝRSKÉ STAVITELSTVÍ
D.I.S. SPOL. S R.O., JELÍNKOVA 14, 616 00 BRNO, E-MAIL: DIS@DISBRNO.CZ
TEL.: (05) 41214607, (05) 49 25 07 96, (05) 41 23 33 60,1, FAX: 05/ 49 25 67 81
dis
dopravní a inženýrské stavitelství
most Sloup

DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA a.s.

nabízí využití svého rehabilitačního zařízení v Pusté Polomi

- pro krátkodobé a rehabilitační pobyty
- výjezdní zasedání
- školení pro více subjektů souběžně
- soustředění pro sportovní kluby
- zimní a letní dětskou rekreaci

SPORT

- hřiště na malý fotbal, házenou a volejbal
- stolní tenis
- kulečník
- půjčovna horských kol
- chatoviště pro dětskou rekreaci
- ohniště

Pro návštěvníky je k dispozici

- celoroční ubytování v budově (v pokojích se soc. zařízením, televizí a rádiem)
- kulturní místnost s barem, videem a satelitním přijímačem
- zimní zahrada
- sezónní ubytování v chatkách

REHABILITACE

- léčebná tělesná výchova
- vodoléčba, elektroléčba
- fitcentrum
- masáže
- sauna

Kontakt:
REHABILITAČNÍ ZAŘÍZENÍ DP Ostrava a.s., 747 69 Pustá Polom
Tel.: 0653/77 80 77 (RhZ Pustá Polom)
Tel.: 069/617 82 91 - 2 (DP Ostrava a.s.)

Inženýring
DOPRAVNÍCH STAVEB
a.s.

ZAJIŠŤUJE VEŠKERÉ ČINNOSTI K PŘÍPRAVĚ A REALIZACI STAVEB

- inženýrská činnost ve stavebnictví
- inženýrsko konzultační činnost v oblasti rozvoje dopravních systémů
- projektová činnost ve výstavbě
- provádění staveb včetně jejich změn, udržovacích prací na nich a jejich odstraňování
- výkon zeměměřičských činností
- poradenská činnost v oblasti stavebnictví
- poskytování služeb v oblasti zadávání veřejných zakázek

Okruh zajišťovaných staveb: metro, pozemní komunikace, tramvajové tratě, mosty, administrativní a technologické budovy, obchodní centra, rekonstrukce budov včetně historických, skládky, sportovní areály

ZKUŠENÝ PARTNER – ZÁRUKA KVALITY

Na Moráni 3
128 01 Praha 2

tel. : 02/22646112
fax : 02/22640334
e-mail : ids@ids-praha.cz

6 PUBLIC TRANSPORT

An integration of various operators can recently be seen in the systems of public transport. In addition to the public transport means of the city in a unified transport system, Czech Railways and buses of private carriers are also linked up with the city public transport service and parts of the suburban agglomerations.

As of 31.12.2000, 159 communities joined the Prague's integrated system (*PID*) served by regional buses as well as by 190 railway stations and stops. In 1998 a system of park and ride (P+R), was also integrated into the system, including its tariff. Early in 2000 a total of 1 108 standing places were available in the P+R system. In April 2000 two new parking places were put in operation *Palmovka* (122 standing places) and *Radotín* (62 standing places).

Ostrava's transport integrated system (*ODIS*) operates in *Ostrava* according to unified transport and tariff conditions. This system connects a territory of 34 cities and communities of neighbouring districts with *Ostrava*. Four transport companies participate in the system (*ČSAD BUS Ostrava, a. s., TQM a. s. Opava,* Czech railways, and Transport Company *Ostrava, a. s.*). Transport Company *Ostrava, a. s.* provides transport service in a predominant way on the city territory. This company with its 24 lines also provides service outside the city. Czech railways with their gradual integration actively enter the system *ODIS*, and they perform transport service on 9 sections of railway routes utilizing of a integrated fares.

In *Bratislava* since 1.11.1999 an experiment in integrated transport has been in operation in which those participating are the capital city *Bratislava,* Transport Company *Bratislava* and the Railway of the Slovak Republic. Owners of the all-network season tickets for the city public transport in *Bratislava* with a tariff surcharge supplement for integrated transport can use railway trains all over the capital. Passengers have at their disposal 13 railway stations throughout *Bratislava.*

6.1 City public transport

Length of network (km)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	49,8	x	x	x	x
Tram	136,4	69	60,2	21,6	79,1
specifically, on its own trackbed	69,6	30,5	36,6	8	59,6
%	51	44	61	37	75,3
Bus	812,6	269	377,1	143,4	385,6
Trolleybus	x	54	27,5	32,5	91,4
All public transport	998,8	392	464,8	197,5	556,1

Average commercial speed (km/h)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	35,7	x	x	x	x
Tram	18,9 **	18,4	20,97	18,6	19,17
Bus	25,2 *	25,1	24,22	22,7	23,80
Trolleybus	x	19,9	16,48	19,8	16,39

* including suburban lines of Prague integrated public transport

** including night lines

Traffic performance of public transport per year (thous. veh.-km)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	40 713	x	x	x	x
Tram	46 856	16 586	15 600	5 095	10 979
Bus	60 316 *	15 030	18 593	4 555	26 866
Trolleybus	x	7 010	3 219	3 453	5 376
All	147 885	38 626	37 412	13 103	43 221

* Transport Company only (*DP a. s.*)

Passengers transported per year (thous.)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	423 187	x	x	x	x
Tram	315 220	196 347	99 330	53 059	66 800
Bus	294 763	98 357	70 200	22 885	132 000
Trolleybus	x	43 132	13 110	28 081	22 600
All	1 033 170	337 836	190 640	104 025	221 400

Average number of public transport trips per inhabitants

		Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Passenger transported per year	thous.	1 033 170	337 836	190 640	104 025	221 400
Population (inhabitants)	thous.	1 181	382	319	169	447
Average number of trips per inhabitants per year		875	884	598	616	495
Average number of trips per inhabitants per day		2,40	2,42	1,63	1,68	1,36

6.2 Regional and long-distance public transport

Passengers transported (daily)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň +	Bratislava °
Railway	108 500	57 000	33 182	10 400	40 000
Buses	90 000	35 000	40 190	8 400	60 000
All	198 500	92 000	73 372	18 800	100 000

\+ only morning rush hours (5 - 8 h)

° year 1999

7 TRAFFIC LIGHT SIGNALS

Traffic signal devices (*SSZ*) at crossroads and pedestrian crossings started to be installed in its new form in our large cities since the early 70s. Their early period (relay traffic controllers) came to an end in 1980 - 1985 when a new generation of microprocessor controllers and also new control systems started to be implemented. Currently, great attention is paid in all the cities to the renewal and further development of traffic light installations because this part of the city traffic control systems plays an indispensable role in increasing the safety of road traffic and operational management of traffic.

Traffic signal devices

		Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
All traffic signals		398	110	57	74	98
Specifically,	pedestrian crossings	57	15	18	4	6
	in green waves	266	82	31	47	33
	traffic actuated	150	14	5	53	14
	with tram priority	59	7	16	37	1
Central controlled		87	79	0	45	68

A newly implemented traffic-actuated control *SSZ* (that is control according to the demands taken by the detectors in real time), which already make approximately 30 % of all the *SSZ* in operation and by which it is possible to apply a priority choice proceed („free") signal for trams (preference of public transport using traffic lights) help greatly to make traffic throughput and smooth.

Another outstanding element in the *SSZ* system and a qualitative change in the traffic management is connection of *SSZ* traffic controllers to the traffic control centers (*DÚ*). Approximately one third of *SSZ* operates in the system of central control and this system is further developed.

Comparison of the numbers of traffic signal devices

		Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Inhabitants	thous.	1 181	382	319	169	447
Traffic signals per 1 000 inhabitants		0,337	0,288	0,18	0,437	0,219
Registered motor vehicles	thous.	747	196	130	93	211
Traffic signals per 1 000 registered motor vehicles		0,533	0,561	0,438	0,796	0,464
Traffic signals per 100 km of road and street network		11,8	11,2	5,8	15,9	12,1
Traffic signals per 1 bill. veh.-km per year		72,4	•	51,9	•	•

• not available

Although in the monitored cities of the Czech Republic there are at present over 600 *SSZ* and all over the country approximately one thousand *SSZ* in operation, this number is still insufficient. Cities in Western Europe show higher figures of *SSZ* deployment.

8 TRAFFIC ACCIDENTS

Traffic accident frequency, whose growth in the seventies and eighties corresponded roughly to the growth of traffic performance, has been developing unfavourably since 1990. A number of traffic accidents in the nineties grew - with the exception of Prague - significantly faster than traffic performance, which is mainly due to a general decline of drivers' discipline. The provided figures warn and urge for more work to be done in this specific area of transport engineering. The number of traffic accidents has decreased in 2000 as against the previous year in all the cities in view (as well as nationwide).

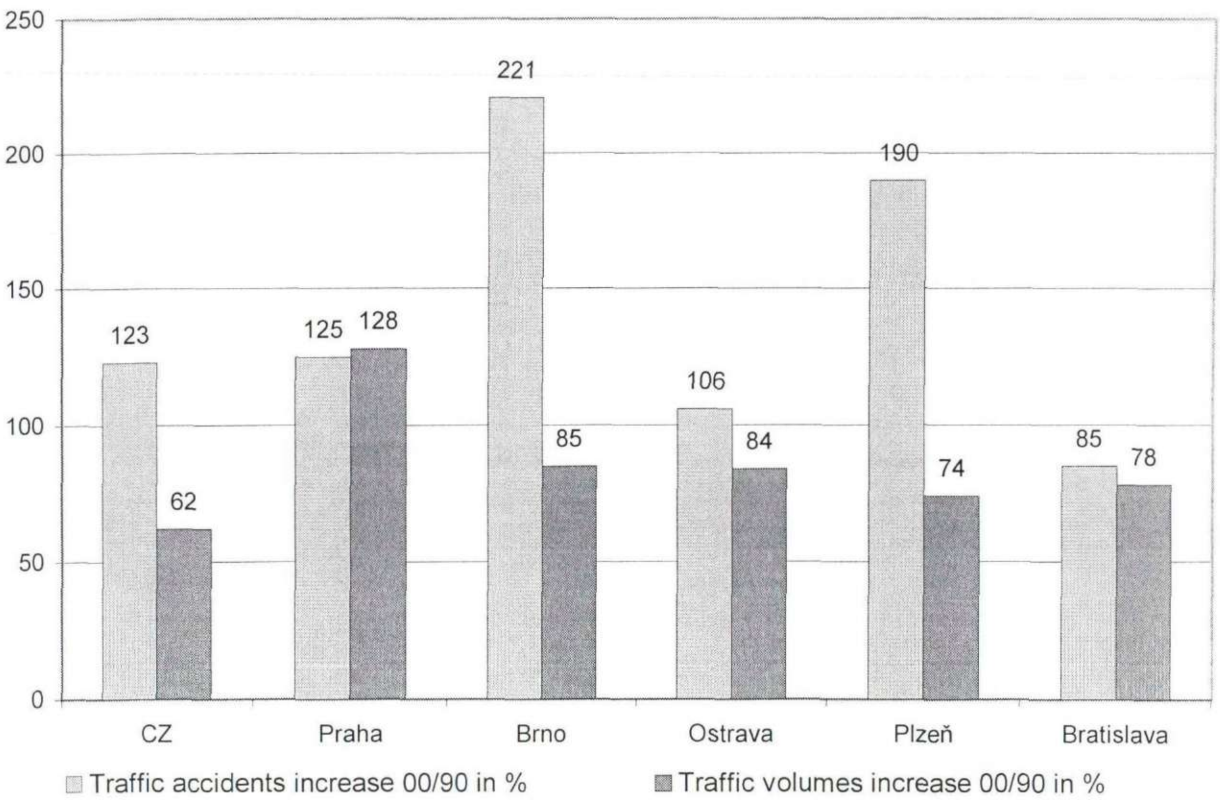
Traffic accidents

	CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
In 2000	211 516	40 560	10 050	5 866	5 181	10 490
In 1990	94 664	18 024	3 131	2 851	1 782	5 673

Comparison of traffic accidents and traffic performance 2000/1990

		CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Traffic accidents increasing 2000/1990	%	+ 123	+ 125	+ 221	+ 106	+ 190	+ 85
Traffic performance increasing 2000/1990	%	+ 62	+ 128	+ 85	+ 84	+ 74	+ 78 °
Accidents increase/performance increase ratio 2000/1990		1,98	0,98	2,6	2,04	2,56	1,029

° increasing 1999/1990



Injuries at traffic accidents

	CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Number of traffic accidents	211 516	40 560	10 050	5 866	5 181	10 490
Number of all injuries	33 924	3 861	829	720	553	693
Specifically, fatal injuries	1 336	80	26	19	17	38
%	3,9	2,1	3,1	2,6	3,1	5,5
serious injuries	5 525	521	121	80	42	178
%	16,3	13,5	14,6	13,6	7,6	25,7
slight injuries	27 063	3 260	682	621	494	477
%	79,8	84,4	82,3	83,5	89,3	68,8
Injury/accidents ratio (%)	16,0	9,5	8,2	10,6	10,6	6,6
Relative accident rate	4,9 *	7,4	•	•	7,7	•

* motorways and roads of I.,II.,III. class

• not available

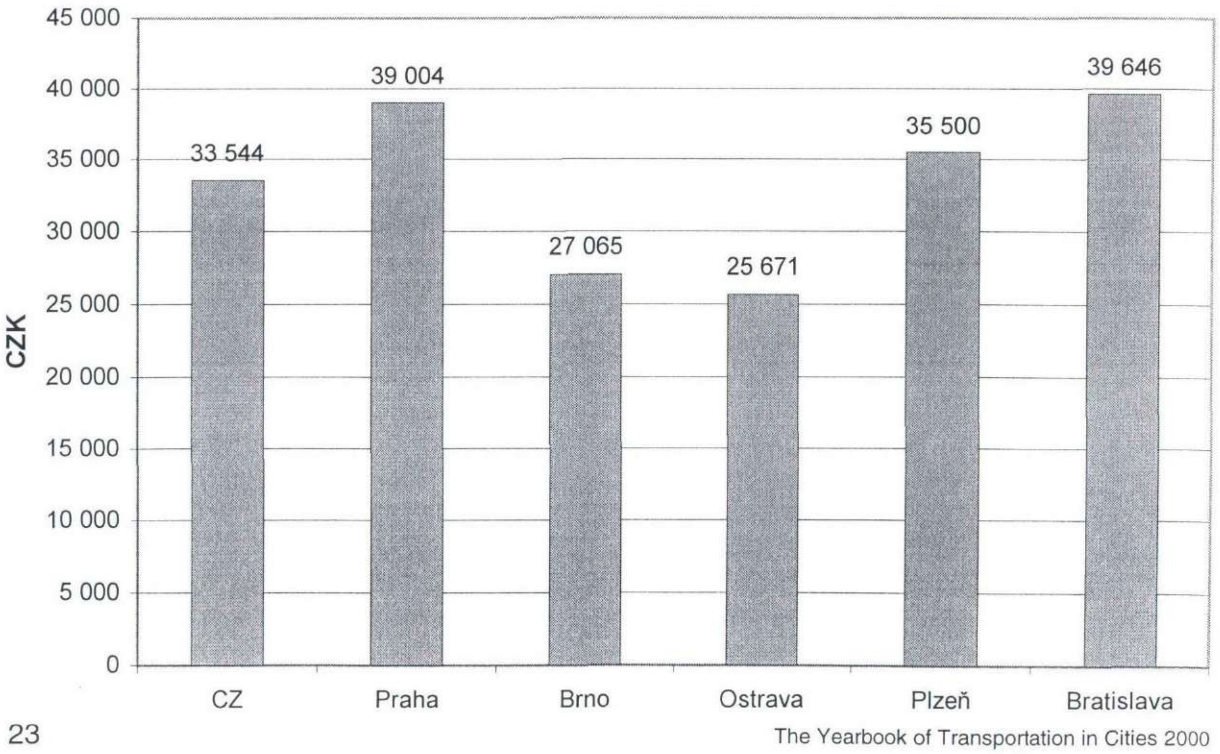
A ratio of the number of injuries to the number of traffic accidents is influenced by the traffic proportions and the arrangement of traffic. In the cities it is lower than in the roads outside cities and villages.

A relative accident rate (number of accidents to 1 million travelled kilometres) is higher because of high traffic volume in large cities as opposed to the roads outside cities and villages.

Material damage at traffic accidents

	CZ	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Number of traffic accidents	211 516	40 560	10 050	5 866	5 181	10 490
Total material damage estimated (mill. CZK/year)	7 095	1 582	272	151	184	416
Average material damage per 1 accident (CZK)	33 544	39 004	27 065	25 758	35 500	39 646

Bratislava in CZK by the exchange rate CZK/SKK 0,80533 of 31.12.2000.

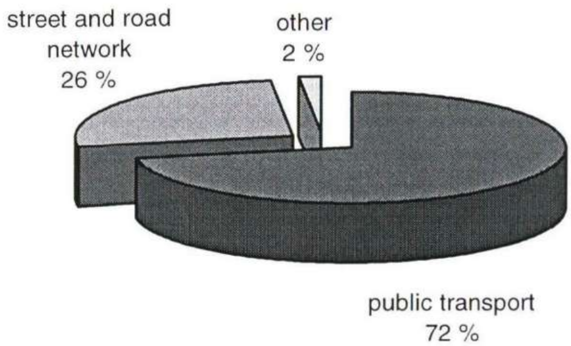


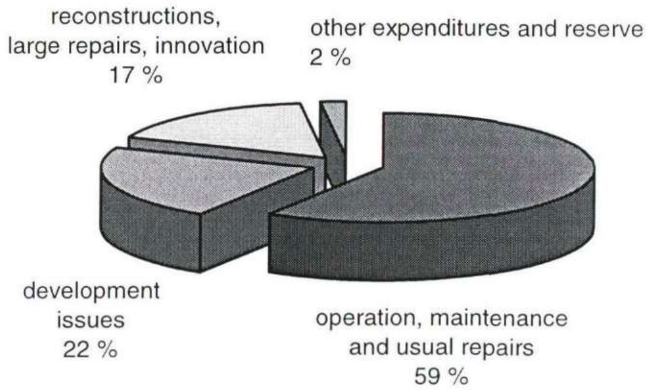
9 FUNDING OF TRANSPORT AND TRANSPORT CONSTRUCTION

Structure of transport expenditures

Praha

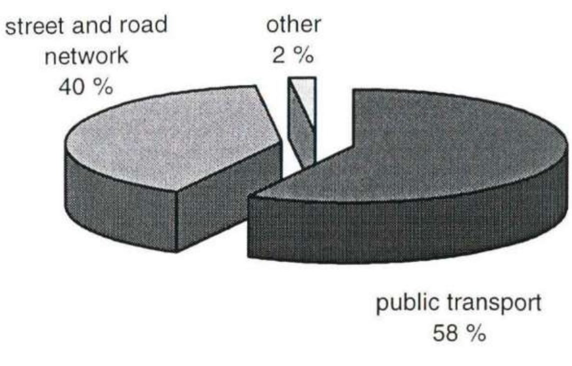
General city budget for 2000	29,7 bill. CZK	100,0 %
Specifically, transport expenditures	12,3 bill. CZK	41,5 %

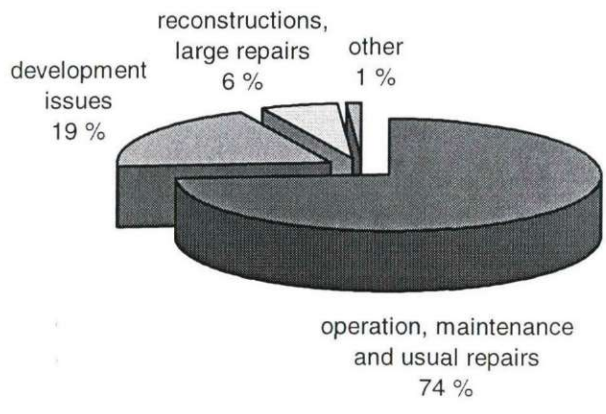




Brno

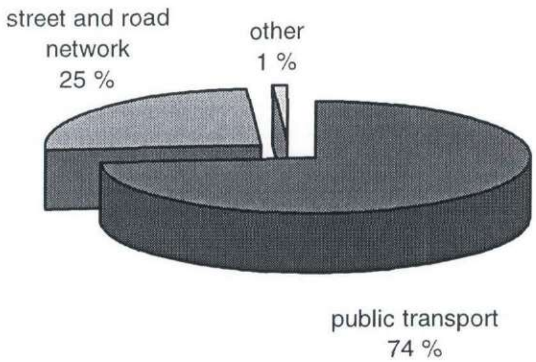
General city budget for 2000	7,475 bill. CZK	100,0 %
Specifically, transport expenditures	1,580 bill. CZK	21,1 %

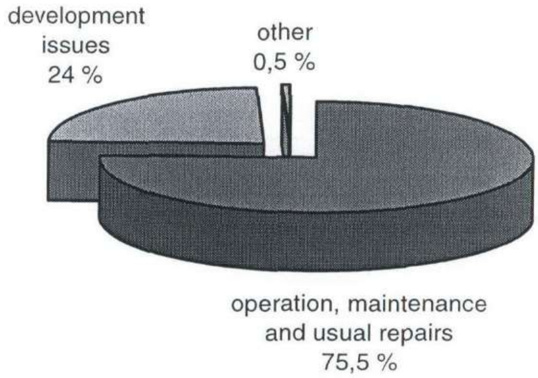




Ostrava

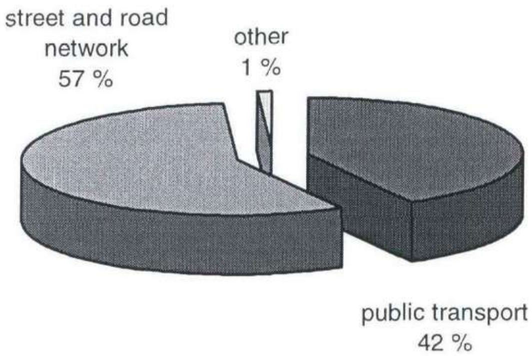
General city budget for 2000 .... 5,4 bill. CZK 100,0 %
Specifically, transport expenditures .... 1,3 bill. CZK 24,4 %

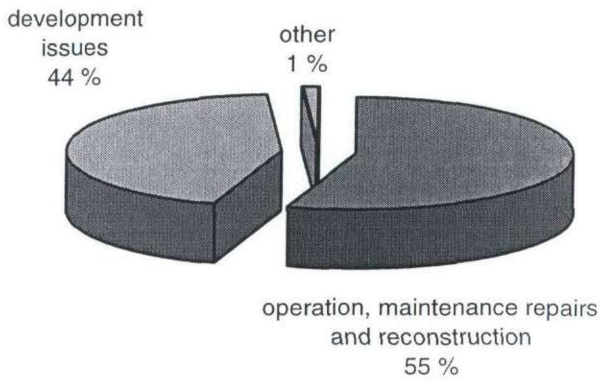




Plzeň

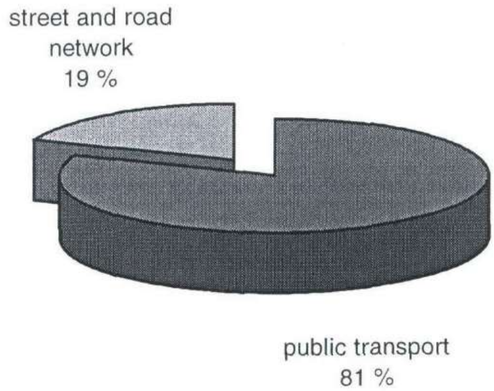
General city budget for 2000 .... 4,03 bill. CZK 100,0 %
Specifically, transport expenditures .... 1,05 bill. CZK 26,0 %

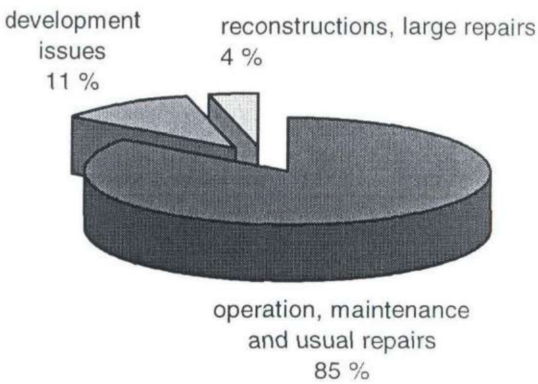




Bratislava

General city budget for 2000 .... 3,4 bill. SKK (2,7 mld. CZK) 100,0 %
Specifically, transport expenditures............................ 1,55 bill. SKK (1,2 mld. CZK)+ 45,6 %
+ Incl. government subsidies.





Comparison of transport expenditures

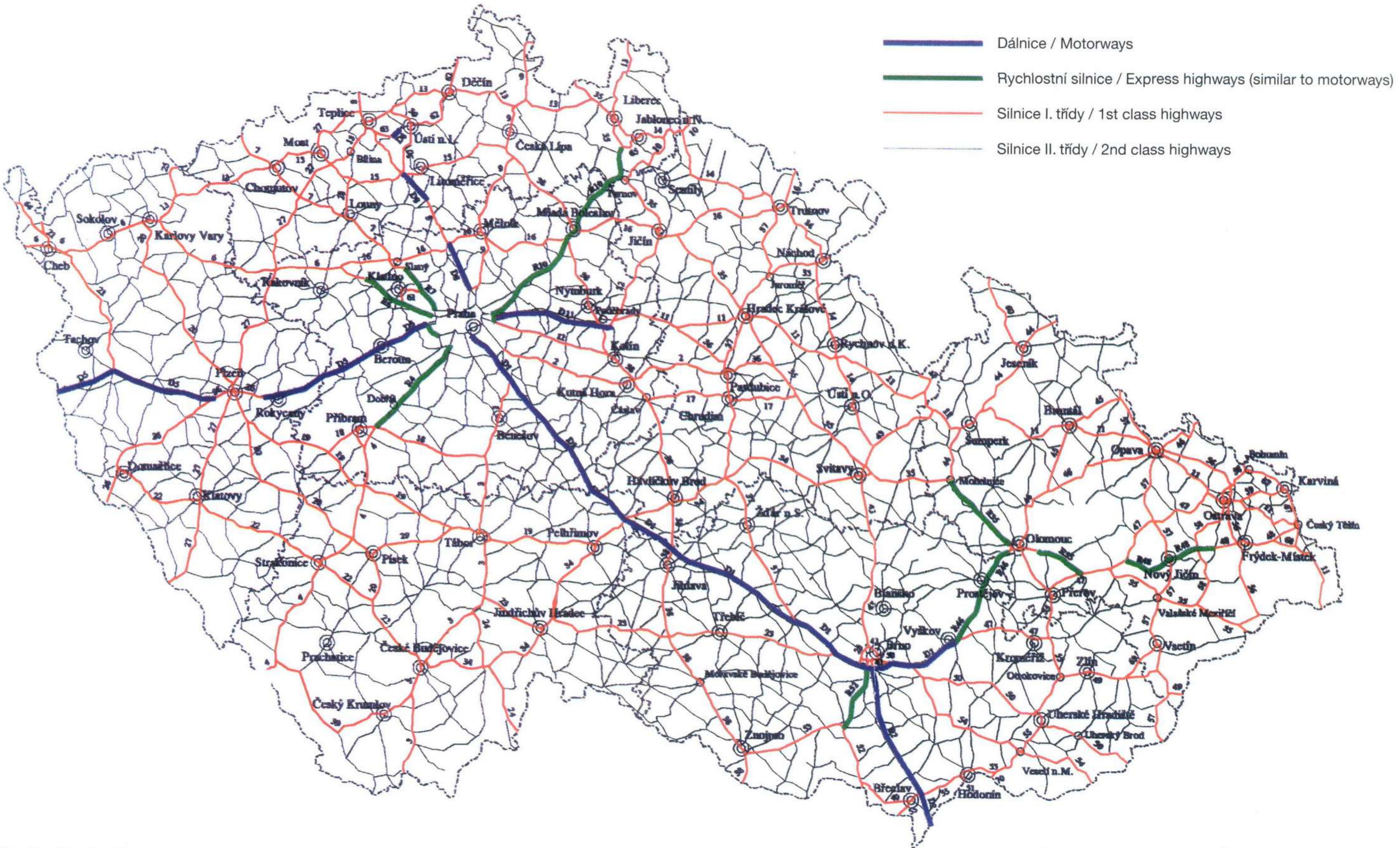
		Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Inhabitants	thous.	1 181	382	320	169	447
All transport expenditures from city budget	bill. CZK	12,3	1,58	1,3	1,05	1,2
Average expenditure per 1 head	CZK	10 415	4 136	4 625	6 193	2 678
Share of public transport expenditures	%	72	58	74	42	81
Share of development expenditures in the whole transport expenditures	%	22	19	24	44	11

The overall budget expenditures for transportation slightly increased in all the cities when compared to the year 1999.

When comparing individual parts it is necessary to take into account the distinct budget structure in the Czech Republic and the Slovak Republic.

In individual cities large amounts from the total approved financial means are earmarked for public transport (approx. one half or more). In *Plzeň* almost a half of the total financial means from the chapter „transportation“ is directed to new investment construction, whereas the other cities invest one tenth to one quarter of the means for transportation.

SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ ČR
NETWORK OF MOTORWAYS AND HIGHWAYS IN THE CZ

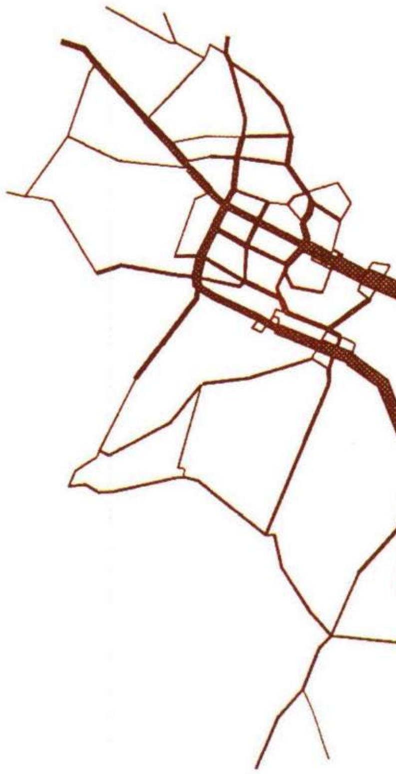


0 10 20 30 40 50 km

Zpracovatel: Ředitelství silnic a dálnic České republiky
By the Courtesy of Road and Motorway Authority, Czech Republic

BRNO

OSTR

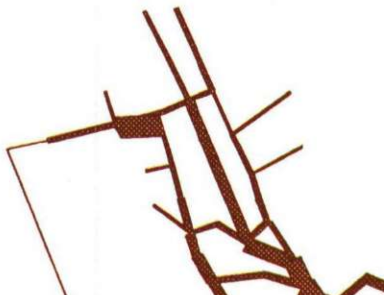


INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY / TRAFFIC VOLUM

průměrný pracovní den 2000, počet vozidel celkem za 24 hodin, 1 mm = 20 000 voz
an average workday, number of vehicles in 24 hours, 1 mm = 20 000 vehicles

PLZEŇ

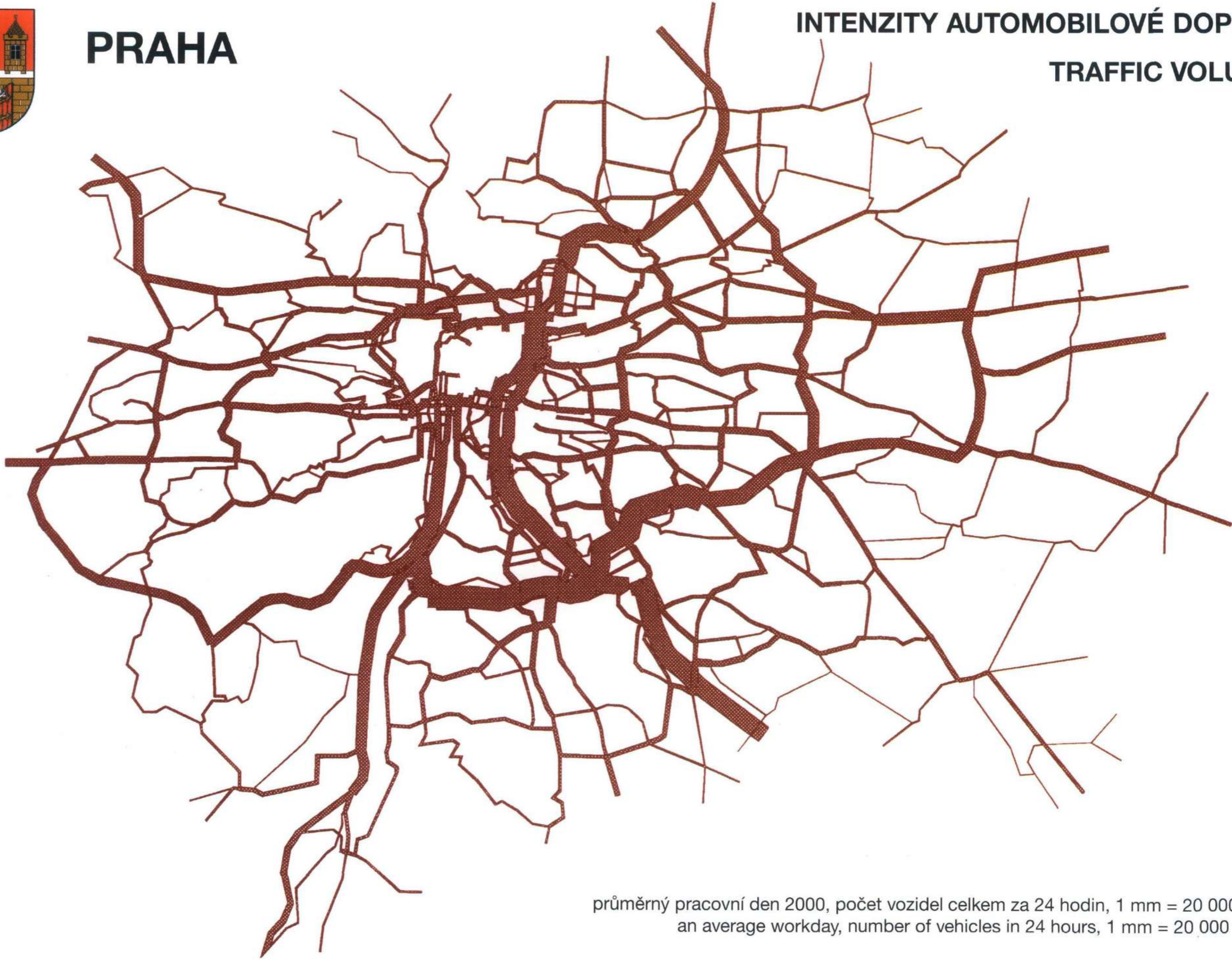
BRAT



PRAHA

INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

TRAFFIC VOLUMES



průměrný pracovní den 2000, počet vozidel celkem za 24 hodin, 1 mm = 20 000 vozidel
an average workday, number of vehicles in 24 hours, 1 mm = 20 000 vehicles

Porovnání finančních výdajů na dopravu

		Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Počet obyvatel města	tis.	1 181	382	320	169	447
Celkové rozpočtové výdaje na dopravu	mld. Kč	12,3	1,58	1,3	1,05	1,2
Výdaje na 1 obyvatele	Kč	10 415	4 136	4 625	6 193	2 678
Podíl výdajů na HD	%	72	58	74	42	81
Podíl rozvojových akcí na výdajích „Doprava“	%	22	19	24	44	11

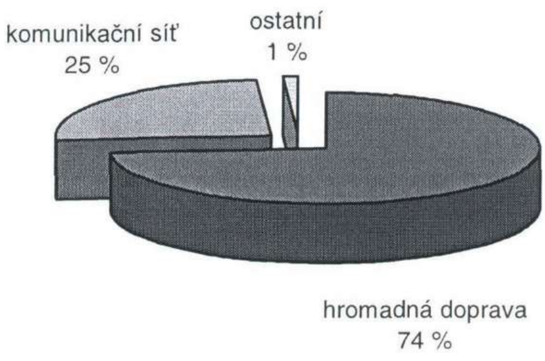
Celkové rozpočtové výdaje na dopravu se proti roku 1999 ve všech městech mírně zvýšily.

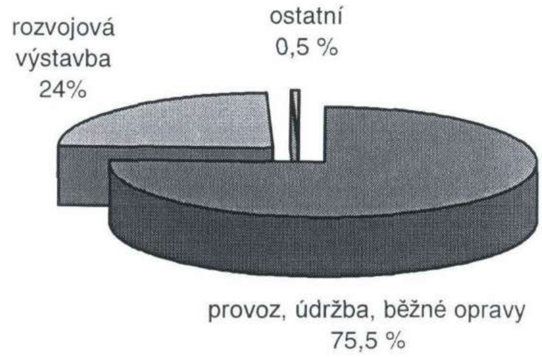
Při srovnávání částek je nutno brát na zřetel rozdílnou strukturu rozpočtu v ČR a SR.

V jednotlivých městech jsou z celkových uvolněných prostředků na dopravu věnovány velké částky na dopravu hromadnou (přibližně polovina nebo i více). V Plzni jde téměř polovina celkových finančních prostředků z kapitoly "Doprava" na novou investiční výstavbu, zatímco ostatní města investují z prostředků na dopravu desetinu až čtvrtinu.

Ostrava

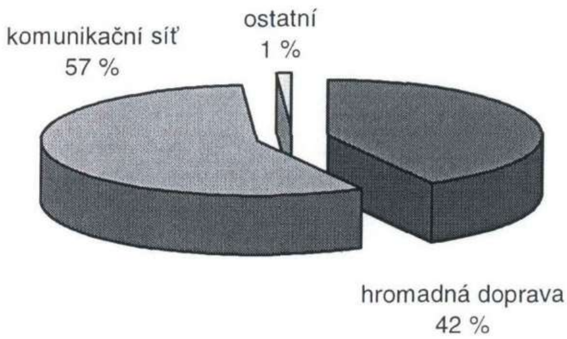
Celkový rozpočet města pro rok 2000 .... 5,4 mld. Kč 100,0 %
Celkové výdaje v kapitole „Doprava“ .... 1,3 mld. Kč 24,4 %

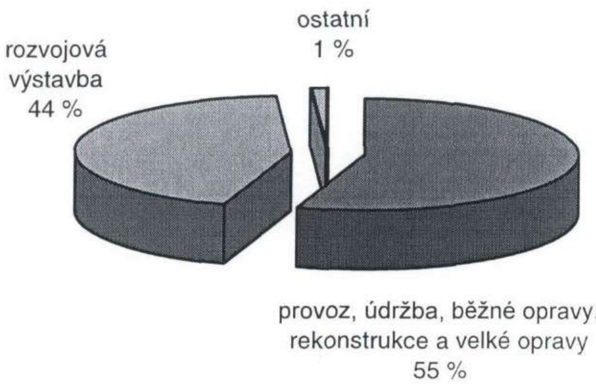




Plzeň

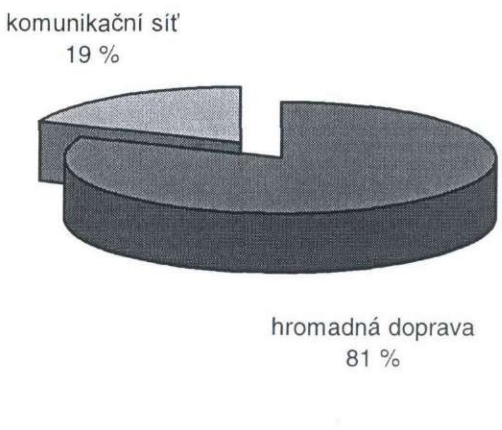
Celkový rozpočet města pro rok 2000 .... 4,03 mld. Kč 100,0 %
Celkové výdaje v kapitole „Doprava“ .... 1,05 mld. Kč 26,0 %





Bratislava

Celkový rozpočet hlavního města pro rok 2000 .... 3,4 mld. Sk (2,7 mld. Kč) 100,0 %
Celkové výdaje na dopravu .... 1,55 mld. Sk (1,2 mld. Kč)+ 45,6 %
+ Částka je uvedena včetně dotace ze státního rozpočtu.

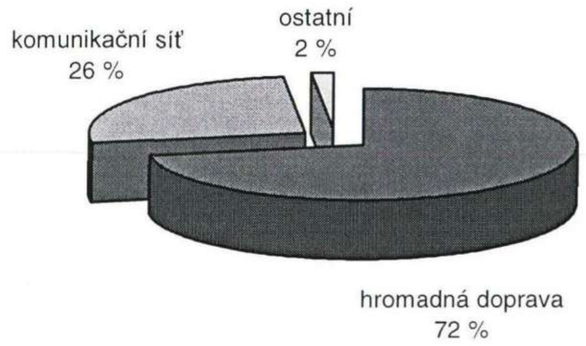


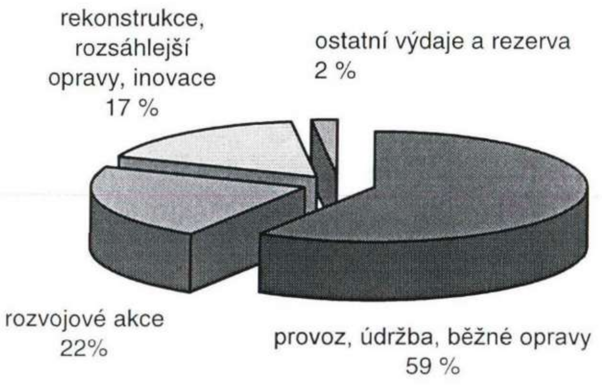
9 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH STAVEB

Struktura výdajů kapitoly doprava

Praha

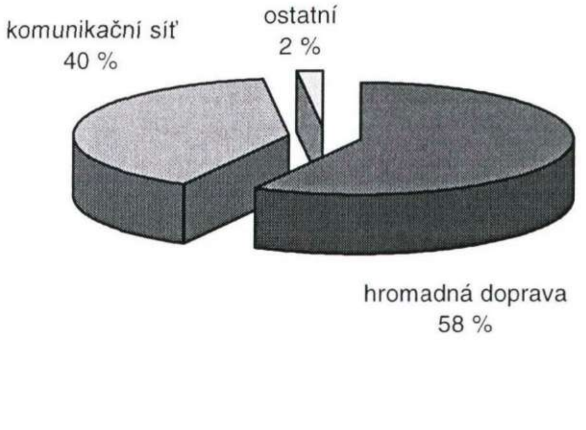
Celkový rozpočet hlavního města pro rok 2000	29,7 mld. Kč	100,0 %
Celkové výdaje v kapitole „Doprava“	12,3 mld. Kč	41,5 %

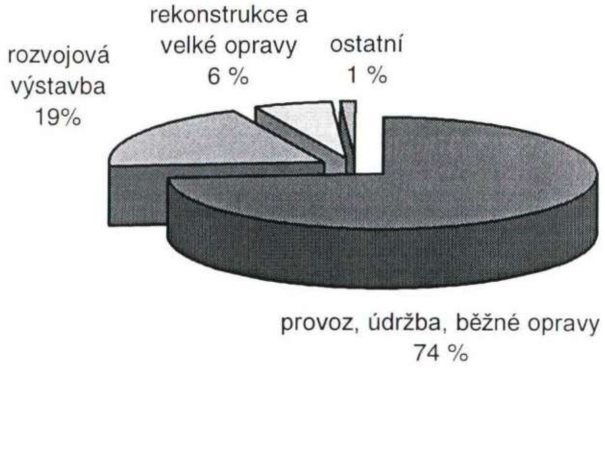




Brno

Celkový rozpočet města pro rok 2000	7,475 mld. Kč	100,0 %
Celkové výdaje v kapitole „Doprava“	1,580 mld. Kč	21,1 %





Zranění při dopravních nehodách

	ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Počet DN celkem	211 516	40 560	10 050	5 866	5 181	10 490
Počet zranění celkem	33 924	3 861	829	720	553	693
z toho: smrtelných	1 336	80	26	19	17	38
%	3,9	2,1	3,1	2,6	3,1	5,5
těžkých	5 525	521	121	80	42	178
%	16,3	13,5	14,6	13,6	7,6	25,7
lehkých	27 063	3 260	682	621	494	477
%	79,8	84,4	82,3	83,5	89,3	68,8
Počet zranění ku počtu DN (%)	16,0	9,5	8,2	10,6	10,6	6,6
Relativní nehodovost	4,9 *	7,4	•	•	7,7	•

* dálnice a silnice I., II. a III. třídy
• nezjištěno

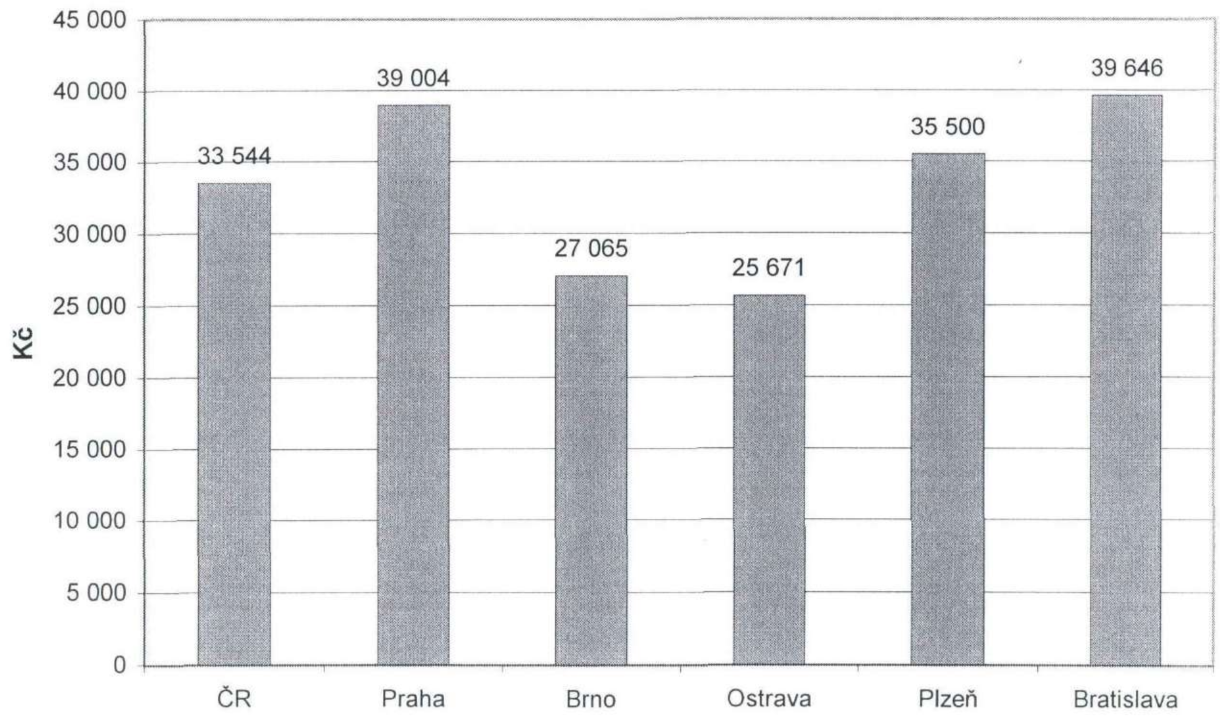
Poměr počtu zranění k počtu dopravních nehod je ovlivněn dopravními poměry a režimem dopravy. Ve městech je nižší než v extravilánu.

Relativní nehodovost (počet nehod na 1 milion ujetých vozokm) je z důvodu vysoké hustoty provozu ve velkých městech oproti extravilánu naopak vyšší.

Hmotné škody při dopravních nehodách

	ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Počet DN celkem	211 516	40 560	10 050	5 866	5 181	10 490
Celková hmotná škoda (mil. Kč/rok)	7 095	1 582	272	151	184	416
Průměrná hmotná škoda (Kč na 1 nehodu)	33 544	39 004	27 065	25 758	35 500	39 646

Údaje za Bratislavu přepočteny na Kč kursem 0,80533, platným k 31.12.2000.



8 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

Dopravní nehodovost, jejíž růst v sedmdesátých a osmdesátých letech odpovídal zhruba růstu dopravního výkonu, se od roku 1990 nepříznivě vyvíjí. Počet dopravních nehod v devadesátých letech rostl - s výjimkou Prahy - podstatně rychleji než dopravní výkon, což lze přičítat především obecnému poklesu kázně řidičů. Uváděné hodnoty varují a vybízejí ke zvýšení činnosti právě v této oblasti dopravního inženýrství. Ve všech sledovaných městech (i za celou ČR) se počet nehod v roce 2000 oproti předchozímu roku snížil.

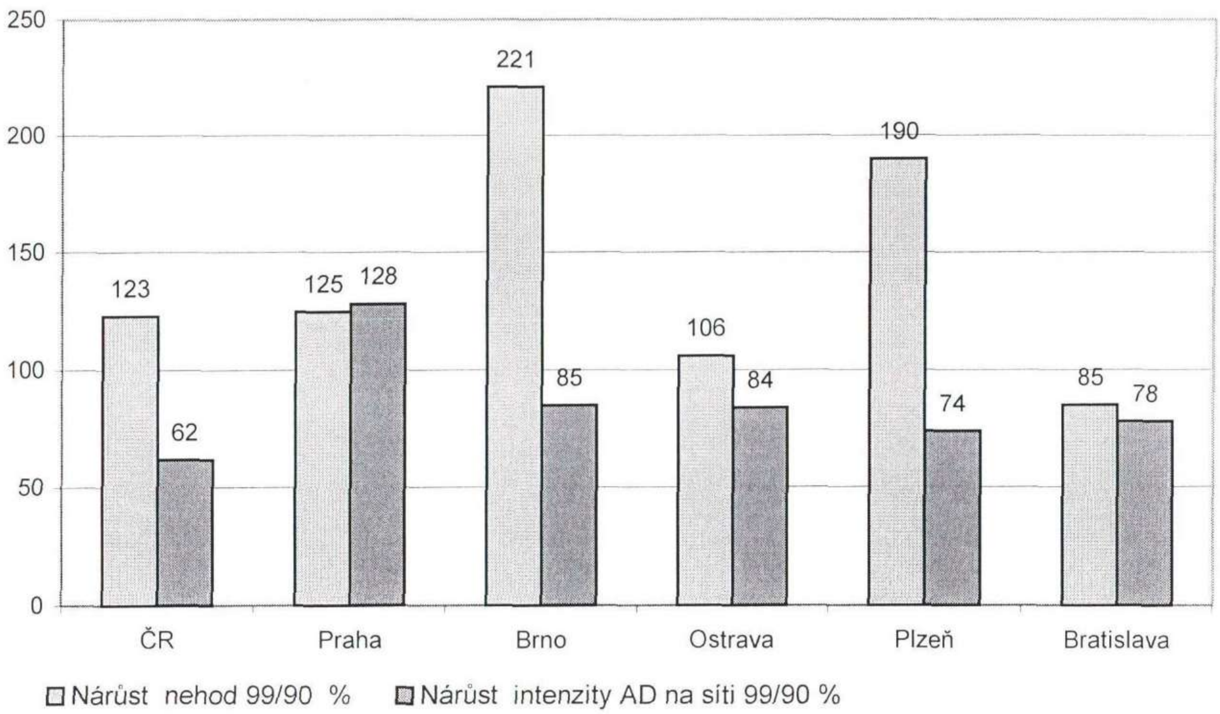
Dopravní nehody

	ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Celkem nehod za rok 2000	211 516	40 560	10 050	5 866	5 181	10 490
Celkem nehod za rok 1990	94 664	18 024	3 131	2 851	1 782	5 673

Porovnání dopravních nehod a intenzity automobilové dopravy 2000/1990

		ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Nárůst nehod 2000/1990	%	+ 123	+ 125	+ 221	+ 106	+ 190	+ 85
Nárůst intenzity AD na síti 2000/1990	%	+ 62	+ 128	+ 85	+ 84	+ 74	+ 78 °
Poměr nárůstu nehod a nárůstu intenzity AD 2000/1990		1,98	0,98	2,6	2,04	2,56	1,029

° rok 1999



7 ŘÍZENÍ DOPRAVY

Světelná signalizační zařízení (SSZ) na křižovatkách a přechodech se v nové podobě v našich velkých městech začala zavádět od počátku sedmdesátých let. Jejich prvé období (reléové řadiče) končilo v létech 1980 - 1985, kdy nastupovala nová generace mikroprocesorových řadičů i nové systémy řízení. V současném období je věnována ve všech městech velká pozornost obnově a dalšímu rozvoji SSZ, neboť tato součást dopravních systémů měst má své nezastupitelné místo zejména při zvyšování bezpečnosti silničního provozu a operativním řízení dopravy.

Světelná signalizační zařízení (SSZ)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Celkový počet SSZ	398	110	57	74	98
z toho přechody pro chodce	57	15	18	4	6
řízeno v koordinaci (zelené vlny)	266	82	31	47	33
řízeno dynamicky	150	14	5	53	14
s preferencí tramvají	59	7	16	37	1
Připojeno na centrální řízení (DÚ)	87	79	0	45	68

Významným přínosem pro propustnost komunikací a plynulost provozu je nově zaváděné dynamické řízení SSZ (tj. řízení podle nároků zjišťovaných detektory v reálném čase), ve kterém již pracuje zhruba 30 % SSZ a na kterých je možno uplatňovat přednostní volbu signálu "volno" pro tramvaje (preference MHD světelnou signalizací).

Dalším významným prvkem v systému SSZ a kvalitativní změnou v řízení dopravy je připojování řadičů SSZ na dopravní ústředny (DÚ). V systému centrálního řízení pracuje již přibližně třetina SSZ a tento systém je dále rozšiřován.

Porovnání celkového počtu SSZ

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Počet obyvatel tis.	1 181	382	319	169	447
Počet SSZ/1 000 obyvatel	0,337	0,288	0,18	0,437	0,219
Počet motorových vozidel tis.	747	196	130	93	211
Počet SSZ/1 000 motorových vozidel	0,533	0,561	0,438	0,796	0,464
Počet SSZ/100 km sítě	11,8	11,2	5,8	15,9	12,1
Počet SSZ/1 mld. vozokm/rok	72,4	•	51,9	105,7	•

• nezjištěno

Přestože ve sledovaných městech České republiky je v současném období v provozu více než 600 SSZ a v celé republice zhruba tisíc SSZ, je tento počet nedostatečný. Ve městech západoevropských států jsou ukazatele počtu SSZ vyšší.

Průměrná cestovní rychlost (km/h)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	35,7	x	x	x	x
Tramvaj	18,9 **	18,4	20,97	18,6	19,17
Autobus	25,2 *	25,1	24,22	22,7	23,80
Trolejbus	x	19,9	16,48	19,8	16,39

* včetně příměstských linek integrovaného systému hromadné dopravy
** včetně nočních linek

Dopravní výkon MHD za rok (tis. vozokm)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	40 713	x	x	x	x
Tramvaj	46 856	16 586	15 600	5 095	10 979
Autobus	60 316 *	15 030	18 593	4 555	26 866
Trolejbus	x	7 010	3 219	3 453	5 376
Celkem	147 885	38 626	37 412	13 103	43 221

* Výkony DP a. s.

Přepravené osoby MHD za rok (tis.)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	423 187	x	x	x	x
Tramvaj	315 220	196 347	99 330	53 059	66 800
Autobus	294 763	98 357	70 200	22 885	132 000
Trolejbus	x	43 132	13 110	28 081	22 600
Celkem	1 033 170	337 836	190 640	104 025	221 400

Průměrný počet jízd MHD na obyvatele města

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Přepravené osoby za rok tis.	1 033 170	337 836	190 640	104 025	221 400
Počet obyvatel města tis.	1 181	382	319	169	447
Průměrný počet jízd na obyv. za rok	875	884	598	616	495
Průměrný počet jízd na obyv. za den	2,40	2,42	1,63	1,68	1,36

6.2 Vnější hromadná doprava

Počet přepravovaných osob podle druhů dopravních prostředků (denní obrat)

	Praha	Brno	Ostrava *	Plzeň +	Bratislava °
Železnice	108 500	57 000	33 182	10 400	40 000
Autobusy	90 000	35 000	40 190	8 400	60 000
Celkem	198 500	92 000	73 372	18 800	100 000

* obrat uveden jako dvojnásobek zjištěného jednosměrného příjezdu
\+ obrat (příjezd + odjezd) je uveden pouze za ranní špičkové období (5 až 8 hodin)
° rok 1999

6 HROMADNÁ DOPRAVA OSOB

V systémech hromadné dopravy osob dochází v posledním období k integraci přepravy různých provozovatelů. V jednotném dopravním systému jsou mimo městských dopravních prostředků zapojeny do obslužnosti města a části příměstských aglomerací i České dráhy a autobusy soukromých dopravců.

V Praze byla k 31.12.2000 do Pražského integrovaného systému (PID) zapojeno 159 obcí obsluhovaných regionálními autobusy a dále 190 železničních stanic a zastávek. Do systému byl začleněn v roce 1998 také systém záchytných parkovišť P + R („Park and Ride"), a to i jako tarifní součást PID. Na začátku roku 2000 bylo v systému P + R k dispozici celkem 1 108 stání. V dubnu byla uvedena do provozu dvě nová parkoviště Palmovka (122 stání) a Radotín (62 stání).

V Ostravě pracuje podle jednotných přepravních a tarifních podmínek Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS). Tento systém již propojuje území 34 měst a obcí sousedních okresů s Ostravou. V systému jsou zapojeny 4 dopravní společnosti (ČSAD BUS Ostrava, a. s., TQM, a. s. Opava, České dráhy a Dopravní podnik Ostrava, a. s.). Dopravní obsluhu na území města zabezpečuje v převážné míře Dopravní podnik Ostrava, a. s., který 24 linkami zajišťuje obsluhu i mimo město. Do systému ODIS aktivně svou postupnou integrací vstupují i České dráhy, které realizují přepravní výkony na 9 úsecích železničních tratí s využitím integrovaného tarifu.

V Bratislavě je od 1.11.1999 v provozu experiment integrované dopravy, na kterém se podílí hlavní město SR Bratislava, Dopravní podnik Bratislava, a. s. a Železnice Slovenské republiky. Držitelé celosíťových předplatních jízdenek na městskou hromadnou dopravu v Bratislavě doplněných o kupón s tarifním příplatkem na integrovanou dopravu mohou jezdit v osobních a zrychlených vlacích ŽSR na celém území hlavního města SR. Cestující mají na území Bratislavy k dispozici 13 železničních stanic.

6.1 Městská hromadná doprava

Délka sítě (km)

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Metro	49,8	x	x	x	x
Tramvaj	136,4	69	60,2	21,6	79,1
z toho na vlastním/zvláštním tělese	69,6	30,5	36,6	8	59,6
%	51	44	61	37	75,3
Autobus	812,6	269	377,1	143,4	385,6
Trolejbus	x	54	27,5	32,5	91,4
Celkem síť MHD	998,8	392	464,8	197,5	556,1

MÁTE STAROSTI
S PROJEKTOVOU PŘÍPRAVOU VAŠÍ INVESTICE ?

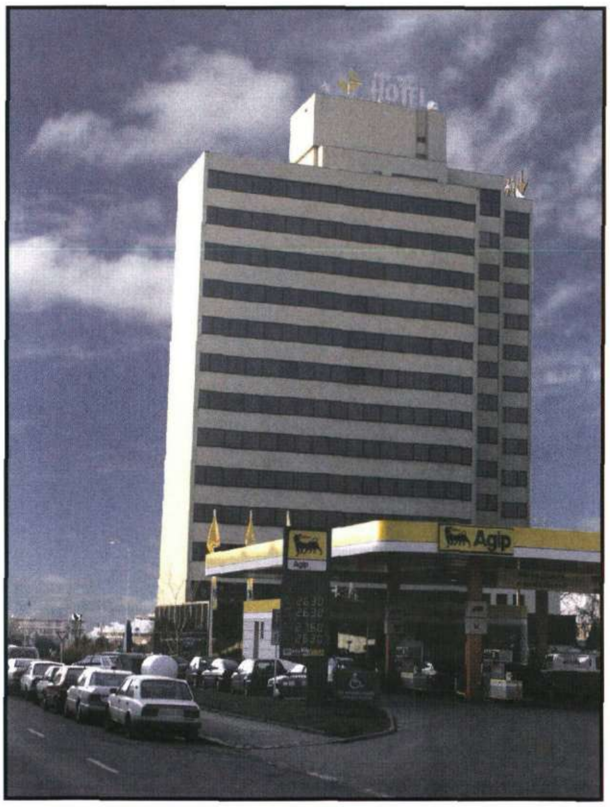
METROPROJEKT

METROPROJEKT Praha a.s.

Máme dlouholeté zkušenosti s projektovou přípravou a koordinací rozsáhlých staveb.

Podle našich projektů byly úspěšně realizovány na území České republiky:

- obytné objekty
- obchodní a administrativní centra
- objekty městské infrastruktury
- komplexní řešení sítí městské hromadné dopravy (tratě, depa, opravárenské základny)
- podzemní objekty v městské zástavbě
- nástavby nad vestibuly metra
- pozemní komunikace
- železniční stavby, rekonstrukce tratí
- rekonstrukce objektů
- zakládání staveb v obtížných geologických a prostorových podmínkách



METROPROJEKT Praha a.s., Nám.I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
tel.: +420 2 96 325 152, fax.: +420 2 96 325 153, e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz
http://www.metroprojekt.cz

Signalbau Huber

Signalbau Huber CZ, s.r.o.

- světelná signalizační zařízení pro řízení dopravy
- dopravní řídicí ústředny
- systémy aktivní preference MHD
- systémy parkování a navádění vozidel
- systémy řízení parkovišť P+R
- dopravní naváděcí systémy
- informační systémy
- tunelové řídicí systémy

Sídlo firmy:

Voršilská 10
110 00 Praha 1
tel.: +420 2 24 91 09 73-4
fax: +420 2 24 91 59 40
e-mail: sbh@iol.cz

Technická divize:

Pod Višňovkou 25/1661
142 01 Praha 4 - Krč
tel.: +420 2 61 30 06 70-5
fax: +420 2 61 30 06 79

Denní variace

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
0 – 1	0,7	0,4	0,3	0,80	0,8
1 – 2	0,3	0,2	0,3	0,56	0,5
2 – 3	0,2	0,2	0,3	0,46	0,4
3 – 4	0,3	0,2	0,5	0,45	0,4
4 – 5	1,1	0,3	1,3	0,72	0,6
5 – 6	3,4	1,4	2,9	2,70	1,8
6 – 7	4,8	4,3	4,8	4,65	4,5
7 – 8	6,8	7,7	6,6	6,12	7,0
8 – 9	6,9	7,9	6,6	6,20	6,9
9 – 10	6,4	6,8	7,0	6,22	6,4
10 – 11	6,2	6,5	6,9	6,18	6,3
11 – 12	6,0	6,2	6,8	6,07	6,2
12 – 13	5,8	6,1	6,5	5,99	6,1
13 – 14	6,0	6,4	7,2	6,16	6,2
14 – 15	6,3	6,9	8,0	6,79	6,5
15 – 16	6,7	7,4	8,0	7,16	6,9
16 – 17	6,8	7,3	6,8	7,02	7,0
17 – 18	6,2	6,5	5,5	6,55	6,3
18 – 19	5,6	5,5	4,3	5,72	5,4
19 – 20	4,6	4,3	3,4	4,44	4,4
20 – 21	3,4	3,1	2,3	3,34	3,4
21 – 22	2,5	2,1	1,8	2,53	2,6
22 – 23	1,8	1,4	1,3	1,91	2,1
23 – 24	1,2	0,9	0,6	1,26	1,3

° rok 1999

Podíl dopolední a odpolední špičkové hodiny na objemu intenzit pracovního dne (0 - 24 h)

	Praha	**Brno**	**Ostrava**	**Plzeň**	**Bratislava °**
Dopolední špičková hodina	8 - 9	8 - 9	9 - 10	9 - 10	7 - 8
%	6,9	7,9	7,0	6,2	7,0
Odpolední špičková hodina	16 - 17	15 - 16	15 - 16	15 - 16	16 - 17
%	6,8	7,4	8,0	7,2	7,0

° rok 1999

Skladba dopravního proudu (%) na sítích měst

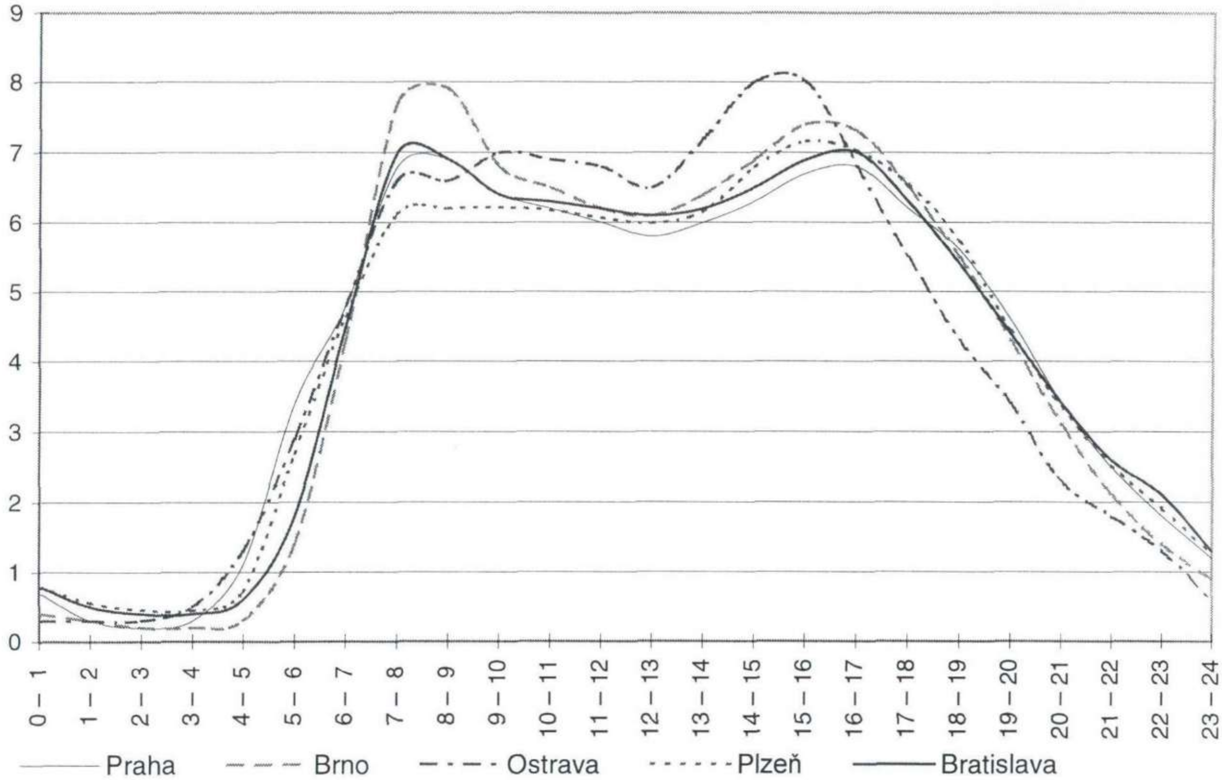
	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
Osobní automobily	90,9	89,9	82,2	85	91,0
Motocykly	0,2	0,2	0,2	•	•
Nákladní vozidla	8,2	8,2	12,4	13	•
Autobusy (včetně MHD)	0,7	1,7	5,2	2	•

• nezjištěno
° rok 1999

5.4 Časové variace automobilové dopravy

Časové variace intenzit automobilové dopravy (den, týden, rok) jsou ve všech městech podobné. Z denních variací vyplývá, že přibližně 75 % dopravních výkonů je uskutečněno v období mezi 6. - 19. hodinou. V období 6 - 22 hodin je pak uskutečněno cca 90 % celodenního dopravního výkonu (na noční období 22 - 06 hodin tedy připadá 10 % dopravního výkonu).

Denní variace



Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti

	ČR *	Praha	Brno	Ostrava °	Plzeň	Bratislava
Průměrný pracovní den (mil. vozokm)	131,2	16,6	•	3,1	2,1	•
Rok (mld. vozokm)	43,3	5,5	•	1,1	0,7	•

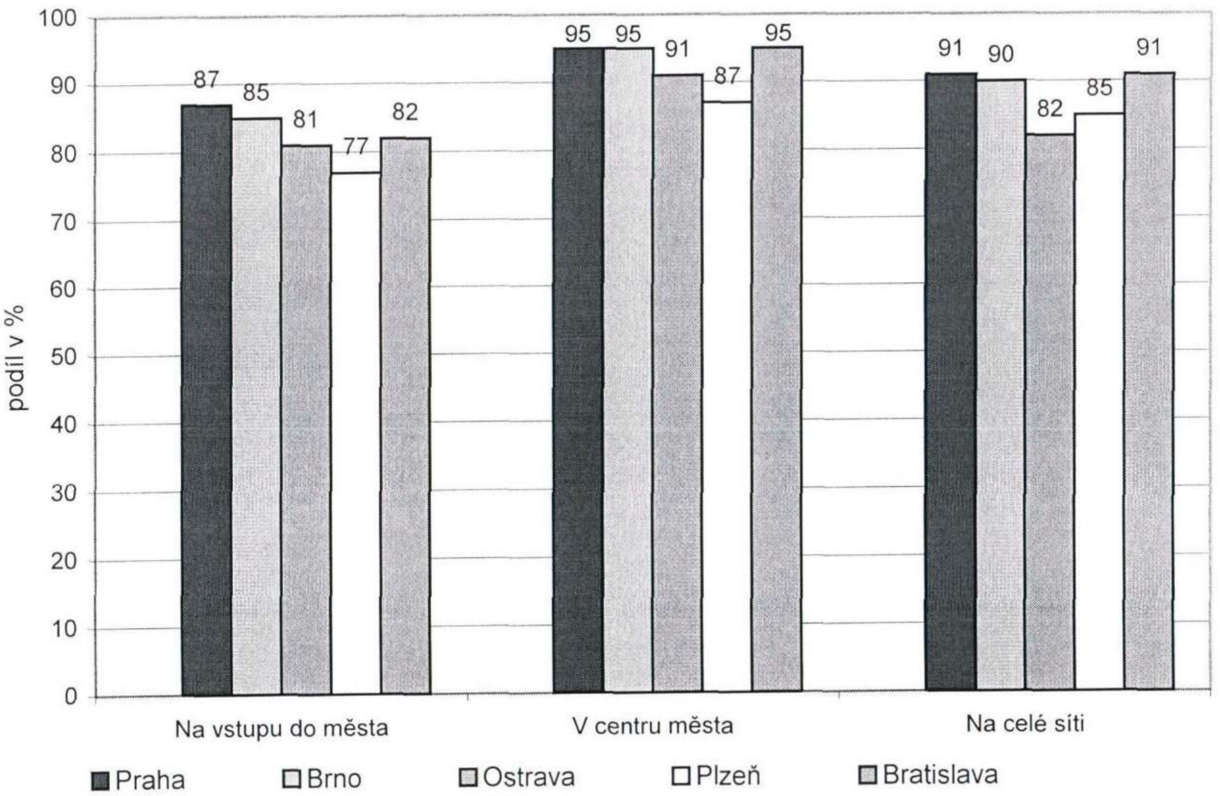
• nezjištěno
* dálnice a silnice 1., 2. a 3. třídy
° rok 1999

5.3 Skladba dopravního proudu

Podíl osobních automobilů (%) na celkové skladbě dopravního proudu v pracovní den

	ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
Na vstupu do města	x	87	85	81	77	82
V centru města	x	95	95	91	87	95
Na celé síti	•	91	90	82	85	91

• nezjištěno
° rok 1999



5.2 Intenzity automobilové dopravy a dopravní výkony

Celkový přehled průměrných denních intenzit automobilové dopravy velkých měst je zobrazen na kartogramech uprostřed této ročenky.

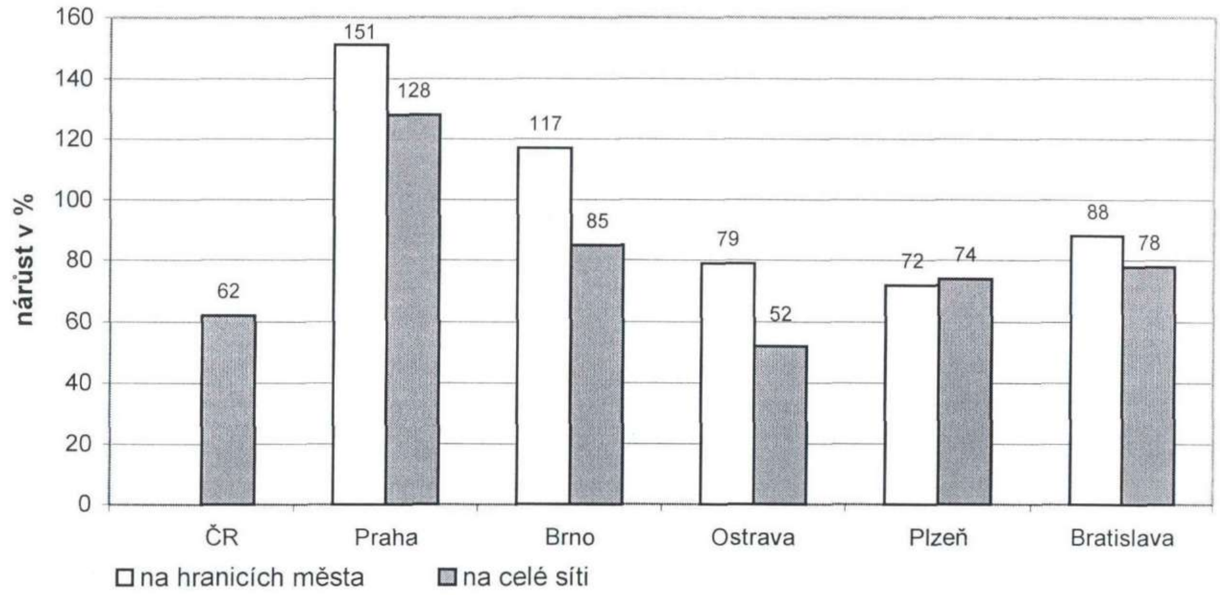
Nejvyšší intenzity automobilové dopravy na komunikační síti

	Mot. vozidel/den	Úsek
ČR (dálnice a silnice)	72 000	D1, vstup Praha - Chodov
Praha	113 000	Jižní spojka
Brno	48 000	Koliště
Ostrava	42 000	Svinovské mosty, Opavská ul.
Plzeň	43 000	Most generála Pattona
Bratislava	86 000	Prístavný most

Růst intenzit automobilové dopravy 2000/1990

		ČR	**Praha**	**Brno**	**Ostrava**	**Plzeň**	**Bratislava** °
Na hranicích města	%	x	+ 151	+ 117	+ 79	+ 72	+ 88
Na celé síti	%	+ 62	+ 128	+ 85	+ 52	+ 74	+ 78

° rok 1999



5 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Celkový počet motorových vozidel registrovaných v České republice, především osobních automobilů, se stále výrazně zvyšuje a zejména ve velkých městech dosahuje již úrovně vyspělých evropských zemí. Praha stupněm automobilizace 525 osobních automobilů na 1 000 obyvatel dokonce statisticky převyšuje i západoevropská města.

5.1 Motorizace a automobilizace

Stupeň motorizace ve velkých městech soustavně roste, a to především nárůstem počtu osobních automobilů. Podíl osobních automobilů z celkového počtu motorových vozidel dosahuje ve velkých městech již 80 % vozového parku.

Počet motorových vozidel (k 31.12.2000)

		ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Celkem motorová vozidla	tis.	5 231	747	196	130	93	211
	%	100	14,3	3,7	2,4	1,7	x
z toho osobní automobily	tis.	3720	621	155	100	72	177
	%	71,1	83,1	79,1	76,9	78,1	83,9
Stupeň motorizace S_M		510	632	513	314,63	554	471
Stupeň automobilizace S_A		362	525	407	408	427	396

S_M = počet motorových vozidel na 1 000 obyvatel
S_A = počet osobních automobilů na 1 000 obyvatel

Brno

Délka současné komunikační sítě		
celkem:	981 km	100,0 %
z toho: základní síť	370 km	37,7 %
rychlostní komunikace	12 km	1,2 %
Hustota sítě komunikací	4,27 km/km^2	

Ostrava

Délka současné komunikační sítě		
celkem:	982 km	100,0 %
z toho: základní síť	330 km	33,6 %
rychlostní komunikace	30 km	3,0 %
Hustota sítě komunikací	4,56 km/km^2	

Plzeň

Délka současné komunikační sítě		
celkem:	466 km	100,0 %
z toho: základní síť	151 km	32,4 %
rychlostní komunikace	0 km	0,0 %
Hustota sítě komunikací	3,7 km/km^2	

Bratislava (Slovenská republika)

Délka současné komunikační sítě		
celkem	809 km	100,0 %
z toho: základní síť	84 km	10,4 %
rychlostní komunikace (dálnice)	35 km	4,3 %
Hustota sítě komunikací	2,2 km/km^2	

Pozn.: Délkou současné komunikační sítě se rozumí délka dálnic, silnic a místních komunikací na území města
Délka komunikační sítě je uvedena bez chodníků

Současná hustota sítě silnic a dálnic ČR 0,70 km/km^2 řadí Českou republiku na jedno z předních míst v Evropě a také hustoty sítě komunikací českých měst od 4 do 7 km/km^2 představují vyšší evropský standard.

Ve všech velkých městech ČR i SR pokračuje v současné době v souladu s programy rozvoje komunikační sítě výstavba systémů hlavních komunikací.

4 KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

Česká republika

Na území ČR bylo k 31.12.2000 v provozu 499 km dálnic a 54 923 km silnic. Z toho bylo 6 015 km silnic I. třídy, 14 674 km silnic II. třídy a 34 234 km silnic III. třídy. V uvedených délkách je obsažena i síť mezinárodních silnic (včetně dálnic), jejichž délka činí na území ČR 2 644 km. Hustota silnic a dálnic (průměrná délka komunikační sítě na 1 km^2 plochy) je 0,70 km na 1 km^2 plochy ČR.

Praha

Délka současné komunikační sítě

celkem:		3 366 km	100,0 %
z toho:	základní síť	430 km	12,8 %
	rychlostní komunikace	84 km	2,5 %
Hustota sítě komunikací		6,79 km/km^2	

3 ZÁKLADNÍ UKAZATELE

Základní ukazatele jsou vztaženy k datu 31.12.2000.

		ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava
Rozloha	km^2	78 864	496	230	216	125	368
	%	100	0,63	0,29	0,27	0,16	x
Počet obyvatel	tis.	10 267	1 181	382	319	169	447
	%	100	11,50	3,72	3,11	1,65	x
z toho ekonomicky aktivních	tis.	•	639	240	213	85	299
	%	•	54,1	62,8	66,8	50,3	66,9
Počet návštěvníků (včetně přijíždějících za prací)							
	osob/den	•	260 000	150 000	128 000	•	179 000

• nezjištěno

Dělba přepravní práce (průměrný pracovní den)

		ČR	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Bratislava °
Hromadná doprava	%	•	57	60	65	65	66
Automobilová doprava	%	•	43	40	35	35	34

• nezjištěno

° rok 1999

Podíl hromadné dopravy (HD) na dělbě přepravní práce v 90. letech ve všech městech klesá ve prospěch automobilové dopravy (AD), což vyplývá jak ze zvyšování počtu automobilů, tak i z jejich vyššího využívání. Celodenní dělba přepravní práce, ještě ze začátku devadesátých let 75 % HD ku 25 % AD (v ranním špičkovém období až 90 : 10), se nyní již pohybuje kolem poměru 60 % HD ku 40 % AD. Tento stav není pro vývoj dopravních poměrů ve městech příznivý.

Bratislava

Bratislava, hlavné mesto Slovenskej republiky, je významným vnútroštátnym a medzinárodným uzlom, ktorého priaznivá poloha v strede Európy historicky predurčila stať sa križovatkou kontinentálnych dopravných systémov.

Osobitná geografická poloha mesta na rozhraní troch štátov v tesnom kontakte s jadrom Európskeho hospodárskeho priestoru je podnetom a impulzom pre renesanciu dopravných väzieb Bratislavy a tým celého Slovenska na európsku dopravnú sieť. Dnes je Bratislava mestom so 450 tisíc trvale bývajúcimi obyvateľmi, cca 60 tisíc prechodne ubytovanými a ďalších 120 tisíc cestujúcich prichádza denne do mesta za prácou, do školy, na nákupy, turistiku a pod. Bratislava sa rozprestiera na oboch brehoch Dunaja, ktoré spájajú štyri mosty. Na pravom brehu Dunaja je 130-tisícové sídlisko Petržalka, ktorého deficit pracovných príležitostí stále núti väčšinu jeho obyvateľov podnikať každé ráno strastiplnú cestu za prácou na druhý breh. Iba za posledné dva roky si Bratislavčania kúpili takmer 50 tisíc nových automobilov. V dôsledku nárastu intenzity dopravy na mostoch a na radiálach sa každodenne vytvárajú dopravné zápchy, ktoré spôsobujú spomalenie alebo úplné zastavenie dopravného toku. To má negatívny vplyv aj na pravidelnosť autobusov MHD a na nárast dopravnej nehodovosti.

Ak má dopravná sústava Bratislavy pôsobiť ako rozhodujúci prvok pre sprístupnenie územia Slovenska zo západnej Európy, vyžaduje si jej budúci rozvoj koncepčný a koordinovaný prístup od najvyšších orgánov štátu, štátnej správy, cez mestskú samosprávu a samosprávy mestských častí, za účinnej spolupráce s občanmi a inštitúciami na území Bratislavy. V nadväznosti na Zásady štátnej dopravnej politiky schválilo Mestské zastupiteľstvo v máji 1994 Smernice dopravnej politiky mesta do roku 2010. Aktualizácia generálneho dopravného plánu bola spracovaná v roku 1995 a schválená uznesením Mestského zastupiteľstva č. 245 vo februári 1996.

V dopravnej sústave Bratislavy je najzávažnejším nedostatkom chýbajúci veľkokapacitný systém MHD, ktorý by uspokojil kvalitatívne a kvantitatívne nároky obyvateľov a návštevníkov mesta. Výrazné disproporcie sa prejavujú medzi požiadavkami a kapacitami komunikačnej siete mesta najmä z dôvodu nedobudovania diaľničného systému a základného komunikačného systému na území mesta. Vedenie medzinárodných trás pre automobilovú dopravu s vysokým podielom ťažkej nákladnej dopravy cez zastavané územie mesta zhoršuje životné prostredie a vyvoláva oprávnené protesty občanov. Nedoriešená otázka budovania hromadných parkovacích garáží bráni účinnejšiemu riešeniu ochrany centra mesta pred tlakom automobilovej dopravy.

K významným dopravným stavbám v poslednom období na území mesta patrí výstavba diaľnice D-61 v úseku Mierová - Senecká, vrátane mimoúrovňových križovatiek, ktorá bola začatá v roku 1999. Mesto začalo pripravovať stavbu piateho mostu cez Dunaj v predĺžení Košickej ulice.

Plzeň

Plzeň jako čtvrté největší město v ČR představuje přirozené centrum západních Čech. Historicky založené dostředné schéma komunikační sítě přináší centru města značné dopravní problémy. Od počátku devadesátých let dochází k poklesu významu tradičních zdrojů a cílů dopravy (pokles významu tradičního zaměstnavatele Škody Plzeň). Naopak vznikají nové druhy cest a nové cíle dopravy (cesty za podnikáním, vznik nových obchodních center, budování industriální zóny Borská pole atd.).

Město Plzeň na tyto skutečnosti reaguje a postupně vytváří odpovídající komunikační síť, která by měla být podle územního plánu tvořena v cílovém stavu dvěma okruhy (vnitřním a městským), dvěma severojižními průtahy silnic I. třídy (č.20 a č.27) a dvěma dálničními přivaděči (silnice I. třídy č.26). Nadřazený systém by měla tvořit dálnice D5.

Po dokončení výstavby ulice U Trati I. pokračovala v loňském roce výstavba vnitřního komunikačního okruhu vybudováním ulice U Trati II. Na ni bude dále navazovat stavba přemostění hlavního nádraží, zahájená koncem roku 2000. Dokončení celého souboru těchto staveb bude znamenat radikální přesměrování dopravy v centrální oblasti i v jihovýchodním sektoru města, s příznivým dopadem na kvalitu jak automobilové, tak městské hromadné dopravy. V roce 2000 bylo také uvedeno do provozu důležité spojení městské industriální zóny Borská pole s Klatovskou třídou (Sukova ul.). Výstavba této součásti městského komunikačního okruhu, tzv. jižní tangenty, bude dále pokračovat tak, aby došlo k propojení silnic I/26 a I/27. Realizováno bylo několik nových světelných signalizačních zařízení, především v oblasti rekonstruované ul. Otýlie Beníškové a dále na průtahu I/5 (napojení budoucího obchvatu lokality Roudná).

Základní síť tramvajových a trolejbusových linek je poměrně stabilizovaná, a proto hlavní část investic do hromadné dopravy směřovala do modernizace technických zařízení a vozového parku.

Mimo tyto velké investice byly finanční prostředky v roce 2000 vkládány i do dopravních opatření ke zvyšování bezpečnosti dopravy a do drobných úprav organizace dopravy.

Ostrava

Město Ostrava, jako přirozená metropole severní Moravy a Slezska, od konce roku 2000 rovněž jako sídlo úřadu Moravskoslezského kraje, je centrem aglomerace s více než 1,2 mil. obyvatel. V území je soustředěna řada velkých měst, se kterými má město velmi dobré dopravní spojení. Výhodnost polohy města na hlavních tranzitních trasách podporuje i blízkost hraničních přechodů do Polska a na Slovensko.

Jen málo měst u nás prošlo v posledních letech tak zásadním přerodem jako právě Ostrava. Život města je i nadále ovlivňován probíhajícími změnami ve struktuře výroby. V polovině devadesátých let zde byla zastavena těžba uhlí a postupně je výrazně omezována výroba železa. Celkový úbytek pracovních příležitostí se blíží hodnotě 50 tisíc.

Zejména tyto dva výše uvedené aspekty mají na jedné straně příznivý vliv na zlepšení životních podmínek ve městě, na druhé straně však ovlivňují, kromě zaměstnanosti, i přepravní vztahy, a to co do objemu i směrů. V objemech těchto přepravních vztahů lze zejména u vnější zdrojové a hlavně cílové dopravy osobní i nákladní sledovat pokles. Osobní doprava navíc zaznamenává, obdobně jako u všech měst naší republiky, změny v dělbě přepravní práce mezi hromadnou dopravou a individuální, a to ve prospěch dopravy individuální. Tato skutečnost má významný vliv na dopravní infrastrukturu města, která není v převážné většině na zvyšující se objemy vozidel v dopravním proudu připravena. Důsledkem tohoto faktu jsou narůstající dopravní kongesce na významných komunikacích, zejména v blízkosti úrovňových křižovatek městského dopravního okruhu a v centru města. Negativním jevem je nárůst počtu dopravních nehod.

Město ve spolupráci se státem a s přihlédnutím k finančním možnostem řeší v současné době jednak zlepšení organizace a řízení dopravy (optimalizace a výstavba systému řízení dopravy s preferencí vozidel MHD), jednak výstavbu pozemních komunikací (příprava stavby úseku v centru města včetně mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/479, výstavba úseku dálnice D47, která nabyla konkrétní podoby rozestavěním již tří ucelených částí stavby 4708 procházející městem, z nichž prvá - křížení se sil. II/479 ve Svinově bude v roce 2001 dokončena). Výrazným prvkem zvýšení kvality dopravního systému ve městě bylo dokončení výstavby a zprůjezdnění části průtahu sil. I/56 - ul. Místecké městem v oblasti Vítkovic. Město řeší také rozvoj veřejné osobní dopravy, kde zprovozněním tramvajové tratě podél silnice I/56 v průtahu Vítkovicemi bylo dosaženo výrazného zkrácení přepravních vazeb mezi jižní částí města a centrem. Neméně významným prvkem zvýšení kvality dopravní infrastruktury v oblasti MHD bude dokončení rekonstrukce tramvajové vozovny na Křivé ulici. Dále pokračuje integrace dalších linek dopravců do Ostravského dopravního integrovaného systému (nyní převážné zaměření na ČD), jejímž cílem je kromě jednotného tarifu odstranění souběžné dopravy dotované obcemi nebo státem.

Brno

Dopravní problematika města Brna souvisí ve vnějších vztazích především s jeho polohou v průsečíku významných dopravních vztahů v ose „východ - západ" (mezi Prahou a Slovenskem) a v ose „sever - jih" (dopravní spojnice Polsko - Rakousko). Dopravní spojení na Prahu je vzhledem k dobudované dálnici v podstatě bezproblémové, na rozdíl od stále neuspokojivě řešených vztahů na jih, východ i sever. Vnitřní dopravní problematika Brna je, obdobně jako u jiných měst stejné velikosti, důsledkem zpoždění ve výstavbě základní infrastruktury města.

Základním úkolem pro orgány města je dostavba „Velkého městského okruhu", která sice stále pokračuje s jednoznačnou prioritou pro všechny účastníky výstavby, ale její tempo není úměrné problémům, které má řešit. Přitom nedostatek finančních prostředků není v současnosti největší překážkou rychlejšího postupu, termíny zahajování nových staveb jsou však nepříznivě ovlivňovány problémy s uvolněním staveniště a s projednáním s orgány ochrany životního prostředí. Dokončení severní a severozápadní části okružní komunikace je stěžejním krizovým bodem, jehož dopady se projevují prakticky v celé komunikační síti včetně středu města.

Městská hromadná doprava čeká na systémový posun v koncepci obsluhy v podobě zahájení výstavby „Severojižního tramvajového diametru", jehož základní technické řešení je již v orgánech města schváleno a příprava přechází do zabezpečení dokumentace pro projednávání v územně plánovacích institucích. Politické vedení města řeší problematiku finančního zabezpečení této mimořádné investice. Zkvalitnění hromadné dopravy ve vztahu k regionu slibuje příprava zavedení integrovaného dopravního systému, která intenzivně probíhá. Hlavní problémy jeho zavedení spočívají zejména v roztříštěné legislativě a neujasněných kompetencích v souvislosti s novým územním uspořádáním.

Úspěchem roku 2000 bylo zastavení nárůstu dopravní nehodovosti, který v minulých letech výrazně zvyšoval rozsah negativních aspektů dopravy. Přesto problematika nehod stále zůstává v centru zájmu dopravních odborníků města.

2 CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍCH SÍTÍ MĚST

Praha

Praha jako hlavní město České republiky má ve srovnání s jinými městy ČR v mnoha směrech odlišné postavení. Je zde vysoké soustředění institucí politického a ekonomického řízení, zařízení vyšší (nadměstské) občanské vybavenosti obsluhující i široké zázemí milionového velkoměsta, instituce výzkumné, vysokoškolské a informační infrastruktury, služeb cestovního ruchu, zejména zahraničního. V neposlední řadě přispívají velkým podílem k nárokům na dopravu výrobní a obchodní činnosti. Vzhledem k těmto skutečnostem přijíždí do Prahy více než 300 tisíc osob a 170 tisíc automobilů denně. V kombinaci s potřebami obyvatel města stávající komunikační síť již nestačí svou kapacitou nárokům dopravy. To způsobuje opakovaně dopravní problémy nejen na dopravně nejvýznamnějších komunikacích města, ale v mnoha případech již i na komunikacích místního charakteru. Intenzity automobilové dopravy dosahované na hlavních komunikacích města vysoko převyšují intenzity nejzatíženějších úseků silnic a dálnic na celém území České republiky.

Programovým dokumentem pro další rozvoj dopravy ve městě jsou „Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy". Obsahují základní politickou směrnici pro řízení, provoz a plánování rozvoje dopravy ve vazbě na ostatní funkce a životní prostředí města. Hlavní pozornost věnují dalšímu rozvoji hromadné dopravy, její preferenci před dopravou automobilovou a zvyšování kvality celého systému Pražské integrované dopravy. V městské hromadné dopravě počítají s dalším rozvojem tras metra v kombinaci s trasami elektrických drah a železničních tratí v systému integrované dopravy. Nedílnou součástí integrovaného systému přepravy osob je i systém P + R. Příprava a výstavba sítě hlavních komunikací je zaměřena na dokončení dvou okruhů, a to Městského (cca 30 km) a Pražského (cca 70 km). Hlavním cílem v nejbližších letech je vybudování funkčního dopravního okruhu mimo intenzivní obytnou zástavbu města s tím, že dočasně bude veden po hotových částech obou okruhů a v některých úsecích i po stávajících komunikacích v okrajovém pásmu města. Koncepce dopravního systému je zakotvena i v územním plánu hl. m. Prahy a postupně se realizuje.

K významným dopravním stavbám, jejichž realizace probíhala na území Prahy v roce 2000, patří zejména západní část městského okruhu mezi Strahovským tunelem a Barrandovským mostem, západní část Pražského okruhu (úsek Třebonice - Řepy byl v srpnu 2000 zprovozněn, navazující úsek Řepy - Ruzyně bude zprovozněn v roce 2001), trasa B metra (dokončen západní vestibul stanice Vysočanská, provedeno opláštění povrchového úseku Rajská zahrada - Černý Most), trasa C metra (zahájena výstavba IV. provozního úseku Nádraží Holešovice - Ládví). Kromě těchto nejvýznamnějších staveb byla uvedena do provozu další dvě záchytná parkoviště a provedena řada rekonstrukcí komunikací i tramvajových tratí.

1 ÚVOD

Od začátku devadesátých let je možno sledovat silný nárůst automobilové dopravy v České i Slovenské republice, zejména však ve velkých městech. Tento nárůst je sice pozitivním odrazem nového hospodářského a společenského života, zároveň však přináší i některé negativní důsledky. Zvýšení intenzit automobilové dopravy na dálnicích a silnicích a na komunikacích ve velkých městech ČR v období 1990 až 2000 dosahuje 50 až 150 %, v tomtéž období se také zvýšil počet dopravních nehod o 100 až 220 %. Dopady na životní prostředí jsou vlivem tohoto nárůstu dopravy nemalé a je proto nutné se řešením dopravy, především v městských aglomeracích, trvale zabývat.

Tuto činnost ve velkých městech ČR zajišťují dopravně inženýrská pracoviště. Převážně z jejich podkladů je sestavena tato ročenka, která shrnuje srovnatelná základní data o stavu dopravy a dopravního systému v roce 2000 ve čtyřech českých největších městech a srovnává je - pokud je to možné - s obdobnými daty v České republice. Další údaje lze najít na internetových stránkách jednotlivých měst.

Pro porovnání jsou uvedeny dostupné údaje ze Slovenské republiky za Bratislavu zpracované Magistrátem hlavního města Slovenské republiky Bratislavy.

Ročenku zpracoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy ve spolupráci s Brněnskými komunikacemi a. s., odborem dopravy a komunálních služeb Magistrátu města Ostravy, ÚDIMO, spol. s r. o. Ostrava, Správou veřejného statku města Plzně, sekcí dopravy a silničního hospodářství Magistrátu hlavního města SR Bratislavy. Vydavatel děkuje všem, kteří se na přípravě této publikace podíleli.

● Redakce: ÚDI Praha ● Podklady a fotografie: ÚDI Praha, Brněnské komunikace a. s., ÚDIMO, spol. s r. o. Ostrava, Magistrát města Ostravy - odbor dopravy a komunálních služeb, Správa veřejného statku města Plzně, Magistrát hlavního města SR Bratislavy - Sekce dopravy a silničního hospodářství, Ročenka dopravy Praha 2000, Policejní prezidium ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, ČSÚ, ● Vydal: ÚDI Praha ● Náklad: 1 200 kusů ● Vyrobil: SOFIPRIN Praha ● Praha 2001

OBSAH

ÚDI PRAHA

ROČENKA DOPRAVY VELKÝCH MĚST

2000

PRAHA
BRNO
OSTRAVA
PLZEŇ
BRATISLAVA

PRAHA 2001

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

110 00 Praha 1, Bolzanova 1,
tel.: (+420 2) 24 21 10 94, fax: (+420 2) 24 21 13 80
e-mail: udi@udi.mepnet.cz
http://www.udi-praha.cz

ředitel: Ing. Ladislav Pivec

BRNĚNSKÉ KOMUNIKACE a. s.

657 68 Brno, Renneská 1a,
tel.: (+420 5) 43 32 12 25, fax: (+420 5) 43 21 40 98
e-mail: bkom@bkom.cz

ředitel: Ing. Arne Žurek, CSc.

UDIMO, spol. s r. o. OSTRAVA

702 00 Ostrava, Sokolská třída 8,
tel.: (+420 69) 611 89 87, 613 88 61,
fax: (+420 69) 613 88 03
e-mail: firma@udimo.cz

jednatel: Ing. Vladimír Návrat

SPRÁVA VEŘEJNÉHO STATKU MĚSTA PLZNĚ

301 26 Plzeň, Klatovská 12
tel.: (+420 19) 730 01 11, fax: (+420 19) 730 01 30
e-mail: vohradsky@mmp.plzen-city.cz,
http://www.info.plzen-city.cz/svs/

ředitel: Ing. Stanislav Liška

MAGISTRÁT HL. M. SR BRATISLAVY
Sekcia dopravy a cestného hospodárstva

814 88 Bratislava, Primaciálne nám. 1
tel.: (+421 2) 54 43 57 53, fax: (+421 2) 59 35 64 39
e-mail: rs4@bratislava.sk
http://www.bratislava.sk

riaditeľ: Ing. Vladimír Lunáček

THE YEARBOOK OF TRANSPORTATION IN CITIES 2000

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERING
OF THE CITY OF PRAGUE