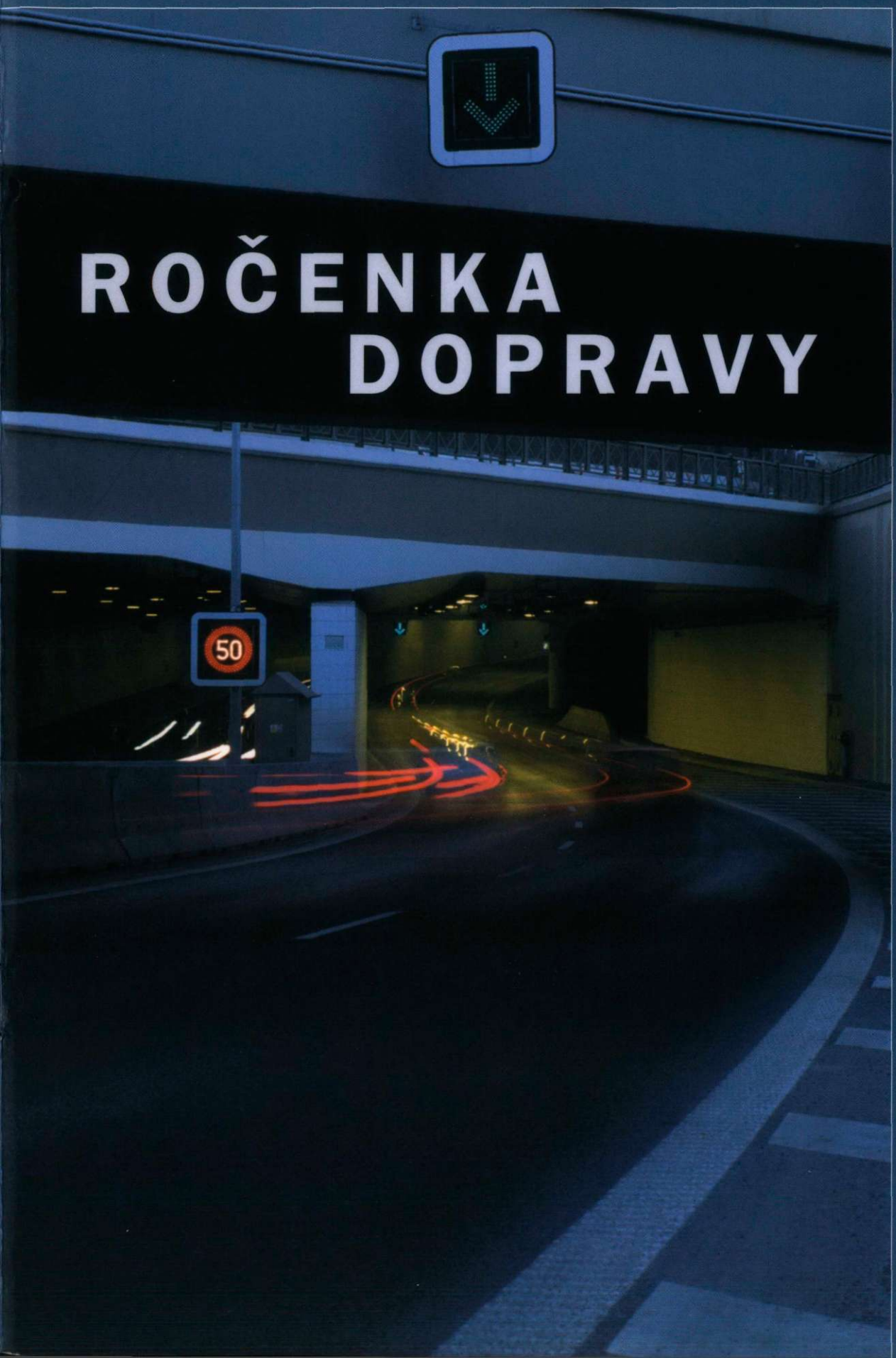
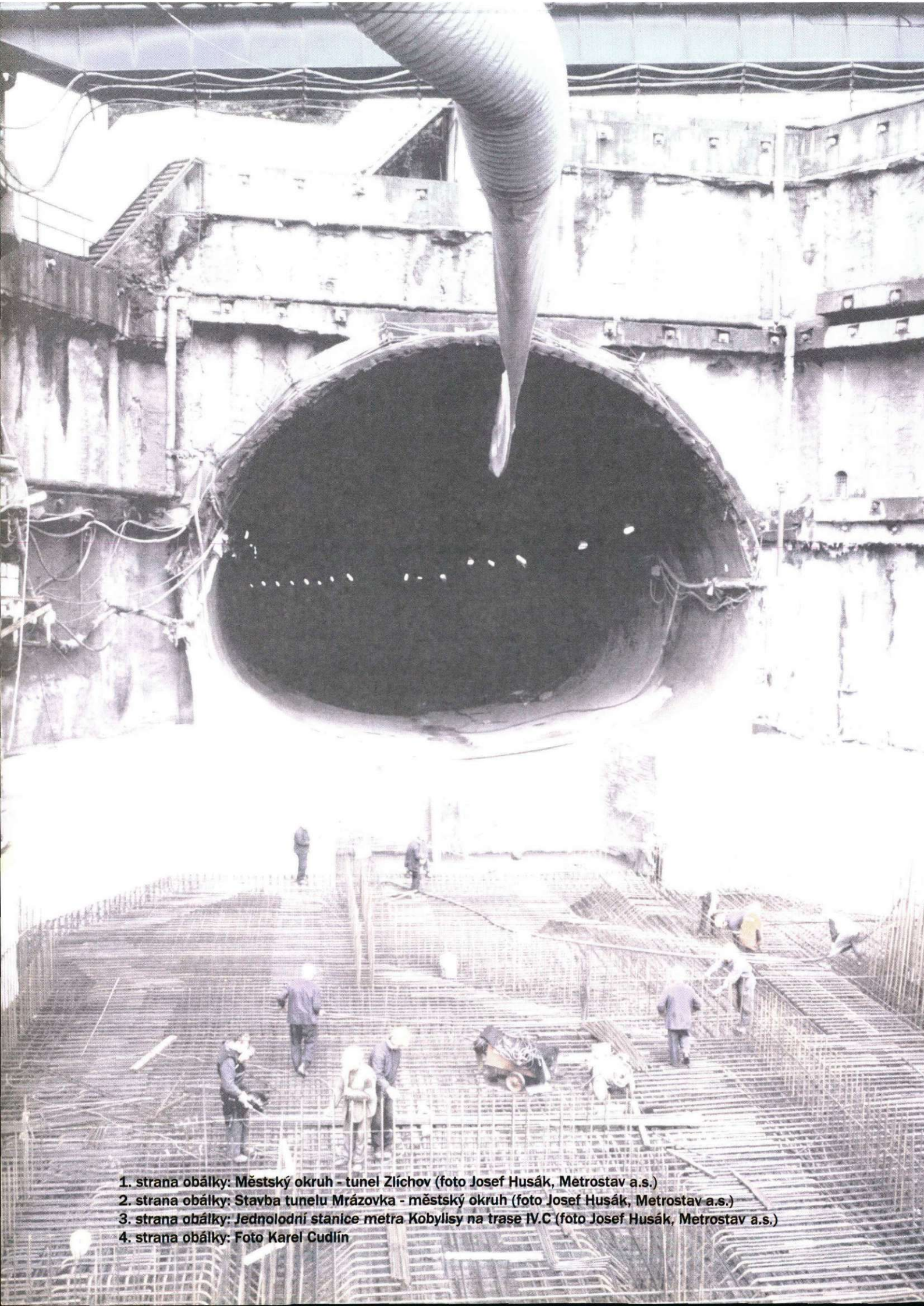
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



ROČENKA DOPRAVY

PRAHA 2002



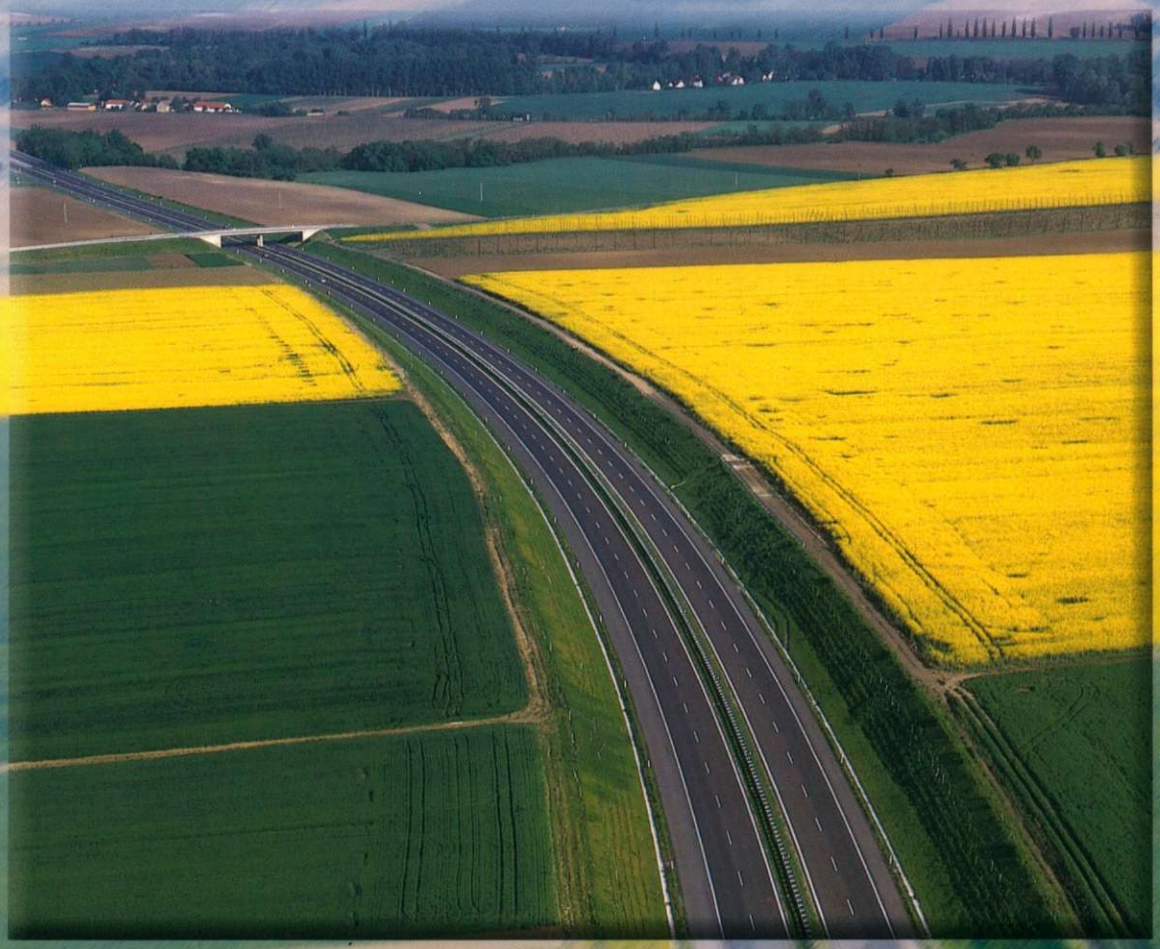
1. strana obálky: Městský okruh - tunel Zlíchov (foto Josef Husák, Metrostav a.s.)
2. strana obálky: Stavba tunelu Mrázovka - městský okruh (foto Josef Husák, Metrostav a.s.)
3. strana obálky: *Jednolodní stanice metra Kobylisy na trase IV.C* (foto Josef Husák, Metrostav a.s.)
4. strana obálky: Foto Karel Cudlín

ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2002

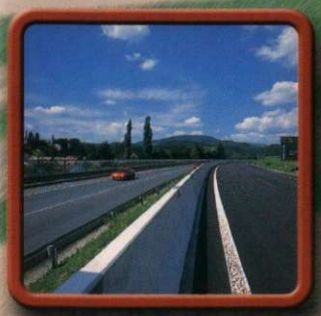
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

STAVBY SILNIC A ŽELEZNIC

PRACUJÍ PRO VÁS



VÝSTAVBA A REKONSTRUKCE SILNIC A DÁLNIC



Ředitelství společnosti Stavby silnic a železnic, a. s.
113 19 Praha 1, Národní třída 10
Tel.: 224 952 020, Fax: 224 933 551
E-mail: provoz@ssz.cz, http://www.ssz.cz

SSŽ stavby silnic a železnic

Vážení čtenáři,

jako každoročně se Vám dostává do rukou přehled základních informací o dopravě v Praze za uplynulý rok. Rok 2002 zůstane zapsán v historii jako rok jedné z největších povodní, která kdy zasáhla naše hlavní město. Dopad této přírodní katastrofy na město i na dopravu ve městě byl obrovský. Jen na dopravní infrastruktuře dosáhly škody způsobené povodní zhruba 8 miliard korun.

Řada v ročence uváděných dat byla v průběhu druhého pololetí r. 2002 výrazně ovlivněna dopravními opatřeními vyvolanými povodní, a proto jsou pro srovnatelnost vývoje dopravy uváděny v ročence údaje vycházející z hodnot zjištěných v průběhu prvního pololetí. Přesto je lze považovat za relevantní a lze s nimi plnohodnotně pracovat. Na základě zjištěných údajů lze tak s uspokojením konstatovat, že i v uplynulém roce rostl počet osob přepravených prostředky městské hromadné dopravy, byť tento nárůst nepřesáhl 1 %. Současně však dále rostly i výkony automobilové dopravy, a to o zhruba 3,5 %. Tento růst způsobuje jednak neustálé zvyšování počtu motorových vozidel ve městě (nárůst oproti stavu v r. 2001 činil cca 1,8 %) a nepochybně i jejich větší využívání při cestách za prací či jinými aktivitami. Výraznou měrou se na tomto trendu podílí též intenzivní urbanizace obcí v okolí Prahy, a to jak rozvojem bydlení, tak i rozšiřováním počtu různých výrobních či obchodních objektů a zařízení. To potvrzuje skutečnost, že zatímco na centrálním kordonu automobilová doprava stagnovala, na vnějším kordonu vzrostla o téměř 6 %.

V uplynulém roce se bohužel nepodařilo zvýšit tempo výstavby pro město tolik potřebných dopravních staveb. Přes všechny problémy však i v uplynulém roce pokračovala výstavba řady důležitých dopravních staveb, a to zejména trasy IV. C 1 metra, tramvajové tratě do sídliště Barrandov nebo západní části Městského okruhu. Nezastavily se ani práce na projektové a předprojektové přípravě dalších dopravních investic (trasa IV. C 2 metra, trasa D metra, severní část Městského okruhu, severní a jižní část Pražského okruhu). Také v oblasti organizace a řízení dopravy ve městě se práce nezastavily a naopak byly rozšířeny o řadu okamžitých přechodných opatření, kterými bylo třeba čelit povodňové a popovodňové situaci. Na všech uvedených přípravných pracích a studiích se nikoliv nevýznamnou měrou podíleli specialisté **Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy**, neboť všechny tyto činnosti patří k základním úkolům oboru dopravního inženýrství.

Vážení čtenáři, budu rád, když informace z této ročenky poslouží jak k získání potřebného přehledu o současné situaci dopravy v Praze, tak i pro kvalifikované rozhodování o dalším řešení pražského dopravního systému. Podrobnější nebo další údaje Vám rádi poskytneme přímo v našem ústavu nebo na našich internetových stránkách **www.udi-praha.cz.**

1. dubna 2003

Ing. Ladislav Pivec
ředitel

OBSAH

1 ZÁKLADNÍ UKAZATELE 5
1.1 Hlavní město Praha 5
1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou 6

2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA 7
2.1 Vývoj motorizace a automobilizace 7
2.2 Intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech 8
2.3 Skladba dopravního proudu vozidel v pracovních dnech 13
2.4 Časové variace automobilové dopravy 14
2.5 Směrování vnější automobilové dopravy v Praze 16
2.6 Rekreační automobilová doprava 16

3 VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA 18
3.1 Pražská integrovaná doprava 18
3.2 Vnější osobní hromadná doprava 23

4 ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ 24
4.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení 24
4.2 Řídicí ústředny 27
4.3 Telematika v dopravě 28

5 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY 37
5.1 Změny v organizaci dopravy v centru Prahy 37
5.2 Změny v organizaci dopravy mimo centrum Prahy 37
5.3 Preference hromadné dopravy 37
5.4 Organizace dopravy a povodeň 38

6 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI 40
6.1 Dopravní nehody 40
6.2 Dopravní výchova 41
6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti 42

7 DOPRAVA V KLIDU 43
7.1 Parkování v centru města 43
7.2 Hromadné garáže v centru města 44
7.3 Ostatní území města 44
7.4 Záchytná parkoviště P + R 45
7.5 Kombinovaná parkoviště K + R 47

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA 48

9 PĚŠÍ PROVOZ 49

10 LETECKÁ DOPRAVA 50

11 LODNÍ DOPRAVA 53

12 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY 55
12.1 Dopravní stavby 55
12.2 Financování dopravy a dopravních staveb 56

13 PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE 58

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

1 ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2002

Rozloha města		496	km²
Počet obyvatel		1 152 000	
Počet pracovních příležitostí		cca 780 000	
Celková délka komunikační sítě		3 508	km
z toho	dálnice na území města	10	km
	ostatní rychlostní komunikace	76	km
Počet mostních objektů na komunikační síti		592	
z toho	mostů přes Vltavu	27	
	mimoúrovňových křížení	212	
	podchodů	121	
Počet tunelů (celková délka 3305 m)		6	
Počet motorových vozidel		775 014	
z toho	počet osobních automobilů	639 000	
Stupeň motorizace			
vozidel na 1000 obyvatel		673	
Stupeň automobilizace			
osobních automobilů na 1000 obyvatel		555	
Délka sítě metra (provozní)		49,8	km
Délka tramvajové sítě		137,5	km
z toho	tramvajové tratě na vlastním tělese	51	%
Délka sítě autobusů MHD		684,8	km
Počet světelných signalizačních zařízení		427	
z toho	v koordinaci do zelených vln	272	
	řízeno dynamicky	163	
	s preferencí tramvají	60	
	samostatné přechody pro chodce	56	
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti:			
za průměrný pracovní den		17,7	mil. vozokm
za rok		5,85	mld. vozokm
Dělba přepravní práce (podle počtu všech cest na území města v průběhu celého pracovního dne):			
hromadná doprava		57	%
automobilová doprava		43	%
Počet dopravních nehod		35 888	
Počet zranění při dopravních nehodách:			
smrtelných		82	
těžkých		477	
lehkých		3 679	
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů)		6,1	

1.2 POROVNÁNÍ PRAHY S ČESKOU REPUBLIKOU

	Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km^2)	496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)	1,15	10,18	11,3
Počet motorových vozidel (tis.)	775	4961	15,6
z toho osobní automobily (tis.)	639	3619	17,7
Stupeň motorizace			
(motor. vozidel na tis. obyvatel)	673	487	
(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,5	2,1	
Stupeň automobilizace			
(osob. automobilů na tis. obyvatel)	555	355	
(obyvatel na 1 osobní automobil)	1,8	2,8	

Dopravní výkony 1990 - 2002 (mil. vozokm/prům. prac. den 0 - 24 h)

Rok	Praha*	ČR+
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2001	17,1	124,9
2002	17,7	x
Index 01/90	235	154
Index 02/01	103,5	x

** = celá komunikační síť*
\+ = dálnice + silnice 1. + 2. + 3. třídy, včetně úseků na území Prahy

2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 VÝVOJ MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se stále zvyšuje. Rozhodující podíl na přírůstcích motorových vozidel tvoří osobní automobily.

V roce 2002 přibylo v Praze 14 300 registrovaných motorových vozidel na celkový počet 775 000 ke konci roku.

Počty registrovaných motorových vozidel 1961 - 2002

	PRAHA					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
Rok	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801		291 680	
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629		1 041 137	
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
1996	1 205	702 966	164	588 968	175	10 309	4 991 607	124	3 349 008	139
1997	1 200	721 962	168	602 246	179	10 299	5 208 529	129	3 547 745	147
1998	1 193	735 504	172	612 128	182	10 290	5 383 765	133	3 687 451	153
1999	1 187	744 125	174	620 586	185	10 278	5 238 776	130	3 695 792	153
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2001	1 170	760 726	177	627 891	187	10 270	5 357 727++	133	3 788 627++	157
2002	1 152+	775 014	181	639 000*	190	10 182+	4 961 169	123	3 619 374	150

100 % = rok 1990
+ = předběžný údaj
++ = údaje k 30. 6. 2001
** = odborný odhad Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy*

Poznámka: *do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR. Od roku 2002 jsou tyto údaje přebírány od nových správců těchto údajů, kterými jsou za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravně správních agend, a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend.*

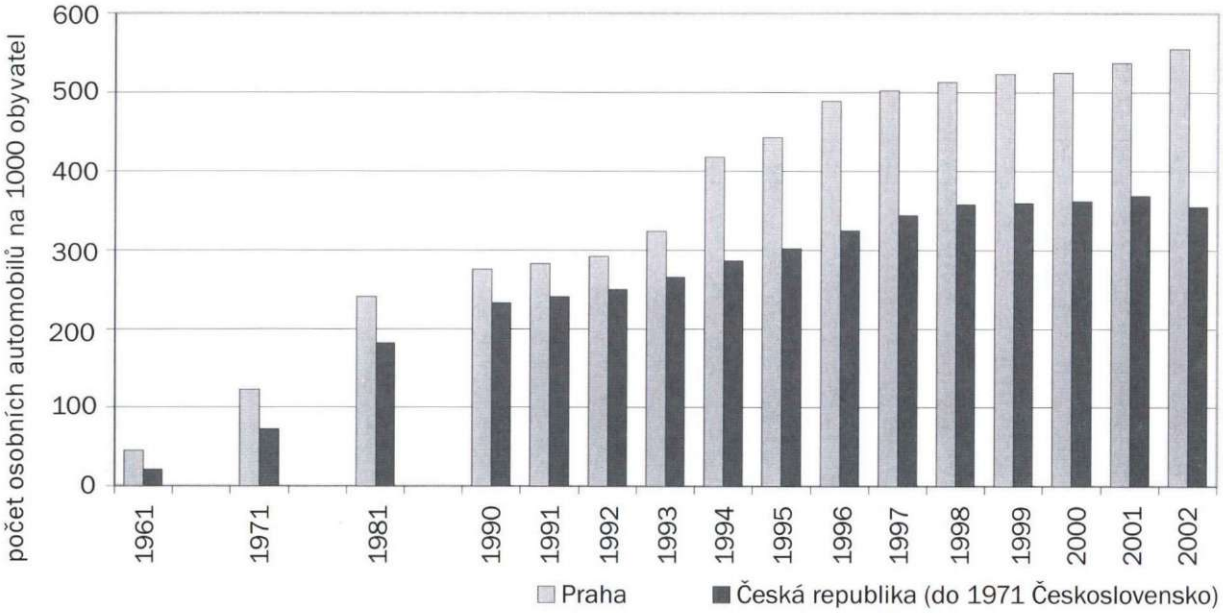
Nový správce údajů za ČR vykazuje počty vozidel o cca 7 % nižší než správce bývalý.

Uvedený počet osobních automobilů v Praze v roce 2002 je odborným odhadem Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy, neboť správce údajů za Prahu nerozlišuje až do odvolání jednotlivé druhy vozidel registrovaných po 1.1.2002 a tudíž má k dispozici pouze údaj o celkovém počtu motorových vozidel. Jako zdůvodnění správce údajů uvádí: *„Je to zapříčiněno změnou technologie registru vozidel dle zákona č. 56/2001 Sb. Dříve se druh vozidla určoval podle „druhu státní poznávací značky (SPZ)". Na tomto principu byl založen výpočet statistiky vozidel a rozčlenění do skupiny „druh vozidla". Současná právní norma však tuto filozofii podstatně změnila. Namísto SPZ se již přidělují tzv. registrační značky (RZ), kde se již druh vozidla „slil" do jedné kategorie s výjimkou mopedů, historických a zvláštních vozidel. Všechny druhy vozidel se postupně přesouvají (s výjimkou mopedů, historických a zvláštních vozidel) do jednoho druhu tzv. „Standardní silniční vozidla". Jinými slovy: pokud nedojde k úpravě programu, nebudeme již schopni informovat o počtu vozidel podle těchto druhů, ale jen o jejich celkovém počtu".*

Stupně motorizace a automobilizace 1961 - 2002

Rok	PRAHA				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	Vozidel na 1 000 obyv	Obyv. na 1 vozidlo	Os. aut. na 1 000 obyv	Obyv. na 1 os. aut.	Vozidel na 1 000 obyv	Obyv. na 1 vozidlo	Os. aut. na 1 000 obyv	Obyv. na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
1996	583	1,7	489	2,0	484	2,1	325	3,1
1997	601	1,7	502	2,0	506	2,0	344	2,9
1998	616	1,6	513	1,9	523	1,9	358	2,8
1999	627	1,6	523	1,9	510	2,0	360	2,8
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2001	650	1,5	537	1,9	522	1,9	369	2,7
2002	673	1,5	555	1,8	487	2,1	355	2,8

Stupně automobilizace 1961 - 2002



2.2 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH

Automobilová doprava ve městech je jevem, který s přibývajícími počty vozidel a s nárůstem provozu stále více ovlivňuje obyvatelstvo i městské prostředí. To platí v posledních desetiletích především pro naše větší města a obzvláště pro Prahu. V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu.

Základním agregovaným ukazatelem vývoje automobilové dopravy v Praze jsou dopravní výkony (ujeté vozokilometry) na celé komunikační síti. Dopravní výkony sleduje Ústav dopravního inženýrství od roku 1978, s využitím vlastního databankového softwaru IDIS (Informační dopravně inženýrský systém).

Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, tzn. periodická dopravní sčítání na místech vytvářejících ucelený kordon všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti. Vývoj vnitroměstské dopravy je sledován na tzv. centrálním kordonu, vývoj vnější dopravy je sledován na tzv. vnějším kordonu. Časové řady na obou kordonech jsou v Ústavu dopravního inženýrství k dispozici od roku 1961.

Poznámka: *všechny údaje o dopravních výkonech se vztahují k období 0 - 24 h průměrného pracovního dne; veškeré údaje o automobilové dopravě jsou uváděny bez autobusů městské hromadné dopravy (MHD).*

V zájmu srovnatelnosti vývojových časových řad jsou všechny údaje o intenzitách automobilové dopravy i dopravních výkonech za rok 2002 uváděny pro normální dopravní stav, tj. pro jaro 2002, neboť po celou druhou polovinu roku byla doprava v Praze významně ovlivněna mimořádnými dopravními opatřeními vyvolanými srpnovou povodní.

Z provedených dopravních sčítání vyplývá základní závěr, že **v roce 2002 automobilová doprava v centrální oblasti stagnovala, zatímco na ostatním území města dále vzrůstala. Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2002 zvýšila** - měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti - **v průměru o 3,5 % ve srovnání s předcházejícím rokem.**

V období 0 - 24 h průměrného pracovního dne ujela motorová vozidla v roce 2002 na celém území Prahy celkem 17,718 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 16,191 milionu vozokilometrů, tj. 91 %.

V širší oblasti centra města (dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu) automobilová doprava ve srovnání s předcházejícím rokem stagnovala - zůstala prakticky stejná. Ve srovnání s rokem 1990 však vjíždělo do širší oblasti centra města o 36 % vozidel více. Veškerý nárůst po roce 1990 byl tvořen pouze osobními automobily (+ 45 %), neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o více než o polovinu (- 54 %).

Až do roku 1998 intenzita automobilového provozu v širší oblasti centra města každoročně vzrůstala, zatímco od té doby víceméně - s mírnými výkyvy - stagnuje. Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2002 za 6-22 h průměrného pracovního dne 295 000 vozidel, z toho 280 000 osobních automobilů.

Ve středním pásmu města se automobilový provoz zvýšil oproti předcházejícímu roku o 2 až 6 %. Ve srovnání s rokem 1990 vzrostla na některých komunikacích ve středním pásmu doprava za posledních 12 let trojnásobně až čtyřnásobně.

Ve vnějším pásmu města (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města) vzrostla intenzita automobilové dopravy v roce 2002 o 5,9 % oproti roku předcházejícímu. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) přibližně o 171 % vozidel více. Rozhodující část nárůstu po roce 1990 byla tvořena osobními automobily, neboť počet osobních automobilů se zvýšil více než trojnásobně (o 226 %).

Do Prahy přijíždělo z jejího okolí v roce 2002 za 6-22 h průměrného pracovního dne cca 200 000 vozidel, z toho přes 170 000 osobních automobilů.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2002 byly

- Jižní spojka v úseku 5. května - Vídeňská, kde projíždělo průměrně 112 000 vozidel za den (0-24 h)
- Barrandovský most (112 000 vozidel za den)
- Wilsonova ulice na přemostění Masarykova nádraží (100 000 vozidel za den)
- Jižní spojka v úseku Vídeňská - Modřanská (97 000 vozidel za den)
- Wilsonova ulice u Hlavního nádraží (96 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2002 byly

- 5. května - Jižní spojka (184 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Vídeňská (150 000 vozidel za den)

- Strakonická - Barrandovský most (138 000 vozidel za den)
- Bulhar (127 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Chodovská (124 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami v roce 2002 byly

- Žitná - Mezibranská (77 000 vozidel za den)
- Jiráskův most - Janáčkovo nábřeží (72 000 vozidel za den)
- Anglická - Legerova (70 000 vozidel za den)
- Argentinská - Plynární (70 000 vozidel za den)
- Letenské náměstí (70 000 vozidel za den)

Průměrná obsazenost osobních automobilů v roce 2002 byla

- v širší oblasti centra města (na centrálním kordonu): 1,37 osob na vozidlo
- ve vnějším pásmu města (na vnějším kordonu): 1,42 osob na vozidlo
- v průměru po celé Praze: 1,41 osob na vozidlo

Vývoj automobilového provozu na území hlavního města Prahy od roku 1991 je charakterizován následujícími základními tendencemi:

Od roku 1991 rostl počet automobilů i intenzity automobilové dopravy v Praze takovým explozívním tempem, které nemělo - s výjimkou měst v bývalé NDR - v Evropě obdoby. Trend nárůstu intenzit pokračoval i v roce 2002, avšak již jen mimo centrum města. Tempo nárůstu v posledních čtyřech letech se ve srovnání s první polovinou 90. let zpomalilo.

Ve srovnání s první polovinou 90. let, kdy se průměrný denní dopravní výkon zvyšoval ročně o více než 1 milion vozokilometrů, se v letech 1998 - 2002 tempo meziročního nárůstu denního dopravního výkonu snížilo na cca 0,5 - 0,6 milionu vozokilometrů. I přes toto snížení tempa nárůstu však automobilová doprava v Praze stále roste 2,5x až 3x rychleji než například v 80. letech (kdy průměrný meziroční nárůst denního dopravního výkonu činil cca 0,2 milionu vozokilometrů).

Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1990 ve srovnání s 80. léty bylo v první polovině 90. let více než 5x vyšší, v roce 2002 pak přibližně 2,5x vyšší, jak ukazuje porovnání průměrných meziročních přírůstků denních dopravních výkonů na celé komunikační síti:

- 1981 - 1990 + 192 000 vozokm/den za rok
- 1991 - 1996 + 1 101 000 vozokm/den za rok
- 1997 - 1999 + 694 000 vozokm/den za rok
- 2000 + 662 000 vozokm/den
- 2001 + 480 000 vozokm/den
- 2002 + 597 000 vozokm/den

Celkově se denní dopravní výkon zvýšil za posledních 12 let (1991 - 2002) o 10,4 mil. vozokm/den. **To znamená, že v uplynulých 12 letech narostl automobilový provoz v Praze více než za předcházejících 100 let existence automobilismu od konce 19. století až do roku 1990.**

Téměř veškerý nárůst automobilové dopravy v Praze po roce 1990 je způsoben osobními automobily, neboť dopravní výkony nákladních automobilů a autobusů víceméně stagnovaly. V období 1991 - 2002 se dopravní výkony v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

- osobní automobily + 176 %
- nákladní automobily a autobusy + 6 %
- vozidla celkem + 143 %

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 - 2002 se zvýšil automobilový provoz následovně:

- v průměru na celé síti + 143 %
- v širší oblasti centra města + 36 %
- ve vnějším pásmu + 171 %
- ve středním pásmu města + 100 až + 300 %

Výrazně rychleji se zvyšovala intenzita dopravy zejména ve středním pásmu města, kde ve srovnání s rokem 1990 vzrostla na některých komunikacích doprava za posledních 12 let trojnásobně až čtyřnásobně.

Na relativně nižší míru nárůstu intenzit v centru města má vliv ta skutečnost, že ve špičkových obdobích již dopravní nároky na řadě míst dosáhly kapacitních mezí klíčových křižovatek a přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter.

Vysoký nárůst osobní automobilové dopravy v Praze v posledních letech je způsoben řadou vlivů, z nichž rozhodující jsou dále uvedené jevy:

- zvyšuje se celkový počet cest po městě, související zřejmě s rozvojem podnikání a se změnou životního stylu obyvatelstva
- vzrůstá počet osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí (za období 1991 - 2002 zvýšení o 226 %, tj. na více než trojnásobek stavu roku 1990)
- významná část obyvatel přestala používat k cestám po městě MHD a místo toho jezdí po Praze svými osobními automobily. Pokles cestujících MHD, ke kterému docházelo především do roku 1998, a jejich přesun na osobní automobily je pro dopravní poměry i pro život ve městě velmi nepříznivý.

Vliv automobilové dopravy na dopravní poměry ve městě z širšího pohledu

První dopravní problémy jako důsledek přibývajícího počtu automobilů vznikaly v Praze již ve 30. letech 20. století. Vlivem 2. světové války a poválečného vývoje se automobilový provoz ve městě na čas významně utlumil (málo známou skutečností například je, že stupeň automobilizace z roku 1937 - kdy 1 osobní automobil připadal v Praze na 32 obyvatel - byl po válečném a poválečném poklesu dosažen znovu teprve v roce 1959). Rozvoj automobilové dopravy od počátku 60. let s sebou přinesl opětovný vznik známých dopravních problémů a jedním z nich byla nedostatečná kapacita klíčových křižovatek vzhledem k dopravním nárokům. Důsledkem pak byl vznik front pomalu popojíždějících vozidel.

Ve srovnání se současným stavem se však až do konce 80. let tyto problémy týkaly spíše jen omezeného počtu klíčových křižovatek, omezovaly se většinou jen na centrum města, měly v průběhu dne obvykle jen krátkodobé trvání a vyskytovaly se převážně pouze v dopravních špičkách. Připomeňme si, že - ve srovnání s rokem 2002 - byl například v roce 1970 automobilový provoz v Praze v průměru 3,4x nižší a v roce 1990 cca 2,4x nižší.

Explozívní nárůst automobilové dopravy v Praze v 90. letech vytvořil kvalitativně zcela novou situaci:

- Přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter. Za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásma města o rozměrech cca 7 x 6 km, vymezenou zhruba Strahovem na západě, mostem Barikádníků na severu, nákladovým nádražím Žižkov na východě a Pankrácí na jihu.
- V důsledku prudkého nárůstu automobilového provozu v Praze dochází v posledních letech stále častěji k dopravním zácpám nejen v centru města, ale na řadě míst v celé komunikační síti. Dopravní zácpy se tvoří i na nejkapacitnějších komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojce).
- Postupně se snižuje rozdíl mezi špičkami a sedlovými obdobími, neboť na řadě míst se intenzita automobilové dopravy zvyšuje již jen v mimošpičkových obdobích, protože ve špičkových hodinách už tato místa více vozidel nepropustí.
- Prodlužuje se zároveň doba v průběhu dne, kdy je kapacita rozhodujících křižovatek vyčerpána, a tak jsou dopravní zácpy stále četnější, rozsáhlejší a déle trvající. Vliv této „dopravy popojížděním" na životní prostředí, obzvláště v centru města, je zřejmý.
- V podmínkách přetížení komunikační sítě v celých oblastech se automobilová doprava chová obdobně jako kapalina pod tlakem: vozidla využívají každé časové i prostorové skuliny v komunikační síti, pohyby a chování dopravního proudu jsou značně nestabilní a výrazně kolísají v závislosti na okamžitém vývoji situace. Proto jsou fronty vozidel, délky a trvání dopravních zácp na jednotlivých místech značně proměnlivé podle okamžitého vývoje situace.

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 - 2002

Celá komunikační síť, průměrný pracovní den, 0-24 h

Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopr. výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
1999	15,979	219	14,503	248	91
2000	16,641	228	15,131	259	91
2001	17,121	235	15,585	267	91
2002	17,718	243	16,191	277	91

100 % = rok 1990

** = odhad podle trendů vývoje intenzit na centrálním a vnějším kordonu (dopravní výkony jsou v Praze sledovány až od roku 1978)*

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2002

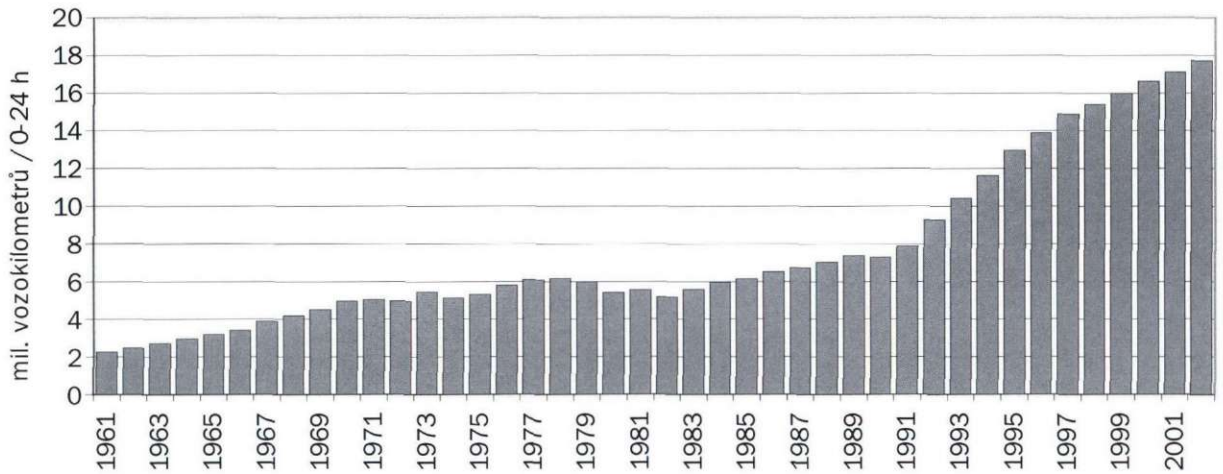
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	69 000	18	32 000	82	128 000	29	14 000	14	14 000	41	36 000	26
1971	241 000	63	38 000	97	299 000	69	50 000	50	23 000	68	77 000	55
1981	247 000	64	39 000	100	292 000	67	67 000	66	31 000	91	104 000	74
1990	385 000	100	39 000	100	435 000	100	101 000	100	34 000	100	140 000	100
1998	591 000	154	27 000	69	628 000	144	277 000	274	39 000	115	321 000	229
1999	584 000	152	25 000	64	619 000	142	290 000	287	42 000	124	337 000	241
2000	594 000	154	23 000	59	627 000	144	304 000	301	43 000	126	351 000	251
2001	556 000	144	21 000	54	589 000	135	310 000	307	43 000	126	358 000	256
2002	560 000	145	18 000	46	590 000	136	329 000	326	45 000	132	379 000	271

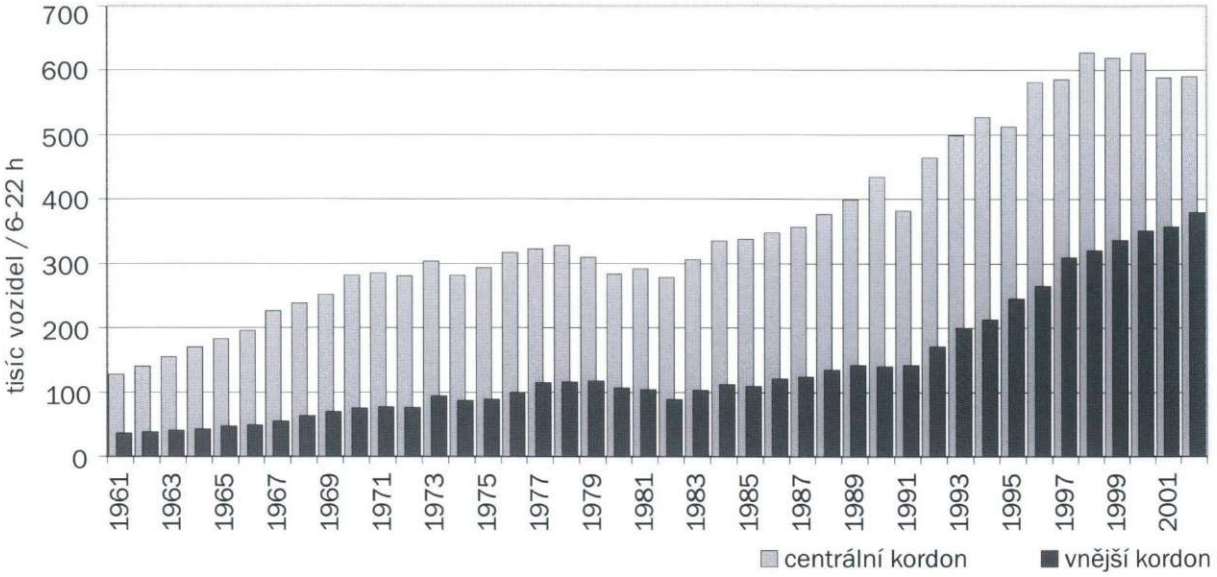
100 % = rok 1990

Dopravní výkony automobilové dopravy 1961 - 2002

Celá komunikační síť, průměrný pracovní den, období 0 - 24



Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2002
Průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h



2.3 SKLADBA DOPRAVNÍHO PROUDU VOZIDEL V PRACOVNÍCH DNECH

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Zvyšování intenzit automobilové dopravy je způsobováno nárůstem jízd osobních automobilů, důsledkem čehož je, že průměrný podíl osobních automobilů v dopravním proudu trvale stoupá (celosíťové hodnoty):

- v roce 1961 56 %
- v roce 1971 70 %
- v roce 1981 78 %
- v roce 1990 80 %
- v roce 2002 91 %

Co se týče územního rozložení, podíl osobních automobilů v dopravním proudu se zvyšuje směrem k centru města. V roce 2002 činil :

- na centrálním kordonu 95 %
- na vnějším kordonu 87 %
- v průměru na celé síti 91 %

Skladba dopravního proudu 1961 - 2002 (v procentech)
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

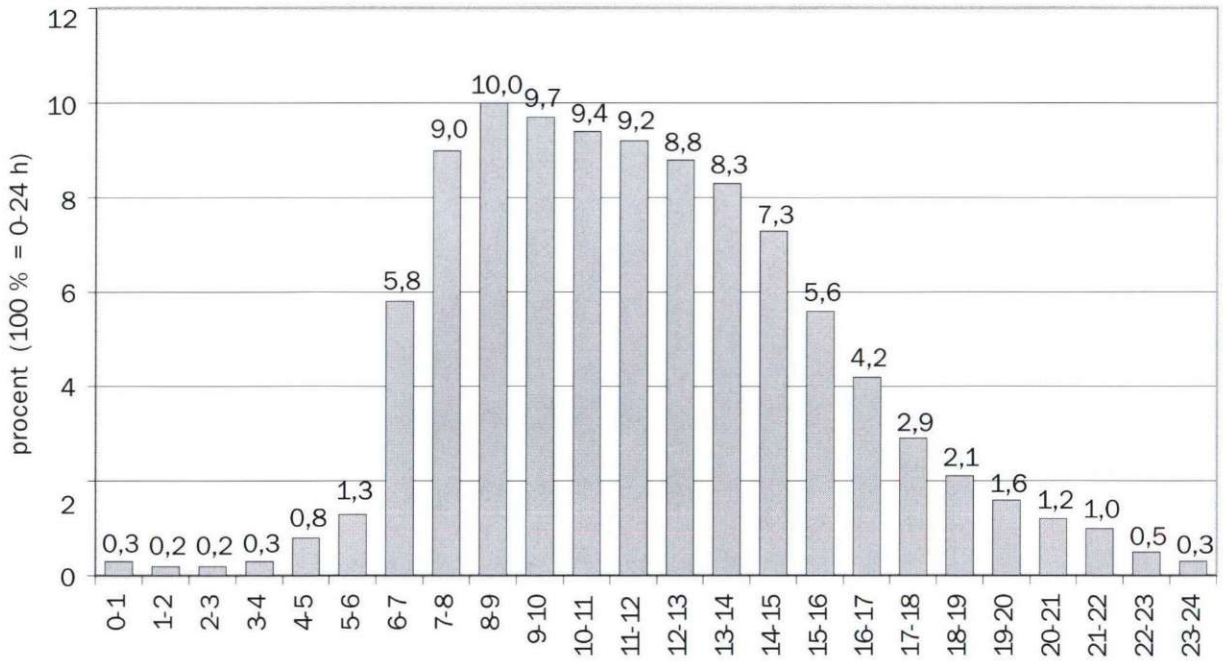
Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní automobily	Moto-cykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)	Osobní automobily	Moto-cykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)
1961	53,7	19,4	29,4	2,0	38,6	22,1	34,4	4,9
1971	79,3	5,6	13,3	1,8	63,2	8,6	25,1	3,1
1981	84,3	0,4	13,2	2,0	65,1	0,6	30,3	4,0
1990	88,6	0,7	9,1	1,6	72,1	0,5	24,0	3,4
1999	94,3	0,7	4,0	1,0	86,2	0,2	12,4	1,2
2000	94,7	0,6	3,7	1,0	86,5	0,2	12,1	1,2
2001	94,4	0,9	3,6	1,1	86,5	0,3	12,1	1,1
2002	94,9	0,9	3,1	1,1	86,6	0,3	11,8	1,3

2.4 ČASOVÉ VARIACE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Denní variace dopravních výkonů automobilové dopravy v pracovní dny jsou charakteristické následujícími skutečnostmi.

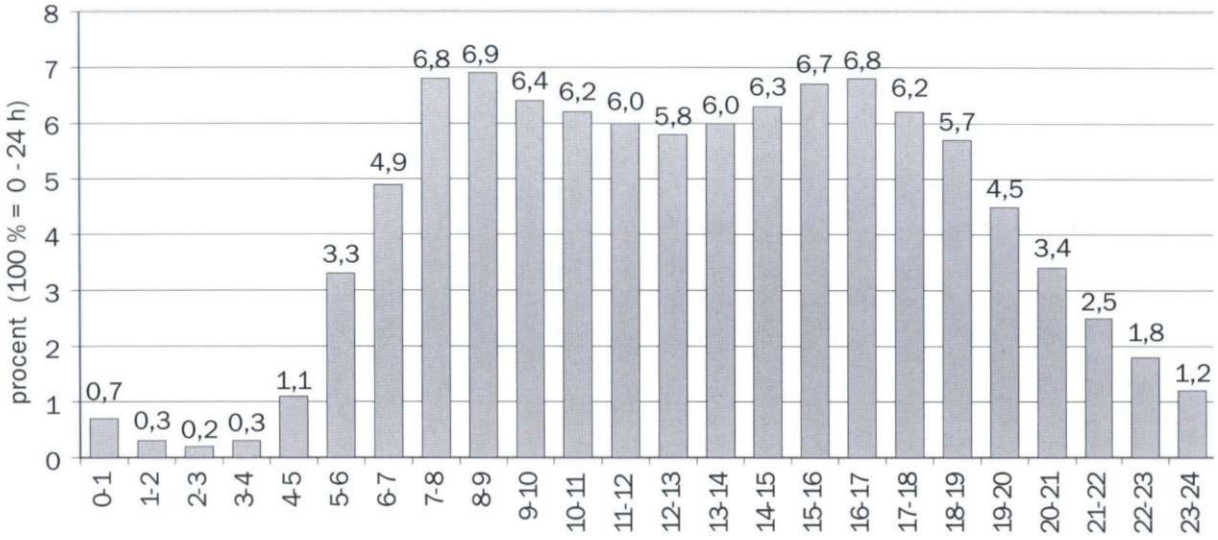
- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (75 % za 6 - 18 h, respektive 81 % za 6 - 19 h), podíl období 6 - 22 h činí cca 91 %.
- Po 17. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkovou hodinou je 8 - 9 h, odpolední špičkovou hodinou je 16 - 17 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,9 %, podíl odpolední špičkové hodiny 6,8 % (100 % = 0 - 24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v dopoledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Dopolední sedlová hodina (12 - 13 h) představuje 5,8 % z celého dne.
- Denní variace dopravních výkonů nákladních vozidel a autobusů (bez MHD) mají odlišný průběh od celkových variací. Jejich špičková hodina je 8 - 9 h a činí 10,0 % z celodenních výkonů nákladních vozidel a autobusů. Po 9. hodině následuje mírný pokles bez sedla a další špičky, významněji se dopravní výkony začínají snižovat již od 13. hodiny a zrychlení poklesu nastává po 15. hodině.
- V důsledku toho se podíl nákladních vozidel a autobusů v dopravním proudu v průběhu dne významně mění:
  - v průměru celého dne činí 9 %
  - v dopoledním období se zvyšuje až na 16 %
  - odpoledne klesá až na 7 %
  - večer a v noci se pohybuje mezi 4 až 10 %.

Denní variace 2002
Nákladní automobily a autobusy (bez MHD)

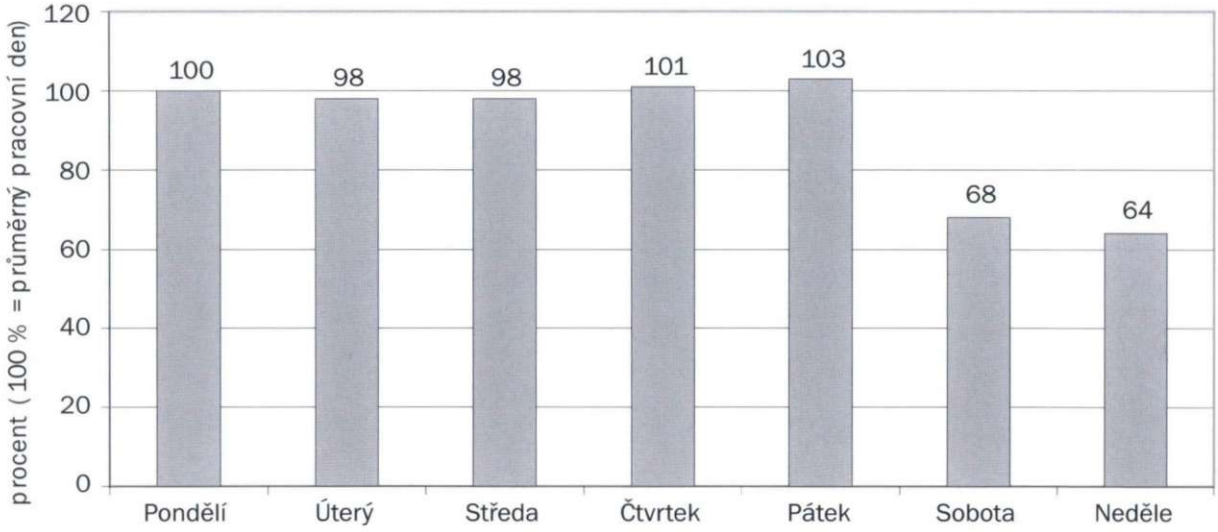


Časové variace automobilové dopravy v Praze v roce 2002

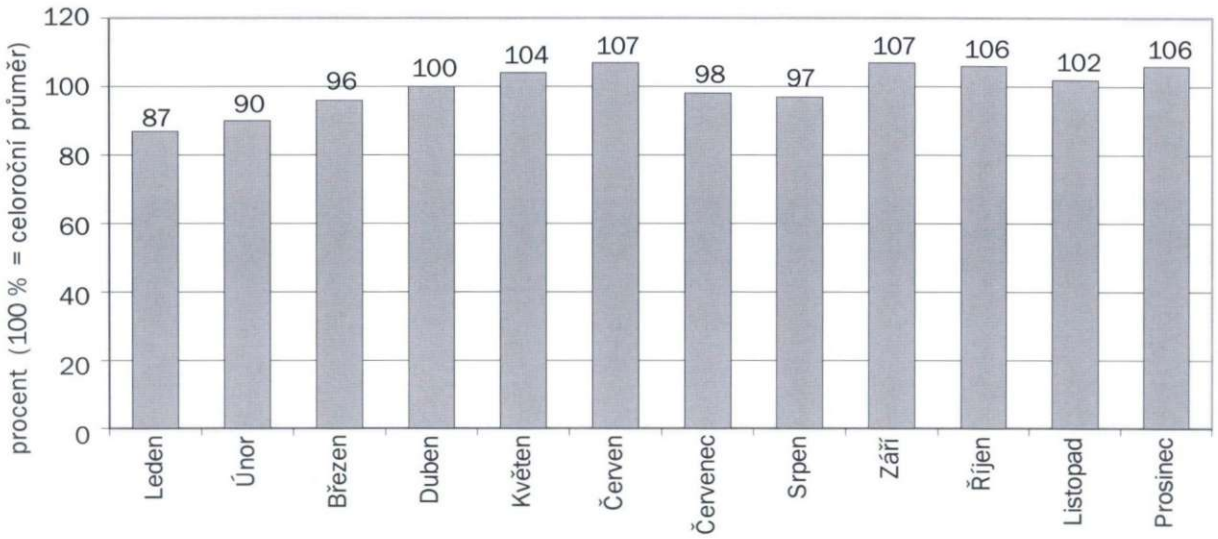
Denní variace



Týdenní variace



Roční variace



2.5 SMĚROVÁNÍ VNĚJŠÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE

Pro zjištění směrování vnější automobilové dopravy byly v posledních pěti letech provedeny dva velké směrové průzkumy: „Komplexní směrový průzkum vnější automobilové dopravy na území hl.m. Prahy v pracovním dnu - 1996" a „Průzkum automobilové dopravy na území pražského metropolitního regionu v pracovním dnu" provedený v r. 2000-2001. Typy vztahů se rozlišují podle tří územních celků - Praha, aglomerační pásmo (zkráceně aglomerace) a vnější území. Aglomerační pásmo je prstenec kolem Prahy o šířce cca 30 km, zahrnující území bývalých okresů Praha - západ, Praha - východ, Kladno, větší části okresů Mělník, Beroun, Benešov a menší části okresů Kolín a Nymburk.

Výsledky porovnání uvedených průzkumů jsou shrnuty v následující tabulce:

Počet jízd osobních automobilů obousměrně	Směrový průzkum 1996 0-24 h	Směrový průzkum 2001 0-24 h	index 2001/1996
Praha - aglomerace	164 000	267 000	1,6
Praha - vnější	83 000	86 000	1,0
Tranzit (přes Prahu)	16 000	25 000	1,6
Celkem vnějších jízd	263 000	378 000	1,4
Součet na hranici Prahy *)	279 000	403 000	1,4

*) *jedna tranzitní jízda překročí hranici Prahy dvakrát*

Jak vyplývá z uvedených hodnot, rozhodující část nárůstu osobní automobilové dopravy na hranici Prahy (+100 tisíc vozidel za den obousměrně) v pětiletém období 1996 - 2001 připadá na vztahy Praha - aglomerace a zpět, tj. vztahy mezi Prahou a nejbližším okolím. Vztahy mezi Prahou a vzdálenějšími oblastmi stagnují. Tranzitní doprava vykazuje relativně výrazný nárůst, avšak v absolutní hodnotě se nejedná o významnou změnu.

Značný nárůst automobilové dopravy mezi Prahou a jejím zázemím souvisí s probíhajícím procesem suburbanizace, rozrůstáním rozvolněných forem osídlení (tj. nejen bydlení, ale i obchodních a komerčních zařízení) do volné krajiny.

2.6 REKREAČNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Součástí každoročního pravidelného sledování intenzit Ústavem dopravního inženýrství je i sčítání rekreační dopravy na hranici města. Zatímco rekreační výjezd z města se většinou uskutečňuje v pátek odpoledne mezi 15. až 19. hodinou, v sobotu mezi 8. až 11. hodinou a částečně i v neděli dopoledne, je rekreační návrat soustředěn do užšího nedělního návratového období 14-22 h. V tomto intervalu se také provádí periodický průzkum rekreační dopravy v jarním průzkumovém období na vnějším kordonu.

Ústav dopravního inženýrství sleduje vývoj rekreační automobilové dopravy od roku 1973. Základní tendence vývoje rekreační automobilové dopravy se od dopravy v pracovní dny výrazně liší, jak dokumentuje následující přehled.

Průměrné meziroční nárůsty vozidel	Vnější kordon, směr do Prahy	
	(voz/14-22 h)	%
70. léta	400	0,5
80. léta	1 400	2
90. léta	2 000	1,7
2000	6 000	5
2001	1 000	0
2002	13 000	11

Po výrazném meziročním poklesu v roce 1991 o 1/4, způsobeném zdvojnásobením ceny benzínu v roce 1990, dosáhla rekreační automobilová doprava výchozí úrovně roku 1990 v letech 1993 - 1994. V 2. polovině 90. let se tato doprava vyvíjela s malými výkyvy (- 3 až + 4 %) v jednotlivých letech. Celkově se rekreační automobilová doprava v průběhu 90. let zvýšila o 20 % ve srovnání s rokem 1990. V roce 2002 došlo k výraznému meziročnímu zvýšení rekreační automobilové dopravy o 11 %.

Ve skladbě dopravního proudu při rekreační dopravě jednoznačně převažují osobní automobily; v roce 2002 činil jejich podíl 97 %.

Průměrná obsazenost osobních automobilů při rekreační dopravě v roce 2002 byla 2,15 osoby na vozidlo.

Intenzita rekreační dopravy 1973 - 2002

Neděle, vnější kordon, směr do Prahy, období 14-22 h

Rok	Osobní automobily		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%
1973	70 000	74	77 000	77
1981	77 000	82	80 000	80
1990	94 000	100	100 000	100
1999	111 000	118	114 000	114
2000	116 000	123	120 000	120
2001	117 000	124	121 000	121
2002	130 000	138	134 000	134

100 % = rok 1990

3 VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA

3.1 PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

3.1.1 Základní údaje

Systém pražské integrované dopravy organizuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), příspěvková organizace zřízená hlavním městem Prahou.

Do systému Pražské integrované dopravy je kromě hlavního města Prahy zapojena řada mimopražských obcí, které přispívají na provoz autobusových linek mimo území hlavního města. Provozovateli jsou Dopravní podnik hl.m.Prahy, který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek, České dráhy, s.o., provozující železniční dopravu, a patnáct dalších dopravců, podílejících se na provozování autobusových linek.

Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let. Vlastní realizace integrovaného dopravního systému začala v roce 1992 zavedením integrovaného tarifu na prvních dvou příměstských autobusových linkách. Další vývoj pokračoval postupným zapojováním železničních tratí do integrované soustavy, zvětšováním rozsahu příměstské autobusové dopravy v počtu linek, velikosti obsluhovaného území a počtu obcí, obsluhovaných příměstskými autobusy PID. Spolu s tím se vyvíjel i tarifní systém, byl zaveden pásmový tarif a postupně se zvyšoval i počet tarifních pásem.

V roce 2002 došlo k dalšímu rozvoji celé integrované soustavy, a to jak zavedením dalších linek v radiálním směru k hlavnímu městu, tak řady linek na území regionu, zlepšujících dopravní spojení mezi významnějšími místy regionu. Koncem roku 2002 bylo v provozu celkem 133 regionálních autobusových linek. Provoz na všech těchto autobusových linkách zajišťovaly:

Provozovatel	území města (počet linek)	linky mezi městem a územím regionu	území regionu (počet linek)
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.	153	20	0
Ostatní provozovatelé	6	70	43

V průměrný pracovní den překračovalo hranici města v obou směrech více než 2200 autobusů PID.

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1996 - 2002

Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	55	69	83	104	159	218	251
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	181	181	181	181	190	200	219
Počet příměstských autobusových linek PID	31	38	48	54	89	114	133
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil. vozokm)	2,552	4,123	5,030	7,994	9,357	12,91	15,79
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici /metro+tramvaje+ městské a příměstské autobusy/ (mil. vozokm)	152	150	149	156	157	163	161,6
Podíl jízdních dokladů PID na železničních tratích zapojených do PID (v procentech z celkového počtu)	29,1	32,5	35,6	37,2	39,2	43,0	52,1

3.1.2 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA (MHD)

Metro je páteřní sítí MHD. Tvoří ji tři trasy s celkovou provozní délkou 49,8 km a 51 stanicemi (včetně tří přestupních uzlů). Bezbariérový přístup je možný již do 22 stanic. Vlaky metra jezdí průměrnou cestovní rychlostí 35,4 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 038 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2002 dosáhl 38 % z celkového počtu cestujících MHD. Inventární stav vozového parku tvořilo 616 vozidel, z toho 491 vozidel byl provozní vozový park. V roce 2002 pokračovala dodávka nových souprav vlaků metra M1, takže v provozu je již 22 vlakových souprav.

Tramvajová síť měří 137,5 km. Na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách, vedených mimo komunikace) je 51 % tratí, 49 % tratí je v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti je 563 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílí 32,6 %. Vozový park tramvají tvořilo ke konci roku 964 vozů, z toho 932 vozů provozních, včetně 47 vozů tříčlánkových.

Autobusy tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťují jednak plošnou obsluhu území, zejména ve vnějším pásmu města, jednak některá důležitá tangenciální spojení. Provozní délka sítě na území města je 684,8 km. Průměrná vzdálenost stanic a zastávek je 690 m. V inventárním stavu vozového parku je 1394 autobusů, provozní park tvoří 1 376 vozidel. Z toho je 768 vozů standardních, 244 vozů nízkopodlažních, 351 vozů kloubových a 13 vozů je nízkopodlažních kloubových. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob je 29,4 %.

Lanová dráha zajišťuje spojení mezi Újezdem a Petřínem (s mezilehlou zastávkou Nebozízek). Dva vagóny na tažném laně s obsaditelností 100 osob se pohybují po kolejové dráze 510 m dlouhé průměrnou rychlostí 6,12 km/h a překonávají výšku 130,45 m. Tažné lano s elektrickým pohonem má průměr 35,3 mm. V roce 2002 lanová dráha přepravila více než 1,3 milionu cestujících.

Základní údaje o městské hromadné dopravě - rok 2002 (provozované DP hl.m. Prahy, a.s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě na území Prahy (km)	49,8	137,5	684,8	872,1
z toho na vlastním tělese (%)	100	51	-	-
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	133,2	133,2
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 038	563	690	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,4	19,5	25,9	-
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)	35 581	49 883	64 279	149 743
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	–	-	1 374	1 374
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	416 516	358 079	321 789	1 096 384
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)			19 225	19 225
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a.s.	12 901			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	2 527			
Provozní náklady (mil. Kč)	14 263*			
Podíl tržby/náklady (%)	17,72 %			

** = náklady jsou očištěny o prodané cenné papíry a vklady, tj. o 18,5 mil. Kč; v provozních nákladech jsou zahrnuty náklady na povodně ve výši 3 062,6 mil. Kč*

Vývoj vybraných charakteristik MHD

Rok	Provozní délka sítě v km +,**			Průměrná cestovní rychlost (km/h)**			Dopravní a přepravní výkony za průměrný pracovní den ++	
	Metro	Tram-vaje	Auto-busy	Metro	Tram-vaje	Auto-busy	Místové km (mil.)	Přepraveno osob (tis.)*
1981	19,3	122,9	545,0	32,2	15,7	23,8	46,7	3 638
1990	38,5	130,5	607,3	34,6	18,7	23,7	57,6	4 189
1995	43,6	136,2	671,4	34,9	19,0	23,3	53,4	3 409
1996	43,6	136,2	724,6	34,9	19,0	23,8	54,5	3 423
1997	43,6	136,4	745,6	34,9	18,9	24,0	54,1	3 393
1998	49,8	136,4	759,7	34,9	18,7	24,3	54,4	3 349
1999	49,8	136,4	797,5	34,9	19,0	24,3	56,1	3 302
2000	49,8	136,4	812,4	35,7	18,9	25,2	56,0	3 290
2001	49,8	137,5	806,8	35,4	19,2	25,9	56,8	3 468
2002	49,8	137,5	818,0	35,4	19,5	25,9	56,4	3 492

\+ = *provozní délka je celková délka tras s pravidelným provozem, které jsou k dispozici cestujícím, (tj. bez manipulačních úseků, odstavných kolejí, smyček,vozoven, dep apod.), měřená v osách tratí, u autobusů v osách ulic. U metra je provozní délka součtem délek tras mezi středy nástupišť konečných stanic.*

* = *počet přepravovaných osob se vykazuje jako počet jízd*
Jízda znamená použití jednoho vozidla MHD a každý přestup při cestě se počítá jako další jízda.

** = *od roku 1996 včetně příměstských linek PID, provozovaných DP hl. m. Prahy, a.s.*

++ = *od roku 1996 jen výkony a osoby přepravené DP hl. m. Prahy, a.s. na území Prahy.*

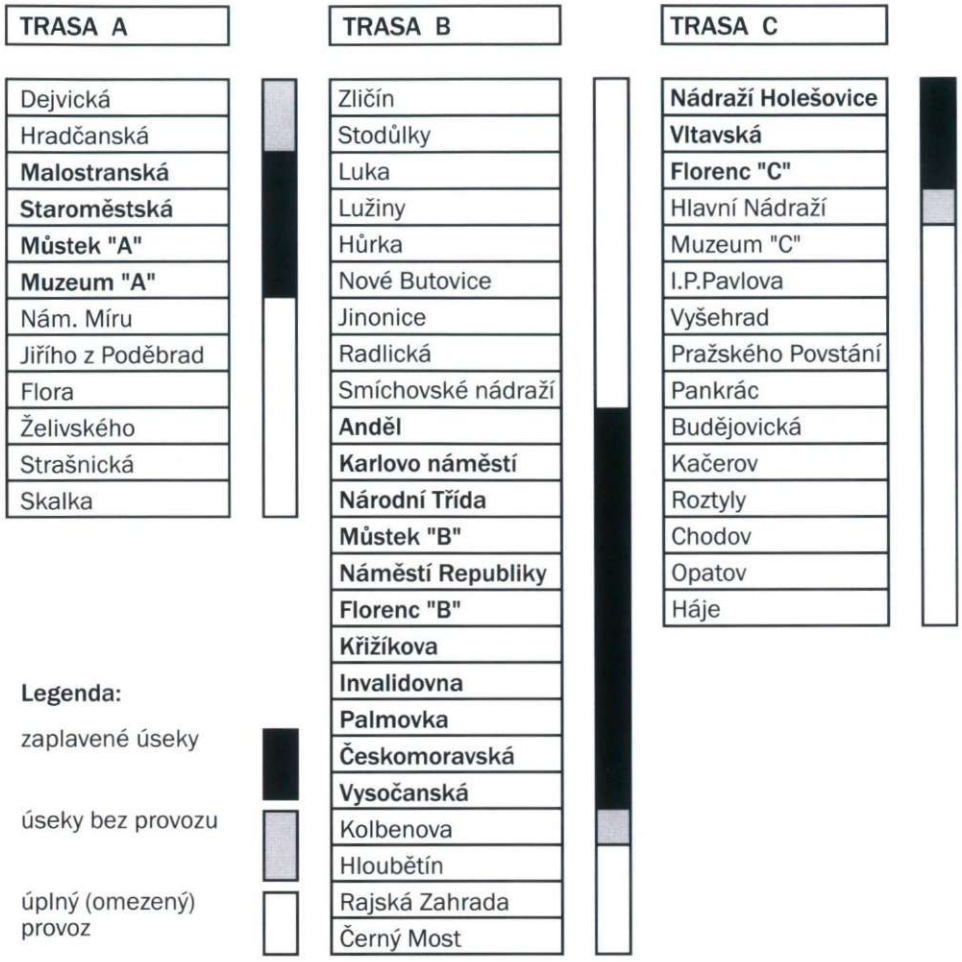
Do provozu městské hromadné dopravy v roce 2002 výrazně zasáhla srpnová povodeň, kdy došlo k zaplavení části metra a vyloučení řady mostů z provozu. Přeprava cestujících byla zajišťována jednak v omezeném rozsahu metrem, jednak náhradními tramvajovými a autobusovými linkami . Pro zajištění provozu byla uplatněna řada opatření, zejména zvýšení preference hromadné dopravy na světelně řízených křižovatkách, vymezení jízdních pruhů pouze pro autobusovou dopravu, výrazné omezení individuální automobilové dopravy v centru města a na vltavských mostech atd.

Z celkové provozní délky tras metra bylo téměř 35 % zaplaveno a na dalších více než 7 % tras nebyl možný provoz. V počátečním období zůstalo alespoň v částečném provozu pouze 58 % tras metra. Obnova postižených tras a stanic probíhala po zbytek roku a pokračuje i v roce 2003.

Situace na jednotlivých trasách metra - srpen 2002

Trasa	A	%	B	%	C	%
Provozní délka (km)	9,971	100	25,704	100	14,145	100
z toho zaplaveno (km)	3,028	30	11,026	43	3,058	22
mimo provoz (km)	1,647	17	1,737	7	0,426	3
úplný/částečný provoz (km)	5,296	53	12,941	50	10,661	75
počet stanic	12	100	24	100	15	100
z toho zaplaveno	4	33	11	46	3	2

Přehled zatopení úseků metra a zachování provozu po povodni v srpnu 2002



Organizace náhradní dopravy po povodni v srpnu 2002

Trasa „A“
Úplný provoz metra byl zajištěn v úseku Skalka - Nám. Míru
Zavedena náhradní doprava tramvajovou linkou „XA“ v trase Červený Vrch - Národní Divadlo - Kubánské Náměstí

Trasa „B"
Úplný provoz metra byl zajištěn v úseku Zličín - Smíchovské Nádraží
Omezený provoz metra v úseku Černý Most - Hloubětín
Náhradní tramvajová doprava linkou „XB“ v trase Smíchovské nádraží - Národní Třída - Vltavská - Palmovka - Nádraží Vysočany - Lehovec

Trasa „C"
Úplný provoz metra byl zajištěn v úseku Háje - Pražského Povstání
Omezená kyvadlová doprava v úseku Pražského Povstání - Muzeum
Náhradní autobusová doprava v trase Pražského Povstání - Muzeum - Vltavská - Nádraží Holešovice

Na zajišťování přepravy se podílela i železnice, zavedením kyvadlové vlakové dopravy v centrální části města mezi stanicemi Hlavní nádraží - Smíchovské nádraží a v radiálním směru mezi stanicemi Masarykovo nádraží a Běchovice.

Během povodně v srpnu 2002 byly na území Prahy vypravovány zvláštní vlaky pro bezplatnou přepravu cestujících v těchto úsecích železničních tratí:

Bezplatná přeprava zvláštními vlaky v srpnu 2002

Úsek	Počet dní provozu	Počet provedených jízd	Počet přepravených cestujících
Praha hl.n.- Praha Smíchov	12	960	115 200
Praha Smíchov - Praha Zličín	8	160	5 600
Praha Smíchov-Praha H. Počernice	12	432	34 560
Masarykovo nádr. - Praha Běchovice	12	732	87 840
Masarykovo nádr. - Praha Vysočany	12	564	56 400

Od září 2002 byly v Praze v rámci PID provozovány zvláštní linky M1 a M2, nahrazující část metra bez provozu:

M1 Běchovice - Masarykovo (Hlavní) nádraží 96 spojů / den
M2 Hlavní nádraží - Smíchov 166 spojů / den

3.1.3 VNĚJŠÍ HROMADNÁ DOPRAVA PID

Vnější hromadnou dopravu PID (tj. dopravu, přesahující hranici hl.m.Prahy) zajišťuje jednak železniční, jednak autobusová doprava.

Železniční příměstskou dopravu provozují České dráhy, s.o. na všech 10 železničních tratích, zaústěných do Prahy. Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 145 km. Největší výkony dosahuje železniční doprava na tratích Praha - Kolín a Praha - Benešov u Prahy.

Použití železniční dopravy je pro cestující z okrajových částí města do železničních stanic v centru města časově velmi výhodné. Dobu jízdy i interval v období přepravních špiček ve třech nejdůležitějších směrech udává následující tabulka.

Trať	Interval ve špičce	Doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice - Praha Masarykovo nádr.	30 min	20 min	18 km
Praha-Kolovraty - Praha hl.nádr.	30 min	23 min	17 km
Praha-Radotín - Praha hl.nádr.	30 min	18 min	13 km

Příměstskou autobusovou dopravu PID zajišťuje celkem 133 linek. Dopravní výkon těchto linek na území města v roce 2002 byl přibližně 5 mil. vozokm a mimo území města 11 mil. vozokm. Z celkového počtu 133 linek je 43 linek vedeno zcela mimo území města.

3.2 VNĚJŠÍ OSOBNÍ HROMADNÁ DOPRAVA

3.2.1 Vývoj na hranici hl. m. Prahy

Vývoj počtu osob přepravených přes hranici Prahy podle průzkumů provedených v letech 1997 a 2002 uvádí následující tabulka.

Počet osob, přepravených v obou směrech přes hranici Prahy

tis. osob, pracovní den, 5 - 22 hodin

		1997		2002		2002 - 1997
Železnice	Rychlíky a mezinárodní vlaky	25.6	14%	30.4	15%	+4.8
	Osobní a spěšné vlaky	62.6	36%	56.1	29%	-6.5
	Celkem	88.2	50%	86.5	44%	-1.7
Veřejná	BUS PID	20.7	12%	56.1	28%	+35.4
autobusová	BUS ostatní	66.3	38%	55.4	28%	-10.9
doprava	Celkem	87.0	50%	111.5	56%	+24.5
Celkový součet		**175.2**	**100%**	**198.0**	**100%**	**+22.8**

V pětiletém období 1997 - 2002 došlo ke zvýšení celkového počtu osob přepravených přes hranici Prahy o 23 tis. osob, tj. o 13 %. Na tomto nárůstu se podílí nejvíce autobusy PID, kterými bylo přepraveno o 35 tis. osob více, tj. téměř trojnásobek původního množství. Naopak přeprava na ostatních regionálních a dálkových autobusových linkách poklesla o 11 tis. osob. Tyto změny byly způsobeny zejména převedením některých regionálních linek do systému PID.

3.2.2 Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje přepravní vztahy mezi Prahou a ostatním územím osobními a dálkovými vlaky. Do železničního uzlu Praha je zaústěno 10 tratí, z toho 5 tratí je plně zapojeno do integrovaného dopravního systému (z hlediska uznávání přepravních dokladů). Na území města je situováno 65 železničních stanic a zastávek. Na tratích v pražském železničním uzlu ČD provozují v pracovní dny denně průměrně 446 vlakových spojů, ve kterých se podle údajů GŘ ČD v roce 2002 denně přepravilo včetně příměstské dopravy cca 127 tisíc cestujících v obou směrech.

Výkony vybraných nádraží v Praze v roce 2002:

	Nastupující (tis. osob)	Vystupující (tis. osob)	Vypravené vlaky
Praha - Hlavní nádraží	6 634	5 888	67 094
Praha - Masarykovo nádraží	3 525	3 264	47 124
Praha - Smíchov	2 481	2 297	23 587
Praha - Vršovice	437	367	7 922
Praha - Libeň	427	318	76
Praha - Vysočany	405	424	42

3.2.3 Autobusová doprava

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím provozuje řada dopravců z celé České republiky, některé mezinárodní linky i dopravci z jiných států. V období 5 - 22 hodin průměrného pracovního dne přijíždí a odjíždí z Prahy cca 2100 autobusů regionální a dálkové dopravy, které v roce 2002 přepravily denně přes 60 tisíc cestujících. Dále podle průzkumu provedeného v pracovních dnech jarního období roku 2002 překračovalo hranici města průměrně kolem 1400 autobusů neveřejné dopravy, které přepravily více než 40 tis. cestujících za den (v obou směrech).

4 ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ

4.1 VÝSTAVBA A OBNOVA SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ

Další rozvoj světelných signalizačních zařízení (SSZ) se v roce 2002 zaměřoval jednak na modernizaci systému, jednak na vytváření podmínek pro vyšší bezpečnost městského silničního provozu a operativnost jeho řízení se zvláštním zřetelem na bezpečnost chodců. Toto úsilí bylo narušeno nepřízní počasí, která vyvrcholila záplavami v měsíci srpnu. Rozvodněná Berounka a Vltava zničily nebo těžce poškodily řadiče na mnoha křižovatkách v oblasti Prahy 1, 5, 7 a 8.

Ke konci roku 2002 bylo v Praze v provozu celkem 427 SSZ. Ve správě TSK bylo 396 SSZ, zbývající část zůstala z různých důvodů ve správě investorů.

Z celkového počtu SSZ tvoří 56 míst samostatné přechody pro pěší, které jsou vybaveny tlačítky pro vyvolání volna pro chodce na výzvu. Pro zvýšení bezpečnosti nevidomých chodců jsou na 199 SSZ instalována návěstidla s akustickým signálem. Aby byl zajištěn pokud možno plynulý průjezd vozidel skupinami křižovatek bez zastavování před světelnou signalizací, je 272 SSZ vzájemně propojeno do koordinovaných skupin se synchronizací programů.

V průběhu roku 2002 bylo na území hl. m. Prahy

- **uvedeno do provozu** 8 nově postavených SSZ (ve správě TSK):

0.635	Novopetrovická - Archimedova
1.107	Karmelitská - přechod
4.486	Mariánská - U Kamýku
4.598	Budějovická - Antala Staška
5.527	Vozovna Motol - vjezd tramvají
5.541	Jeremiášova - Lýskova
5.581	Karlická - nám. Osvoboditelů
9.295	Slavětínská - Smržovská

- **rekonstruováno 7 SSZ:**

1.042	Bulhar
3.309	Vinohradská - Jičínská
4.416	Budějovické náměstí
4.452	Na Strži - Antala Staška
5.507	Radlická - Křížová
6.152	Patočkova - Meziškolská
6.188	Československé armády - OÚNZ

U křižovatky 3.309 Vinohradská - Jičínská šlo pouze o prostou výměnu řadiče. U křižovatky 1.042 Bulhar byly dva stávající řadiče nahrazeny jedním novým a do něho byla napojena i návěstidla někdejší křižovatky 2.019 Husitská - Seifertova. U SSZ 6.188 Československé armády - OÚNZ byl stávající samostatný světelně řízený přechod pro chodce přebudován na světelně řízenou křižovatku.

U křižovatky 2.069 Rumunská - Legerova byl odsunut přechod pro chodce přes ulici Rumunskou o cca 60 m směrem k ul. Lublaňské.

Při **záplavách** byly zničeny nebo silně poškozeny řadiče na 17 křižovatkách, a proto bylo nutno provést alespoň jejich prostou výměnu:

1.027	Klimentská - Stárkova
1.070	Dvořákovo náměstí - Klášterská
1.079	Nábřeží L. Svobody - Nové Mlýny
1.080	Nábřeží L. Svobody - Holbova
1.156	Klárov - Letenská
4.918	Obchodní náměstí
7.135	Bubenské nábřeží - Argentinská

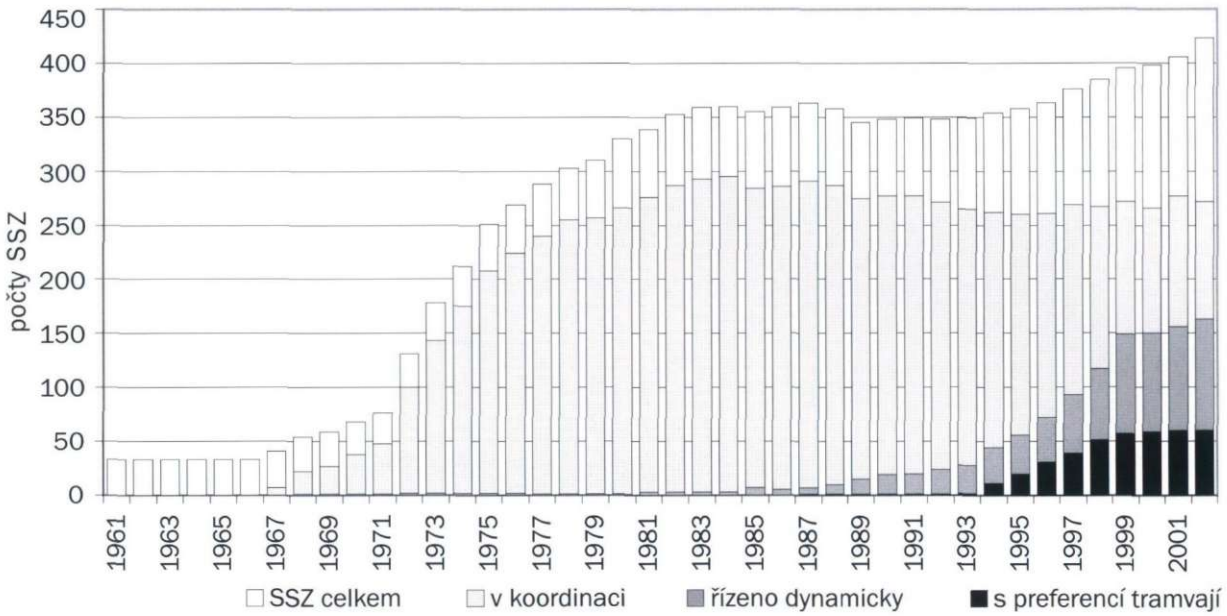
7.176	Partyzánská - Vrbenského
7.187	Bubenské nábřeží - tramvajová trať
8.201	Křižíkova - 1. Pluku
8.207	Sokolovská - Šaldova
8.208	Sokolovská - U Nádražní lávky
8.220	Sokolovská - Švábky
8.230	Sokolovská - Molákova
8.244	Voctářova - Loděnice
8.251	Zenklova - Voctářova
8.270	Rohanské nábřeží - Ke Štvanici

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 - 2002

Rok	1961	1971	1981	1990	1998	1999	2000	2001	2002
Počet SSZ celkem	33	76	339	348	385	395	398	406	427
z toho přechody pro chodce	-	9	37	45	54	55	57	55	56
řízeno v koordinaci	-	48	276	277	267	272	266	277	272
řízeno dynamicky	-	1	3	19	117	149	150	156	163
s preferencí tramvají	-	-	-	1	51	57	59	60	60

Do roku 1998 jsou uváděna pouze SSZ ve správě TSK hl. m. Prahy.

Světelná signalizace 1961 - 2002



Všechna nová a rekonstruovaná SSZ jsou vybavována tak, aby kromě dynamického řízení na základě poptávky vozidel a chodců umožňovala i upřednostňování tramvají před automobilovou dopravou. To je důležité zvlášť proto, že provoz vozidel městské hromadné dopravy, která sdílí společné dopravní cesty s ostatní dopravou, je více či méně ovlivňován intenzivním automobilovým provozem.

Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. K 31.12.2002 byla preference tramvají zavedena na 60 místech, což představuje 31 % z celkového počtu 193 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 26 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná. Zavádění preference tramvají světelnou signalizací se však bohužel v posledních třech letech prakticky zastavilo.

SSZ umožňující preferenci tramvají 1993 - 2002

Rok	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Celkem SSZ na tramvajové síti	183	183	186	186	187	189	187	188	192	193
z toho počet SSZ s preferencí tramvají	2	11	20	31	39	51	57	59	60	60
%	1	6	11	17	21	27	30	31	31	31

SSZ s preferencí tramvají - stav k 31. 12. 2002

	Číslo	Název SSZ		Číslo	Název SSZ
	1.010	Národní divadlo		6.147	M. Horákové - U Brusnice
	1.011	Masarykovo nábř. - Myslíkova (Mánes)		6.148	Patočkova - Střešovická
	1.012	Jiráskovo náměstí	**A**	6.149	Patočkova - Myslbekova
	1.035	Křižovnická - Karlova		7.002	nábř. kpt. Jaroše - Štefánikův most
	1.056	Křižovnická - Kaprova		7.028	nábř. kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů
	1.071	Čechův most - Dvořákovo nábřeží	**A**	7.125	Dělnická - Jankovcova
	1.089	Čechův most - nábřeží E. Beneše		7.129	Strossmayerovo náměstí
	1.106	Malostranské náměstí - Letenská		7.130	Dukelských hrdinů - Veletržní
	2.013	Palackého náměstí		7.133	Dukelských hrdinů - U Výstaviště
	2.020	Rašínovo nábřeží - Libušina		7.137	Argentinská - Plynární
	2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží - Svobodova)		7.141	Dělnická - Komunardů
A	2.022	Svobodova - Vyšehradská	**A**	7.142	Plynární - Komunardů
	2.023	Svobodova - Na Slupi		7.155	Letenské náměstí
A	2.066	Vyšehradská - Benátská		7.163	Dukelských hrdinů - Kostelní
	3.304	Táboritská - Ondříčkova	**A**	7.172	Plynární - Osadní
	3.306	Olšanské náměstí	**A**	7.176	Partyzánská - Vrbenského
	3.364	Koněvova - Spojovací		8.220	Sokolovská - Švábky
A	3.374	Koněvova - Na Vrcholu	**A**	8.251	Elznicovo náměstí - Voctářova
A	3.613	Vinohradská - Pod Židovskými hřbitovy	**A**	8.251	Elznicovo náměstí - Kotlaska
	4.401	Bělehradská - Otakarova	**A**	8.251	Zenklova - přechod
A	4.418	Podolské nábřeží - Podolská	**A**	8.267	Trojská - přejezd tramvajové tratě
A	4.419	Podolské nábřeží - Kublov		9.209	Balabenka
A	4.420	Podolské nábřeží - Jeremenkova	**A**	9.210	Sokolovská - Na Rozcestí
A	4.450	Kolarovova - Čs. exilu	**A**	9.233	Sokolovská - Na Břehu
A	4.469	Modřanská - Údolní	**A**	9.264	Kolbenova - přechod
A	4.470	Kolarovova - odbočení tramvaje		0.327	Vinohradská - Starostrašnická
A	4.628	Modřanská - Mlejnek sever	**A**	0.342	Vinohradská - Za Strašnickou vozovnou
	5.571	Na Zlíchově - smyčka Hlubočepy	**A**	0.359	Vršovická - Užocká
	5.582	Nádražní - Nádraží Smíchov	**A**	0.622	Švehlova - Práčská
	5.583	Nádražní - U Královské louky		0.632	Černokostelecká - Sazečská
Celkem	60 SSZ s preferencí, z toho 26 SSZ s absolutní preferencí **(A)**				
Celkem	SSZ na tramvajové síti: 193				

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Poznámka: *preference přestává fungovat dojde-li k poruše tramvajové detekce, proto podmínkou funkceschopnosti celého systému preference je kvalitní kontrola, údržba a operativní odstraňování poruch.*

Preference byla v roce 2002 nově zavedena na jediné křižovatce 5.571 Na Zlíchově - smyčka Hlubočepy (zatím nepřevzata do správy TSK).

V roce 2002 byla preference dočasně zrušena na křižovatce 1.156 Klárov - Letenská, kde musel být vyměněn řadič, protože původní byl při srpnové povodni zatopen. Přitom byla preference tramvají dočasně zrušena.

V roce 2002 byl rozšířen počet vybraných křižovatek vybavených zařízením UNICAM pro záznam přestupků řidičů, kteří projeli křižovatkou na červený signál. Tímto zařízením bylo vybaveno do konce roku 2002 celkem 10 křižovatek se SSZ, připravováno je na dalších 3 křižovatkách.

Skříně pro **stacionární měřiče rychlosti** vozidel jsou na 10 místech v Praze. Připravováno je rozšíření jejich počtu na dalších 4 místech.

4.2 ŘÍDICÍ ÚSTŘEDNY

V roce 2002 dále pokračovala realizace „Systému řízení a regulace městského silničního provozu". Realizace, provoz i rozvoj tohoto systému je hrazen z finančních prostředků hl. m. Prahy. Z jeho pověření vykonává správu systému a zabezpečuje jeho rozvoj Technická správa komunikací hl. m. Prahy.

Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDŘÚ) je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ul. Na Bojišti v Praze 2. Obsluhu ústředny zabezpečují příslušníci Policie ČR - Správy hl. m. Prahy.

V ústředně jsou provozovány pro řízení SSZ systémy VRS 2100, MIGRA a ADT. Dále je zde terminálové pracoviště systému řízení tunelů a pracoviště televizního dohledu.

Na řídicí počítač (BFR-server) systému **VRS 2100** jsou připojeny oblastní řídicí počítače (GBR) oblasti 1 - Holešovice-Letná (od roku 2000) a oblasti 5 - Centrum (od roku 2001). Na oblastní řídicí ústřednu oblasti 1 je připojeno 27 SSZ. Tato oblast byla při srpnových záplavách nejvíce postižena, zaplavena byla i samotná oblastní řídicí ústředna. Do konce roku se však podařilo zařízení oblastní ústředny vyměnit a podařilo se nahradit i zatopené řadiče novými. Na oblastní řídicí ústřednu oblasti 5 - Centrum je připojeno 14 SSZ.

V současné době se používá časově závislá volba signálních programů s uplatněním dynamického řízení dopravy na základě poptávky vozidel, tramvají a chodců. Současně je prováděn sběr a archivace dat z dopravních detektorů. Na podzim 2002 byl uveden do provozu systém řízení **TRASSIS** - dopravně závislá volba signálních programů na osmi SSZ oblasti 1 v koordinovaném tahu Argentinská - Bubenské nábřeží - nábřeží kpt. Jaroše, pro který zpracoval dopravní řešení Ústav dopravního inženýrství ve spolupráci s firmou Signalbau Huber CZ.

Nově se připravuje oblastní řízení dopravy v oblasti 8 - Východ. V ÚDI byla zpracována dopravněinženýrská studie. Umístění oblastní řídicí ústředny se předpokládá v nově budovaném objektu víceúčelové sportovní haly.

Oblastní řídicí ústředna **MIGRA** slouží k řízení oblasti 3 - Smíchov. V roce 2002 byla ve zmíněné oblasti provedena optimalizace signálních plánů pro jednotlivá SSZ. Křižovatky od této doby pracují v dynamice s přímou vazbou na dopravní ústřednu MIGRA. Byla zprovozněna pracoviště pro dispečery na HDŘÚ s novou mapou oblasti. Zde jsou vyznačena všechna připojená SSZ a lze pomocí vizualizace kontrolovat a případně upravovat jejich činnost. Podle plánu výstavby jsou postupně připojována další SSZ na ústřednu. Byly provedeny první přípravné kroky pro nasazení systému **MOTION** pro řízení tzv. Malého smíchovského okruhu.

Z řídicího počítače **ADT** je řízeno 71 SSZ. Programový systém byl upraven novou verzí na SYDO V. Řízení je založeno na modifikaci pevných signálních plánů prodlužováním fází strukturálních signálních plánů v tzv. „zastavovacích bodech". Z uvedeného počtu je 53 SSZ v centrální oblasti města, dalších 18 SSZ tvoří koordinovaný tah křižovatek na Evropské ulici v Praze 6.

Pracoviště pro **řízení tunelů** v HDŘÚ obsahuje

- řídicí pracoviště Strahovského automobilového tunelu - SAT
- řídicí pracoviště Letenského automobilového tunelu - LAT (dočasně řídí jen technologická zařízení tunelu)
- řídicí pracoviště Těšnovského automobilového tunelu - TAT (ve zkušebním provozu)

Ve dvou z těchto tunelů byla v roce 2002 vyměněna technologie; u LAT v rámci plánované rekonstrukce a v TAT po poškození srpnovými záplavami. Pro všechny **SOS skříně** v tunelech je vybudován **bezpečnostní telefonní okruh**, jehož vlastní datová síť je zavedena rovněž do HDŘÚ.

Nově byl v roce 2002 zprovozněn úsek městského okruhu Zlíchov - Radlická, kde byly instalovány proměnné informační tabule a 14 videokamer pro dohled nad dopravou - zejména v krátkém tunelu (podjezd) pod zhlavím železničního nádraží Praha-Smíchov. Současně je zde ve zkušebním provozu **měření rychlosti dopravního proudu pomocí videokamer UNICAM VELOCITY.** Tato zařízení jsou rovněž napojena na řídicí pracoviště v HDŘÚ.

Proměnné informační tabule byly instalovány i v dalších lokalitách města. Pomocí textových zpráv řidiče informují o důležitých aktuálních změnách v dopravě v dané oblasti (kongesce, nehody, dopravní situace). Přenos dat a informací pracuje na bázi rádiové sítě TSK.

V HDŘÚ je provozován i **televizní dohled**, který zajišťuje monitorování kritických míst komunikační sítě. Na pražských komunikacích je umístěno celkem 91 pevných a otočných kamer televizního dohledu.

Do HDŘÚ byl začleněn **systém P + R** (Park and Ride) v západní části města. Dynamický naváděcí systém informuje o počtu volných parkovacích míst ještě před dojezdem na parkoviště.

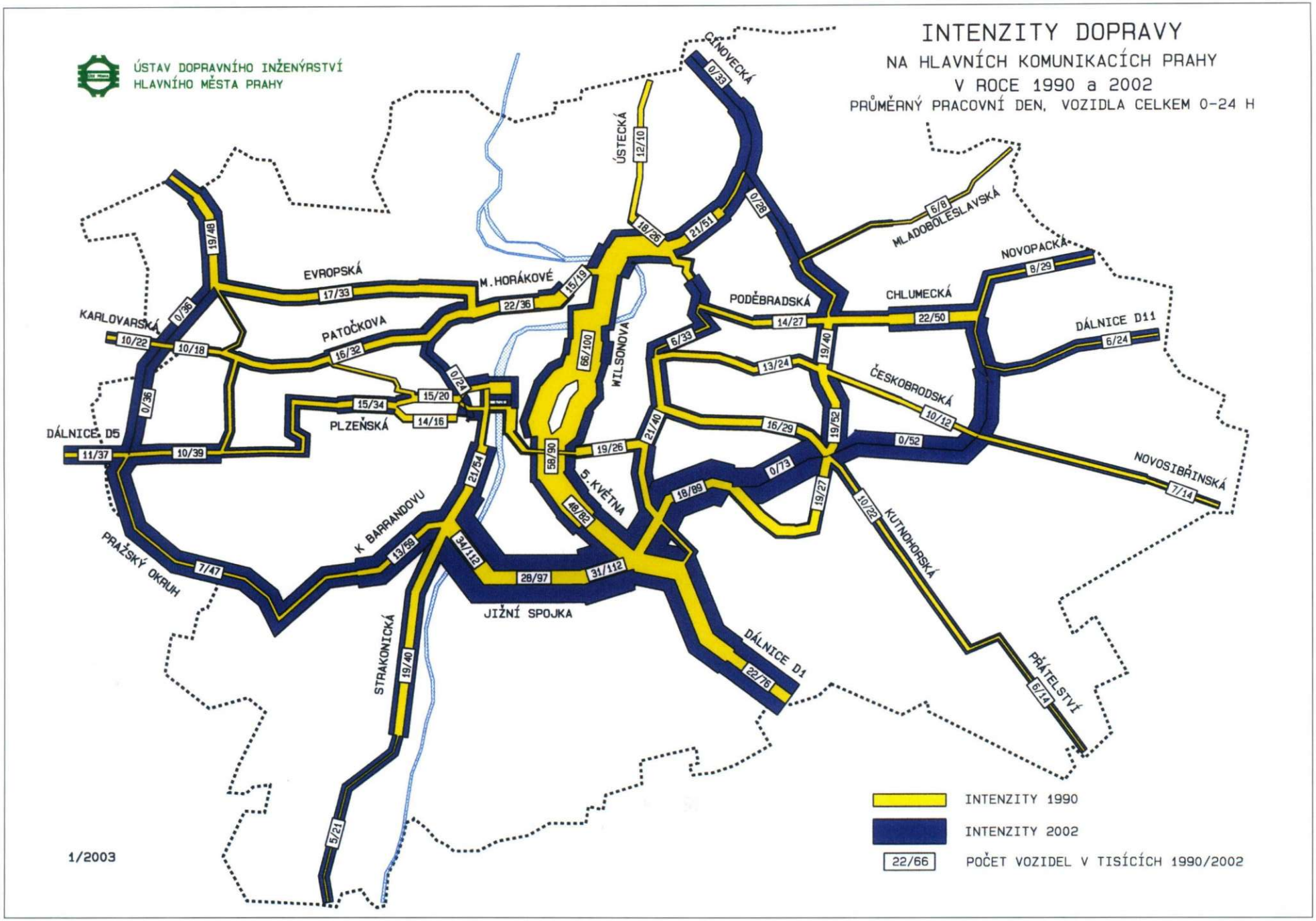
4.3 TELEMATIKA V DOPRAVĚ

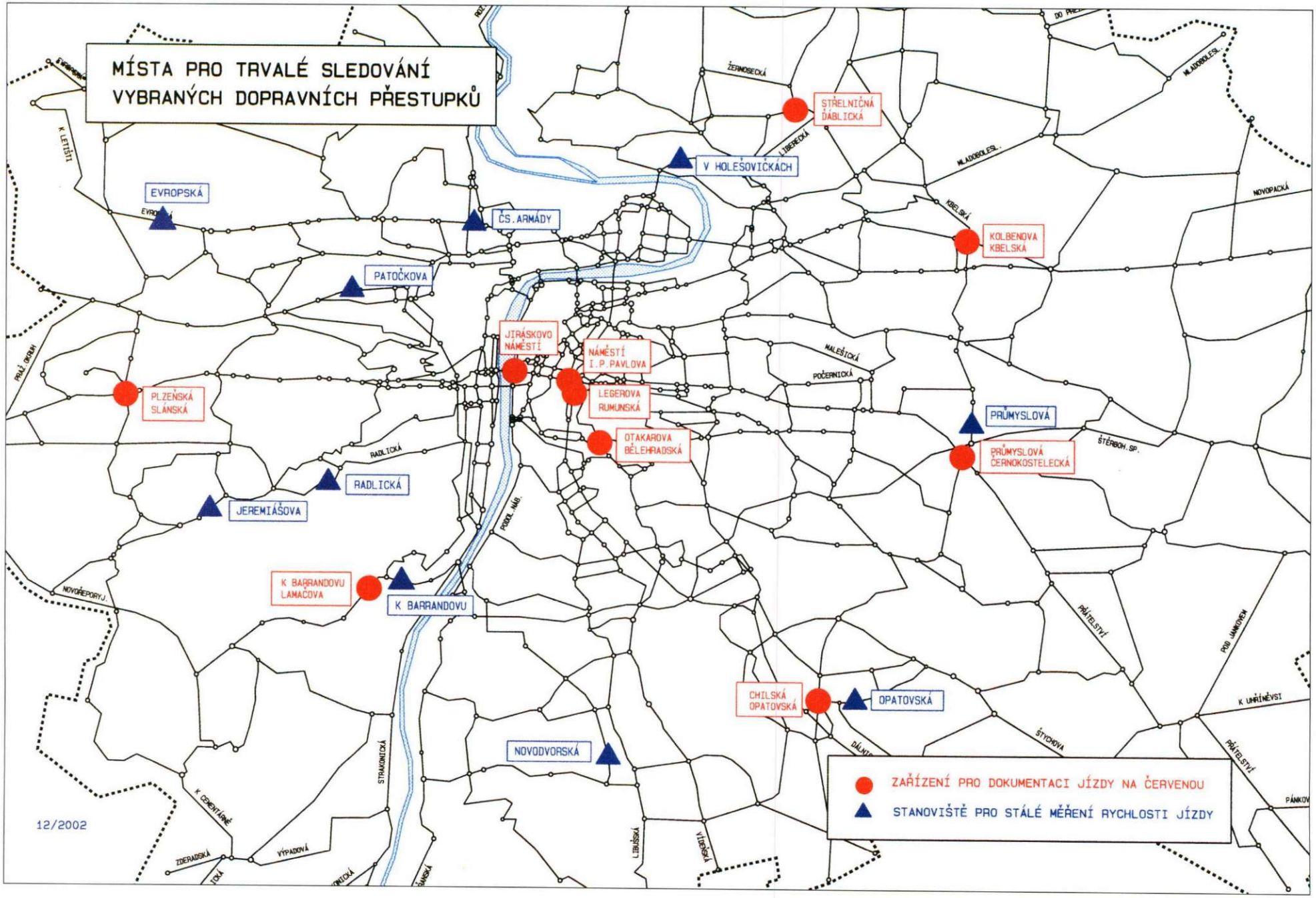
Při současných intenzitách automobilové dopravy v hl. m. Praze by se fungování dopravního systému města neobešlo bez využívání možností, které nabízejí informační technologie. Název, který se vžil pro využívání telekomunikačních a informačních technologií v dopravních systémech měst je „dopravní telematika".

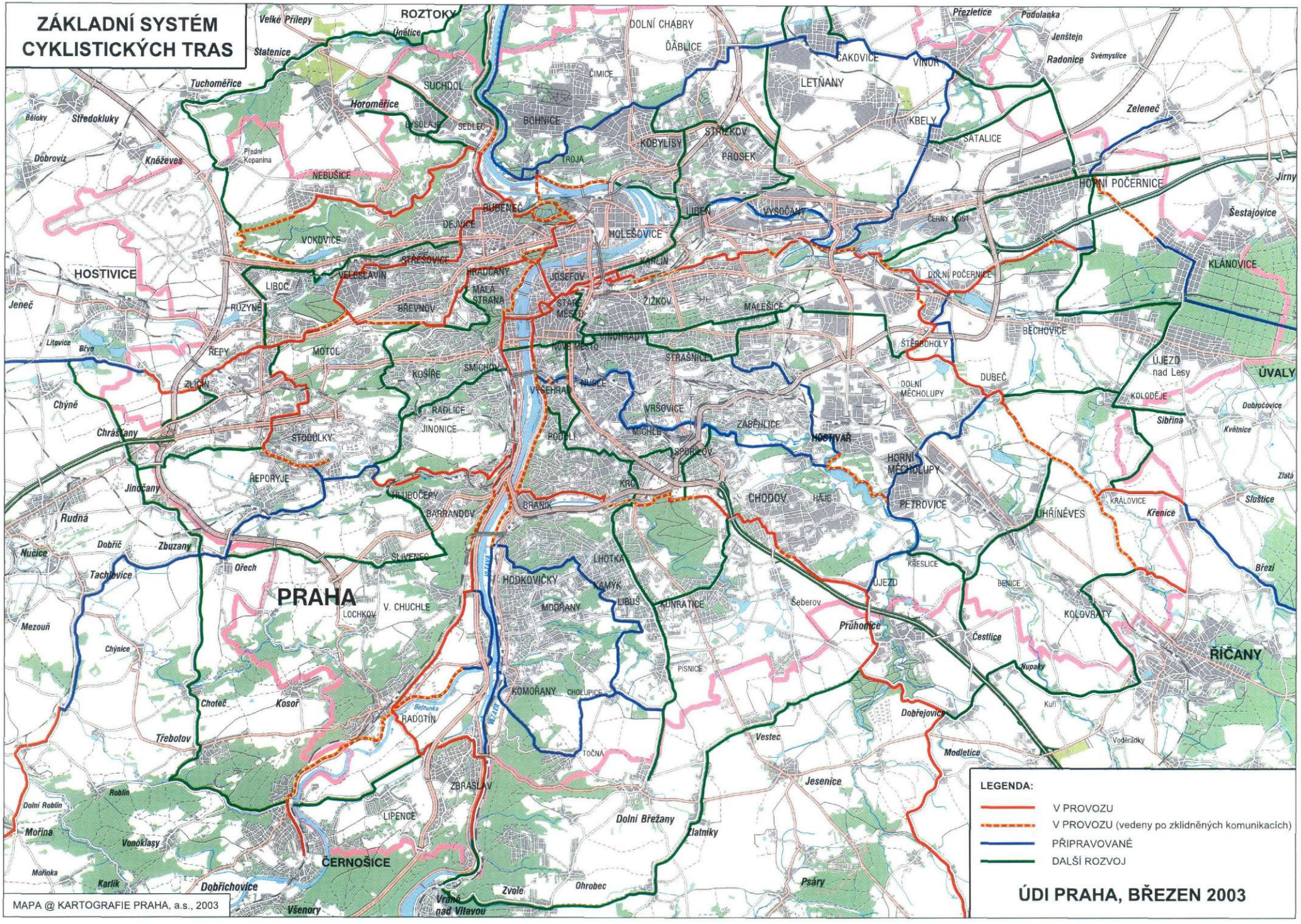
Hlavní zásady pro vytvoření funkčního systému dopravní telematiky v hl. m. Praze byly přijaty usnesením Rady hl. m. Prahy č. 0349 ze dne 19.3.2002. Tímto usnesením bylo definováno 11 základních funkčních oblastí dopravního systému, ve kterých lze principy telematiky výhodně uplatnit a které budou v Praze dále rozvíjeny:

- Řízení silničního provozu
- Poskytování dopravních a cestovních informací
- Parkovací systémy
- Veřejná doprava
- Dohledové a varovné systémy
- Bezpečnostní a záchranné systémy
- Elektronické platby
- Systémy ve vozidlech
- Přeprava zboží a nákladů
- Sběr a správa dat
- Správa dopravní infrastruktury

Podrobnější rozpracování je provedeno ve Studii dopravní telematiky na území hl. m. Prahy. Jedná se o první komplexní návrh inteligentního dopravního systému nejen v rámci hl. m. Prahy, ale i celé ČR. Tento návrh vymezuje hranice působení telematického systému, definuje jeho funkce, popisuje jednotlivé funkční oblasti, datové toky, vazby na ostatní subsystémy a jeho fyzické uspořádání. Základní principy navržené ve Studii jsou uplatňovány při návrzích dílčích částí dopravního systému (např. řízení SSZ, parkovací systémy). Cílem práce je využívat principy telematiky tak, aby se zlepšil přenos a dostupnost dat a informací pro účastníky dopravního procesu a mohlo docházet k efektivnějšímu fungování dopravního systému města jako celku.


ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY
V ROCE 1990 a 2002
PRŮMĚRNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM 0-24 H
ČINOVECKÁ
0/33
ÚSTECKÁ
12/10
18/26
21/51
0/28
MLADOBOLESLAVSKÁ
6/8
NOVOPACKÁ
8/29
CHLUMECKÁ
22/50
DÁLNICE D11
6/24
PODĚBRADSKÁ
14/27
6/33
13/24
19/40
ČESKOBRODSKÁ
10/12
19/52
0/52
NOVOSIBŘINSKÁ
7/14
EVROPSKÁ
17/33
M.HORÁKOVÉ
15/19
22/36
19/48
KARLOVARSKÁ
0/36
10/22
10/18
PATOČKOVA
16/32
0/24
15/20
15/34
14/16
PLZEŇSKÁ
DÁLNICE D5
11/37
10/39
0/36
66/100
WILSONOVA
58/90
19/26
21/40
16/29
0/73
18/89
19/27
S.KVĚTNA
49/83
21/54
K BARRANDOVU
13/59
PRAŽSKÝ OKRUH
7/47
34/112
28/97
31/112
JIŽNÍ SPOJKA
KUTNOHORSKÁ
10/22
PŘÁTELSTVÍ
6/14
DÁLNICE D1
22/76
STRAKONICKÁ
19/40
5/21
1/2003
INTENZITY 1990
INTENZITY 2002
22/66
POČET VOZIDEL V TISÍCÍCH 1990/2002


MÍSTA PRO TRVALÉ SLEDOVÁNÍ
VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ
EVROPSKÁ
ČS. ARMÁDY
PATOČKOVA
PLZEŇSKÁ SLÁNSKÁ
JIRÁSKOVO NÁMĚSTÍ
NÁMĚSTÍ I.P.PAVLOVA
LEGEROVA RUMUNSKÁ
OTAKAROVA BĚLEHRADSKÁ
RADLICKÁ
JEREMIÁŠOVA
K BARRANDOVU LAMAČOVA
K BARRANDOVU
NOVODVORSKÁ
CHILSKÁ OPATOVSKÁ
OPATOVSKÁ
PRŮMYSLOVÁ
PRŮMYSLOVÁ ČERNOKOSTELECKÁ
KOLBENOVA KBELSKÁ
V HOLEŠOVIČKÁCH
STŘELNIČNÁ ĎÁBLICKÁ
ŽERNOSECKÁ
LIBERECKÁ
MLADOBOLESL.
KBELSKÁ
NOVOPACKÁ
MALEŠICKÁ
POČERNICKÁ
ŠTĚRBOH. SP.
PŘÁTELSTVÍ
POD JANKOVEM
K UHŘÍNĚVSI
ŠTYCHOVA
PÁNKOV
K LETIŠTI
PRAŽ. OKRUH
RADLICKÁ
PODOL. NÁB.
NOVOŘEPORYJ.
STRAKONICKÁ
K CEMENTÁRNĚ
ZDERADSKÁ
VÝPADOVÁ
LIBUŠSKÁ
VÍDEŇSKÁ
ZAŘÍZENÍ PRO DOKUMENTACI JÍZDY NA ČERVENOU
STANOVIŠTĚ PRO STÁLÉ MĚŘENÍ RYCHLOSTI JÍZDY
12/2002


ZÁKLADNÍ SYSTÉM CYKLISTICKÝCH TRAS
PRAHA
ČERNOŠICE
ŘÍČANY
ÚDI PRAHA, BŘEZEN 2003
LEGENDA:
V PROVOZU
V PROVOZU (vedeny po zklidněných komunikacích)
PŘIPRAVOVANÉ
DALŠÍ ROZVOJ
MAPA @ KARTOGRAFIE PRAHA, a.s., 2003

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA

ÚDI PRAHA

PRAHA – orientační plán města. Vydala a zpracovala Kartografie Praha, a. s. v r. 2002 jako účelový náklad pro Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy. © Topografický podklad Kartografie Praha, a. s. (3/2002). © Odborný obsah ÚDI Praha. Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem Kartografie Praha, a. s. a ÚDI Praha.

1 : 90 000

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 1,2 1,4 1,6 1,8 2 km

HLAVNÍ KOMUNIKACE

- stav 2002
- etapa
- výhled závazná část ÚP
- výhled nezávazná část ÚP
- tunel

METRO

- stav 2002
- etapa

PARKOVIŠTĚ P+R

- stav 2002
- etapa

Schémata tras a křižovatek komunikací, tras a stanic metra, záchytných parkovišť P+R vycházejí z územního plánu hl. m. Prahy z 9. 9. 1999 a mohou být dále upřesňována.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

STAV PROVOZU MHD od 2.9. 2002

TELEFON: **9619 1817**

www.dp-praha.cz

ZMĚNĚNÉ BUS LINKY
133 135 165*173*205*
207 255 340 341*342*
350 380 384 511

TRVALE ZMĚNĚNÉ BUS LINKY
139 150 182 504 509

NOVĚ ZŘÍZENÉ BUS LINKY
105 315 513

MIMOŘÁDNÁ BUS LINKA
701

BUS Z OBLASTI SEVERNÍHO MĚSTA PRODLOUŽENY K METRU PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ X-C
(102, 144, 152, 187, 200)

PO OTEVŘENÍ HLÁVKOVA MOSTU PRO TRAM (V PRŮBĚHU ZÁŘÍ), ZMĚNA TRASY X-B V ÚSEKU MASARYKOVO NÁDRAŽÍ - VLTAVSKÁ A DÁLE PO SVÉ TRASE

ZPRACOVÁNO K DATU 2. 9. 2002

- NÁHRADNÍ TRAMVAJOVÁ LINKA ZA METRO A
- NÁHRADNÍ TRAMVAJOVÁ LINKA ZA METRO B
- NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA ZA METRO C
- PŘESTUP X-A / X-B / X-C
- TRAMVAJE V PROVOZU
- METRO V PROVOZU
- KYVADLOVÝ PROVOZ METRA
- NÁHRADNÍ DOPRAVA
- ŽELEZNICE - KYVADLOVÁ DOPRAVA
- PŘESTUPNÍ UZEL ČD - MHD
- VÝLUKA TRAM - PŘEDPOKLÁDANÉ UKONČENÍ 17.9. 2002

* MOŽNOST ZAHÁJENÍ PROVOZU V PRAVIDELNÉ TRASE V PRŮBĚHU ZÁŘÍ

Kyvadlová doprava ČD:

- Smíchovské nádraží - Hlavní nádraží (platí do odvolání) jezdí v intervalu 20 minut, jízdní doba 7 minut
- Běchovice - Libeň - Masarykovo nádraží (platí do odvolání) jezdí v intervalu 10 až 30 minut, jízdní doba 16 minut

Ukončete výstup a nástup,

příští stanice...

Metro

Tram

Bus

Bus

Vlak

www.dp-praha.cz
Tel.: 296 19 18 17

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Můstek, Hradčanská, Dejvická
2, 5, 8, 21, 23, 31

platí od 23.12. 2002

Public transport services from January 16, 2003
Changes in public transport services due to floods: tel.: +420 296 19 18 17

Metro A - operates from Dejvická to Skalka. "Malostranská" and "Staroměstská" stations are out of operation
Metro B - operates from Zličín to Smíchovské nádraží. Single-track shuttle service is provided between Smíchovské nádraží and Karlovo náměstí stations and between Palmovka - Kolbenova - Černý Most. "Českomoravská" station is out of operation
Metro C - operates from Háje to Nádraží Holešovice.
Substitute transport services have been introduced:
X-B - tram service. Selected TRAM and BUS lines have been rerouted.
For more detailed information, please contact the Information Centre of Prague Public Transit Co.Inc.

MIMOŘÁDNÉ BUS LINKY
B X-8 701 702
(702 - v provozu pouze v pracovní dny
X-8 - od 18.1.2003 zahájen i noční provoz)

PRODLOUŽENÉ BUS LINKY V ÚSEKU ČERNÝ MOST - LEHOVEC
141, 221, 222, 223, 250, 261, 303, 304, 323, 344, 346, 353, 376, 379

Lanová dráha na Petřín
Petřín Nebozízek Újezd

ZPRACOVÁNO K DATU 16. 1. 2003

- X-B / X-B — NÁHRADNÍ TRAMVAJOVÁ LINKA ZA METRO B
- PŘESTUP X-B / METRO B a C
- TRAMVAJE V PROVOZU (V sobotu a neděli nejsou v provozu linky č. 2 a 6)
- NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA
- METRO V PROVOZU S PŘESTUPEM
- KYVADLOVÝ PROVOZ METRA
- ŽELEZNICE - KYVADLOVÁ DOPRAVA
- PŘESTUPNÍ UZEL ČD - MHD
- POUZE VE ŠPIČCE PRACOVNÍHO DNE
- STANICE METRA MIMO PROVOZ

Kyvadlová doprava ČD - platí do odvolání:
Zvláštní kyvadlové vlaky jsou v provozu pouze v pracovní dny a pravidelné vlaky denně.
- Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov jezdí v intervalu 15 - 20 minut, jízdní doba 7 minut
- Praha Masarykovo nádraží - Praha-Libeň - Praha-Běchovice jezdí v intervalu 20 až 30 minut, jízdní doba 16 minut

***Upozorňujeme** cestující, že ve vlacích kyvadlové dopravy **platí tarif ČD a jízdní doklady PID kromě nepřestupních jízdenek v ceně 8,- Kč resp. 4,- Kč.** Důchodci nad 70 let a držitelé průkazů ZTP a ZTP-P se přepravují dle tarifu ČD (nepřepravují se bezplatně).*

Orientační mapka ulic zóny placeného stání v Praze 1

Příklad svislého dopravního značení

Modrá zóna (rezidentní a abonentní stání)

Určena držitelům parkovacích karet (obyvatelům s trvalým bydlištěm a podnikatelským subjektům se sídlem nebo provozovnou v zóně placeného stání v pravobřežní části Prahy 1)

Příklad svislého dopravního značení

Oranžová zóna (parkovací hodiny)

Po - So
8⁰⁰ - 18⁰⁰
max. 2h

Určena pro krátkodobé placené stání (max. 2 hodiny). Provozní doba, způsob platby a cena je uvedena na parkovacích hodinách označených oranžovou barvou.

Příklad svislého dopravního značení

Zelená zóna (parkovací hodiny)

Po - Pá
8⁰⁰ - 18⁰⁰
max. 6h

Určena pro střednědobé placené stání (max. 6 hodin). Provozní doba, způsob platby a cena je uvedena na parkovacích hodinách označených zelenou barvou.

Evropark Praha a. s., Politických vězňů 21, 110 00 Praha 1, tel. : *(+420)* 224 221 568,*(+420)* 224 212 269, fax : *(+ 420)* 224 224 828
informace na internetových stránkách : http://www.evropark.cz , e-mail : evropark@evropark.cz

5 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY

5.1 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY V CENTRU PRAHY

V centru Prahy byly před srpnovou povodní provedeny tyto trvalé změny organizace dopravy:

- zjednosměrnění úseku Klimentské ulice od ul. Holbovy k ul. Barvířské,
- obrácení směru provozu v úseku Valentinské ulice od ul. Veleslavínovy k ul. Kaprově,
- omezení vjezdu do ul. Rytířské od Uhelného trhu a ul. Perlové dopravní značkou B11 („Zákaz vjezdu všech motorových vozidel") a dodatkovou tabulkou E12 s textem „Mimo dopravní obsluhy",
- omezení rychlosti jízdy na max. 30 km/h
  - dopr. zn. B 20a na Dvořákově nábř. v úseku a směru Štefánikův most - Čechův most,
  - dopr. zn. B 20a na Masarykově nábř. v úseku a směru Šítkova ul. - ul. Na Struze a v navazujícím úseku ul. Divadelní,
  - dopr. zn. IP 25a, b v ulicích Tržiště, Vlašská a v přilehlém území Jánského vršku na Malé Straně,
- omezení rychlosti jízdy na max. 20 km/h před přechody u základních škol (např. ul. Vodičkova, ul. Masná) nebo v místech s osazenými zpomalovacími prahy (např. ul. Seminářská),
- vyznačení „obytné zóny" dopravními značkami IP 26a,b
  - v ulicích Nový Svět, Kapucínská a v úseku ulic U Brusnice - Kanovnická na Hradčanech,
  - v ul. Michalské mezi ulicemi Vejvodova a Hlavsova,
  - v ul. Melantrichově mezi ul. Rytířskou a Havelskou včetně křižovatky ulic Melantrichova - Havelská a v přilehlém úseku ul. Havelské směrem k Havelské uličce a v Havelské uličce.

5.2 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY MIMO CENTRUM PRAHY

V roce 2002 došlo k uvedení do provozu stavby další významné části Městského okruhu (úsek Radlická - Barrandovský most). V souvislosti s tím byl převeden do nové trasy I. dopravní okruh ve směru z centra.

5.3 PREFERENCE HROMADNÉ DOPRAVY

V roce 2002 byla nadále uplatňována preference hromadné dopravy, a to zejména preferencí tramvají na signalizovaných křižovatkách, úpravami dopravního režimu a dalšími opatřeními stavebního charakteru.

V důsledku povodně, která hl. m Prahu postihla v srpnu 2002, bylo nutno přikročit i k mimořádným opatřením v preferenci hromadné dopravy. V různých časových etapách bylo nutné zcela uzavřít pro automobilový provoz některé komunikace a mosty, kde byly vedeny tramvajové linky zajišťující náhradní dopravu za nefunkční trasy metra. Na vícepruhových komunikacích, kde náhradní dopravu zajišťovaly autobusy MHD, byl pro jejich plynulý provoz vyhrazen samostatný jízdní pruh. Některá z těchto opatření nabyla charakteru trvalých úprav dopravního režimu.

Aplikace podélných prahů z dělicích tvarovek, oddělujících tramvajové těleso v úrovni vozovky od jízdních pruhů pro automobilovou dopravu, byla realizována na 10 úsecích v celkové délce 1800 m, např. v těchto lokalitách:

- ulice Havlíčkova od nástupního ostrůvku k ulici Hybernské
- Štefánikův most
- Rašínovo nábřeží od výjezdu z Vyšehradského tunelu po ulici Libušinu
- Karlovo náměstí mezi ulicemi Odborů a Resslovou
- Smetanovo nábřeží v úseku od ulice Betlémské po zúžený profil u hotelu Bellevue
- Masarykovo nábřeží v úseku Myslíkova - Na Struze

Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy MHD bylo provedeno v ulicích Milady Horákové v úseku Na Valech - Na Špejcharu a v ulici Seifertově v úseku Italská - Bulhar.

5.4 ORGANIZACE DOPRAVY A POVODEŇ

Povodeň, která v polovině srpna roku 2002 zaplavila část hl. m. Prahy, výrazně ovlivnila pražskou dopravu, a to i následně po opadnutí vody. S následky této katastrofy, z hlediska dopravní obslužnosti města vzhledem k zatopení města zcela mimořádné, se bude město potýkat po mnoho následujících měsíců a z její hrozbou řadu následujících let.

Při a po srpnové povodni byla uplatněna v dopravě mimořádná opatření, která měla za cíl zajistit v celoměstském rozsahu provoz zejména povrchové veřejné dopravy osob.

V centru Prahy proto došlo jednak z důvodu zaplavení nebo podmáčení části území Prahy 1 na obou březích Vltavy (Malé Strany, Starého Města, Josefova a části Nového Města), území Holešovic v Praze 7, Karlína v Praze 8 a v menší míře Smíchova v Praze 5, jednak z nutnosti preferovat provoz povrchové hromadné dopravy k výraznému omezení individuální automobilové dopravy. Na přístupových komunikacích k centru města a na velkém počtu sběrných a obslužných ulic centra byly provedeny úpravy dopravního režimu, které výrazně omezily přístup automobilů do centra města a jejich pohyb v dotčené oblasti.

V různých časových etapách byly pro automobilový provoz uzavřeny zejména komunikace :

- v oblasti Karlína
- v části Holešovic
- v části Starého Města
- Vyšehradský tunel, Rašínovo nábřeží, Masarykovo nábřeží, Smetanovo nábřeží, Křížovnická, 17. listopadu, Pařížská, Dvořákovo nábřeží, Na Františku, nábřeží L. Svobody, Těšnovský tunel
- Modřanská (v úseku Čs. exilu - Kolarovova)
- Libeňský most
- mosty Libeňský, Štefánikův, Čechův, Mánesův, Legií, Jiráskův a Palackého
- průjezd Malou Stranou
- Chotkova a Badeniho
- Resslova
- Letenský tunel
- Nádražní (v úseku U Královské louky - Vltavská ve směru do centra)
- Roztocká ul. (mezi ulicí V Rokli a hranicí města)

Pro zajištění plynulého provozu autobusů MHD byl na některých vícepruhových komunikacích či jejich úsecích vyhrazen pro tyto dopravní prostředky jeden jízdní pruh. Jednalo se o komunikace:

- 5. května v úseku náměstí Hrdinů - Nuselský most
- Nuselský most
- Legerova
- Sokolská
- Mezibranská
- Wilsonova
- Hlávkův most
- Argentinská
- Milady Horákové v úseku Prašný most - U Vorlíků ve směru do centra

Uvedená opatření výrazně ovlivnila automobilový provoz v Praze a podílela se na snížení počtu jízd automobilů směřujících do centrální části města. Například na Nuselském mostě poklesla automobilová doprava vlivem snížení počtu jízdních pruhů a vlivem výzev k motoristům, aby omezili své cesty automobilem do centrální části Prahy, o více než polovinu (52 %). Na danou situaci a výzvy však více reagovali obyvatelé města, než jeho návštěvníci, neboť zatímco před povodněmi činil podíl mimopražských automobilů na Nuselském mostě cca 12 % ze všech vozidel, při průzkumu v prvních dnech září činil podíl vozidel s mimopražskou značkou téměř 50 % všech vozidel.

K postupnému uvolňování pro motoristy nejvýznamnějších dopravních opatření došlo ve vazbě na obnovování provozu v některých úsecích tras metra až koncem roku 2002. V nejvíce postižených oblastech (např. v Karlíně) tato omezení přetrvávají do roku 2003.

Nezbytná dopravní opatření byla přijímána mimo jiné i na základě výsledků počítačových simulací automobilové dopravy v Praze. Samostatně byly simulovány například možnosti uvolnění provozu na Jiráskově

mostě a pravobřežní komunikaci, možnost uvolnění Letenského tunelu a Štefánikova mostu, obnovení provozu na Libeňském mostě a pod. Pro ověření dopadů některých opatření a návrhy zaměření informačních kampaní byly prováděny sondážní dopravní průzkumy.

Výrazným snížením celkové kapacity komunikační sítě města, která je i při normálním dopravním režimu pro stále rostoucí potřeby kvalitní dopravní obsluhy nedostatečná, docházelo i při omezení provozu automobilů ve městě k dalšímu prohloubení disproporcí mezi potřebami dopravy a možnostmi komunikační sítě tyto potřeby uspokojit. To vedlo k častým kongescím automobilů, které mnohdy zasáhly celé město.

Situace v automobilové dopravě v Praze způsobená povodní také potvrdila nezbytnost urychleného vybudování kvalitního a dostatečně kapacitního dopravního systému. Prokázala, že cesta k lepšímu životnímu prostředí ve městě nevede přes neúměrné snižování kapacity komunikací a omezování výstavby hlavní komunikační sítě. Omezení provozu vlivem nedostatečné kapacity hlavní komunikační sítě je totiž provázeno dlouhodobými plošnými dopravními kongescemi a tím výrazným zvyšováním množství zdraví škodlivých exhalátů. Vybudování obou komunikačních okruhů (Pražského a Městského okruhu) je proto prvořadým úkolem pro řešení následků i takovýchto krizových situací. Současně je samozřejmě nezbytné rozšiřovat nabídku kvalitní a kapacitní hromadné dopravy (včetně železnice) s cílem příznivě působit na vývoj dělby přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy.

6 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI

6.1 DOPRAVNÍ NEHODY

V roce 2002 došlo v Praze k 35 888 nehodám (+ 5 % oproti roku 2001), 82 osob bylo usmrceno (+ 22 %) a 4 156 osob bylo zraněno (+ 5 %). S účastí chodců došlo k 979 nehodám (- 3 %). Chodci sami zavinili 487 nehod (+ 4 %), přičemž bylo usmrceno 17 osob (+ 6 %) a 477 osob bylo zraněno (+ 8 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (34 782 z 35 888 nehod, t.j. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob jízdy. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 1 028 (+ 5 %).

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

Rok	2000	2001	2002	rozdíl % 2002/2001
počet nehod	40 560	34 195	**35 888**	+ 5
počet smrtelných zranění	80	67	**82**	+ 22
počet těžkých zranění	521	452	**477**	+ 6
počet lehkých zranění	3 260	3 521	**3 679**	+ 4
počet nehod se zraněním	3 133	3 243	**3 398**	+ 5
počet nehod bez zranění	37 427	30 452	**32 490**	+ 5
zaviněno řidičem	39 281	33 140	**34 782**	+ 5
- rychlost	2 950	3 298	**2 860**	- 13
- předjíždění	465	314	**345**	+ 10
- nedání přednosti v jízdě	9 863	8 776	**10 177**	+ 16
- způsob jízdy	26 003	20 752	**21 400**	+ 3
nezaviněno řidičem	1 279	1 065	**1 106**	+ 5
- zaviněno závadou komunikace	189	147	**138**	- 6
- zaviněno chodcem	531	470	**487**	+ 4

Základní trend nehodovosti v roce 2002: mírný vzrůst počtů nehod a těžkých a lehkých zranění, výrazný nárůst počtu smrtelných zranění ve srovnání s předcházejícím rokem.

Z posouzení dlouhodobějších trendů ve vývoji dopravní nehodovosti je možné konstatovat, že v 60. až 80. letech byla dlouhodobá tendence vývoje nehodovosti relativně příznivá, neboť počet dopravních nehod zhruba odpovídal vývoji dopravních výkonů a zvyšoval se pomaleji než dopravní výkony.

Od roku 1990 až do roku 1999 se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou, neboť dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Celkový počet nehod v letech 1991-1999 vzrostl o 145 %, zatímco dopravní výkon se zvýšil pouze o 119 %. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika, vyjádřená ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů). V letech 2000 a 2001 však došlo k potěšitelnému zlomu ve vývoji. Počet nehod poklesl i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu, takže se míra nehodového rizika vyjádřená relativní nehodovostí rovněž významně snížila a je nyní o cca 1/5 nižší ve srovnání s rokem 1990. V roce 2002 se sice počet nehod opět mírně zvýšil, avšak toto zvýšení přibližně odpovídá nárůstu dopravního výkonu, takže míra nehodového rizika vyjádřená relativní nehodovostí zůstala v roce 2002 nezměněna.

V roce 2002 připadalo v celopražském průměru 6,1 dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		%
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	91	100	369	100	2 806	100	7,5	100
1999	44 192	245	74	81	540	146	3 558	127	8,4	219
2000	40 560	225	80	88	521	141	3 260	116	7,4	228
2001	34 195	190	67	74	452	122	3 521	125	6,1	235
2002	**35 888**	**199**	**82**	**90**	**477**	**129**	**3 679**	**131**	**6,1**	**243**

6.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy se podílí na dopravní výchově dospělých účastníků silničního provozu, dětí i školní mládeže. Většina akcí zaměřených na prevenci dopravní nehodovosti probíhá ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Ústředním automotoklubem ČR, který byl Ministerstvem dopravy vybrán jako garant těchto činností na území České republiky.

V roce 2002 bylo na tyto dopravněvýchovné akce uvolněno z prostředků hl. m. Prahy 1 810 tis. Kč (z toho 850 tis. Kč na společný projekt Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy a Městské policie hl. m. Prahy „Bezpečná silnice všem") a cca 300 tis. Kč z prostředků Ministerstva dopravy.

V oblasti dopravní výchovy dětí probíhaly v roce 2002 tyto programy:

1. Program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž cyklistů)
2. Program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH)
3. Dopravněvýtvarný program „Děti, pozor, červená"
4. Dopravněvýchovné programy pro děti z dětských domovů
5. Interaktivní dětská divadelní představení s dopravněvýchovnou tematikou

Programu pro začínající cyklisty (dopravní soutěž mladých cyklistů) se v základních kolech zúčastnilo 5 283 žáků. V osmi obvodech byla zorganizována obvodní kola a pak celopražské kolo.

Na dětských dopravních hřištích v Praze 2, 3, 6, 7, 8, 9 a 10 probíhal výcvik podle předem zpracovaných harmonogramů. Na nově vybudovaném hřišti v Praze 5 probíhal zkušební provoz. Celkem se výcviku zúčastnilo 16 529 žáků základních škol a 1 873 dětí z mateřských škol. Některá DDH jsou využívána i v odpoledních hodinách (školní družiny, rodiče s dětmi). Této možnosti využilo 3 197 dětí. Celkem se na dětských dopravních hřištích proškolilo 26 882 dětí.

Dopravněvýtvarné soutěže „Děti, pozor, červená" se zúčastnilo 7 013 dětí. Obvodní metodici dopravní výchovy zorganizovali v 10 městských částech obvodní kola, kterých se zúčastnili i žáci z některých dalších městských částí, např. v Praze 10 žáci z městské části Praha 15, v Praze 4 žáci z městské části Praha 12 apod. Ústav dopravního inženýrství zorganizoval celopražské kolo této soutěže; 330 dětí bylo odměněno cenou s tématikou BESIP.

Ve spolupráci s Automotoklubem handicapovaných motoristů a Městskou policií hl. m. Prahy proběhla dopravní soutěž pro děti - cyklisty z dětských domovů v Horních Počernicích a Klánovicích.

Z prostředků hl. m. Prahy bylo zaplaceno 18 interaktivních dětských představení „Pohádkový semafor" (cca 130 tis. Kč) a další 4 představení byla uhrazena Městskou částí Praha 5. Celkem se jich zúčastnilo cca 2 400 dětí předškolního a mladšího školního věku. Připraveno bylo další dopravněvýchovné představení „Kolo tety Berty", které navazuje na „Pohádkový semafor" a je určeno pro 1. stupeň základních škol, event. pro 6. a 7. ročníky na 2. stupni ZŠ. Jeho premiéra bude začátkem roku 2003.

Společného projektu s Městskou policií hl. m. Prahy „Bezpečná silnice všem" se zúčastnilo cca 17 000 dětí.

Pro dospělé účastníky silničního provozu byly v roce 2001 zorganizovány mj. tyto akce:

- Ve spolupráci s Autoklubem ČR proběhly Jarní a Podzimní jízdy zručnosti určené řidičské veřejnosti, kterých se zúčastnilo přes 100 řidičů amatérů.
- Pro Automotoklub neslyšících motoristů byla uspořádána přednáška na téma „nové značky" a dopravněvýchovná soutěž. Účast 36 neslyšících řidičů.
- Na výstavě Pražské motoristické jaro byla instalována poradna pro motoristickou veřejnost, kde mohli zájemci dostat odpovědi na své otázky, týkající se provozu na pozemních komunikacích a bezpečnosti silničního provozu.
- Pro tělesně postižené motoristy byly zorganizovány 2 dopravněvýchovné akce (v jarních měsících Pražský Total Cup, v podzimních měsících Podzimní jízdy bez nehod), jichž se zúčastnilo 71 tělesně postižených řidičů.

6.3 OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI

V roce 2002 byla realizována opatření ke zvýšení bezpečnosti chodců, zejména dětí, spočívající v optimalizaci počtu a umístění přechodů pro chodce, osazení betonových bezpečnostních prvků (CITY BLOCK), osazení příčných zpomalovacích prahů, dopravněbezpečnostního zábradlí a dalších drobných úpravách dopravního režimu v blízkosti stávajících přechodů pro chodce.

Na nebezpečných místech bylo osazeno dopravní značení na žlutozeleném retroreflexním podkladu, vyznačeny symboly dopravních značek „Pozor přechod pro chodce" a „Děti" v barevném provedení na vozovce (např. ulice Českobrodská).

Na některých, převážně obslužných komunikacích byla omezena nejvyšší dovolená rychlost na 30 km/h (např. ulice Podbělohorská, Na Hřebenkách, Pod Kavalírkou, Jahodová, U Pentlovky).

Ke snížení nehodovosti byly osazeny zpomalovací příčné prahy, např. v ulicich Turnovského, V Olšinách a na obslužných komunikacích sídliště Solidarita.

K zamezení najíždění parkujících vozidel na chodník v blízkosti školských zařízení byly v některých lokalitách osazeny kovové sloupky (např. ulice Žernosecká).

Na ulici Evropské v úseku mezi Libockou a Drnovskou bylo zřízeno další stanoviště pro stálé měření rychlosti jízdy.

Na realizaci bezpečnostních opatření bylo v roce 2002 v rámci BESIP vynaloženo celkem 26,6 mil. Kč.

7 DOPRAVA V KLIDU

7.1 PARKOVÁNÍ V CENTRU MĚSTA

Parkování v centru města je s ohledem na rozsah poptávky po parkování a na nedostatek parkovacích míst regulováno. Důsledně je regulace zatím uplatňována na území v pravobřežní části Prahy 1 (cca 3 km^2), a to formou „Zóny placeného stání" (ZPS). Pravidla parkování v ZPS jsou od listopadu 2000 nově upravena vyhláškou č. 42 / 2000 Sb. hl. m. Prahy.

Úseky ulic v ZPS jsou rozděleny:
- na stání časově omezená, tzv. „oranžová a zelená zóna", určená pro vozidla návštěvníků,
- na stání časově neomezená, tzv. „modrá zóna", určená pro rezidenty (vlastníky automobilů trvale v ZPS bydlící) a abonenty (právnické nebo fyzické osoby se sídlem nebo provozovnou v ZPS).

Počet míst k stání v ZPS:		
- krátkodobá (oranžová a zelená zóna)	2 258	míst
- dlouhodobá (modrá zóna)	6 045	míst
- invalidé	224	míst
- ostatní (vyhrazená stání institucím a orgánům)	387	míst

Průměrná obsazenost míst k stání v ZPS (2002):	
- krátkodobá stání	92,3 %
- dlouhodobá stání	89,3 %

Míra respektování pravidel stanovených v ZPS pro využívání míst k stání (2002):	
- krátkodobá stání	32,5 %
- dlouhodobá stání	52,0 %

Ceny za využívání míst k stání v ZPS:		
- krátkodobá stání (oranžová zóna)	40	Kč/h
- krátkodobá stání (zelená zóna)	30	Kč/h
- krátkodobá stání (zelená zóna - okrajové úseky)	15	Kč/h
- 1. vozidlo fyzické osoby	500	Kč/voz/rok
- 2. vozidlo fyzické osoby	5 000	Kč/voz/rok
- 3. a další vozidlo fyzické osoby	10 000	Kč/voz/rok
- vozidlo podnikající fyzické nebo právnické osoby	50 000	Kč/voz/rok

V levobřežní části Prahy 1 o ploše 2,4 km^2 a kapacitě 1,5 tisíce parkovacích míst je vyznačena zóna, v níž mimo vyhrazená stání a střežená parkoviště mohou parkovat pouze vozidla rezidentů, označená povolením Úřadu MČ Praha 1.

7.2 HROMADNÉ GARÁŽE V CENTRU MĚSTA

V současné době jsou v širší oblasti centra města k dispozici následující hromadné garáže:

Hromadné garáže veřejné	
Lokalita	**Počet stání**
Václavské garáže	95
Národní divadlo	216
Parking Palachovo náměstí	453
Hotel Intercontinental	200
Parking Kotva	300
Parking Marriott	480
Garáže Opletalova	90
Garáže Helios	520
Hlavní nádraží - Bolzanova	371
Hotel Renaissance	90
TV věž	98
Želivského (Don Giovanni	150
Olšanská (u hřbitova)	160
Olšanka (hotel)	100
Kongresové centrum	1 090
Zlatý Anděl	400
KOC Nový Smíchov	2 000
CORINTHIA Panorama	150
Bubenská - Vltavská	80
Dukelských hrdinů	60
Veletržní 43	60
Dobrovského 25	96
Na Maninách	78
U Uranie 18	100
Celkem	**7437**

Hromadné garáže neveřejné	
Lokalita	**Počet stání**
Na Florenci (Česká typografie)	140
Na Florenci (ČSOB)	90
Petrská - Obchodní centrum	290
Blok mezi Soukenickou a Klimentskou	100
Celní Dvůr	100
Politických vězňů (mezi Olivovou a Opletalovou)	90
Senovážné náměstí	102
Myslbek	320
Holan Centrum	180
Vladislavova	90
Lazarská - Vodičkova	90
Štěpánská	190
Na Rybníčku	90
Kateřinská	250
Na Bojišti	138
Rubešova (TRANSGAS)	90
Lublaňská (MVČR)	220
Šafaříkova - Bělehradská	90
Lucemburská	84
Vinohradská (SONY)	97
Koněvova (Raiffeisen)	68
Ondříčkova	154
Prokopova	72
Parukářka	326
Jeseniova - 2G	120
Roháčova - 3G	138
Ohrada	60
Nad Štolou (MV)	62
Dělnická	300
Argentinská (Merkuria)	40
Celkem	**4181**

7.3 OSTATNÍ ÚZEMÍ MĚSTA

Celoměstská bilance garáží zatím není k dispozici. Odhaduje se, že celková kapacita garáží je přibližně 160 tisíc stání. Zatím je mimo výše uvedené lokality evidováno 188 lokalit hromadných garáží (včetně řadových) s kapacitou 10 360 stání (většinou se jedná o garáže neveřejné).

Dále je na území města evidováno 360 lokalit mimouličních parkovišť o kapacitě cca 39 100 míst k stání (evidence se průběžně doplňuje).

7.4 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

Kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky MHD, realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť P+R, přispívá ke snižování počtu jízd osobních automobilů a nároků na parkování vozidel, zejména v centrální části města. Pro řidiče je tento způsob přepravy ekonomicky výhodný, pro město je přínosem i z hlediska ekologie. V roce 2002 bylo v Praze provozováno 13 záchytných parkovišť P+R o kapacitě 1442 stání.

Jejich využití je patrné z následující tabulky, která porovnává počet parkujících vozidel na parkovištích P+R v říjnu 2000, říjnu 2001 a říjnu 2002.

Počet vozidel parkujících na parkovištích P+R za měsíc říjen 2000, říjen 2001 a říjen 2002

Parkoviště	Počet stání na parkovišti			Počet parkujících vozidel			Průměrný počet vozidel na 1 stání/měsíc		
	2000	2001	2002	10/2000	10/2001	10/2002	10/2000	10/2001	10/2002
Zličín I	94	94	94	2 973	3 508	3 622	32	37	39
Zličín II	70	70	70	2 085	2 111	3 432	30	30	49
Nové Butovice	60	60	60	2 608	2 572	1 689	43	43	28
Radlická	37	37	37	1 391	1 272	948	35	34	26
Skalka	175	175	175	2 695	2 762	2 461	15	16	14
Opatov	212	212	212	3 901	5 073	5 389	18	24	25
Rajská zahrada	80	80	80	2 345	2 837	409	29	35	5
Černý Most	300	300	300	9 649	10 716	3 481	32	36	12
Holešovice	77	77	77	3 125	3 226	1 453	41	42	19
Palmovka	122	122	122	3 224	4 446	3 779	26	36	31
Radotín	62	62	62	158	463	878	3	7	14
Běchovice	0	0	100	0	0	1 498	0	0	15
Modřany	0	0	53	0	0	213	0	0	4
Celkem	**1 289**	**1 289**	**1 442**	**34 154**	**38 986**	**29 252**	**26**	**30**	**20**

Protože v důsledku srpnových záplav byl provoz metra v některých úsecích přerušen nebo alespoň omezen, došlo ve 2. pololetí roku 2002 i k poklesu obsazenosti na dotčených záchytných parkovištích. Proto následující tabulka dokumentuje obsazenost záchytných parkovišť též v měsíci červnu 2001 a 2002.

Počet vozidel parkujících na parkovištích P+R za měsíc červen 2001 a červen 2002

Parkoviště	Počet stání na parkovišti		Počet parkujících vozidel		Průměrný počet vozidel na 1 stání/měsíc	
	2001	2002	6/2001	6/2002	6/2001	6/2002
Zličín I	94	94	3 321	3 267	35	34
Zličín II	70	70	2 167	2 150	31	31
Nové Butovice	60	60	2 487	2 457	41	41
Radlická	37	37	1 211	1 157	33	31
Skalka	175	175	2 524	2 256	14	13
Opatov	212	212	3 980	4 779	19	23
Rajská zahrada	80	80	2 062	2 561	26	32
Černý Most	300	300	9 173	9 475	31	32
Holešovice	77	77	2 814	2 852	37	37
Palmovka	122	122	3 868	3 898	32	32
Radotín	62	62	320	770	5	12
Běchovice	0	100	-	69	-	1
Modřany	0	53	-	5	-	0
Celkem	**1 289**	**1 442**	**33 927**	**35 596**	**26**	**25**

V důsledku výpadku provozu metra po srpnové povodni nastala pro Prahu obtížná dopravní situace. V zájmu odlehčení centra města bylo proto zřízeno 9 dočasných záchytných parkovišť, která fungovala na podobném principu jako parkoviště stálá. Vzhledem k omezenému provozu metra byla tato parkoviště situována v blízkosti tramvajových nebo autobusových zastávek. Poněvadž byla zřizována operativně, nedisponovala všemi parametry stálých záchytných parkovišť. Ve většině případů nebyla oplocená a neměla stálé osvětlení. Obsluha fungovala od 4h ráno do 1h následujícího dne. Tarifně byla začleněna do systému pražské integrované dopravy prostřednictvím předplatních jízdenek a zvýhodněných denních jízdenek. Ceny za parkování i způsob využití zvýhodněných denních jízdenek byly shodné se stálými záchytnými parkovišti. Protože však některá parkoviště byla zřízena z parkovišť pro rezidenty, mohli rezidenti parkoviště nadále využívat bezplatně.

Dočasná záchytná parkoviště P+R zřízená po povodni ze srpna 2002

Parkoviště	Kapacita cca	Okamžitá dopolední obsazenost (říjen 2002)	Poznámka
Thomayerova (Krč)	110	52	včetně krátkodobých neplatících návštěvníků nemocnice a taxislužby
V Štíhlách (Lhotka)	110	40	včetně rezidentů
Horoměřická (Červený Vrch)	40	22	
Vlastina (Ruzyně)	100	21	včetně rezidentů
Pešlova (Vysočany)	50	22	bez obsluhy, všechno bezplatní parkující
Štichova (Háje)	45	1	
Výstavní (Háje)	40	0	
Řevnická - Globus (Zličín)	190	0	
Na Chobotě (Řepy)	100	25	včetně rezidentů
Celkem	**785**	**183**	

Nižší míru využití dočasných parkovišť P+R lze odůvodnit menší informovaností veřejnosti, neúplnou vybaveností parkovišť a komplikovanou vazbou na hromadnou dopravu. Výjimku tvořilo parkoviště Thomayerova, kde byl zájem o parkování výrazně vyšší. Proto bylo doporučeno, aby ze dvou dílčích parkovišť u Thomayerovy nemocnice bylo větší parkoviště ponecháno volnému, bezplatnému používání návštěvníkům nemocnice a druhé (menší), dnes provozované jako placené, upravit na řádné parkoviště systému P+R. Po stabilizaci systému MHD ve městě a zrušení všech významných omezení na komunikační síti bylo provozování všech dočasných parkovišť P+R k 10.1.2003 ukončeno.

Na podzim roku 2002 byla na všech stálých záchytných parkovištích rozšířena doplňková služba B+R (bike and ride) - možnost úschovy jízdních kol. Na jednotlivých parkovištích P+R je nabízena bezplatná úschova kol pro cyklisty. Cyklista proti vložené záloze 20 Kč obdrží od správce parkoviště zámek, kterým si kolo zamkne a klíč odevzdá správci. Ten vydá cyklistovi kartu, kterou se při návratu cyklista prokáže. Zůstane-li kolo na parkovišti i v mimoprovozní době, zaplatí cyklista parkovné 100 Kč. Slevy na jízdenky MHD nelze v tomto případě uplatňovat, protože hlídání kol je bezplatné. Na parkovištích byly prozatím instalovány stojany pro 5 jízdních kol, na Zličíně I pro 10 kol. Využití stojanů na jízdní kola je zatím minimální.

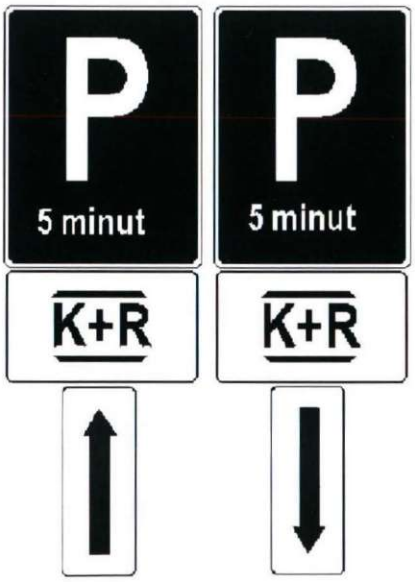
7.5 KOMBINOVANÁ PARKOVIŠTĚ K+R

Kombinovaný způsob dopravy označovaný K+R (Kiss and Ride) je charakterizován tím, že ke stanici metra přijíždějí vozidla, která zde na krátkou dobu zastaví a spolujezdci přestoupí na metro. V Praze, ač je tento způsob spontánně praktikován, nejsou u řady stanic k dispozici bezpečné podmínky pro výstup, event. nástup spolujezdců. Z tohoto důvodu byly u stanic metra trasy „B" Černý Most a Radlická v roce 2001 vyznačeny prostory pro K+R. Toto řešení se osvědčilo, a proto se navrhuje počet lokalit s vyznačením K+R dále rozšiřovat. Již v roce 2001 byly ověřeny lokality Opatov a Nové Butovice, v roce 2002 i Kačerov.

V lokalitě Kačerov v období 6-10 h, 14-18 h kombinovaný způsob přepravy využilo celkem 392 osob, z toho ve směru Michle 264 osob, ve směru Krč 128. Četnosti doby zastavení vozidel udává následující tabulka:

Doba zastavení (min.)	0 - 1	1 - 2	2 - 3	> 5
směr Michle (6-10, 14-18)	222	7	4	1
směr Krč (6-10, 14-18)	99	6	14	9

Vzhledem k tomu, že průzkum prokázal existenci poptávky po parkování K+R, bylo navrženo jeho uplatnění i u stanice Kačerov ve směru do centra po ukončení dočasného staničení autobusů řady 300.



8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Koncepce základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy předpokládá postupnou realizaci 450 km cyklistických tras. Trasy jsou zvoleny tak, aby pokryly celé území města a cyklista měl minimální kontakt s intenzivní automobilovou dopravou. Trasy jsou proto situovány, pokud to místní poměry dovolí, do ulic s nízkou intenzitou automobilové dopravy, na komunikace, kde je cyklistická doprava vedena společně s chodci nebo přímo na samostatné komunikace pouze pro cyklisty.

V současné době je vyznačeno 180 km cyklistických tras. Z toho je 60 km vedeno po komunikacích bez automobilové dopravy, a to společně s pěším provozem, po stávajících komunikacích v parcích a sadech nebo po nově vybudovaných samostatných komunikacích pro cyklisty a chodce. Provozovány jsou např. tyto trasy celoměstského systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy:

- Florenc - Anděl, celková délka trasy 4 km
- Ovocný trh - Letná, celková délka trasy 2 km
- Újezd - Letná, celková délka trasy 3 km
- Florenc - Spojovací, celková délka trasy 5,5 km
- Anděl - Malá Chuchle, celková délka trasy 6 km
- Spojovací - Dolní Počernice, celková délka trasy 7 km
- Malá Chuchle - Radotín, celková délka trasy 4,5 km
- Dolní Počernice - Xaverov, celková délka trasy 4 km
- Malá Chuchle - Prokopské údolí, celková délka trasy 6 km
- Braník - Chodov, celková délka trasy 8 km
- Chodov - Újezd, celková délka trasy 5 km
- Letná - Sobín, celková délka trasy 14 km
- Trója - Letná, celková délka trasy 5,5 km
- Nové Butovice - Lužiny, celková délka trasy 2 km
- Radotín - hranice Prahy, celková délka trasy 8 km
- Císařský mlýn - Vypich, celková délka trasy 9 km
- Císařský mlýn - Liboc, celková délka trasy 8 km
- Podolí - Modřany - Komořany (úsek Vyšehrad - U Kempinku), celková délka trasy 3,5 km
- Podbabská - hranice Prahy (úsek V Podbabě - Kamýcká), celková délka trasy 1 km
- Hostavice - Dubeč - hranice Prahy, celková délka trasy 15 km
- Horní Počernice - Klánovice, celková délka trasy 2 km
- levobřežní trasa podél Berounky směrem k Lahovicím, celková délka 1 km
- úsek v ulici Na Slupi, délka úseku 300 m

V roce 2002 byla nově vyznačena cyklistická trasa Řepy - Hlubočepy v úseku mezi ulicemi Plzeňskou a Bavorskou na území Městských částí Praha 13 a 5. Ve spolupráci s firmou JCDecaux byly především v centru hlavního města Prahy instalovány nové stojany na jízdní kola, které slouží cyklistické veřejnosti ke krátkodobému ukládání jízdních kol v blízkosti turisticky zajímavých a pro veřejnost atraktivních lokalit (např. Staroměstské náměstí, Ovocný trh, nám. Republiky, Kampa aj.).

K realizaci byly v roce 2002 připravovány nové trasy:

- Petrovice - Křeslice - Újezd (úsek trasy č. 11 ČR „Praha - Tábor"), v délce 4 km
- Braník - Radotín - hranice hl. m. Prahy, v úseku Velká Chuchle - Radotín - hranice hl. m. Prahy, v délce 5 km
- Modřany, v úseku U Kina - U Soutoku, v délce 1,5 km
- Praha 9, Kolčavka - Freyova, v délce 2 km
- Okružní trasa okolo Prahy „Pražské kolo", avšak z důvodů rozsáhlých záplav a problémů s vyřešením majetkoprávních vztahů je nebylo možné realizovat.

V roce 2002 byl proveden anketní průzkum cyklistické dopravy v Praze. Z jeho výsledků vyplynulo, že 2 % dospělých Pražanů používá jízdní kolo pravidelně k cestám po Praze (ujedou ročně více než 1000 km). Dvě třetiny z celkového počtu všech cest na kole se konají za rekreačními účely. Výsledky průzkumu jsou k dispozici na internetových stránkách ÚDI.

9 PĚŠÍ PROVOZ

Přestože je chůze nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemísťování osob, přestože chůzí začíná a končí každá cesta vykonávaná dopravními prostředky a přestože se koná v Praze přibližně 23 % všech vnitroměstských cest jen pěšky, není v Praze stále ještě věnována pěšímu provozu taková pozornost, jakou by si vzhledem ke svému významu zasluhoval. Řešení potřeb chodců se bohužel při uspokojování stále rostoucích nároků dalších složek městské dopravy často podceňuje. Nejvíce je to patrné při řešení dopravních opatření během stavebních prací při rekonstrukcích nebo novostavbách objektů podél komunikací, při rekonstrukcích či opravách samotných komunikací nebo při řešení nároků statické automobilové dopravy, a to především ve stísněném prostoru městského centra.

Přitom v polyfunkčním centru města, jehož jádrem je území městské části Praha 1, se realizuje téměř třetina všech pěších cest v Praze. Ze všech vnitroměstských cest konaných pěšky (bez použití dopravního prostředku) má v Praze 1 svůj zdroj či cíl 23 % cest, dalších 9 % pěších cest se koná výlučně na tomto území, to znamená, že nepřesahuje hranici této městské části.

Nejvyšší intenzity chodců v centru města vykazují Václavské náměstí (7,4 tis. osob v odpolední špičkové hodině) a přilehlé ulice Na Můstku, Vodičkova, Jindřišská, Na Příkopě, Národní (3 - 6 tis. osob ve špičkové hodině) a jen o něco nižší intenzity jsou ve vybraných uličkách Starého Města a na Karlově mostě (2 - 4 tis. osob ve špičkové hodině).

Přínosem pro oživení mnohých prostorů města se ukázala dobře promyšlená a jim přiměřená nová funkční náplň, především obchodní a společenská, a to zejména v lokalitách, které jsou dobře přístupné pro pěší a městskou hromadnou dopravu. Příkladem je nákupní centrum Carrefour v lokalitě Anděl v Praze 5 na Smíchově. Do tohoto střediska obchodu a služeb denně přijíždí kolem 20 tisíc osob městskou hromadnou dopravou a kolem 5 - 6 tisíc osob přichází pěšky.

Pěší provoz v centru Prahy značně vzrostl při a po srpnové povodni, kdy v důsledku omezení automobilového provozu, vyřazení metra z provozu a přetížení povrchové MHD (hl. tramvají a autobusů) mnoho Pražanů realizovalo alespoň část svých denních pravidelných cest, zejména do a ze zaměstnání, pěšky, případně i na kole.

K větší pohodě, k pocitu volnosti i bezpečí chodců značně přispěly stavební úpravy některých městských prostorů, např. úseků ulic Michalské, Melantrichovy, Havelské a Havelské uličky jako „obytné zóny", odpočinková úprava části Senovážného náměstí nebo malého prostoru v křížení ulic Konviktská - Průchodní či celková rekonstrukce ulice Karmelitské.

V posledních létech se stále více projevuje rostoucí úsilí o zvyšování bezpečnosti chodců, a to především dětí a mládeže v okolí mateřských, základních a středních škol nebo chodců na přechodech u tramvajových zastávek (např. Pohořelec) nebo přes dopravně významné komunikace (např. Podbělohorská, Radlická). Ve větší míře se dbá na zajištění bezpečnosti osob s omezenou schopností pohybu a s vadami zraku, zejména v prostorech přechodů přes vozovky.

10 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha-Ruzyně. Ostatní tři pražská letiště slouží většinou jiným, speciálním účelům. Letiště Praha-Ruzyně má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž dvě umožňují přístrojový provoz s maximální kapacitou 36 pohybů (startů a přistání) letadel/h. Celková roční přepravní kapacita letiště byla v roce 2002 zvýšena prodloužením odbavovacího prstu B na 6,5 mil. cestujících. Zavedeny byly některé nové destinace např. Praha - Colombo, Praha - Kolín nad Rýnem, Praha - Benátky. Na pravidelných linkách operovalo v roce 2002 celkem 33 společností a okolo 30 společností operovalo na linkách charterových. Pravidelná přímá spojení jsou zajišťována do takřka 70 míst celého světa, z toho spojení s řadou evropských měst a do New Yorku jsou zajišťována téměř každodenně. Pozice letiště Praha-Ruzyně v mezinárodním srovnání je patrná z následující tabulky.

Počty cestujících odbavených na vybraných letištích
(mil. cestujících / rok)

letiště	1994	1995	1996	1997	1998	1999	99/94
Chicago O'Hare	66,47	67,25	69,15	70,39	72,49	72,61	109,2%
London Heathrow	51,37	54,13	55,73	57,85	60,36	61,98	120,7%
Frankfurt Rhein-Main	34,38	37,40	38,02	39,61	42,08	45,41	132,1%
Paris Ch. de Gaulle	28,36	28,00	31,43	35,10	38,47	43,44	153,2%
Amsterdam Schiphol	23,07	24,86	27,26	31,02	33,95	36,43	157,9%
Madrid Barajas	18,22	19,57	21,27	23,12	24,92	27,59	151,4%
Roma Fiumicino	19,91	20,71	22,71	24,62	25,00	23,61	118,6%
Bruxelles National	11,24	12,50	13,36	15,82	18,40	19,97	177,7%
Copenhagen Kastrup	13,67	14,31	15,59	16,61	14,49	17,27	126,3%
Stockholm Arlanda	12,77	12,71	13,88	14,95	16,15	17,13	134,1%
Vienna Schwechat	7,52	8,37	8,95	9,59	10,49	11,05	146,9%
Lisboa	6,32	6,01	6,19	6,63	7,76	8,44	133,5%
Praha Ruzyně	2,75	3,21	3,80	4,36	4,63	4,82	175,3%
Budapest Ferihegy	2,87	2,94	3,31	3,62	3,94	4,33	150,9%
Warsawa Okecie	2,38	2,74	3,09	3,55	3,82	3,40	142,9%
Bratislava M. R. Štefánika	0,14	0,19	0,25	0,28	0,32	0,27	192,9%

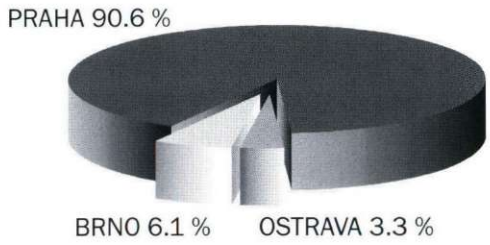
Zdroj: Ročenky dopravy MDS ČR (ICAO), The Chicago Department of Aviation

Celkový objem cestujících odbavených na čtyřech letištích, která mají v České republice mezinárodní statut (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary), stoupl oproti roku 2001 o 4,1 %, objem přepravených nákladů (zboží a pošty) dokonce o 22,3 %.

Oproti minulým letům, kdy podíl letiště Praha-Ruzyně na celkovém objemu letecké přepravy v ČR stoupal, nastala v roce 2001 v tomto směru patrná jistá stagnace a v roce 2002 pokles.

Podíl letišť na výkonech v osobní přepravě
% z celkového objemu odbavených cestujících

Podíl letišť na výkonech v přepravě nákladů
% z celkového objemu přepravených nákladů včetně pošty



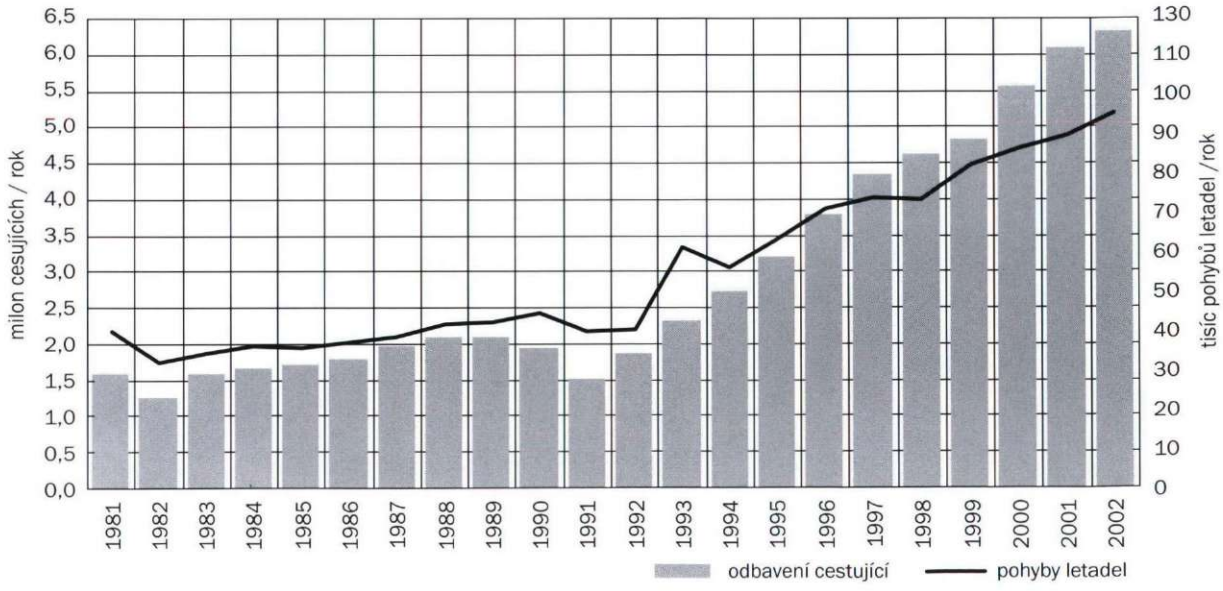
V roce 2002 bylo na letišti Praha-Ruzyně odbaveno celkem 6 314,7 tis. cestujících, což představuje oproti roku 2001 nárůst o 3,5 %. Z uvedeného množství bylo 78,6 % cestujících přepraveno na linkách pravidelných, zbývajících 21.4 % na linkách nepravidelných. Největší obrat cestujících (661 tis. osob) byl na linkách vedených mezi Londýnem a Prahou, s výrazně nižšími hodnotami (294 - 354 tis. osob) následují relace Frankfurt nad Mohanem, Paříž a Amsterodam. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v červenci (702,7 tis. osob), nejméně v lednu (334,1 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2001 bylo dosažené měsíční maximum v roce 2002 o 5 % vyšší.

V nákladní přepravě bylo odbaveno 34 828,8 t zboží a 4 760,6 t pošty. Celková přeprava nákladu tak dosáhla hodnoty 39 589,4 t a byla oproti roku 2001 vyšší o 16,6 %. Nejvíce nákladu bylo přepraveno v květnu (4 198 t), nejméně v lednu (2 574 t). Měsíční maximum dosažené v roce 2002 bylo o 24 % vyšší než měsíční maximum dosažené v roce 2001.

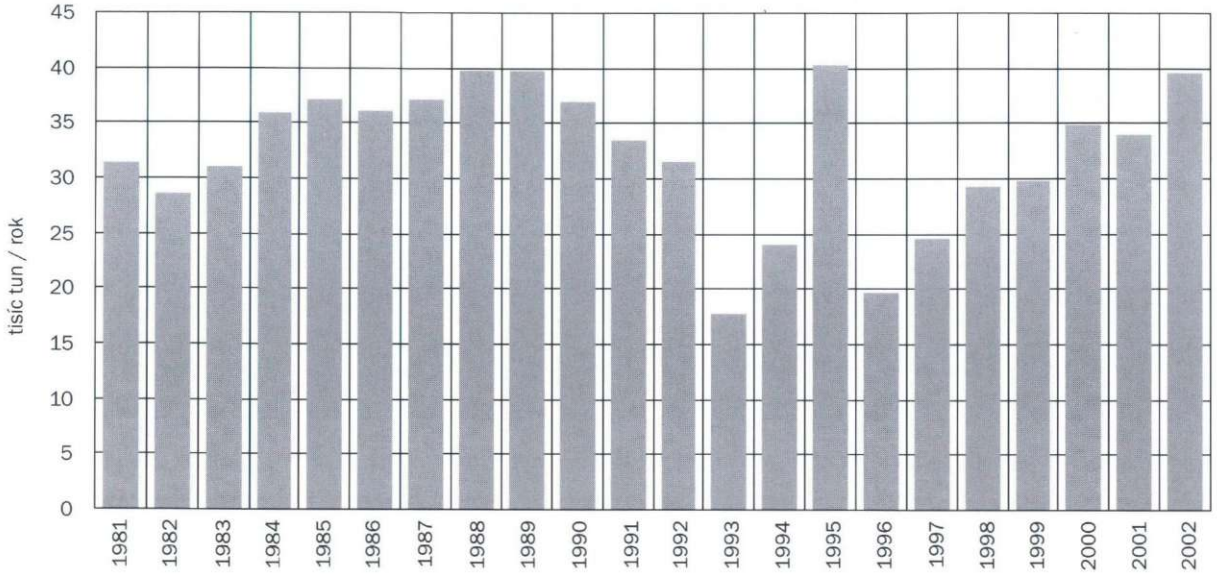
Počet pohybů letadel v roce 2002 činil 103 904 pohybů/rok, což je o 6 362 pohybů/rok více než v roce 2001 (nárůst o 6,5 %). Nejvyšší počet pohybů (10 065 pohybů) byl zaznamenám v srpnu, nejnižší (6 534 pohybů) v únoru. Ve srovnání s rokem 2001 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2002 vyšší o 5,5 %.

Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978 - 79). Současně vzrůstají i počty pohybů letadel. Přeprava nákladů je však v dlouhodobém průměru zatím stále ještě nižší než nejvyšší průměrné výkony dosažené v minulosti. Ve srovnání s léty 1981 - 90, kdy průměrný roční výkon činil 35,4 tis. t/rok, je průměr let 1993 - 2002 (29.4 tis. t/rok) o cca 18 % nižší.

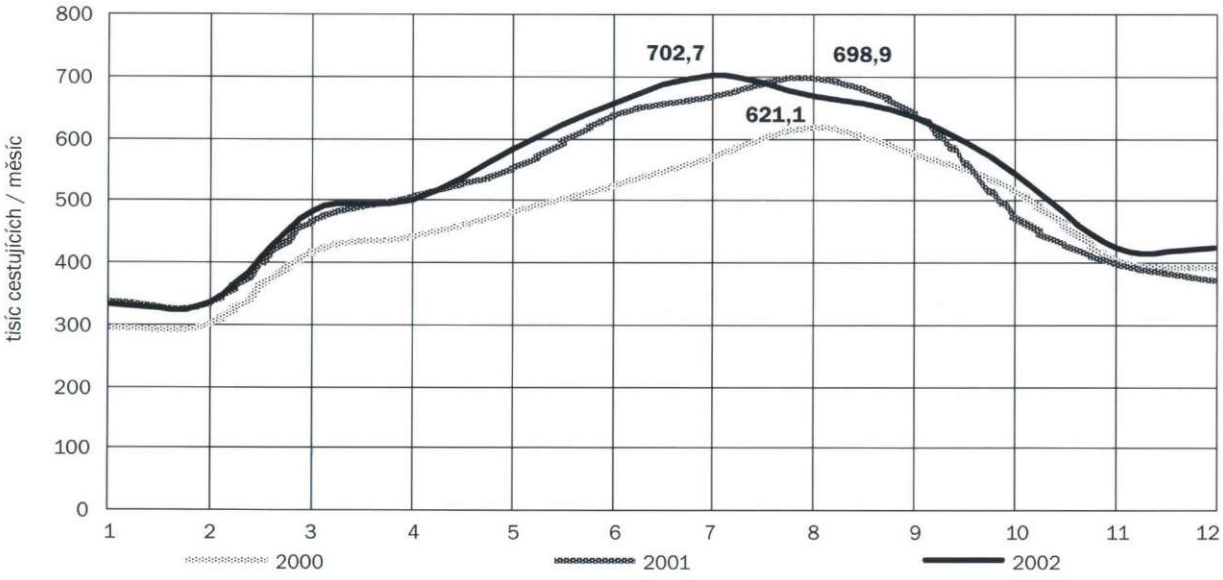
Vývoj výkonů letiště Praha-Ruzyně, počty odbavených cestujících a pohybů letadel



Vývoj výkonů letiště Praha-Ruzyně, odbavený náklad (zboží a pošta)



Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha-Ruzyně v letech 2000 - 2002



Zdrojem a cílem cest leteckých cestujících a doprovázejících osob je ze 60 % Praha. Z osob zaměstnaných v areálu letiště téměř 50 % bydlí v Praze, třetina dojíždí z Kladna.

Od centra města, kde je umístěn vnitroměstský terminál, je letiště Praha-Ruzyně vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno speciální autobusovou dopravou, kromě toho letiště obsluhuje městská autobusová doprava, směřující v radiálním směru do Dejvic k trase A metra, ve směru tangenciálním přes Břevnov a Motol do Jihozápadního Města. V roce 2002 byla zavedena nová expresní autobusová linka ke konečné stanici trasy B metra ve Zličíně. K dispozici je taxi doprava provozovaná jednak osobními automobily, jednak minibusy (linkové taxi) a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má individuální automobilová doprava.

Celkový počet odstavných a parkovacích stání sloužících v severní části areálu letiště (tj. v okolí hlavní odbavovací budovy) veřejnosti, zaměstnancům letiště a různým firmám, které mají na letišti svá pracoviště, činí cca 6 500 stání. Pro veřejnost je k dispozici celkem přes 2 900 stání a dalších 332 stání je vyhrazeno pro potřeby půjčoven automobilů. Součástí parkingu je i venkovní plocha umožňující odstav 24 autobusů. V jižní části areálu je pro veřejnost vyhrazeno 125 parkovacích míst.

11 LODNÍ DOPRAVA

Po řece Vltavě, protékající Prahou, je lodní dopravou zajišťována přeprava osob a nákladů. Kapacita lodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba 5,2 mil.t/rok a Smíchov 2,8 mil.t/rok.

Osobní lodní dopravu a její provoz zajišťuje několik společností. Uskutečněné cesty jsou převážně rekreačního charakteru. Provozovatelé se specializují na různé typy okružních jízd po Praze i na výletní jízdy po trasách Praha - Mělník, Praha - Slapy, Praha - Troja. Jsou pořádány i diskotékové vyjížďky organizované některými rozhlasovými stanicemi. Největšími provozovateli osobní lodní dopravy jsou Pražská paroplavební společnost, a.s. a Evropská vodní doprava s.r.o. Kromě těchto společností existuje i řada menších společností, které uskutečňují projížďky a společenské akce dle individuálních objednávek.

Pražská paroplavební společnost, a.s. pořádá pravidelné vyhlídkové a výletní plavby a další jízdy na objednávku. Většinu její klientely tvoří cizinci. V současné době vlastní 2 salonní parníky a 5 motorových lodí. Evropská vodní doprava provozuje dopravu celoročně v pravidelných časových intervalech nebo na objednávku. V jejím vlastnictví je 5 motorových osobních lodí.

Provoz lodní dopravy byl v r. 2002 ovlivněn mimořádnými srpnovými záplavami, které zasáhly téměř celé povodí Vltavy. Na vodních tocích byla velkou vodou poškozena zejména břehová zpevnění, plavební komory a na mnoha místech došlo k zanesení plavební dráhy.

Povodeň, která postihla Prahu, postihla velmi citelně i Pražskou paroplavební společnost. Došlo ke zničení jejího sídla na Rašínově nábřeží, zničena byla i data se statistikou o počtu cestujících. Přestože lodě zůstaly neponičeny, společnost vzhledem k zanesení dna Vltavy a poškození plavebních komor zrušila do konce roku linkové plavby na Slapy, do Mělníka, Trója, diskotéku Radia Impuls a Velkou plavbu Prahou. Zrušeny nebo pozastaveny byly i okružní plavby.

Evropská vodní doprava s.r.o. přerušila provoz pouze v kritickém období ničivých záplav. Po normalizaci stavu na vodním toku byl provoz znovu obnoven.

Nákladní lodní doprava je po řece Vltavě provozována různými provozovateli včetně zahraničních. Jedním z největších je Evropská vodní doprava s.r.o., která zajišťuje vnitrostátní a zahraniční přepravu hromadných substrátů, kontejnerů, těžkých kusů, kapalin a pod. Společnost vlastní 24 plavidel, 2 tanková plavidla o celkové tonáži 18 800 tun a plovoucí zařízení - plošiny pro stavební a jiné účely.

Také provoz nákladní lodní dopravy byl silně ovlivněn a omezen srpnovými povodněmi.

Celkový objem nákladní lodní dopravy a srovnání s roky 2000 a 2001 jsou patrné z následující tabulky.

Plavební komora	Přepravené zboží (t)		
	2000	2001	2002
Modřany	108 168	109 282	71 136
Smíchov	197 740	175 941	126 206
Mánes	238	360	7 251
Štvanice	201 712	176 936	117 296
Podbaba	370 037	374 692	214 173

Proplavené lodě (osobní, nákladní, ostatní)

Plavební komora	2000				2001				2002			
	osobní	nákladní	ostatní	celkem	osobní	nákladní	ostatní	celkem	osobní	nákladní	ostatní	celkem
Modřany	583	339	976	1898	524	313	1015	1852	356	209	742	1307
Smíchov	18751	1302	1663	21716	19547	1043	1701	22291	15421	992	1316	17729
Mánes	3115	50	582	3747	3060	25	349	3434	1916	195	493	2604
Štvanice	3055	1770	950	5775	3538	1101	1093	5732	2445	479	679	3603
Podbaba	103	1109	685	1897	178	1010	663	1851	144	566	493	1203

Na území města se nacházejí 3 přístavy - Holešovice, Smíchov, Radotín. Nejvýznamnější je přístav Holešovice, který umožňuje překládací relace voda - silnice, voda - železnice. Součástí přístavu je i kontejnerové překladiště. Tento přístav je v současné době nejvíce využívaný. Po vybudování jižní části Pražského okruhu se předpokládá, že dále poroste význam přístavu Radotín.

Následující tabulka uvádí přehled manipulovaných tun písků a sutí v letech 2001 a 2002 v těchto přístavech:

Přístav	2001	2002
Holešovice	78 338	38 303
Smíchov	51 260	32 700
Radotín	63 316	41 728

12 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

12.1 DOPRAVNÍ STAVBY

V roce 2002 byla výstavba dopravních staveb v Praze vážně narušena katastrofální povodní, která postihla město a která na dopravní infrastruktuře způsobila škody odhadované ve výši cca 8 miliard Kč. Zpomalení výstavby rozestavěných dopravních staveb bylo způsobeno v některých případech přímo jejich zatopením (trasa C metra), v jiných případech nutností přesunout stavební kapacity na rekonstrukce povodní poškozených tras a stanic metra či komunikací a samozřejmě i nutností přesunout část finančních prostředků na urychlené odstranění povodní způsobených škod. Přes uvedené problémy pokračovala výstavba trasy IV. C1 metra v úseku mezi stanicemi „Nádraží Holešovice" a „Ládví", výstavba tramvajové tratě do sídliště Barrandov, výstavba západní části Městského okruhu a také rekonstrukce mostu přes Berounku v Lahovicích. Nezastavila se ani předprojektová a projektová příprava severní části Městského okruhu (úsek Strahovský tunel - Pelc-Tyrolka), Pražského okruhu (úseky Ruzyně - Suchdol - Březiněves a Slivenec - Lahovice - Jesenice - D1) a trasy IV. C2 metra (úsek mezi stanicemi Ládví a Letňany).

V roce 2002 byly do provozu uvedeny tyto novostavby:

- Městský okruh v úseku Zlíchov - Radlická s provizorním napojením na stávající ulici Radlickou, čímž došlo k významnému zkrácení jízd vozidel směřujících ze Strakonické ulice do Radlického údolí a Jinonic a naopak. Přínos této stavby pro řešení dopravních problémů v oblasti Smíchova je s ohledem na nedostatečnou kapacitu Radlické ulice však zatím jen omezený. K podstatnému zvýšení využití této stavby pro automobilovou dopravu na Smíchově dojde teprve po zprovoznění sousedního úseku Městského okruhu, t.j. tunelů „Mrázovka";
- záchytné parkoviště P+R v Modřanech, které umožňuje přestup z automobilů na tramvaje, autobusy MHD i na železnici;
- bezbariérové zpřístupnění stanice metra Chodov vybudováním šikmé pohyblivé plošiny.

Z četných rekonstrukcí dopravních staveb, které byly v r. 2002 ukončeny, patří mezi nejvýznamnější:

- rekonstrukce Karmelitské ulice, kde byla ve dvou etapách provedena kompletní přestavba v celém uličním profilu včetně rekonstrukce poduličních inženýrských sítí a změn v šířkovém uspořádání i v poloze tramvajových kolejí. Pro zpříjemnění uličního interiéru chodcům byly v místech, kde je ulice dostatečně široká, vysázeny stromy;
- rekonstrukce tramvajové tratě v Černokostelecké ulici (úsek mezi Vinicí a Ústředními dílnami Hostivař). V rámci rekonstrukce tohoto úseku byla zrekonstruována též kolejová křižovatka Černokostelecká - Starostrašnická a odbočka do tramvajové smyčky „Černokostelecká";
- rekonstrukce Letenského tunelu, v rámci které byla obnovena vozovka v tunelu a provedeno zabezpečení jižního portálu proti jeho sesouvání a odtržení od tunelové konstrukce;
- rekonstrukce Vysočanské ulice v úseku mezi ulicemi Ke Klíčovu a Na Jetelce. V rámci rekonstrukce byla snesena celá vrchní stavba estakády a nahrazena novou;
- 1. etapa výstavby nového železničního přemostění Seifertovy ulice (západní mosty). Seifertova ulice byla rekonstruována v původním šířkovém uspořádání, rozšíření a změna nivelety bude provedena ve 2. etapě spolu s východními mosty.

Kromě výše uvedených rekonstrukcí, které byly předem připravovány a na které byly zajištěny investiční prostředky, bylo třeba reagovat na škody, které způsobila srpnová povodeň a operativně zajistit jejich co nejrychlejší odstranění. Do konce roku 2002 se podařilo zrekonstruovat tak, aby mohly být znovu zprovozněny, stanice metra Vltavská, Nádraží Holešovice, Florenc (na trase C), Můstek (na trase A), Anděl, Karlovo náměstí a Palmovka (na trase B). Přetrvávaly práce na zprovoznění zbývajících povodní poškozených stanic Staroměstská a Malostranská (na trase A), Národní třída, Můstek, Náměstí Republiky, Florenc, Křižíkova, Invalidovna a Českomoravská (na trase B). S rekonstrukcemi uvedených stanic probíhaly též potřebné opravy tunelových úseků.

Z poškozených tramvajových tratí se do konce roku podařilo zrekonstruovat úseky Nádraží Braník - Nádraží Modřany, Smetanovo nábřeží - Křižovnické náměstí a tramvajový most v Troji včetně úseku po zastávku Trojská a úsek Komunardů - Osadní - Dělnická - Libeňský most. Přetrvává rekonstrukce tratě v Sokolovské ulici, která je podmíněna rozsáhlými rekonstrukcemi poduličních sítí a ztěžována obavami o statiku některých přiléhajících budov.

12.2 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍCH STAVEB

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2002 financovány z rozpočtu hl. m. Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu a z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. a dalších městských organizací.

Rozpočet hlavního města Prahy, po řadě úprav provedených v průběhu roku, dosáhl na výdajové stránce cca 45 mld. Kč, z toho necelých 15 mld. Kč tvořily výdaje v kapitole 03 Doprava, která tak byla i v roce 2002 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu. Včetně částek zahrnutých v jiných kapitolách přesáhly v městském rozpočtu výdaje na dopravu 16 mld. Kč. Rozpočet hlavního města Prahy byl schodkový a na krytí jeho výdajů se podílely též výnosy z obligací a půjčky Evropské investiční banky.

Podíl dopravy na výdajích v městském rozpočtu v roce 2002

Z uvedené částky 16 mld. Kč bylo přes 9 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a necelých 7 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Na čerpání **běžných výdajů** se v dopravě rozhodující měrou podílí dotace provozu hromadné dopravy osob na území města a v jeho okolí. Na tento účel bylo v rozpočtu stanoveno 7.5 mld. Kč, z toho více než 1 mld. Kč na vyrovnání slev jízdného. Na správu, údržbu a provoz komunikací byly vyčleněny necelé 2 mld. Kč.

Z **výdajů kapitálových** byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (63 %) a dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení (36 %). I v části výdajů kapitálových převažovaly v rozpočtu výdaje určené pro zlepšení stavu hromadné dopravy - z celkové částky necelých 7 mld. Kč bylo na investice do hromadné dopravy vyčleněno přes 4 mld. Kč, pro obnovu a rozvoj komunikační sítě necelé 3 mld. Kč. Celkově v rozpočtu na rok 2002 převládaly výdaje na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob, jejichž podíl na celkových výdajích určených pro dopravu činil takřka 73 %.

Struktura výdajů na dopravu v rozpočtu 2002

Běžné výdaje

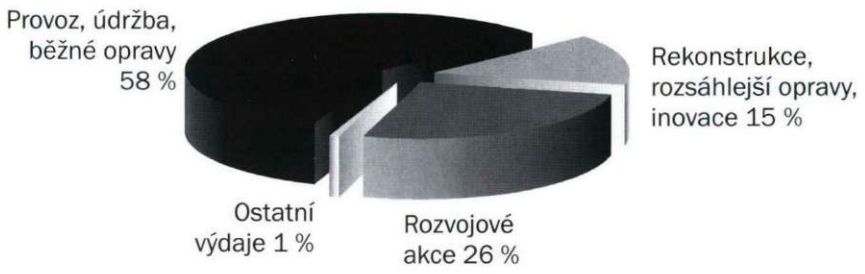
Kapitálové výdaje

Celkové výdaje

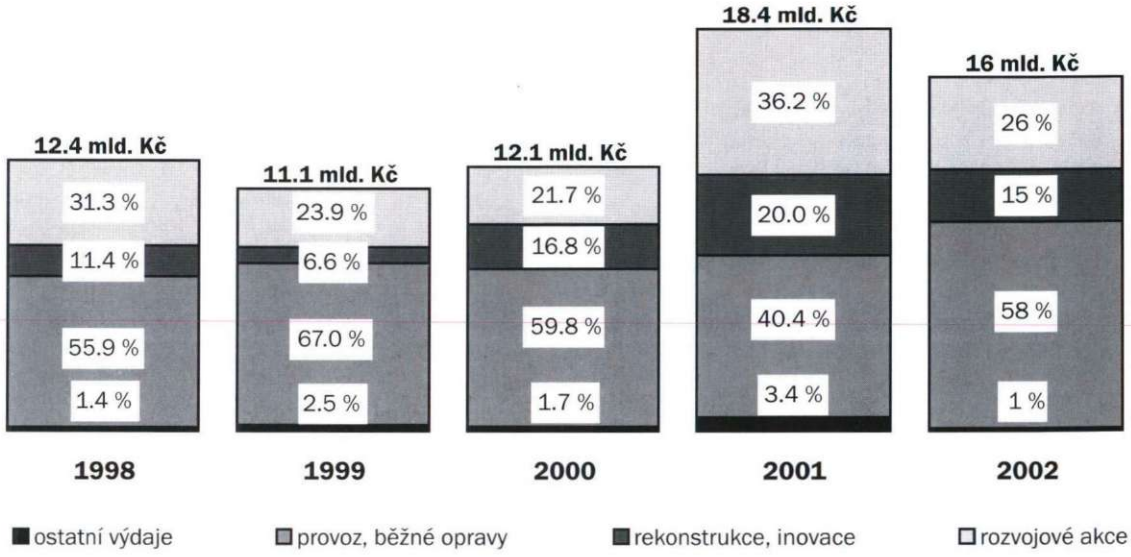
Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly výdajů ukazuje, že přes 9 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, necelých 2,5 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení a přes 4 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové.

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Struktura celkových výdajů na dopravu v rozpočtu 2002



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy



Účelově vázané příspěvky ze státního rozpočtu a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury byly hlavnímu městu Praze poskytnuty na opravy a údržbu pozemních komunikací a výstavbu vybraných úseků komunikační sítě (411 mil. Kč), na výstavbu metra a nákup autobusů (517 mil. Kč) a na financování provozu ochranných systémů podzemních dopravních staveb (45 mil. Kč). Již v minulých letech převzal stát závazek vybudovat postupně silniční okruh kolem Prahy, v roce 2002 však zde bylo z celostátních zdrojů vynaloženo pouze 99 mil. Kč na dokončení již provozovaného úseku Řepy - Ruzyně. Stavbu dalšího úseku Pražského okruhu se v tomto roce nepodařilo zahájit.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. přispěl k investiční výstavbě z vlastních zdrojů částkou 3,4 mld. Kč, z toho takřka 0,5 mld. Kč na likvidaci povodňových škod. Na financování příměstské dopravy se podílely i obce v okolí Prahy, jejichž obyvatelé tuto dopravu v rámci PID využívají a minimální příspěvky podle zákona o silniční dopravě poskytl na zajišťování základní dopravní obslužnosti území i stát.

13. PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE

Hlavní město Praha a jeho organizace se v roce 2002 podílely na řešení některých projektů vypsaných Evropskými komisemi.

HEAVEN (**H**ealthier **E**nvironment through **A**batement of **V**ehicle **E**mission and **N**oise)
Projekt, který je zaměřen na integraci dat o dopravě, znečištění ovzduší a zatížení hlukem a jejich využití pro operativní řízení dopravy s ohledem na konkrétní stav životního prostředí, řeší konsorcium měst Řím, Berlín, Paříž, Rotterdam, Leicester a Praha pod vedením STA Rome. Za Prahu se řešení účastní sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy Magistrátu hl. m. Prahy, Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy a Český hydrometeorologický ústav. V Praze se hlavní důraz klade na možnosti predikce stavu znečištění ovzduší na základě modelu AIRVIRO a na strategii rozhodování při řízení dopravy podle výsledků modelového hodnocení. Vytvoření potřebné databáze se orientuje na oblast Holešovic.

V roce 2002 vstoupilo řešení projektu HEAVEN do závěrečné části. Všechny komponenty modelového systému byly oživeny a začala fáze ověřování platnosti modelovaných hodnot znečištění ovzduší. Výsledkem projektu je systém umožňující modelování znečištění ovzduší jak v reálném čase, tj. v závislosti na okamžitém stavu automobilové dopravy, tak i pro různé modelové varianty dopravního zatížení komunikační sítě města. Projekt oficiálně skončí v prvním čtvrtletí roku 2003, jeho hlavní výstupy však již byly zpřístupněny veřejnosti na webových stránkách www.premis.cz.

MOST (**MO**bility Management **ST**rategies for the Next Decades)
Cílem projektu je rozvoj způsobů řízení mobility, analýza existujících nástrojů řízení, formulování politiky, strategií, scénářů a jejich šíření. Řešení, na kterém se podílejí účastníci ze 16 zemí, je rozděleno do 6 tématických skupin. Praha se prostřednictvím Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. podílí na tématu „Centra mobility a poradenství v oblasti mobility".

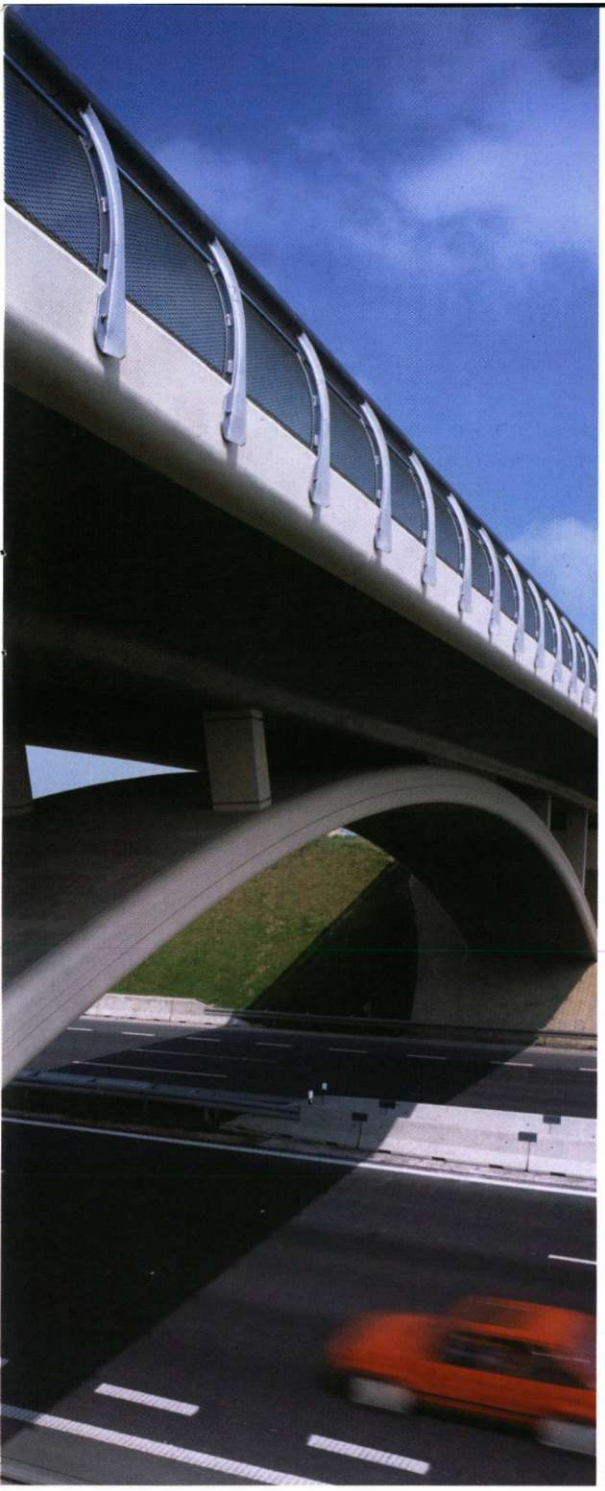
V roce 2002 byly práce na projektu ukončeny. Jejich výsledkem je případová studie, zpracovaná jako návrh na zřízení intermodálního centra mobility v Praze, v níž je definováno poslání centra, jeho organizační model, rozsah jím poskytovaných služeb a jeho prostorové uspořádání a vybavení. S potencionálním investorem přestavby odbavovací haly Hlavního nádraží byla zahájena předběžná jednání na zařazení tohoto centra do programu nového uspořádání haly.

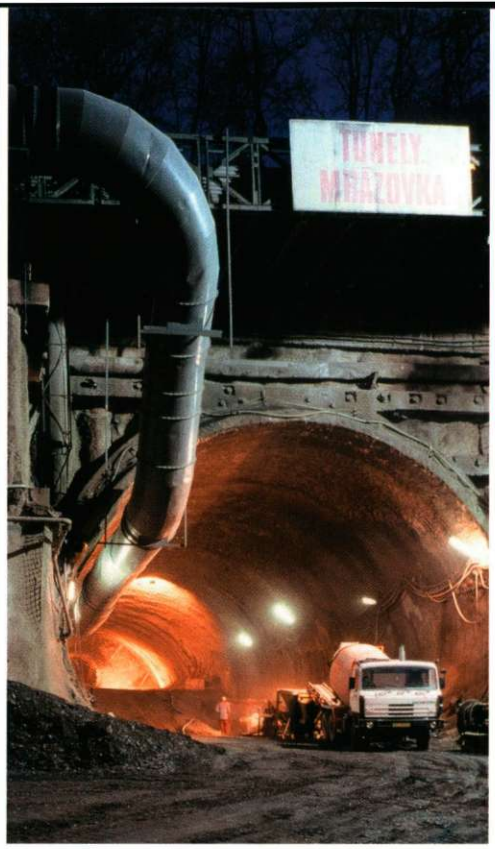
PRISMATICA (**PR**o-active **I**ntegrated **S**ystem for Security **MA**nagement by **T**echnological **I**nstitutional and **C**ommunication **A**ssistance)
Projekt, který je zaměřen na bezpečnost ve veřejné dopravě ve městech, zpracovává 15 partnerů z Francie, Velké Británie, Portugalska, Itálie a ČR. V rámci dílčího úkolu 3.5, zabývajícího se právní problematikou ve vazbě na televizní dohled v dopravě, ochranou dat a bezpečnostními složkami v dopravě, se za Prahu řešení účastní Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. Dokončení projektu se předpokládá v I. čtvrtletí 2003.

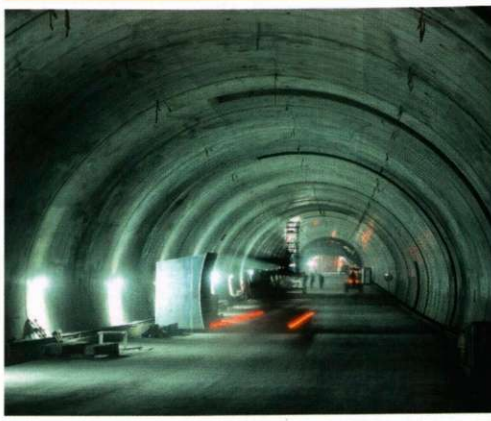
V roce 2002 se ověřovaly elektronické systémy dohledu a dozoru a shromažďovaly zkušenosti jednotlivých dopravců. Dále byly na programu otázky spolupráce městské a republikové policie jak při řešení běžných bezpečnostních problémů v dopravě, tak i při řešení dalších bezpečnostních problémů vznikajících v dopravě v době významných společenských a politických událostí (např. zasedání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky, summit NATO) a otázky ochrany majetku (anti-graffiti program, perimetrická ochrana v depech).

TRENDSETTER
Trendsetter byl v roce 2001 schválen Evropskou komisí jako jeden z osmi projektů programu CIVITAS. Projekt je zaměřen k vyššímu využití veřejné dopravy, ke zdokonalení systémů nákladní dopravy, automobilů a infrastruktury a k používání nových služeb, umožňujících zachovat přijatelné životní prostředí ve městech. Práce na projektu jsou plánovány na léta 2002-2004 a pod vedením města Stockholm se jich účastní partneři z měst Stockholm, Lille, Graz, Praha a Pecs. Praha se podílí na řešení tří dílčích úkolů, týkajících se provozu nákladních automobilů, citybusů a preference autobusů na světelně řízených křižovatkách. Řešení zajišťují zejména Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy, odbor rozvoje dopravy Magistrátu hl. m. Prahy a Technická správa komunikací hl. m. Prahy.

V roce 2002 byly v dílčím úkolu „Optimalizace zón omezeného přístupu nákladní automobilové dopravy" stanoveny čtyři oblasti města, v nichž přichází v úvahu případné rozšíření stávající zóny, proveden podrobný průzkum těžké nákladní dopravy a zpracováno základní vyhodnocení sebraných dat. V dílčím úkolu „Studie experimentálního zavedení linky citybusů v centru města" byla z několika navrhovaných variant vybrána k obsluze tímto typem hromadné dopravy oblast Karlova v Praze 2 a provedena příprava k zavedení této citybusové linky. Provoz nové linky (č. 291) bude zahájen v prvním pololetí 2003. V dílčím úkolu „Úprava řízení signalizace pro preferenci autobusové dopravy" byla provedena příprava zavedení systému aktivní detekce s cílem zabezpečit v provozu autobusové dopravy podobnou preferenci, jakou již na řadě světelně řízených křižovatek využívají tramvaje. Příslušné segmenty aktivní detekce byly instalovány na dvou světelně řízených křižovatkách a jedenácti autobusech a koncem roku 2002 byl systém uveden do zkušebního provozu.







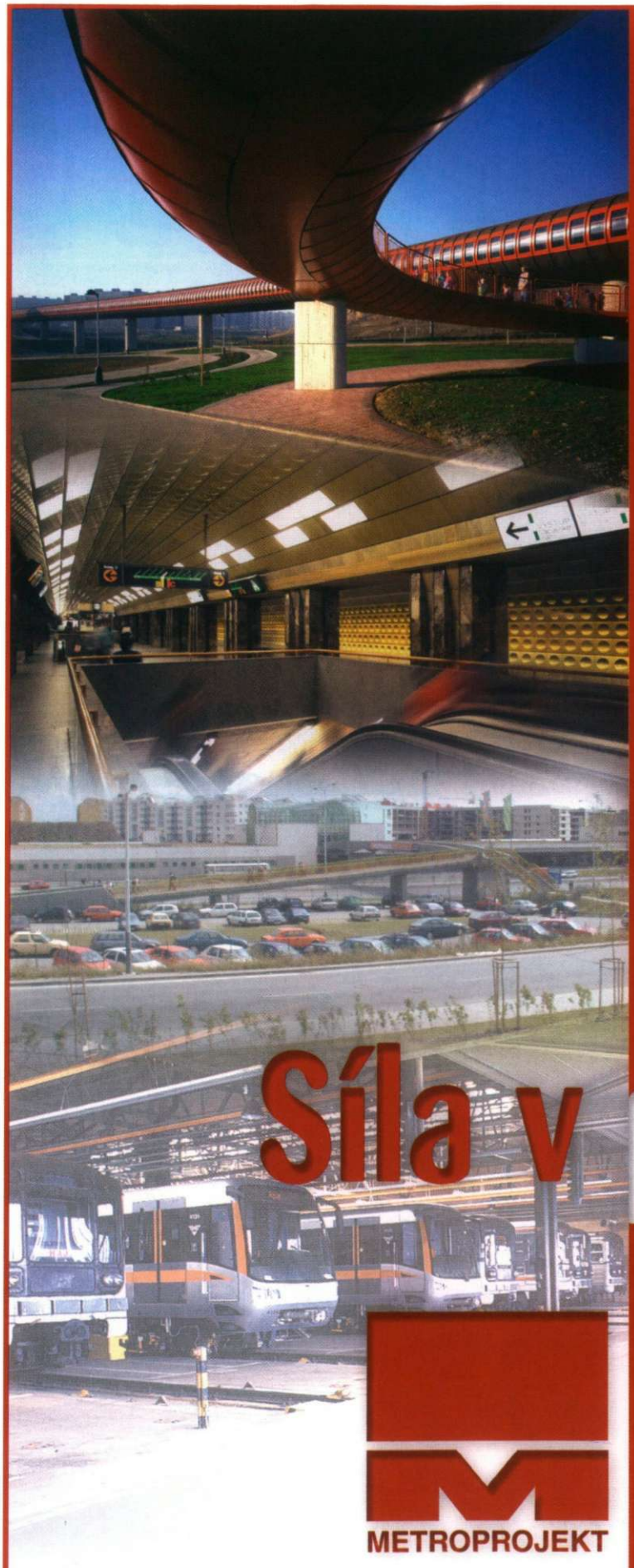
Umění spolupráce

Kvalita, přesnost a důslednost v každém detailu. Společná koordinovaná práce lidí desítek oborů a profesí. Schopnost řešit problémy a odvaha hledat nové cesty. Je tohle umění? Možná ne. Jen to dobře umíme.

Metrostav a.s. Praha 8 Koželužská 2246

METROSTAV

www.metrostav.cz



Váš partner v konzultační a projektové činnosti

Síla v projektu

METROPROJEKT

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Česká republika
Tel.: +420 296 325 152
Fax : +420 296 325 153
E-mail: pokorny@metroprojekt.cz

Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2001

Signalbau Huber CZ

- počítačové dopravní systémy
- zařízení pro světelnou signalizaci
- systémy pro řízení parkovacích prostor
- systémy preference městské hromadné dopravy
- řízení dopravy na dálnicích a silnicích první třídy
- televizní dohled, kamerové systémy, videodetekce
- dopravní informační systémy - Online DEMO
- osvětlení tunelů, celkové vybavení tunelů
- varovné systémy hlášení tvorby náledí

Signalbau Huber CZ, s.r.o.
Signalbau Huber CZ patří ke skupině firem M - TECH
Pod Višňovkou 37/1661, 142 01 Praha 4
Tel.: 234 034 100 - 9, fax: 234 034 104
E-mail: sbh@sbh.cz, http://www.sbh.cz

ÚDI Praha - start - Microsoft Internet Explorer
Soubor Úpravy Zobrazit Oblíbené Nástroje Nápověda
Zpět Hledat Oblíbené Média
Adresa http://www.udi-praha.cz
Přejít

Dopravní informace:
pro řidiče
pro odborníky

Zkoušky řidičů taxi
Cyklistická doprava
Další informace o dopravě - odkazy

Aktualizováno 31.3.2003
Návštěvy od 2.12.2002
0 1 1 2 0 0

<< zpět

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HL. M. PRAHY

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERING OF THE CITY OF PRAGUE

Úvodní informace | Sekce ÚDI Praha | Kontakty - telefony | Nabídka služeb

ÚDI Praha, Bolzanova 1, 110 00, Praha 1 ☎ 224 211 094
E-mail: udi@udi.mepnet.cz

Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha) je specializovanou organizací, první svého druhu v České republice, založenou v roce 1966. Zabývá se inženýrskou, projektovou a konzultační činností v oblasti městského dopravního inženýrství, především pro hlavní město Prahu, ale i pro ostatní pražské nebo mimopražské zákazníky.

Mezi základní směry činnosti patří:

- zpracování dopravně inženýrské dokumentace všeho druhu
- řešení dopravní části územně plánovací dokumentace
- zpracování dopravně inženýrských podmínek a podkladů pro územně plánovací, přípravnou a projektovou dokumentaci staveb
- navrhování koordinovaného rozvoje městského dopravního systému a řešení integrovaného systému hromadné dopravy
- provádění dopravních průzkumů, měření a rozborů
- tvorba, vedení a aktualizace banky dopravně inženýrských dat
- návrhy opatření ke zlepšování dopravních poměrů
- návrhy aktualizace orientačního dopravního značení
- projektování organizace dopravy na komunikační síti
- řešení dopravního zklidňování, návrhy obytných ulic a pěších zón
- regulace automobilové dopravy a návrhy parkovací politiky
- projektování dopravní části světelně řízených křižovatek, koordinovaných tahů, centrálního řízení a preference městské hromadné dopravy světelnou signalizací
- hodnocení dopravních poměrů, staveb a opatření z hlediska životního prostředí

Internet

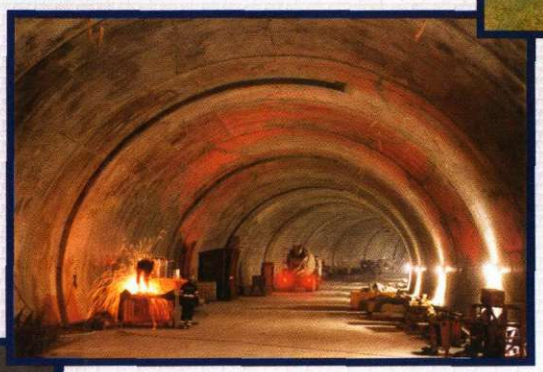
SATRA, spol. s r.o.

SATRA®

adresa : Sokolská 32, 120 00 Praha 2
telefon : +420 296 337 111
fax : +420 296 337 100

e-mail : satra@satra.cz
web : www.satra.cz

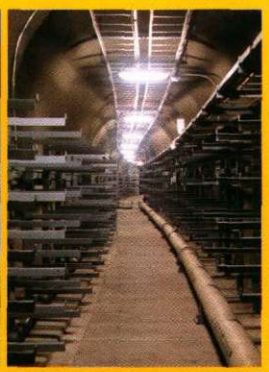
- inženýrské stavby v oboru tunely, štoly, šachty
- občanské, výrobní a průmyslové stavby
- zvláštní zakládání
- inženýrské sítě
- monolitické podzemní objekty

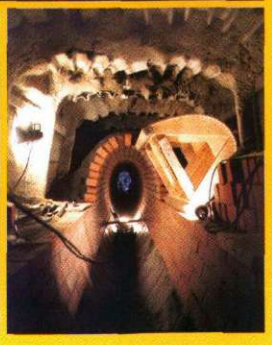


KONZULTAČNÍ, PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÁ SPOLEČNOST S DESETILETOU TRADICÍ

CERTIFIKACE ČSN EN ISO 9001:2001

- technicko-ekonomické studie
- projekty pro územní rozhodnutí a stavební povolení
- dokumentace pro výběr dodavatele stavby
- realizační dokumentace
- dokumentace skutečného provedení
- provozně-technické informační systémy staveb
- provozní řády
- zpracování statických a geotechnických výpočtů metodou konečných prvků
- návrh a dimenzování provozního a požárního větrání tunelů





NÁSKOK DÍKY TRADICI

JSME SPOLEHLIVÝ PARTNER NA STAVEBNÍM TRHU
V PODZEMÍ I NA POVRCHU
DOMA I V ZAHRANIČÍ

NABÍZÍME STAVBY DOPRAVNÍ, INŽENÝRSKÉ,
BYTOVÉ, OBČANSKÉ,
VODOHOSPODÁŘSKÉ A PRŮMYSLOVÉ

MÁME ZKUŠENOSTI ZE ZAHRANIČÍ
Německo - výstavba tunelů,
bytová a občanská výstavba
Španělsko - výstavba tunelů a dolů

SUBTERRA

Subterra a.s., Bezová 1658, 147 14 Praha 4, Česká republika
tel.: +420 244 463 663, e-mail: info@subterra.cz, http://www.subterra.cz

Evropark Praha a. s., Politických vězňů 21, 110 00 Praha 1, tel. : (+420) 224221568, (+420) 224212269, fax : (+420) 224224828
Firemní stránky : www.evropark.cz, e-mail : evropark@evropark.cz

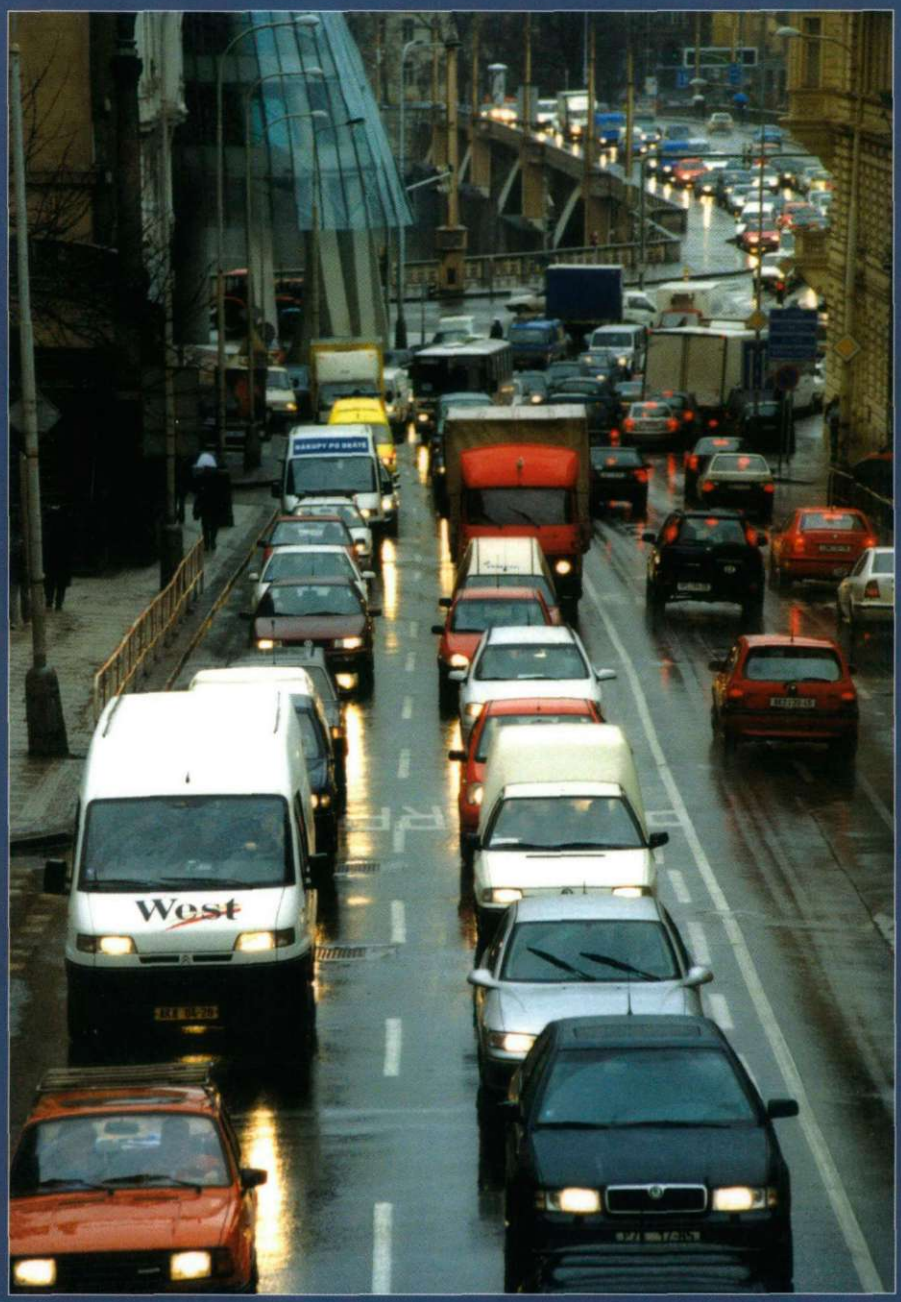
© ÚDI Praha, 2003
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha)

Ročenku zpracoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy

Redakce:	Ing. Jana Remková
Podklady:	ÚDI Praha, České dráhy, s. o., ČSL, s. p., Letiště Brno, a. s., ČSÚ, DP hl. m. Prahy, a. s., EVD s. r. o., Evropark Praha, a. s., PČR, Povodí Vltavy a. s., PPS, a. s., ROPID, ŘSD ČR, České přístavy (přístav Kolín), OMI hl. m. Prahy, TSK hl. m. Prahy
Fotografie:	ÚDI Praha, Ing. Danko Remek
Vydal:	ÚDI Praha
Náklad:	1 500 kusů
Design a tisk:	REPRO servis, s. r. o., Praha 5

Praha 2003

OSTU
STETTIN
DKD



ÚDI PRAHA

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

110 00 Praha 1, Bolzanova 1
Tel.: (+420) 224 211 094
Fax: (+420) 224 211 380
e-mail: udi@udi.mepnet.cz
http://www.udi-praha.cz