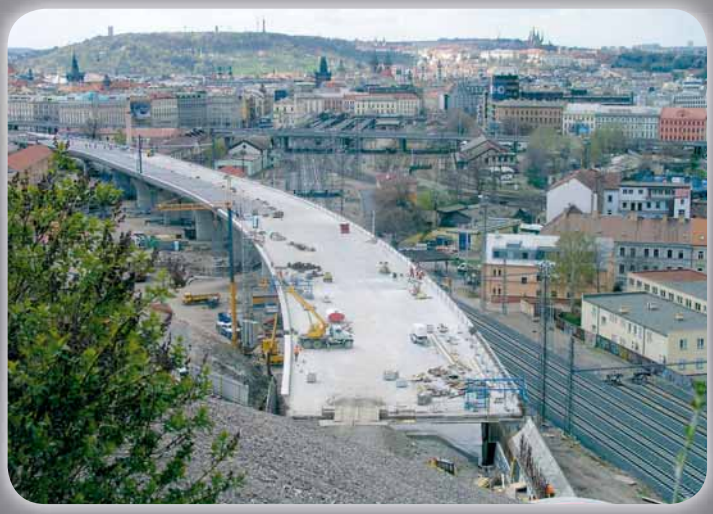
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství

ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2008

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Radlická



Vítkov

Rohanské nábřeží

Radlická

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství

ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2008

Vážení čtenáři,

jako každoročně byla i za rok 2008 vydána ročenka dopravy, jejímž účelem je informovat širší veřejnost o stavu dopravy v Praze a o změnách, které v minulém roce nastaly. Ročenku po sloučení Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy a Technické správy komunikací hlavního města Prahy od 1.1.2008 připravil Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy (TSK-ÚDI).

Rok 2008 lze na jedné straně charakterizovat jako určitou stagnaci v růstu dopravních a přepravních výkonů na území města, na straně druhé jako progresivní nástup rozvoje výstavby dopravní infrastruktury města. Umožnily jej podstatně vyšší zdroje finančních prostředků pro rozvojové dopravní investice (ve srovnání s rokem 2007 o více než 4 mld. Kč) i pro rozsáhlejší rekonstrukce a opravy dopravních staveb a zařízení (o více než 0,5 mld. Kč).

Klíčovou dokončenou dopravní investicí v roce 2008 bylo prodloužení trasy C metra o 4,6 km, které bylo spolu se třemi novými stanicemi uvedeno do provozu v květnu 2008. Dvě stanice na Proseku vyřešily obsluhu tohoto sídelního celku, předtím zcela závislého na autobusové dopravě. Konečná stanice Letňany významně přispěla nejen ke zkvalitnění hromadné, ale i automobilové dopravy ze severovýchodního území města a přilehlého sektoru Středočeského kraje. Terminál autobusové dopravy a záchytné parkoviště P+R u této stanice umožnily snížit intenzitu dopravy na radiálních komunikacích města a zlepšit životní prostředí v jejich okolí.

Také další zprovozněné dopravní stavby (tramvajová trať v Radlicích, další úsek Rohanského nábřeží, cyklistické stezky) i rozsáhlejší rekonstrukce přispěly v roce 2008 ke zvýšení kvality dopravy v Praze.

Nelze přehlédnout ani podíl státu na dopravní výstavbě v Praze. Zprovozněné Nové spojení, pokračování přestavby Hlavního nádraží, rychlostní komunikace R6 navazující na Pražský okruh, pokračující stavby na jižní části Pražského okruhu, které si v roce 2008 vyžádaly vysoké investiční prostředky, mají nebo po svém dokončení budou mít obrovský význam pro zlepšení dopravy i životního prostředí v Praze.

Radovan Šteiner
radní hlavního města Prahy
pro oblast dopravy

V Praze dne 1. května 2009

Vážení čtenáři,

mnozí z Vás sledují námi vydávané ročenky dopravy pravidelně, k některým se možná tato ročenka dostává poprvé. Pro Vaši snadnější orientaci Vás již v úvodu Ročenky dopravy 2008 chceme upozornit na hlavní odlišnosti od ročenky předchozí, a to jak v šíři uváděných dat, tak i v jejich rozdílech.

Obsah ročenky, přestože je zachována její původní struktura, je obohacen o informace týkající se činností Technické správy komunikací hlavního města Prahy jako správce komunikací a další dopravní infrastruktury v majetku hlavního města.

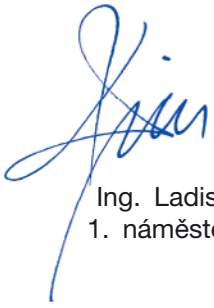
Základní změnou oproti roku 2007 bylo výrazné zvýšení kapitálových výdajů na dopravu v Praze ve státním i městském rozpočtu. To se promítlo do rozsahu rekonstrukčních prací (+21 %) a zejména možností rozvojových investic, a to nejen městských (+73 %), ale i státních. Díky tomu mohla být v roce 2008 dokončena řada technicky i finančně náročných staveb a další dopravní stavby zahájeny. Při studiu jednotlivých kapitol ročenky zjistíte, že tato základní změna ovlivnila rozvoj infrastruktury všech druhů dopravy v Praze.

Je třeba zdůraznit, že zlepšování dopravní infrastruktury je jednou z významných cest řešení hlavních problémů stále rostoucí pražské dopravy. Je sice pravdou, že růst dopravních a přepravních nároků v Praze se v roce 2008 oproti předcházejícím letům zpomalil, přesto v osobní přepravě dále trvá. Jedině v nákladní přepravě byl zaznamenán úbytek, a to dokonce i v nákladní dopravě automobilové (o necelé 1 %).

Za podmínek rostoucích nároků automobilové dopravy a zvýšené stavební činnosti, vyžadující zábory komunikací a omezení dopravy, je důležité věnovat zvýšenou pozornost prostředkům organizace a řízení dopravy, v neposlední řadě též informačním systémům pro řidiče i cestující. V roce 2008 bylo například dodáno zařízení dvou oblastních řídicích ústředen, počet světelně řízených křižovatek se zvýšil o 5 %, počet křižovatek s preferencí tramvají o 11 % a s preferencí autobusů dokonce o 88 %. Na třech úsecích bylo zavedeno informování řidičů o aktuální cestovní době (travel time).

Podrobné údaje o vývoji dopravy v Praze a o jejím stavu v roce 2008 najdete uvnitř ročenky. Snažíme se, aby obsah ročenky byl komplexní a co nejpřesnější. Doufáme, že Váš zájem o informace o pražské dopravě plně uspokojí.

Ing. Luděk Dostál
ředitel



Ing. Ladislav Pivec
1. náměstek ředitele

V Praze dne 1. května 2009

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 16
2.4 Časové variace automobilové dopravy 16

3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA 18

3.1 Pražská integrovaná doprava (PID) 18
3.2 Veřejná hromadná doprava na území Prahy mimo PID 33
3.3 Vnější veřejná hromadná doprava 35

4 DOPRAVNÍ TELEMATIKA A ŘÍZENÍ DOPRAVY 37

4.1 Telematika v dopravě 37
4.2 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení 37
4.3 Preference vozidel MHD na SSZ 39
4.4 Řídicí ústředny 43
4.5 Dopravní informační centrum (DIC) Praha 44
4.6 Systémy televizního dohledu (TVD) 44
4.7 Proměnné informační tabule (PIT) 45
4.8 Poskytování informací o cestovních dobách (Travel time) 46
4.9 Měření rychlosti a zaznamenávání jízd na červenou 46

5 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY 52

6 BEZPEČNOST DOPRAVY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI 53

6.1 Dopravní nehody 53
6.2 Dopravní výchova 56
6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti 57

7 DOPRAVA V KLIDU 59

7.1 Centrum města 59
7.2 Ostatní území města 62
7.3 Záchytná parkoviště P+R 63
7.4 Místa pro zastavení typu K+R 65

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA 66

9 PĚŠÍ PROVOZ 70

10 LETECKÁ DOPRAVA 72

11 VODNÍ DOPRAVA 76

12 DOPRAVNÍ STAVBY 79

13 FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY 84

14 PROJEKTY EU A DALŠÍ PROJEKTY HL. M. PRAHY 87

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Hlavní město Praha

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2008:

Rozloha města	496 km^2
Počet obyvatel	1 233 000
Celková délka komunikační sítě	3 815 km
z toho dálnice na území města	10 km
ostatní rychlostní komunikace	76 km
Počet mostních objektů na komunikační síti	593
z toho mostních objektů přes Vltavu	27
mimoúrovňových křížení	215
podchodů	123
Počet silničních tunelů (celková délka 4 553 m)	7
Počet motorových vozidel	906 571
z toho počet osobních automobilů	678 056
Stupeň motorizace	
vozidel na 1 000 obyvatel	735
Stupeň automobilizace	
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	550
Délka sítě metra (provozní)	59,1 km
Délka tramvajové sítě	141,6 km
z toho tramvajové tratě na vlastním tělese	52 %
Délka sítě autobusů MHD	690,0 km
Počet světelných signalizačních zařízení	532
z toho samostatné přechody pro chodce	86
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	21,0 mil. vozokm
za rok	6,9 mld. vozokm
Dělba přepravní práce – motorová doprava (podle počtu všech cest na území města v průběhu celého pracovního dne)	
hromadná doprava	57 %
automobilová doprava	43 %
Dělba přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (podle počtu všech cest na území města v průběhu celého pracovního dne)	
hromadná doprava	43 %
automobilová doprava	33 %
cyklisté	1 %
pěšky	23 %
Počet evidovaných dopravních nehod	30 251
Počet zranění při dopravních nehodách	
smrtelných	38
těžkých	334
lehkých	1 941
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých km)	4,7

1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

Stav k 31.12.2008		Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km^2)		496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)		1,233	10,468	11,8
	z toho ekonomicky aktivních (mil.)	0,645	5,015	12,9
Počet motorových vozidel (tis.)		907	5 944	15,3
	z toho osobní automobily (tis.)	678	4 423	15,3
Stupeň motorizace	(motor. vozidel na tis. obyvatel)	735	568	-
	(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,4	1,8	-
Stupeň automobilizace	(osob. automobilů na tis. obyvatel)	550	423	-
	(obyvatel na 1 osobní automobil)	1,8	2,4	-

Vozidla před pražskou křižovatkou Kolbenova – Kbelská

Křižovatka Sady Pětatřicátníků – Americká v Plzni

Dopravní výkony 1990 – 2008 (mil. vozokm/prům. prac. den 0-24 h)

	1990	2000	2005	2006	2007	2008	Index 08/90 (%)	Index 08/07 (%)
Praha*	7,3	16,6	19,9	20,3	20,9	21,0	288,0	100,5
ČR+	80,9	131,2	148,5	156,6	162,4	167,3**	206,8**	103,0**

* celá komunikační síť

\+ dálnice + silnice 1. + 2. + 3. třídy, včetně úseků na území Prahy

** předběžný údaj

Vysočanská ulice v Praze

Nový úsek rychlostní komunikace R6 u Jenče

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se růst zpomalil.

V roce 2008 přibylo v Praze celkem 125 833 registrovaných motorových vozidel, z toho 65 177 osobních automobilů. Ke konci roku 2008 připadal v Praze 1 osobní automobil na 1,8 obyvatele.

Počty registrovaných motorových vozidel 1961 – 2008

Rok	PRAHA					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	obyvatel (tis.)	motorová vozidla		osobní automobily		obyvatel (tis.)	motorová vozidla		osobní automobily	
		celkem	%	celkem	%		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
1995	1 210	641 590	150	535 805	159	10 321	4 728 859	117	3 113 476	129
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2005	1 180	749 786	175	602 339	179	10 247	5 401 917	134	3 954 769	164
2006	1 188	761 071	178	605 774	180	10 287	5 613 943	139	4 098 114	167
2007	1 212	780 738	182	612 879	182	10 381	5 882 312	146	4 269 231	177
2008	**1 233**	**906 571**	**211**	**678 056**	**202**	**10 468**	**5 943 953**	**147**	**4 423 370**	**183**

100 % = rok 1990

Údaje za Prahu za období 2005-2007 jsou zatíženy chybou v evidenci, jak je uvedeno v poznámce.

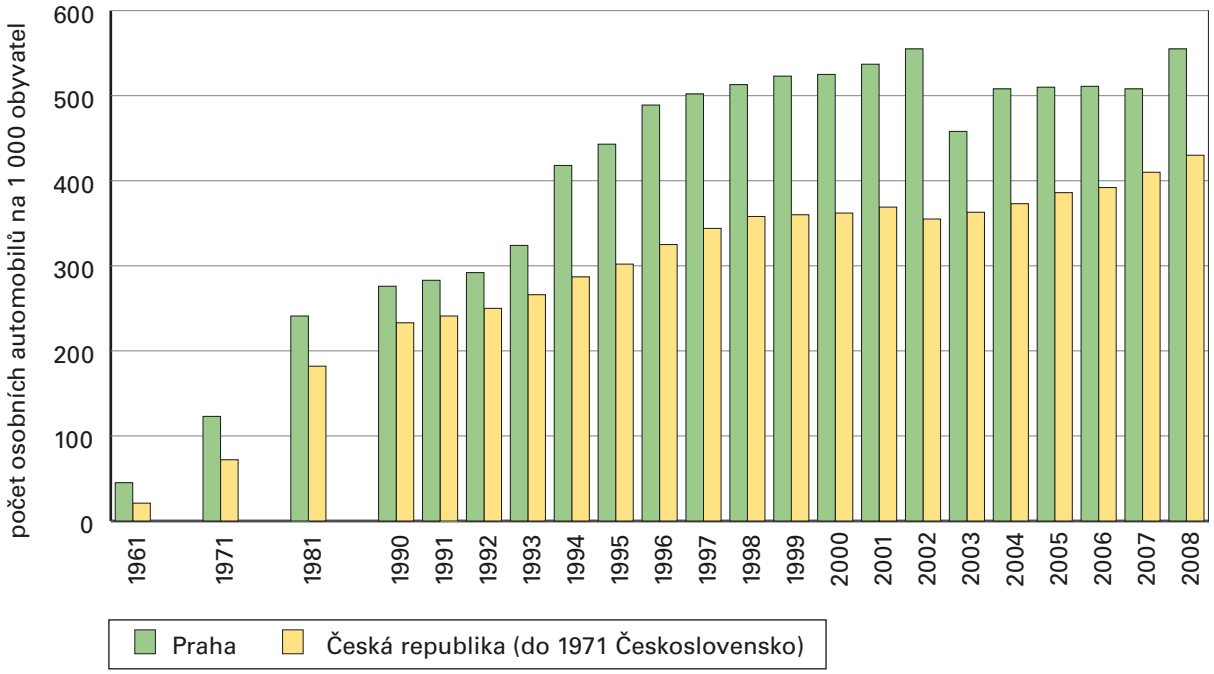
Poznámka: do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR. Od roku 2002 jsou tyto údaje přebírány od nových správců těchto údajů, kterými jsou za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravně správních agend, a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend. Správce údajů za Prahu vykazoval od října 2003 do března 2008 počet vozidel o cca 130 000 nižší než skutečný. Jako zdůvodnění správce údajů uvádí: „Datem 6. října 2003 byla nainstalována nová verze programu registru silničních vozidel, která prováděla výpočet dle číselníku typů, což přispělo k přesnějšímu přehledu o množství provozovaných vozidel v hl. m. Praze. Tím se ovšem změnila filozofie výpočtu evidovaných vozidel. V této aplikaci programu byl k dispozici algoritmus pro výpočet provozovaných vozidel, kterým bylo zjištěno o cca 130 000 méně provozovaných vozidel oproti předchozímu stavu. Od 31. března 2008 byla nainstalována nová verze programu registru silničních vozidel, kterou se výpočet vozidel vrátil na původní hodnoty před 6.10.2003. Čísla, která jsou v tomto přehledu použita, odpovídají současným možnostem výpočetní techniky a jejího programového vybavení na úrovni regionálního registru.“

Stupně motorizace a automobilizace 1961 – 2008

Rok	PRAHA				Česká republika (do r. 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
1995	530	1,9	443	2,3	458	2,2	302	3,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2005	635	1,6	510	2,0	527	1,9	386	2,6
2006	640	1,6	510	2,0	546	1,8	398	2,5
2007	644	1,6	506	2,0	567	1,8	411	2,4
2008	**735**	**1,4**	**550**	**1,8**	**568**	**1,8**	**423**	**2,4**

Údaje za Prahu za období 2005-2007 jsou zatíženy chybou v evidenci, jak je uvedeno v poznámce u předcházející tabulky.

Stupně automobilizace 1961 – 2008



2.2 Intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech

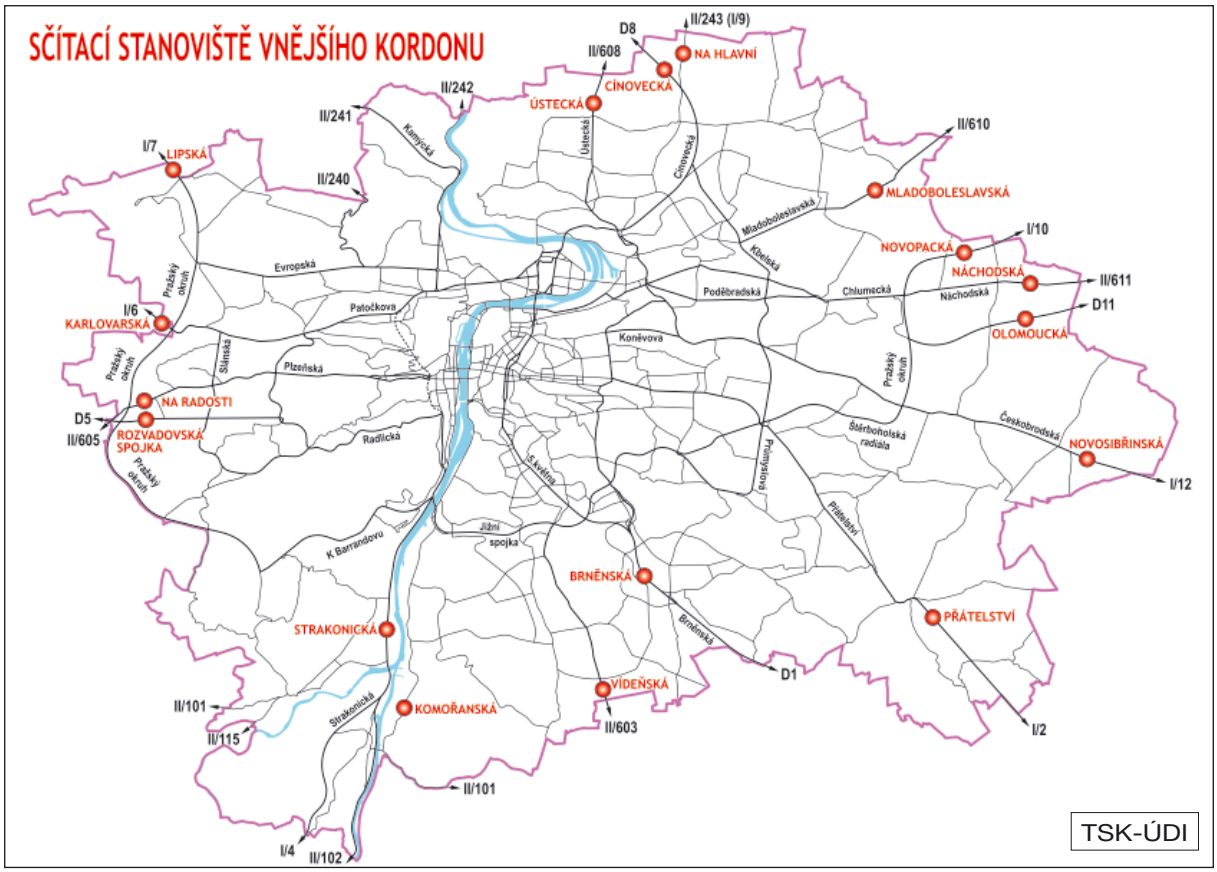
Růst automobilové dopravy a jeho důsledky se začaly v Praze projevovat již ve 30. letech 20. století. Vlivem 2. světové války a poválečného vývoje se automobilový provoz ve městě na čas utlumil (například stupeň automobilizace z roku 1937, kdy 1 osobní automobil připadal v Praze na 32 obyvatel, byl po válečném a poválečném poklesu dosažen znovu teprve v roce 1959). Od 60. let se začal počet motorových vozidel v Praze výrazně zvyšovat a s tím vznikaly i dopravní problémy spočívající zejména v nedostatečné kapacitě klíčových křižovatek. Až do konce 80. let se však tyto problémy týkaly jen omezeného počtu křižovatek, většinou v centru města a vyskytovaly se převážně pouze v dopravních špičkách. Novou situaci vytvořil explozivní nárůst automobilové dopravy v 90. letech. Zejména v období 1992-1997 rostl automobilový provoz ve městě tempem, které nemělo (s výjimkou měst v bývalé NDR) v Evropě obdoby.

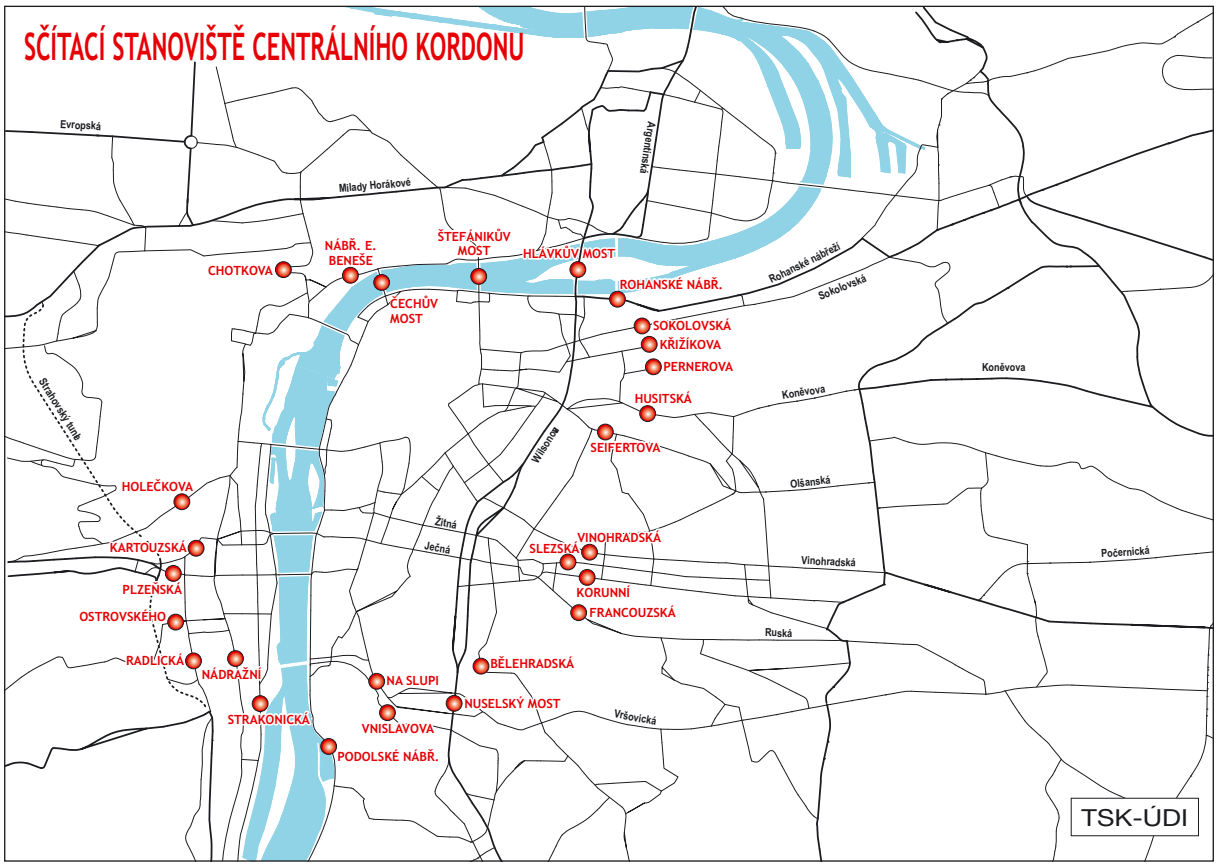
V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu.

Základním agregovaným ukazatelem vývoje automobilové dopravy v Praze jsou od roku 1978 sledované dopravní výkony (ujeté vozokilometry) na celé komunikační síti. 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 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 MHD.

Nová pražská ulice U Rustonky





Z provedených dopravních sčítání vyplývá základní závěr, že v roce 2008 se automobilová doprava v centrální oblasti snížila a na ostatním území města se zvýšila jen nepodstatně. Každoroční nárůst automobilové dopravy zaznamenaný na území města v období po roce 1990 se v roce 2008 téměř zastavil.

Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2008 (měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti) zvýšila v průměru pouze o 0,5 % ve srovnání s rokem 2007.

Automobily vjíždějí na Vítězné náměstí

Freyova ulice

V období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela motorová vozidla na celém území Prahy celkem 21,040 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 19,139 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Ve srovnání s předcházejícím rokem to znamená, že v roce 2008 ujela motorová vozidla v Praze za den o 111 tisíc vozokilometrů více než v roce předcházejícím. Proti roku 1990 se do roku 2008 automobilový provoz ve městě zvýšil o 188 %, tj. téměř na trojnásobek. V porovnání s nárůstem automobilové dopravy na dálnicích a silnicích České republiky byl nárůst v Praze v tomto období cca 1,5x vyšší.

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; Strahovský tunel a tunel Mrázovka jsou vně centrálního kordonu) se automobilová doprava ve srovnání s předcházejícím rokem snížila o 2,6 %. Ve srovnání s rokem 1990 však vjíždělo do širší oblasti centra města o 28 % vozidel více. Veškerý nárůst po roce 1990 byl tvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o více než o polovinu (-62 %).

Dočasná objízdná komunikace na Letné

Severní portál tunelu Mrázovka

Intenzita automobilového provozu v širší oblasti centra města každoročně vzrůstala až do roku 1998, kdy dosáhla zatím historického maxima, od té doby s mírnými výkyvy stagnovala a v posledních dvou letech se snížila. Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2008 za 24 h průměrného pracovního dne 307 000 vozidel, z toho 292 000 osobních automobilů. Ve srovnání s předcházejícím rokem to bylo o 8 000 vozidel za den méně.

Ve středním pásmu města se automobilový provoz oproti předcházejícímu roku zvýšil o 0 až 1 %. Doprava ve středním pásmu od roku 1990 trvale a výrazně rostla až do roku 2007 a ve srovnání s rokem 1990 se na některých komunikacích zvýšila 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 oproti roku předcházejícímu o 1,6 %. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) 3,7x více vozidel (+266 %). Rozhodující část nárůstu po roce 1990 byla tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se zvýšil již více než 4,4x (+341 %).

Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstal. Do Prahy přijíždělo přes hranici vnějšího kordonu v roce 2008 za 24 h průměrného pracovního dne 282 000 vozidel, z toho 245 000 osobních automobilů.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2008 byly

- Barrandovský most, kde projíždělo 137 000 vozidel za den (0-24 h)
- Jižní spojka v úseku Vídeňská – 5. května (130 000 vozidel za den)
- Brněnská (D1) v úseku Chodovec – Chodov (113 000 vozidel za den)
- Jižní spojka v úseku Sulická – Vídeňská (110 000 vozidel za den)

Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 104 000 vozidel za den, Wilsonova u Hlavního nádraží 97 000 vozidel za den.

Barrandovský most (foto FD ČVUT)

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2008 byly

- 5. května – Jižní spojka (216 000 vozidel za den)
- Strakonická – Barrandovský most (180 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Vídeňská (166 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Chodovská (155 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Průmyslová (136 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami v roce 2008 byly

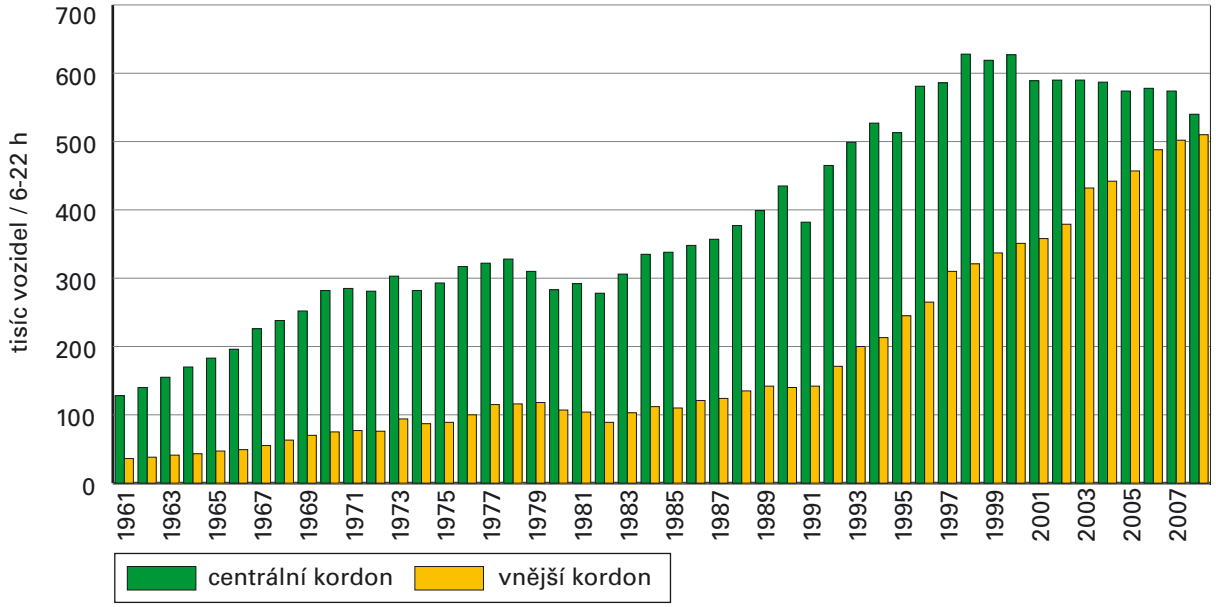
- Poděbradská – Kbelská (74 000 vozidel za den)
- Anglická – Legerova (74 000 vozidel za den)
- Žitná – Mezibranská (73 000 vozidel za den)
- Černokostelecká – Průmyslová (71 000 vozidel za den)
- Jiráskovo náměstí (68 000 vozidel za den)

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2008
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
1995	474 000	123	31 000	79	513 000	118	204 000	201	36 000	106	245 000	175
2000	594 000	154	23 000	59	627 000	144	304 000	301	43 000	126	351 000	251
2005	547 000	142	17 000	44	574 000	132	394 000	390	56 000	165	457 000	326
2006	551 000	143	15 000	38	578 000	131	421 000	417	60 000	176	489 000	349
2007	547 000	142	15 000	38	573 000	132	438 000	434	59 000	173	504 000	360
2008	**530 000**	**138**	**15 000**	**38**	**558 000**	**128**	**445 000**	**441**	**58 000**	**171**	**512 000**	**366**

100 % = rok 1990

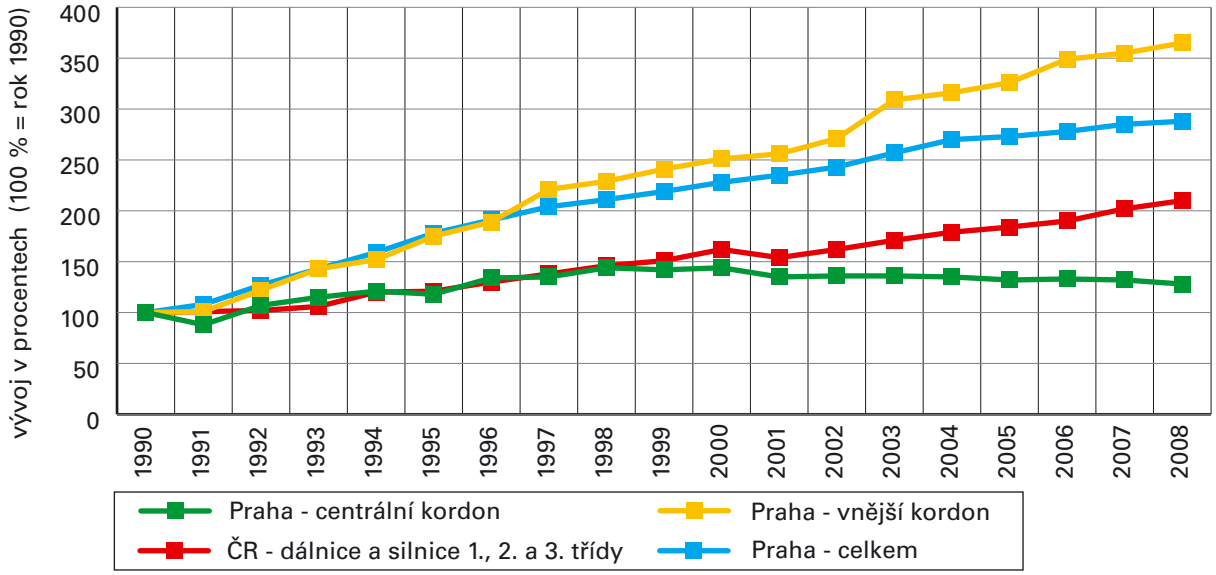
Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2008
průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h



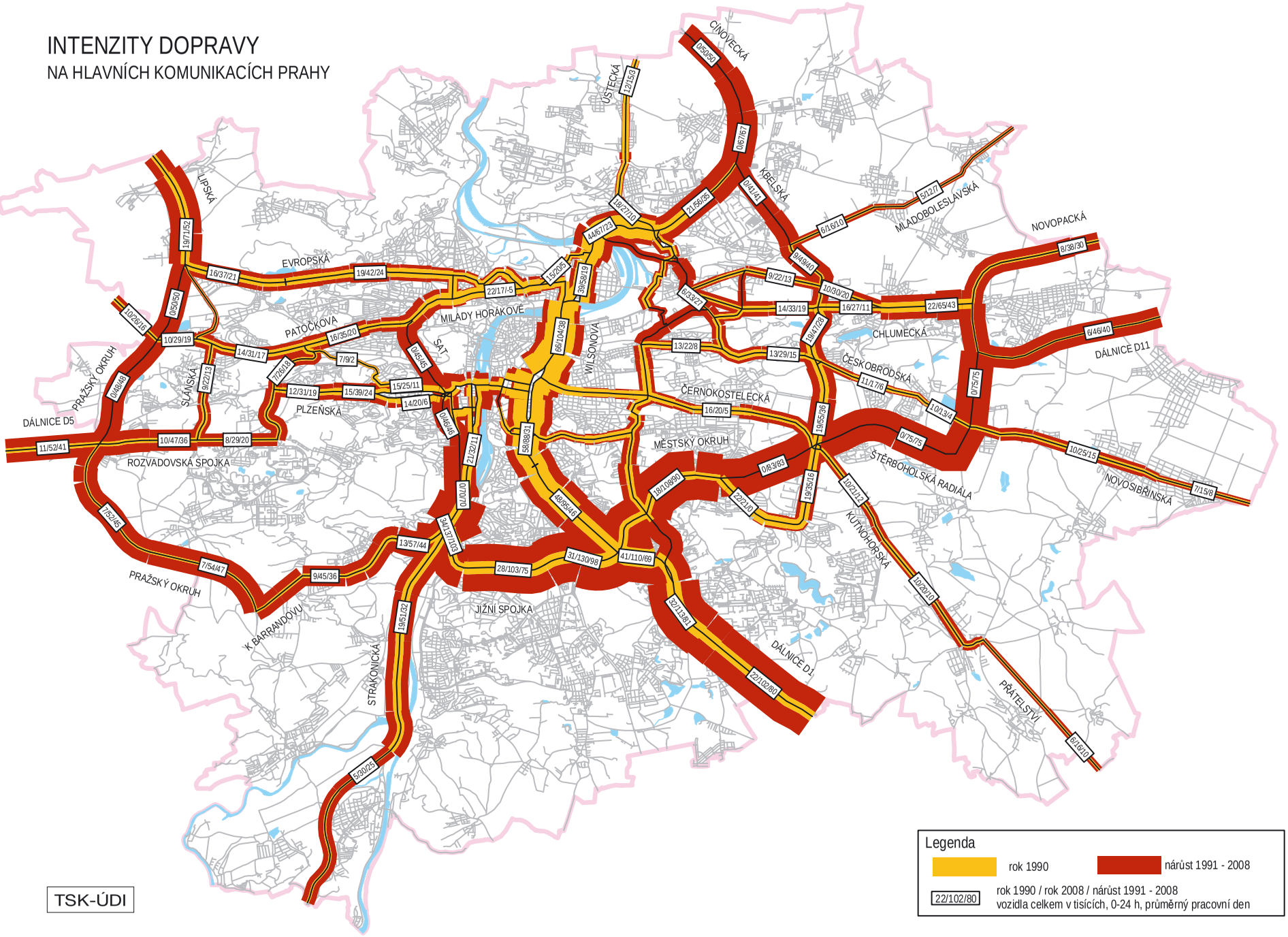
Rabakovská ulice

Jugoslávská ulice

Vývoj intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR 1990 – 2008
průměrný pracovní den



INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY



Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1990 ve srovnání s 80. lety bylo v první polovině 90. let více než 5x vyšší, koncem 90. let téměř 4x vyšší a po roce 2000 pak 3x vyšší, jak ukazuje porovnání průměrných meziročních přírůstků denních dopravních výkonů na celé komunikační síti:

1981 – 1990	meziročně	+ 192 000	vozokm/den
1991 – 1995	meziročně	+ 1 134 000	vozokm/den
1996 – 2000	meziročně	+ 736 000	vozokm/den
2001 – 2005	meziročně	+ 652 000	vozokm/den
2006 – 2008	meziročně	+ 380 000	vozokm/den

Převažující část nárůstu automobilové dopravy v Praze po roce 1990 je způsobena osobními automobily. V období 1991 – 2008 se dopravní výkony automobilové dopravy v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

osobní automobily	+ 227 %
nákladní automobily a autobusy	+ 32 %
vozidla celkem	+ 188 %

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 – 2008 se zvýšil automobilový provoz následovně:

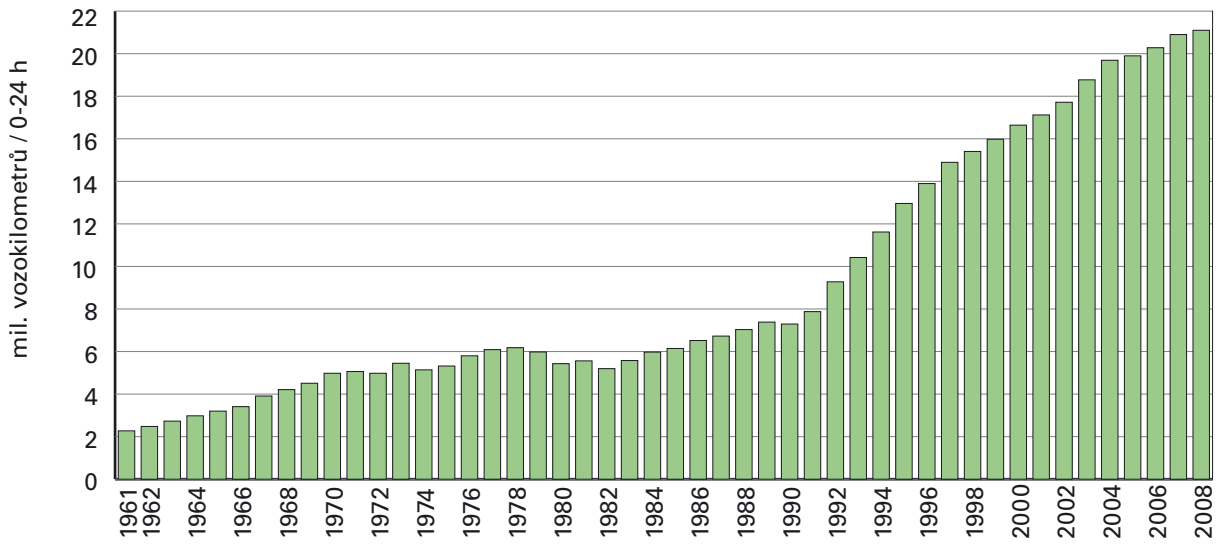
v průměru na celé síti	+ 188 %
v širší oblasti centra města	+ 28 %
ve vnějším pásmu	+ 266 %
ve středním pásmu města	+ 100 až + 300 %

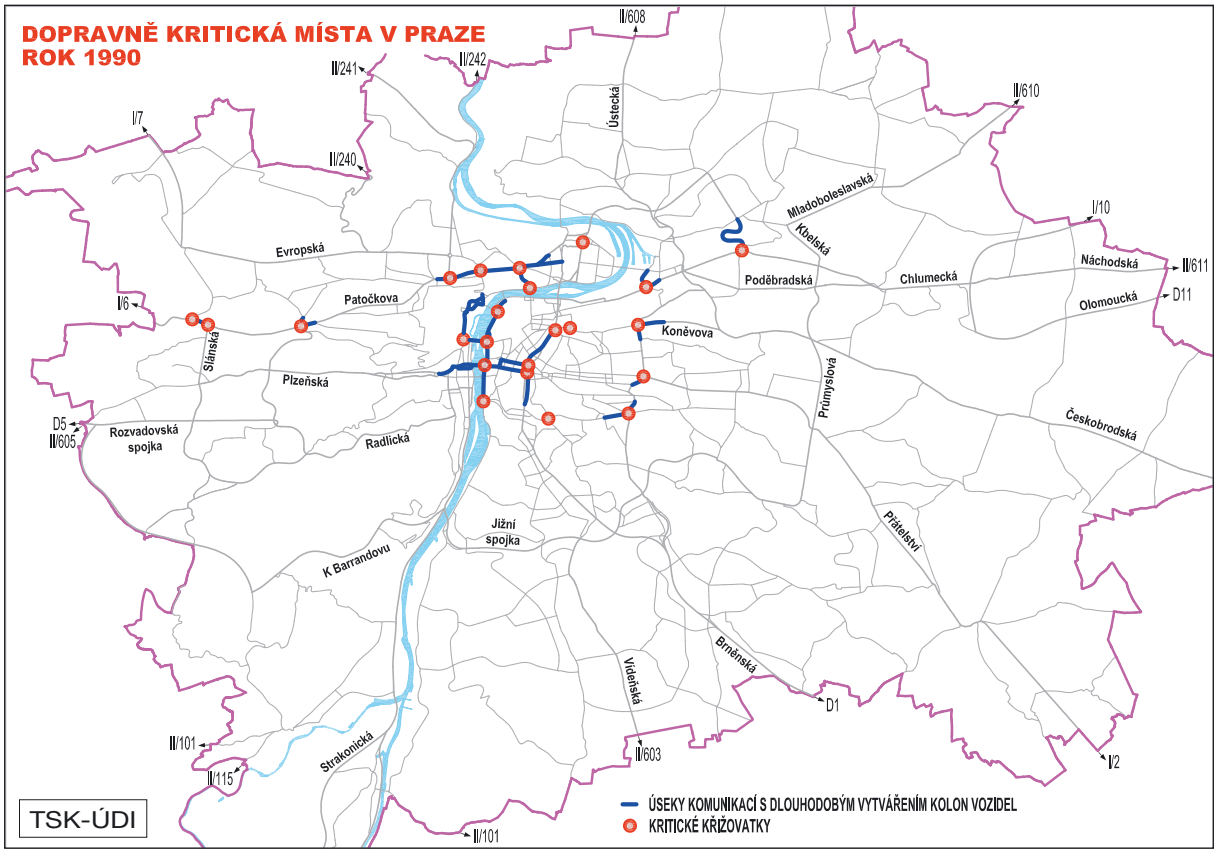
Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 – 2008
celá komunikační síť, průměrný pracovní den, 0-24 h (100 % = rok 1990)

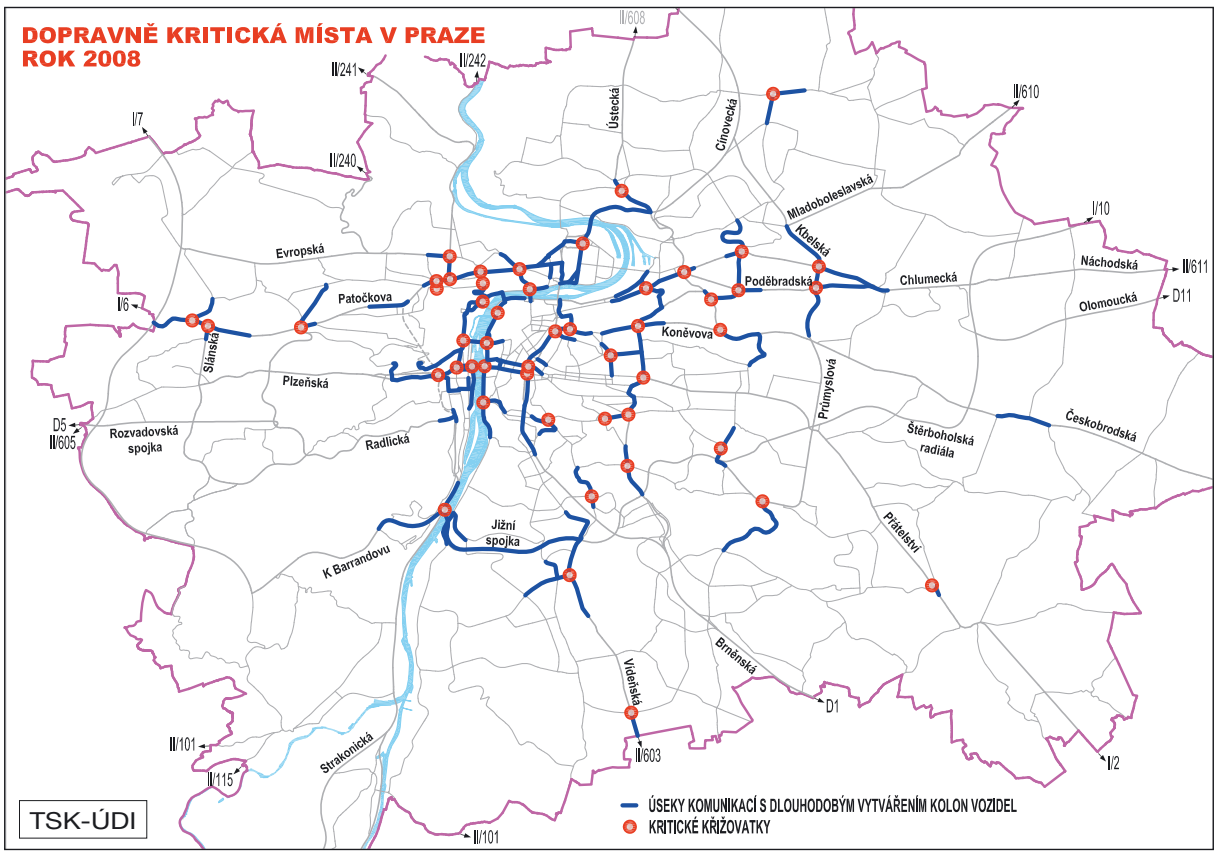
Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
1995	12,961	178	11,509	197	89
2000	16,641	228	15,131	259	91
2005	19,899	273	18,023	308	91
2006	20,278	278	18,330	313	90
2007	20,929	287	19,016	325	91
2008	**21,040**	**288**	**19,139**	**327**	**91**

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

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 – 2008
celá komunikační síť, průměrný pracovní den, období 0-24 h




DOPRAVNĚ KRITICKÁ MÍSTA V PRAZE
ROK 1990
II/608
II/241
II/242
Ústecká
II/610
I/7
II/240
Mladoboleslavská
Kbelská
I/10
Evropská
Poděbradská
Chlumecká
Náchodská
II/611
I/6
Patočkova
Olomoucká
D11
Koněvova
Slánská
Plzeňská
Průmyslová
D5
II/605
Rozvadovská spojka
Radlická
Českobrodská
Jižní spojka
Přátelství
K Barrandovu
Brněnská
Vídeňská
D1
II/101
II/115
Strakonická
II/603
I/2
II/101
TSK-ÚDI
ÚSEKY KOMUNIKACÍ S DLOUHODOBÝM VYTVÁŘENÍM KOLON VOZIDEL
KRITICKÉ KŘIŽOVATKY


DOPRAVNĚ KRITICKÁ MÍSTA V PRAZE
ROK 2008
II/608
II/241
II/242
Ústecká
Cínovecká
II/610
I/7
II/240
Mladoboleslavská
Kbelská
I/10
Evropská
Poděbradská
Chlumecká
Náchodská
II/611
I/6
Patočkova
Olomoucká
D11
Koněvova
Slánská
Plzeňská
Průmyslová
D5
II/605
Rozvadovská spojka
Radlická
Štěrboholská radiála
Českobrodská
Jižní spojka
Přátelství
K Barrandovu
Brněnská
Vídeňská
D1
II/101
II/115
Strakonická
II/603
I/2
II/101
TSK-ÚDI
ÚSEKY KOMUNIKACÍ S DLOUHODOBÝM VYTVÁŘENÍM KOLON VOZIDEL
KRITICKÉ KŘIŽOVATKY

Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
1995	1,45	1,60	1,50
2000	1,37	1,49	1,44
2005	1,35	1,42	1,40
2006	1,35	1,40	1,38
2007	1,35	1,39	1,38
2008	**1,33**	**1,37**	**1,36**

2.3 Skladba dopravního proudu vozidel v pracovních dnech

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Z hlediska územního rozložení se podíl osobních automobilů v dopravním proudu zvyšuje směrem k centru města. V roce 2008 činil na centrálním kordonu 95 %, na vnějším kordonu 87 % a v průměru na celé síti 91 %.

Skladba dopravního proudu 1961 – 2008 (v procentech)
pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

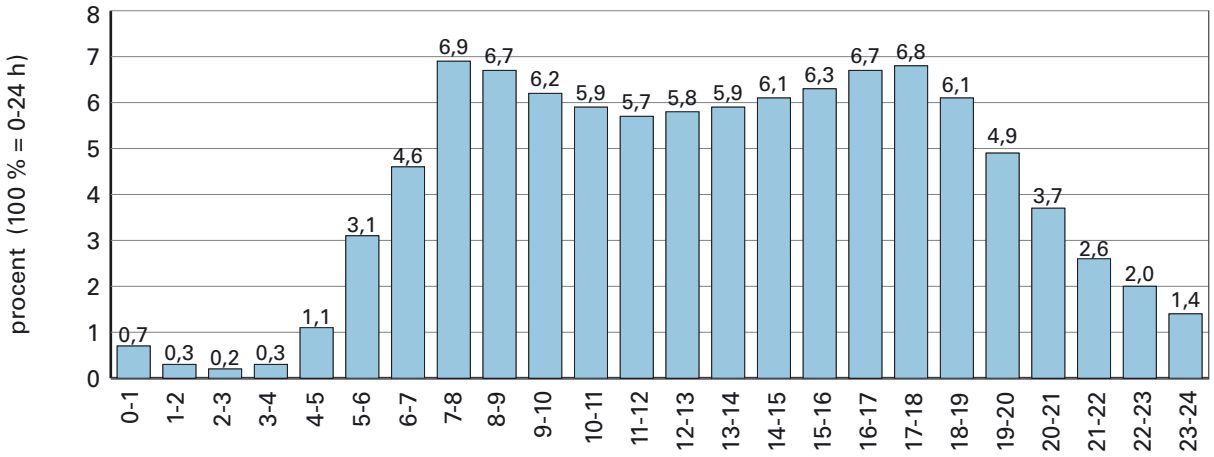
Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	osobní automobily	motocykly	nákladní automobily	autobusy (bez MHD)	osobní automobily	motocykly	nákladní automobily	autobusy (bez MHD)
1961	53,7	19,4	29,4	2,0	38,6	22,1	34,4	4,9
1971	79,3	5,6	13,3	1,8	63,2	8,6	25,1	3,1
1981	84,3	0,4	13,2	2,0	65,1	0,6	30,3	4,0
1990	88,6	0,7	9,1	1,6	72,1	0,5	24,0	3,4
1995	92,4	0,3	6,0	1,3	83,4	0,2	14,7	1,7
2000	94,7	0,6	3,7	1,0	86,5	0,2	12,1	1,2
2005	95,4	0,7	2,9	1,0	86,2	0,4	12,2	1,2
2008	**95,0**	**1,1**	**2,7**	**1,2**	**87,0**	**0,5**	**11,3**	**1,2**

2.4 Časové variace automobilové dopravy

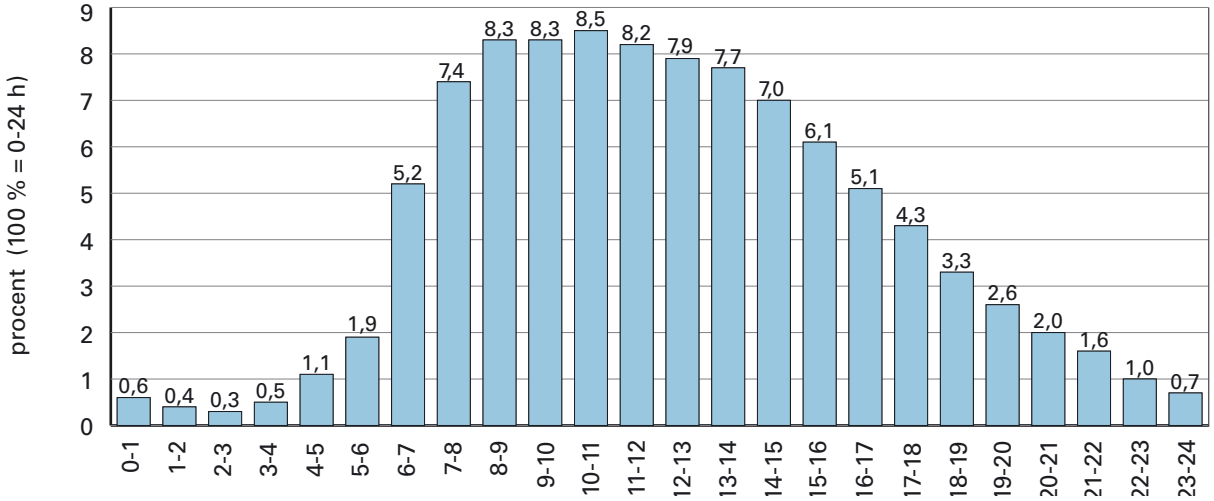
Denní variace dopravních výkonů automobilové dopravy v pracovní dny jsou charakteristické následujícími skutečnostmi.

- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (74 % za 6-18 h, respektive 80 % za 6-19 h), podíl období 6-22 h činí cca 91 %.
- Po 18. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkovou hodinou je 7-8 h, odpolední špičkovou hodinou je 17-18 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 poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Polední sedlová hodina (11-12 h) představuje 5,7 % z celého dne.
- Denní variace dopravních výkonů nákladních vozidel a autobusů (bez MHD) mají odlišný průběh od celkových variací. Jejich špičková hodina je 10-11 h a činí 8,5 % z celodenních výkonů nákladních vozidel a autobusů. Po 11. hodině následuje mírný a víceméně rovnoměrný pokles bez sedla a další špičky až do půlnoci.
- 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 15 %
  – odpoledne klesá až na 7 %
  – večer a v noci se pohybuje mezi 4 až 10 %

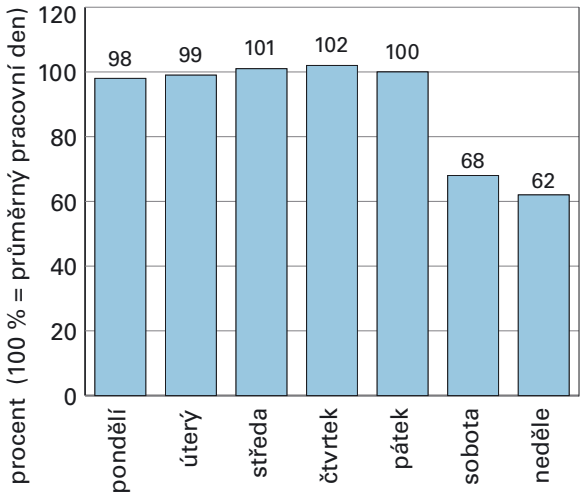
Denní variace 2008 – Praha, celá síť
vozidla celkem



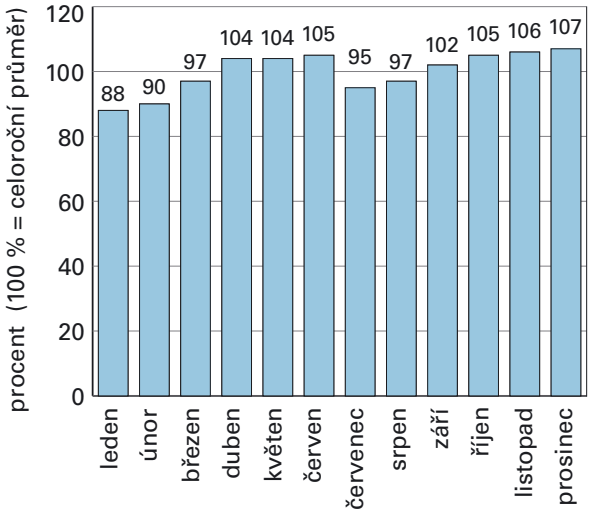
Denní variace 2008 – Praha, celá síť
nákladní automobily a autobusy (bez MHD)



Týdenní variace 2008 – Praha, celá síť
vozidla celkem



Roční variace 2008 – Praha, celá síť
vozidla celkem



3

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3.1 Pražská integrovaná doprava (PID)

3.1.1 Základní údaje a rozvoj systému PID

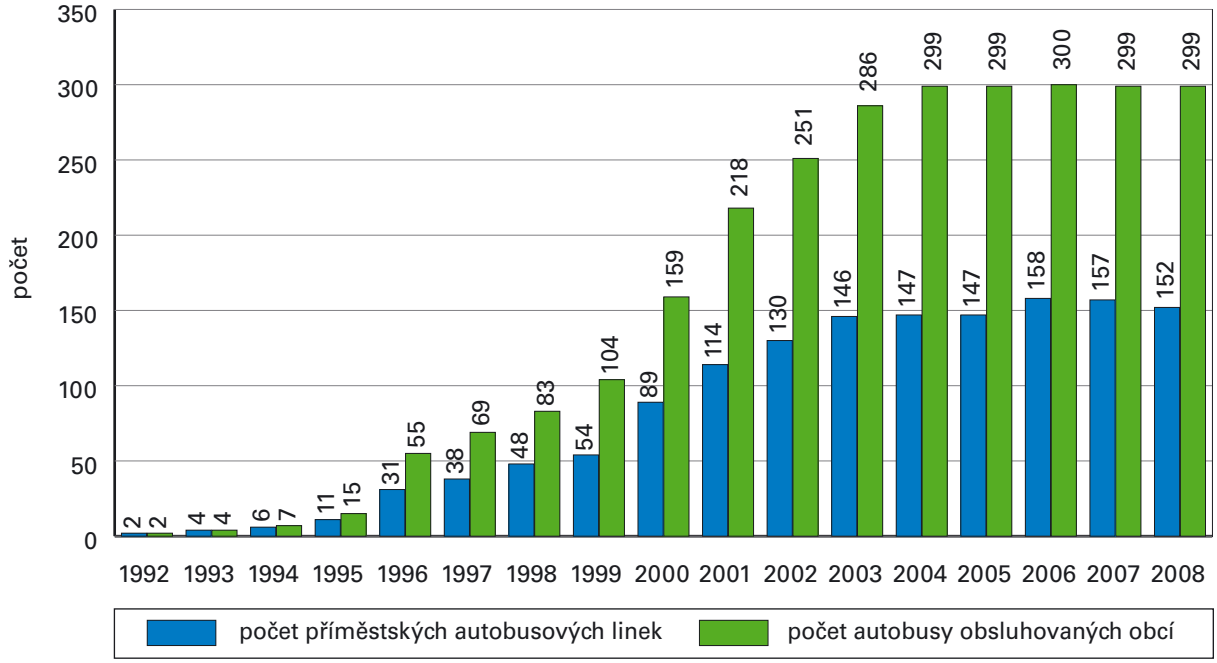
Systém PID je moderním integrovaným dopravním systémem hromadné dopravy osob, který se rozvíjí především na území hl. m. Prahy a na dalších přilehlých územích Středočeského kraje, jež mají rozhodující dopravní vztahy k hlavnímu městu.

Pražská integrovaná doprava zahrnuje v pražském regionu metro, tramvaje, městské a příměstské autobusové linky, železnici, lanovku na Petřín a přívozy. Možnost uskutečnit cestu na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce je důležitým nástrojem pro růst konkurenceschopnosti hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii atraktivity integrovaného systému jsou čas, cena, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost.

Počátky integrovaného dopravního systému v pražském regionu spadají do roku 1991, kdy byla mezi hl. m. Prahou a obcemi Hovorčovice a Ořech podepsána první smlouva upravující provoz příměstských autobusových linek. O rok později bylo cestujícím umožněno na základě „Zásad spolupráce mezi hlavním městem a ČSD“ cestovat na předplatní časové jízdenky MHD ve 23 železničních stanicích v okruhu cca 10 km od centra Prahy.

S cílem koordinovat vznik systému PID a následně jej organizovat, byla v roce 1993 hlavním městem Prahou zřízena příspěvková organizace Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID). Od 1.6.1996 byl zaveden pásmový tarif, v němž se postupně zvětšoval rozsah příměstské autobusové dopravy v počtu a délce linek, rostla velikost obsluhovaného území i počty do integrovaného systému zapojených obcí, stejně jako počet tarifních pásem.

Rozvoj příměstských autobusových linek PID

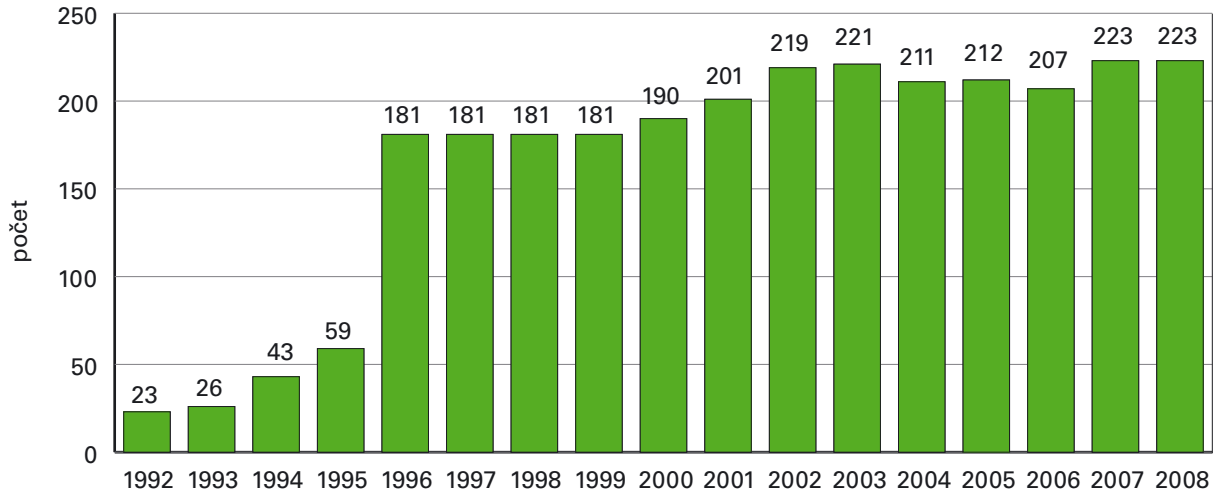


Stejně tak se rozšiřoval počet železničních tratí a zastávek v PID. V tomto směru byl přelomovým okamžikem rok 1999, kdy došlo k plné integraci železničních tratí 171 (Praha – Beroun) a 221 (Praha – Benešov u Prahy). Cestujícím bylo instalací označovačů na těchto tratích umožněno využívat kromě předplatních časových jízdenek i jízdenky pro jednotlivou jízdu. Nyní je plně integrováno 8 z 10 pražských železničních tratí.

V roce 2007 bylo zavedeno označování příměstských vlakových spojů symboly S a vytvořeno železniční linkové schéma s 10 linkami S. Rostoucí poptávka a dobudování tunelů pod Vítkovem

(Nové spojení) vedly v prosinci 2008 k nárůstu počtu S linek v Praze na 12 a k vytvoření tří nových zrychlených linek označovaných písmenem R.

Počet železničních stanic a zastávek v PID



Na provoz linek veřejné dopravy přispívají hlavní město Praha a řada mimopražských obcí spolu se Středočeským krajem. Hlavními dopravci PID jsou Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek a České dráhy, a. s., jež provozují železniční dopravu. Dalších dvanáct soukromých dopravců se podílí na provozování autobusových linek. Do systému integrované dopravy je zahrnuto také pět říčních přívozů. Celkový počet dopravců podílejících se na zajišťování PID je 17.

Příměstská linka PID v zastávce Dejvická

Příměstská jednotka City Elefant ve stanici Praha-Libeň

Nejvýznamnějším dopravcem na území města byl ke konci roku 2008 s počtem 159 provozovaných autobusových linek DP hl. m. Prahy, a. s. Na území regionu provozovaly nejvíce linek Veolia Transport Praha s. r. o. (43 linek) a ČSAD Střední Čechy, a. s. (30 linek).

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1998 – 2008

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	83	104	159	218	251	278	299	299	300	299	**299**
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	181	181	190	200	219	221	211	212	207	223	**223**
Počet příměstských autobusových linek PID	48	54	89	114	133	146	147	147	158	157	**152**
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil. vozokm)	5,03	7,99	9,36	12,91	15,79	18,48	20,20	22,2	22,4	23,6	**24,3**
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici (mil. vozokm) /metro+tramvaje+městské a příměstské autobusy/	149	156	157	163	161,6	172,9	177,8	178,9	187,1	188,6	**194,3**
Procento cestujících využívajících na železničních tratích zapojených do PID jízdní doklady PID	35,6	37,2	39,2	43,0	52,1	56,5	57,7	59,7	60,4	63,3	**63,8**

V závěru roku 2008 byly v provozu tři linky metra, 25 denních a 9 nočních tramvajových linek a celkem 174 autobusových linek s trasou pouze na území města. Z tohoto počtu bylo 13 linek nočních, 20 linek školních a 2 linky pro osoby se sníženou pohyblivostí. Dále bylo v provozu 152 regionálních autobusových linek zařazených do systému PID. Z tohoto počtu 88 linek zajišťovalo přepravní vztahy mezi městem a regionem (81 denních, 7 nočních) a 64 linek bylo vedeno pouze v regionu mimo území města.

Počet provozovaných autobusových linek PID (včetně linek nočních, školních a linek pro osoby se sníženou pohyblivostí)

Provozovatel	Na území města	Na území regionu
DP hl. m. Prahy, a. s.	159	16
Ostatní provozovatelé	15	136
Celkem	174	152

Počet přepravených cestujících v PID 2008 (tisíc osob/rok)

Dopravce, druh dopravy		Na území města	Mimo území města	Celkem
Dopravní podnik, a. s.	metro	596 893	-	596 893
	tramvaje	356 834	-	356 834
	autobusy	297 884	10 228	308 112
Smluvní dopravci	autobusy	59 633	45 579	105 212
České dráhy, a.s. (na jízdní doklad PID)		17 278	3 270	20 548
Přívozy		343	-	343
Celkem		1 328 865	59 077	1 387 942

V roce 2008 proběhla změna organizační struktury příspěvkové organizace ROPID, která měla za cíl zlepšit komunikaci ve vztahu k odborným partnerům i k veřejnosti. V polovině roku vstoupil v platnost nový tarif PID reagující na rozvoj technologií v oblasti odbavování cestujících.

Na dopravní organizaci v severovýchodním sektoru města mělo velký vliv prodloužení trasy metra C z Ládví do stanice Letňany. Svůj provoz zahájily nové sezónní přívozy P4 a P5 a významný krok pro přechod na elektronický typ jízdních dokladů byl učiněn zavedením karty Opencard (pro předplatné časové jízdné).

3.1.2 Městská hromadná doprava (MHD)

Metro tvoří základní přepravní síť MHD. Má tři linky s celkovou provozní délkou 59,1 km a 57 stanicemi (včetně tří přestupních uzlů, z nichž je každý započítán jako dvě stanice).

Průměrná cestovní rychlost vlaků metra je 35,5 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 094 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2008 dosáhl 45,9 % z celkového počtu přepravených cestujících MHD.

Bezbariérový přístup osobními výtahy či šikmými plošinami je možný do 32 stanic. Na lince A jde o 5 stanic ze 13, na lince B o 13 stanic ze 24 a na lince C o 14 stanic ze 20. Několik dalších stanic je dostupných upravenými nákladními výtahy.

Souprava metra typu M1 v nové stanici Střížkov

Souprava metra typu 81-71M ve stanici Depo Hostivař

Dne 8. května 2008 byl slavnostně otevřen nový úsek trasy C mezi stanicemi Ládví a Letňany dlouhý 4,6 kilometru (včetně obratových a odstavných kolejí), na němž slouží cestujícím tři nové stanice.

Stanice Střížkov má boční nástupiště umístěné ve druhé úrovni pod terénem. V první úrovni i v úrovni terénu jsou lávky, umožňující přechod přes kolejiště. Stanice je jednolodní, halová s jedním vestibulem. V pracovní den činí její obrat 23 620 cestujících za dobu 5 až 24 hodin.

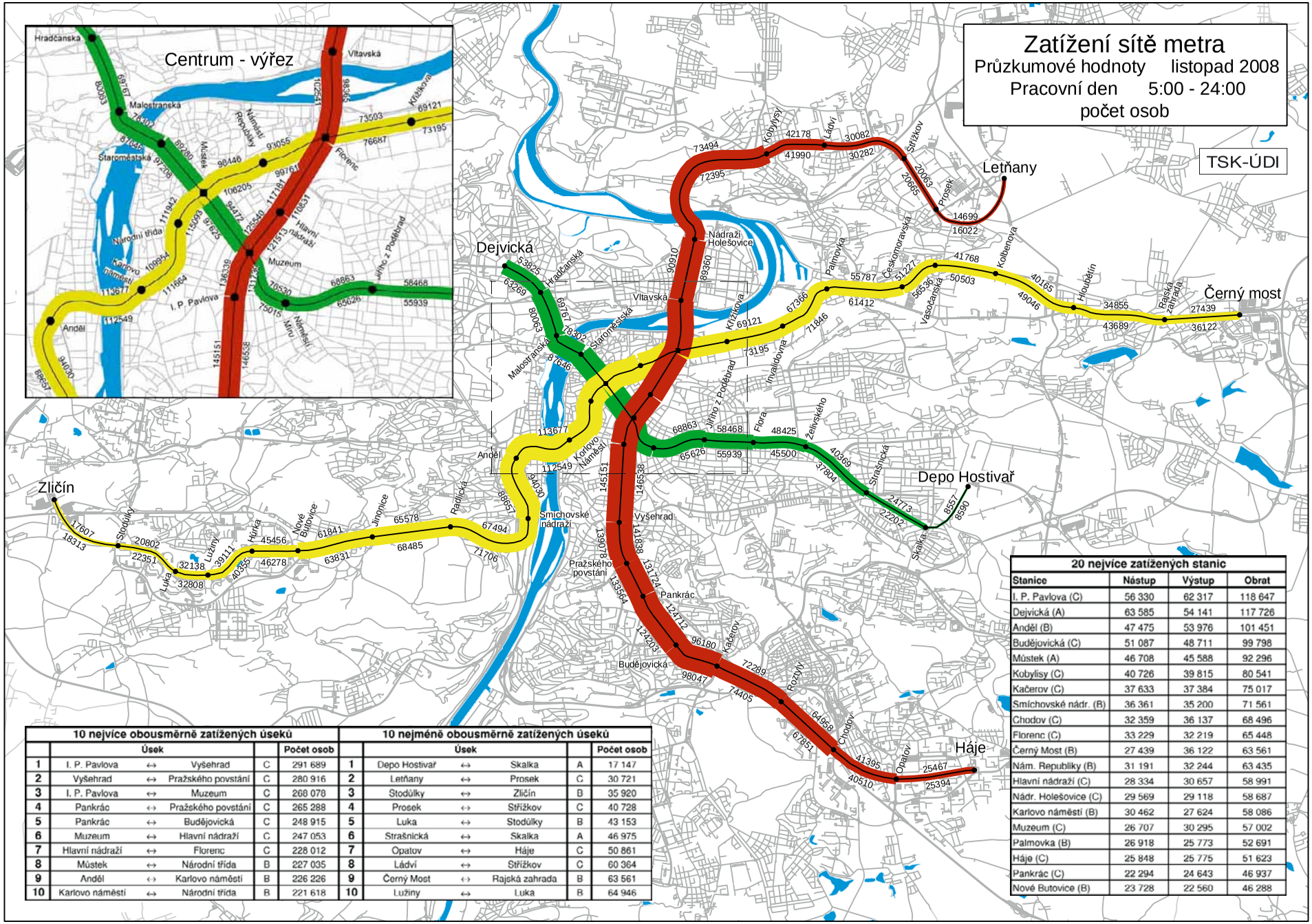
Stanice Prosek je konstruovaná jako železobetonová monolitická stavba s bočními nástupišti ve druhé úrovni pod terénem. První úroveň tvoří podzemní vestibul a podchody pod ulicemi Vysočanskou a Proseckou. Obrat stanice je 11 970 cestujících za období 5 až 24 hodin.

Konečná stanice Letňany má ve druhé podzemní úrovni ostrovní nástupiště, na které navazují odstavné a manipulační koleje. Její konstrukce je monolitická železobetonová. V první podzemní úrovni jsou kromě vestibulu i komerčně využitelné prostory a schodiště vedoucí na jednotlivá nástupiště 16 linek městské a příměstské autobusové dopravy, které obsluhují severovýchodní část Prahy a přilehlý region. Kromě autobusového terminálu bylo současně se stanicí metra vybudováno i dvoupodlažní parkoviště P+R (kapacita 633 parkovacích stání pro základní funkci systému) a k dispozici jsou též místa pro zastavení typu K+R. Obrat stanice je 30 720 cestujících za dobu 5 až 24 hodin.

Vozy metra typu M1 potřebné pro provozování nového úseku byly Dopravním podnikem pořízeny již v předchozích letech, v roce 2008 nebyly dodány žádné nové soupravy. Modernizováno bylo dalších 55 vozů typu 81-71 na typ 81-71M. Tyto vlaky postupně nahrazují poslední původní jednotky ruské výroby jezdící dosud na lince B. 24 nejstarších vozů typu 81-71 bylo v roce 2008 zlikvidováno. Průměrné stáří provozních vozů metra je 5,3 roku.

Podle výsledků „Komplexního přepravního průzkumu metra“ z listopadu 2008 jsou nejzatíženějšími stanicemi stanice Můstek na trase A s celkovým obratem 188 081 cestujících za den (včetně přestupů) a stanice Muzeum na trase C s celkovým obratem 161 915 cestujících za den (včetně přestupů). Všemi přestupními stanicemi metra (Můstek, Muzeum a Florenc) prošlo denně celkem 569 000 cestujících (nástup, výstup, přestup).

Stanice s nejvyšším obratem cestujících (nástup a výstup celkem) jsou I. P. Pavlova (118 647 osob/den), Dejvická (117 726 osob/den) a stanice Anděl (101 451 osob/den).



10 nejvíce obousměrně zatížených úseků					10 nejméně obousměrně zatížených úseků				
	Úsek			Počet osob		Úsek			Počet osob
1	I. P. Pavlova	↔ Vyšehrad	C	291 689	1	Depo Hostivař	↔ Skalka	A	17 147
2	Vyšehrad	↔ Pražského povstání	C	280 916	2	Letňany	↔ Prosek	C	30 721
3	I. P. Pavlova	↔ Muzeum	C	268 078	3	Stodůlky	↔ Zličín	B	35 920
4	Pankrác	↔ Pražského povstání	C	265 288	4	Prosek	↔ Střížkov	C	40 728
5	Pankrác	↔ Budějovická	C	248 915	5	Luka	↔ Stodůlky	B	43 153
6	Muzeum	↔ Hlavní nádraží	C	247 053	6	Strašnická	↔ Skalka	A	46 975
7	Hlavní nádraží	↔ Florenc	C	228 012	7	Opatov	↔ Háje	C	50 861
8	Můstek	↔ Národní třída	B	227 035	8	Ládví	↔ Střížkov	C	60 364
9	Anděl	↔ Karlovo náměstí	B	226 226	9	Černý Most	↔ Rajská zahrada	B	63 561
10	Karlovo náměstí	↔ Národní třída	B	221 618	10	Lužiny	↔ Luka	B	64 946

20 nejvíce zatížených stanic			
Stanice	Nástup	Výstup	Obrat
I. P. Pavlova (C)	56 330	62 317	118 647
Dejvická (A)	63 585	54 141	117 726
Anděl (B)	47 475	53 976	101 451
Budějovická (C)	51 087	48 711	99 798
Můstek (A)	46 708	45 588	92 296
Kobylisy (C)	40 726	39 815	80 541
Kačerov (C)	37 633	37 384	75 017
Smíchovské nádr. (B)	36 361	35 200	71 561
Chodov (C)	32 359	36 137	68 496
Florenc (C)	33 229	32 219	65 448
Černý Most (B)	27 439	36 122	63 561
Nám. Republiky (B)	31 191	32 244	63 435
Hlavní nádraží (C)	28 334	30 657	58 991
Nádr. Holešovice (C)	29 569	29 118	58 687
Karlovo náměstí (B)	30 462	27 624	58 086
Muzeum (C)	26 707	30 295	57 002
Palmovka (B)	26 918	25 773	52 691
Háje (C)	25 848	25 775	51 623
Pankrác (C)	22 294	24 643	46 937
Nové Butovice (B)	23 728	22 560	46 288

Vozový park metra k 31.12.2008

Vozový park	Inventární	Provozní
81 – 71	127	41
81 – 71M	350	305
M 1	240	230
Celkem	717	576

Délka sítě **tramvajové** dopravy byla na konci roku 2008 141,6 km. Z toho na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách vedených mimo komunikace) bylo 52 % tratí. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti byla 534 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2008 podílela 27,4 %.

V sobotu 4.10.2008 byla do pravidelného provozu uvedena nová tramvajová trať mezi Laurovou a stanicí metra Radlická. Nový úsek je dlouhý 740 metrů a jsou na něm 3 zastávky (Laurová, Škola Radlice, Radlická). Prodloužení na Radlickou pomohlo odstranit nevyhovující obratiště na Laurové, kde bylo nutné při otáčení tramvajových souprav couvat přes frekventovanou komunikaci. V souvislosti s touto novostavbou byl rovněž rekonstruován předcházející úsek tramvajové tratě na Radlické ulici, na němž vznikla nová zastávka Braunova.

Tramvaj typu 14T na Vítězném náměstí

Nové tramvajové obratiště Radlická

Během celého roku 2008 měla velký vliv na provoz linek tramvají výstavba Městského okruhu na Letné. Tato skutečnost se promítla do dlouhodobých změn na sedmi linkách. V závěru srpna 2008 došlo rovněž k trvalým změnám tras několika tramvají. Byla zrušena linka 23 a na souběžné lince 22 byl zaveden ve všech obdobích poloviční interval oproti ostatním linkám. Novou trať k metru Radlická začala obsluhovat linka číslo 7 a drobných změn v trasách se dočkaly i linky 4, 6, 19 a 24.

K 31.12.2008 bylo v Praze v provozu 25 denních tramvajových linek (provoz cca od 4:00 do cca 0:30 h) označovaných řadou čísel 1 až 26 (bez čísel 15 a 23) a číslem 36 a 9 nočních tramvajových linek (provoz cca od 0:30 do cca 4:00 h) označovaných čísly od 51 do 59.

Vozový park pražských tramvají byl v roce 2008 dále rozšiřován o nové nízkopodlažní tramvaje typu 14T, jejichž počet k 31.12.2008 činil 51. Celkem Praha zakoupila 60 tramvají tohoto typu, zbývá tedy dodat posledních devět kusů. Nízkopodlažních vozidel (14T, rekonstruované vozy KT8N2 a vozy T3.PLF se střední nízkopodlažní částí) bylo v provozním stavu 86. V procesu modernizace bylo ke konci roku 2008 17 vozů. 18 vozů je historických. Průměrné stáří provozovaného vozového parku tramvají je 12,8 roku.

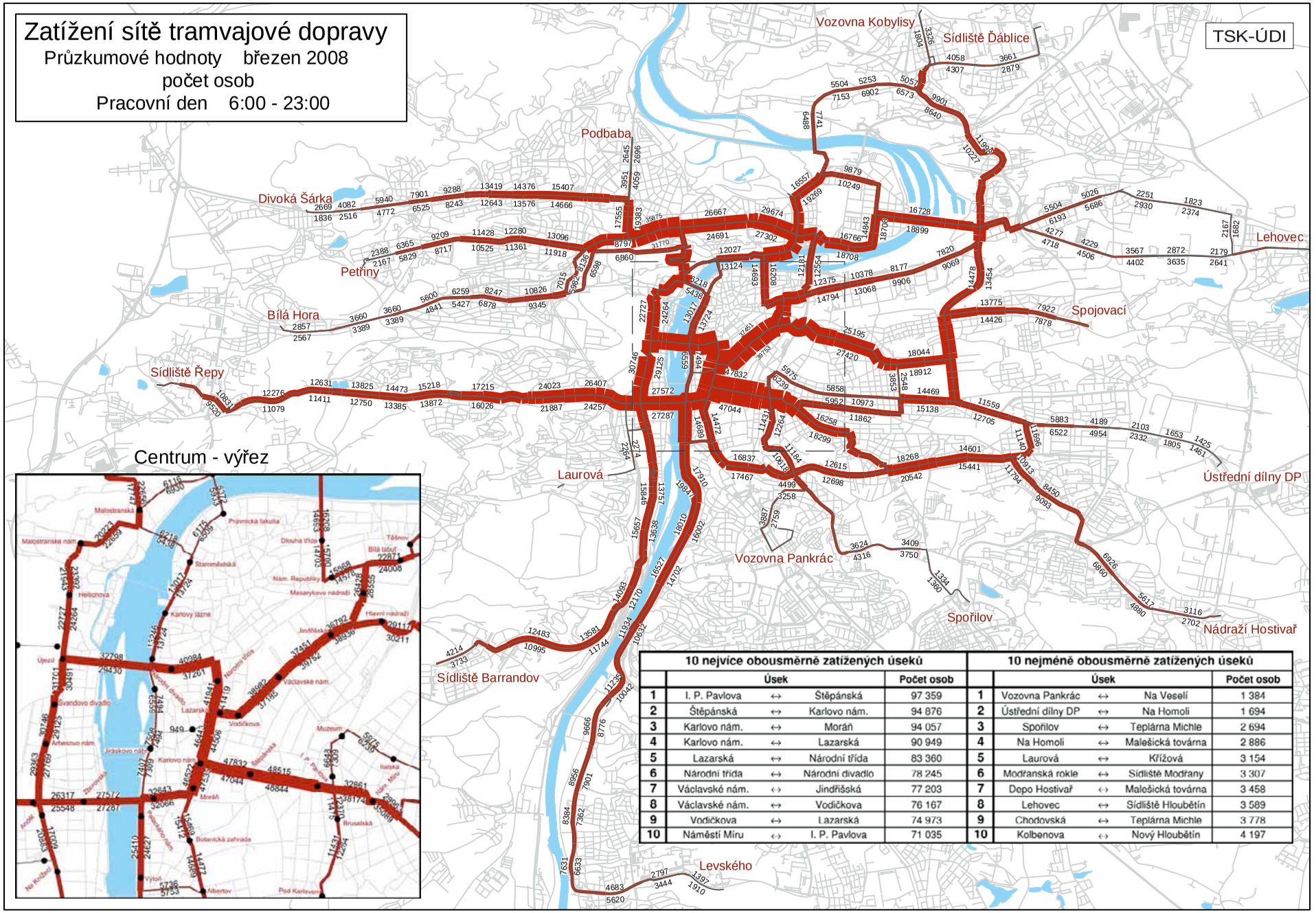
Vozový park tramvají DP Praha k 31.12.2008

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní (T3, T3M, T3R, T3R.PV, T6)	859	847
nízkopodlažní (T3R.PLF)	12	12
standardní kloubové obousměrné (KT8D5)	24	23
nízkopodlažní kloubové obousměrné (KT8N2)	23	23
nízkopodlažní kloubové jednosměrné (14T, RT6N)	55	51
Celkem	973	956

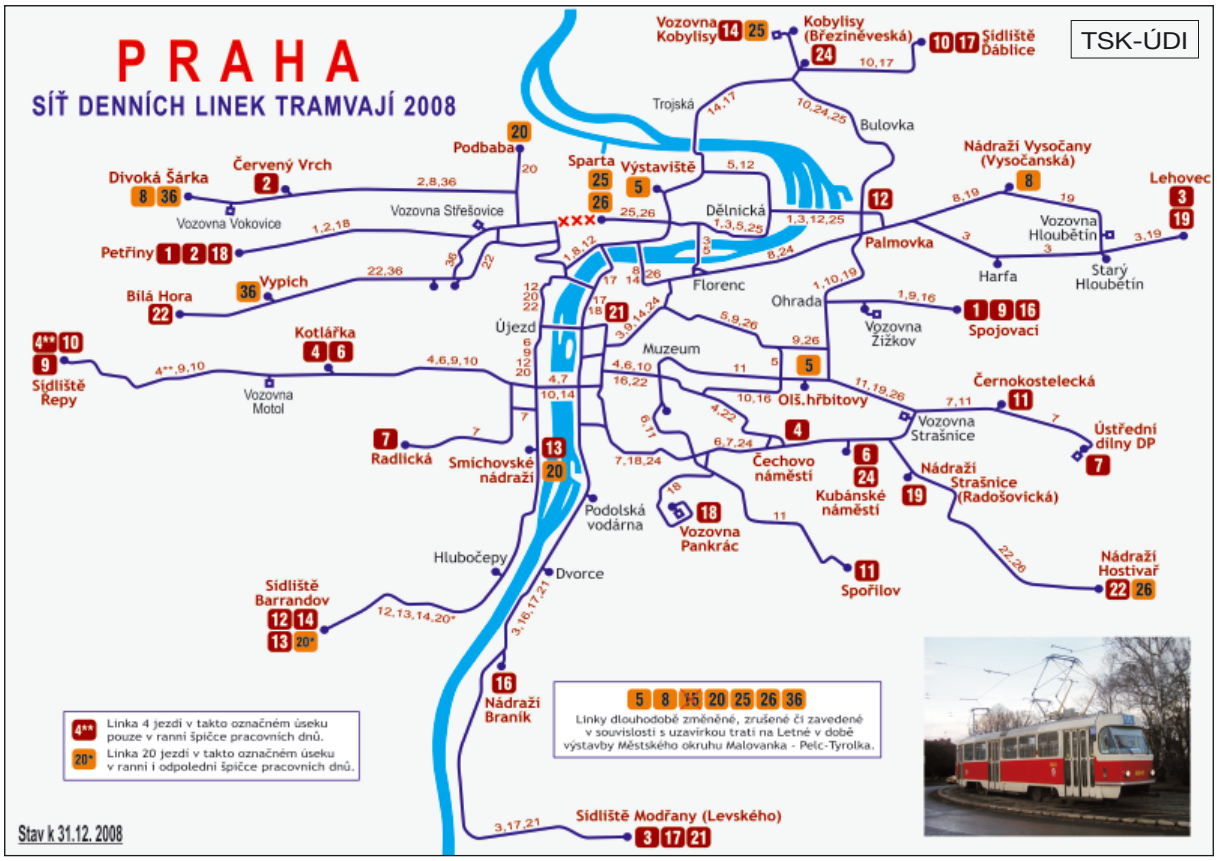
Zatížení sítě tramvajové dopravy

Průzkumové hodnoty březen 2008
počet osob
Pracovní den 6:00 - 23:00

TSK-ÚDI



10 nejvíce obousměrně zatížených úseků					10 nejméně obousměrně zatížených úseků				
	Úsek			Počet osob		Úsek			Počet osob
1	I. P. Pavlova	↔	Štěpánská	97 359	1	Vozovna Pankrác	↔	Na Veselí	1 384
2	Štěpánská	↔	Karlovo nám.	94 876	2	Ústřední dílny DP	↔	Na Homoli	1 694
3	Karlovo nám.	↔	Moráň	94 057	3	Spořilov	↔	Teplárna Michle	2 694
4	Karlovo nám.	↔	Lazarská	90 949	4	Na Homoli	↔	Malešická továrna	2 886
5	Lazarská	↔	Národní třída	83 360	5	Laurová	↔	Křížová	3 154
6	Národní třída	↔	Národní divadlo	78 245	6	Modřanská rokle	↔	Sídliště Modřany	3 307
7	Václavské nám.	↔	Jindřišská	77 203	7	Depo Hostivař	↔	Malešická továrna	3 458
8	Václavské nám.	↔	Vodičkova	76 167	8	Lehovec	↔	Sídliště Hloubětín	3 589
9	Vodičkova	↔	Lazarská	74 973	9	Chodovská	↔	Teplárna Michle	3 778
10	Náměstí Míru	↔	I. P. Pavlova	71 035	10	Kolbenova	↔	Nový Hloubětín	4 197



Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje plošnou obsluhu některých území i řadu důležitých tangenciální spojení, zejména ve vnějším pásmu města. Provozní délka sítě autobusové dopravy na území města je 690 km. Průměrná vzdálenost stanic a zastávek je 634 m. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob MHD v roce 2008 byl 26,7 %.

Na základě sektorových průzkumů provedených v roce 2007 a v souvislosti s prodloužením trasy C metra do Letňan došlo během roku 2008 k řadě změn ve vedení autobusových linek. V severovýchodním sektoru města byly provedeny změny v květnu současně s otevřením metra a následně po vyhodnocení došlo k dalšímu upřesnění linkového vedení na konci srpna.

Autobus MHD projíždí nově vybudovanou Beladovou ulicí

Autobusy v terminálu u stanice metra Letňany

K 30.8.2008 rovněž došlo k výrazné úpravě trasování nočních autobusových linek. Bylo zavedeno noční přímé autobusové spojení mezi letištěm v Ruzyni a centrem města linkou 510. Dále byla výrazně posílena tangenciální funkce nočních linek, a to zejména změnou a prodloužením tras autobusů číslo 502 a 509.

Současně s prosincovou celostátní změnou jízdních řádů došlo k převedení řady městských i příměstských linek z jejich konečné od Depa Hostivař ke stanici metra C Háje. Důvodem byla

snaha o zvýšení pravidelnosti provozu těchto linek jejich odklonem z individuální dopravou příliš zatížené Kutnohorské ulice.

Stejný důvod (přetížená Strakonická ulice) vedl také k oslabení provozu autobusů MHD mezi Smíchovem a Radotínem. Náhradou zde byly cestujícím nabídnuty výrazně kratší intervaly na souběžné železniční trati směřující na Smíchovské a Hlavní nádraží.

Denních autobusových linek (provoz cca od 4:00 do cca 0:30 h) označovaných čísly 100 až 291, jezdících v celé délce pouze na území Prahy, bylo v prosinci 2008 v provozu 139. Nočních autobusových linek (provoz cca od 0:30 do cca 4:00 h) označených čísly 501 až 513, jezdících také v celé délce na území Prahy, bylo 13.

Dále bylo v závěru roku 2008 v provozu 20 školních linek, z nichž na většině jezdil během pracovního dne pouze jeden spoj. Pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace byly v provozu dvě linky označené čísly 1 a 3.

Průměrné stáří provozovaných autobusů DP Praha k 31.12.2008 bylo 8,4 roku, z toho autobusů standardních 8,0 roku a kloubových 9,4 roku. Počet provozních autobusů starších 7 let je 776, z toho 233 kloubových.

Vozový park autobusů DP Praha k 31.12.2008

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní	492	476
kloubový	265	263
standardní nízkopodlažní	342	342
kloubový nízkopodlažní	52	51
midibus E91	6	6
Celkem	1 157	1 138

Lanová dráha zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozízkem a Petřínem. Dva vagóny na tažném laně s obsaditelností 100 osob se pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m průměrnou rychlostí 6,12 km/h a překonávají výšku 130,45 m. Tažné lano s elektrickým pohonem má průměr 35,3 mm. V roce 2008 lanová dráha přepravila téměř 2 miliony cestujících.

Lanovka na Petřín v mezilehlé zastávce Nebozízek

Náhradní lodní doprava při rekonstrukci Vyšehradského tunelu

Říční přívozy přes Vltavu jsou nejmladším prvkem PID a svým charakterem jsou systémem doplňkovým. V roce 2008 bylo v provozu 5 těchto přívozů. Přívoz s označením P1 spojuje břehy Vltavy mezi Sedlcem a Zámky, přívoz P2 jezdí v úseku V Podbabě – Podhoří a přívoz P3 spojuje Lihovar a Dvorce v prostoru Žlutých lázní (v roce 2008 došlo k přesunu pravobřežního přístaviště z Veslařského ostrova do Žlutých lázní).

V srpnu 2008 vznikly dva nové přívozy P4 a P5, které propojily ostrovy a břehy Vltavy v centru města. Přívoz P4 zajišťuje spojení v trase Národní divadlo (Hollar) – Střelecký ostrov – Slovanský ostrov (Žofín) – Dětský ostrov a přívoz P5 pak jezdí v trase Jiráskovo náměstí – Botel Admirál – Výtoň – Císařská louka.

Specifický charakter měla v roce 2008 lodní doprava mezi Výtoní a Podolskou vodárnou. Linka X-21 tu po dobu rekonstrukce Vyšehradského tunelu v listopadu 2008 přepravovala cestující náhradou za přerušené tramvajové spojení.

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2008 a jejich vybraných parametrů

Název	Trasa	Zahájení provozu	Charakter provozu	Stanovené období provozu	Provozovatel	Kapacita lodě (max. osob)	Přepravené osoby za rok 2008
P1	Sedlec – Zámky	1.7.2005	celoroční	leden-prosinec	PVČS s.r.o.*	11	57 770
P2	V Podbabě – Podhoří	1.7.2006	celoroční	leden-prosinec	PVČS s.r.o.*	11	115 490
P3	Lihovar – Dvorce (Žluté lázně)	17.7.2007	sezónní	duben-říjen	Vittus group s.r.o.	12	94 460
P4	Národní divadlo (Hollar) – Střelecký ostrov – Slovanský ostrov (Žofín) – Dětský ostrov	1.8.2008	sezónní	duben-říjen	PVČS s.r.o.*	20	33 570**
P5	Jiráskovo náměstí – Botel Admirál – Výtoň – Císařská louka	1.8.2008	sezónní	duben-říjen	PVČS s.r.o.*	50	41 580**

* První Všeobecná Člunovací Společnost s.r.o.
** hodnoty za 3 měsíce provozu (srpen – říjen)

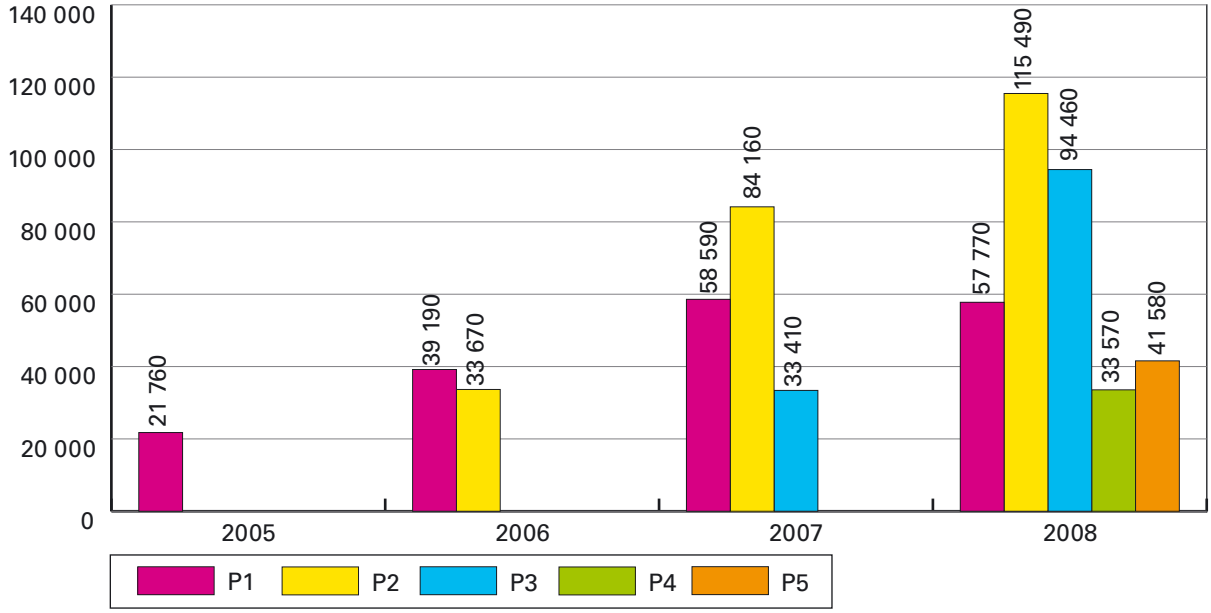
Loď přívozu P4 u mola Národní divadlo (Hollar)

Loď přívozu P5 připlouvá k nábřeží na Výtoni

Přívozy P1 a P2 jsou v provozu celoročně podle platného jízdního řádu. Mezi plánovanými plavbami jsou ovšem na vyžádání možné i plavby další, a to tak, aby plavby podle jízdního řádu nebyly narušeny.

Přívozy P3, P4 a P5 mají charakter sezónní, s rozsahem provozu duben až říjen a s ohledem na kapacitu lodí a délku tras zajišťují pouze plavby uvedené v jízdních řádech. V roce 2008 přívozy přepravily 342 870 osob.

Počet přepravených osob přívozy PID v letech 2005 – 2008



Základní údaje o městské hromadné dopravě – rok 2008 (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě (km)	59,1	141,6	690,0	890,7
z toho na vlastním tělese (%)	100	52	-	-
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	132,0	132,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 094	534	634	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,5	18,5	25,7	-
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)	52 780	48 704	61 991	163 475
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	1 540	1 540
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	596 893	356 834	297 884	1 251 611
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	10 228	10 228
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	11 553			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	4 554			
Provozní náklady (mil. Kč)	14 180			
Podíl tržby/náklady (%)	32,1 %			

Vývoj vybraných charakteristik MHD (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

Rok	Provozní délka sítě (km+)			Průměrná cestovní rychlost (km/h)			Dopravní a přepravní výkony za průměrný pracovní den	
	metro	tramvaje	autobusy	metro	tramvaje	autobusy	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
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++
2003	49,8	140,9	819,8*	35,7	19,6	26,3*	58,3*	3 530++
2004	53,7	140,9	822,1*	34,6	19,3	26,1*	61,3*	3 599++
2005	53,7	140,9	810,6*	34,6	18,7	25,9*	62,8*	3 774++ (3 628)
2006	54,7	140,9	817,0*	34,6	18,9	25,8*	63,1*	3 900++ (3 747)
2007	54,7	140,9	820,2*	35,8	18,8	25,7*	63,0*	3 970++ (3 783)
2008	**59,1**	**141,6**	**822,0***	**35,5**	**18,5**	**25,7***	**66,9***	**3 980++ (3 820)**

\+ provozní délka je celková délka tras s pravidelným provozem, které jsou k dispozici cestujícím, měřená v osách tratí, u autobusů v osách ulic. U metra je provozní délka součtem délek tras mezi středy nástupišť konečných stanic.

* včetně příměstských linek PID, provozovaných DP hl. m. Prahy, a. s.

++ osoby přepravené na území Prahy (v závorce osoby přepravené pouze DP hl. m. Prahy, a. s.).

V roce 2008 zrušená linka 23 na náměstí Míru

Autobus SOR v sídlišti Malešice

V roce 2008 proběhly komplexní celosíťové přepravní průzkumy metra i denních tramvajových linek. Na základě jejich vyhodnocení byly na počátku září a v prosinci provedeny dílčí úpravy v linkovém vedení a v parametrech provozu jednotlivých linek. Zatížení sítě tramvají a metra v roce 2008 je zobrazeno na přehledných schématech na předchozích stránkách kapitoly 3.

3.1.3 Příměstská hromadná doprava na území Prahy

Hromadnou dopravu, která je provozována v rámci PID v Praze i za jejími hranicemi, zajišťují jak železnice, tak autobusy.

Železniční příměstskou dopravu provozují České dráhy, a. s. na všech 10 železničních tratích zaústěných do Prahy. Do integrovaného dopravního systému je v Praze plně zapojeno 8 tratí. Plná integrace znamená, že je na těchto tratích kromě časových kuponů možné používat i jednotlivé jízdenky PID (stanice jsou vybaveny žlutými označovači jízdenek). Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 160 km, železničních stanic a zastávek je 43. Největších výkonů dosahuje železniční doprava na tratích Praha – Kolín (trať 011 / linka S1) a Praha – Beroun (trať 171 / linka S7).

Vývoj počtu cestujících na území Prahy přepravených železniční dopravou na jízdní doklady PID

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet osob (tis.)	10 048	14 932	15 700	16 032	15 998	16 584	16 531	17 192	**17 278**

Použití železniční dopravy při cestách do centra města je pro cestující z okrajových částí Prahy výhodné zejména díky zavedení železničních linek S (Esko – Spojení pro město), které jsou v provozu od konce roku 2007. V souvislosti se zprovozněním „Nového spojení“ (k datu celostátní změny jízdních řádů 14.12.2008) přibyly k deseti S linkám s pravidelnými intervaly a snadno zapamatovatelnými časy odjezdů další dvě linky S a tři souběžné zrychlené R linky.

Příměstská souprava řady 451 v zastávce Praha-Kolovraty

Příměstské jednotky City Elefant na Masarykově nádraží

Seznam železničních linek S a R (zrychlené) zajíždějících na území hl. m. Prahy (od 14.12. 2008)

S1	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Libeň – *Praha-Klánovice* – Poříčany – Velim – **Kolín**
S2	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Vysočany – *Praha-Horní Počernice* – Nymburk – Poděbrady – **Kolín**
S3	**Praha-Vršovice** – Praha hlavní nádraží – *Praha-Čakovice* – Neratovice – **Všetaty**
S4	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Bubeneč – *Praha-Sedlec* – Roztoky u Prahy – **Kralupy nad Vltavou**
S5	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Dejvice – *Praha-Ruzyně* – Hostivice – **Kladno**
S6	**Praha-Smíchov** – Praha-Holyně – *Praha-Řeporyje* – Rudná u Prahy – **Beroun**
S7	**Praha hlavní nádraží** – Praha-Smíchov – *Praha-Radotín* – Karlštejn – Černošice – **Beroun**
S8	**Praha-Vršovice** – Praha-Braník – *Praha-Zbraslav* – Vrané nad Vltavou – **Čerčany**
S9	**Praha hlavní nádraží** – Praha-Hostivař – *Praha-Kolovraty* – Říčany – Strančice – **Benešov u Prahy**
S29	**Praha-Vysočany** – Praha hlavní nádraží – Praha-Hostivař – *Praha-Kolovraty* – Říčany – **Strančice**
S41	**Praha-Libeň** – Praha-Holešovice – *Praha-Sedlec* – **Roztoky u Prahy**
S80	**Praha-Vršovice** – Praha-Braník – *Praha-Zbraslav* – Vrané nad Vltavou – **Dobříš**
R3	**Praha-Vršovice – Všetaty**
R4	**Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou**
R5	**Praha Masarykovo nádraží – Kladno**

Tučně vyznačené zastávky jsou konečné zastávky linek. Zastávky vyznačené kurzívou jsou posledními (prvními) na území hl. m. Prahy.

Esko, spojení pro město
na území hl. m. Prahy
směr Roztoky, Kralupy nad Vltavou (S4 a R4) a Roztoky (S41)
PRAHA-SEDLEC
PRAHA-BUBENEČ
PRAHA-HOLEŠOVICE
PRAHA-HOLEŠOVICE zast.
směr Kladno (S5 a R5)
PRAHA-RUZYNĚ
PRAHA-VELESLAVÍN
PRAHA-DEJVICE
PRAHA-BUBNY
PRAHA-MASARYKOVO NÁDRAŽÍ
PRAHA-HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
PRAHA-VYSOČANY
PRAHA-LIBEŇ
PRAHA-KYJE
PRAHA-DOLNÍ POČERNICE
PRAHA-BĚCHOVICE
PRAHA-KLÁNOVICE
směr Poříčany Kolín
směr Neratovice Všetaty (S3 a R3)
PRAHA-ČAKOVICE
PRAHA-KBELY
PRAHA-SATALICE
směr Nymburk Poděbrady Kolín
PRAHA-VRŠOVICE
PRAHA-STRAŠNICE zastávka
PRAHA-HOSTIVAŘ
PRAHA-HORNÍ MĚCHOLUPY
PRAHA-UHŘÍNĚVES
PRAHA-KOLOVRATY
směr Říčany, Strančice (S29) a Říčany, Strančice Benešov u Prahy (S9)
PRAHA-SMÍCHOV
PRAHA-ŘEPORYJE
PRAHA-HOLYNĚ
PRAHA-HLUBOČEPY
směr Rudná u Prahy Beroun
PRAHA-VELKÁ CHUCHLE
PRAHA-RADOTÍN
směr Karlštejn, Beroun
PRAHA-KRČ
PRAHA-BRANÍK
PRAHA-MODŘANY zastávka
PRAHA-KOMOŘANY
PRAHA-ZBRASLAV
směr Vrané nad Vltavou, Čerčany (S8) a Vrané nad Vltavou, Dobříš (S80)
S1 Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Klánovice - Poříčany - Velim - Kolín
S2 Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Horní Počernice - Nymburk - Poděbrady - Kolín
S3 Praha-Vršovice - Praha-Čakovice - Neratovice - Všetaty
S4 Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Sedlec - Roztoky u Prahy - Kralupy nad Vltavou
S5 Praha-Masarykovo nádraží - Praha-Ruzyně - Hostivice - Kladno
S6 Praha-Smíchov - Praha-Řeporyje - Rudná u Prahy - Beroun
S7 Praha-Hlavní nádraží - Praha-Radotín - Karlštejn - Černošice - Beroun
S8 Praha-Vršovice - Praha-Zbraslav - Vrané nad Vltavou - Čerčany
S9 Praha-Hlavní nádraží - Praha-Kolovraty - Říčany - Strančice - Benešov u Prahy
S29 Praha-Vysočany - Praha-Hlavní nádraží - Praha-Kolovraty - Říčany - Strančice
S41 Praha-Libeň - Praha-Holešovice - Praha-Sedlec - Roztoky u Prahy
S80 Praha-Vršovice - Praha-Zbraslav - Vrané nad Vltavou - Dobříš
TSK-ÚDI
Platí od: 14. 12. 2008

Dobu jízdy mezi poslední zastávkou na území Prahy a centrem města i průměrný interval v období přepravní špičky (v některých případech je v ranní i odpolední špičce rozdílný) v šesti nejdůležitějších železničních směrech udává následující tabulka.

Charakteristika přepravy na nejdůležitějších úsecích železničních tratí v Praze (od 14.12.2008)

Úsek (linka)	Průměrný interval ve špičce	Průměrná doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice – Praha Masarykovo nádraží (S1)	30 min	25 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha hlavní nádraží (S9, S29)	15 min	24 min	17 km
Praha-Radotín – Praha hlavní nádraží (S7)	10 min / 15 min*	18 min	13 km
Praha-Sedlec – Praha Masarykovo nádraží (S4)	30 min	13 min	9 km
Praha-Horní Počernice – Praha Masarykovo nádraží (S2)	20 min / 30 min*	16 min	15 km
Praha-Ruzyně – Praha Masarykovo nádraží (S5)	30 min / 60 min*	25 min	13 km

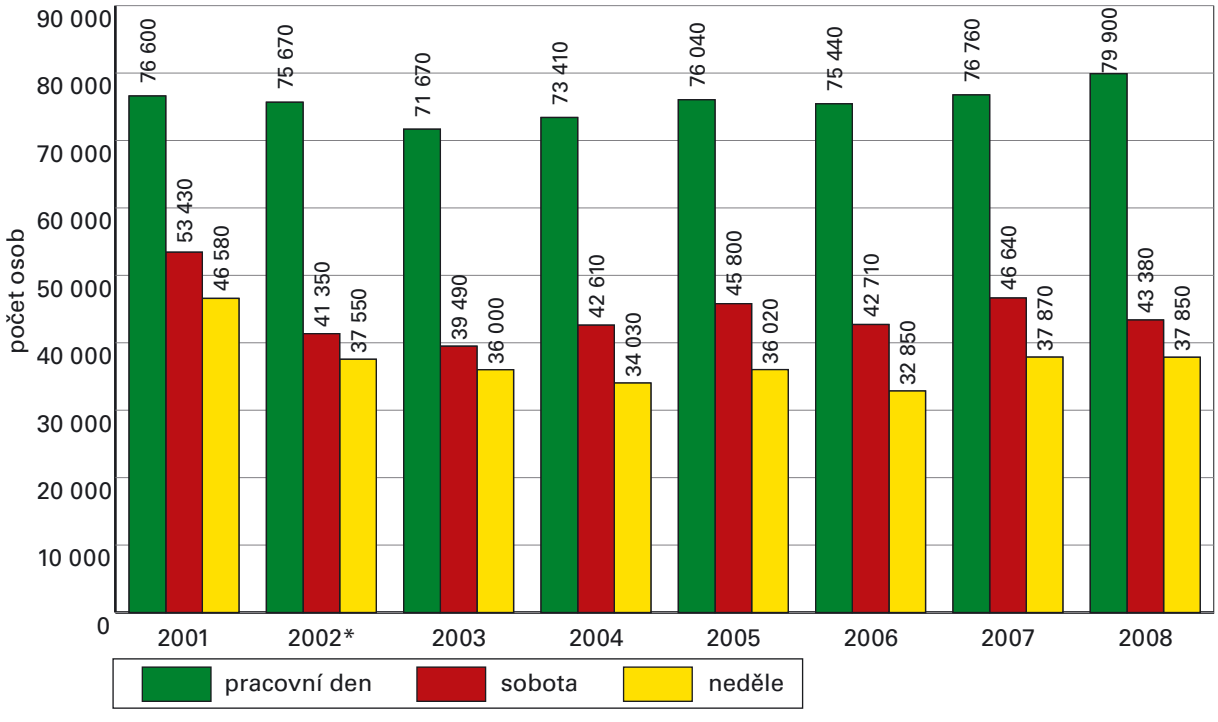
* ranní a odpolední špička

Počet přepravených osob v Praze (pásma P+0+B) za 24 hodin podle jednotlivých tratí a linek
pracovní den (průměrné hodnoty z dvou průzkumů provedených na jaře a na podzim v každém roce)

Trať (linka)	2001	2002*	2003	2004	2005	2006	2007	2008
011 (S1)	17 510	19 080	17 450	17 600	18 270	19 040	17 120	**17 580**
070 (S3)	1 950	1 940	1 690	1 790	1 790	1 740	2 190	**2 260**
091 (S4)	9 120	7 810	6 990	8 640	9 100	9 700	9 410	**10 030**
120 (S5)	5 010	4 980	4 350	4 170	4 520	4 500	3 920	**4 310**
122	200	130	320	290	240	190	210	**200**
171 (S7)	14 500	13 780	13 610	13 410	14 230	14 230	15 740	**16 450**
173 (S6)	420	430	490	330	350	390	420	**510**
210 (S8)	2 820	2 000	2 450	2 410	2 200	2 070	2 090	**1 830**
221 (S9)	16 490	15 380	14 760	15 290	14 390	12 420	12 810	**13 780**
231 (S2)	8 580	10 140	9 560	9 480	9 880	10 040	10 480	**11 060**
ML (S41)	0	0	0	0	1 070	1 120	1 750	**1 890**
Celkem	76 600	75 670	71 670	73 410	76 040	75 440	76 140	**79 900**

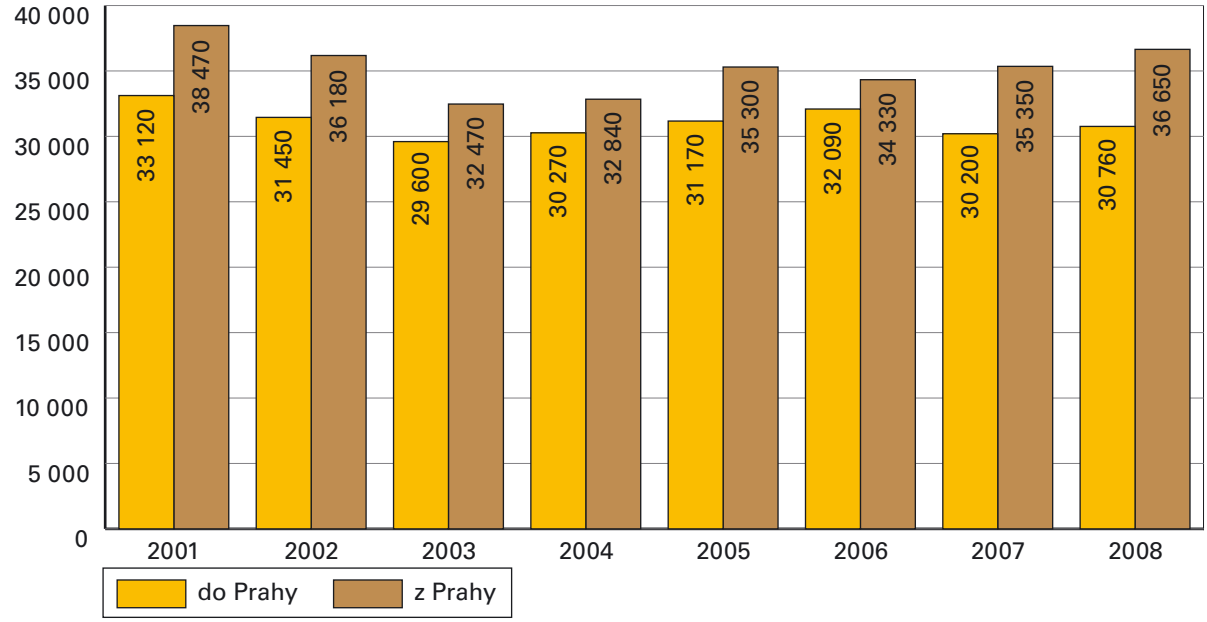
* data nezahrnují kyvadlovou dopravu zavedenou v souvislosti s povodněmi

Počet přepravených osob v Praze (pásma P+0+B) za 24 hodin vlaky zařazenými do PID



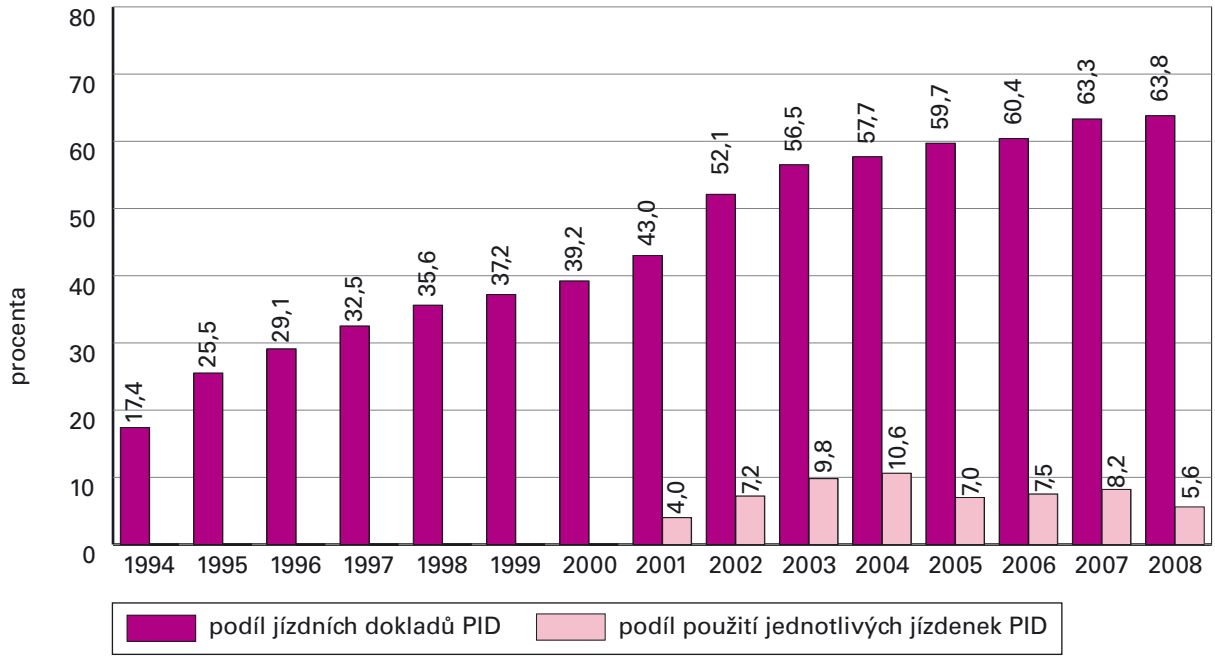
* data nezahrnují kyvadlovou dopravu zavedenou v souvislosti s povodněmi

Počty osob překračujících v pracovním dnu (0-24 h) hranici Prahy ve vlacích zařazených do systému PID



Nejzatíženějšími vstupními profily (na hranici hl. m. Prahy) byly v roce 2008 úsek Úvaly – Praha-Klánovice (trať 011 / linka S1) – 13 230 cestujících za den celkem obousměrně a úsek Černošice – Praha-Radotín (trať 171 / linka S7) – 13 010 cestujících za den celkem obousměrně. Nejméně zatíženými vstupními profily byly v roce 2008 úsek Hostivice – Praha-Zličín (trať 173) – 190 cestujících za den celkem obousměrně a úsek Zbuzany – Praha-Řeporyje (trať 122 / linka S6) – 390 cestujících za den celkem obousměrně.

Procentuální podíl jízdních dokladů PID na železnici v Praze



Příměstskou autobusovou dopravu PID tvořilo k 31.12.2008 152 linek, z nichž 88 spojovalo území Středočeského kraje s hlavním městem Prahou. Na těchto linkách v průměrný pracovní den roku 2008 překračovalo hranici města v obou směrech téměř 3 700 spojů, které přepravily celkem cca 88 tisíc cestujících. Pouze v regionu mimo území hl. m. Prahy bylo na konci roku 2008 v provozu 64 autobusových linek PID.

V roce 2008 příměstská autobusová doprava PID využívala na území Prahy celkem 22 lokalit jako své výchozí/konečné zastávky pro obsluhu vnějšího území. Oproti roku 2007 přibyly 4 nové lokality, a to Letňany, Háje, Skalka a Nám. J. Berana a 2 lokality byly zrušeny (OC Čakovice a Avia Letňany).

Nejvýznamnějšími terminály pro příměstskou autobusovou dopravu PID z hlediska počtu vypravených spojů a odbavených cestujících byly na území Prahy v roce 2008 zastávky Zličín (12 linek, cca 500 vypravených a přijíždějících spojů za 24 hodin v pracovním dni celkem), Černý Most (9 linek, cca 400 spojů), Dejvická (8 linek, cca 420 spojů), Letňany (7 linek, cca 400 spojů), Smíchovské nádraží (8 linek, cca 300 spojů), Opatov (9 linek, cca 380 spojů) a Budějovická (9 linek, cca 310 vypravených a přijíždějících spojů za 24 hodin v pracovním dni celkem).

Zastávka Depo Hostivař v době před prosincovými změnami

Příměstský autobus č. 316 na Evropské ulici

Po otevření nového úseku metra C byl zprovozněn autobusový terminál Letňany, z něhož na 7 příměstských autobusových linkách vyjíždí, v němž končí, nebo v něm zastavuje cca 400 spojů denně.

Největší pokles vypravovaných linek zaznamenal v roce 2008 terminál Depo Hostivař, kam začaly od 14.12.2008 z původních sedmi linek zajíždět pouze linky dvě. Konečná tří linek přijíždějících k Depu Hostivař od východu byla přesunuta ke stanici metra Háje, jedna linka začala nově zajíždět k metru Skalka a jedna linka byla zrušena. Důvodem byla snaha o zvýšení pravidelnosti provozu odklonem těchto linek z individuální dopravou příliš zatížené Kutnohorské ulice.

3.2 Veřejná hromadná doprava na území Prahy mimo PID

Na území Prahy je také provozována hromadná doprava osob, která není zařazená do systému PID a je financována z jiných zdrojů. Jedná se o autobusovou dopravu ve vztahu k letišti Praha-Ruzyně (linka AE), o obsluhu velkých nákupních center a areálů a o dopravu zvláštními účelovými linkami.

Linka AE před budovou Hlavního nádraží a její nástupní zastávka

Po otevření „Nového spojení“ na konci roku 2008 byly dálkové vlakové spoje převedeny z Holešovic do stanice Praha hlavní nádraží, a proto je linka AE vedena na letiště v Ruzyni právě od této stanice. Na lince jsou dvě mezilehlé zastávky Dejvická a Masarykovo nádraží. Zastávka

Dejvická ve směru na letiště slouží pouze pro nástup cestujících, ve směru opačném slouží obě zastávky pouze pro výstup.

Autobusové linky, které obsluhují velká nákupní centra a areály, mohou cestující využívat bezplatně. Celkem jich bylo na konci roku 2008 v Praze 17 a zajížděly na území Prahy k sedmi nákupním lokalitám (Letňany, Zličín, Štěrboholy, Černý Most, Stodůlky, Šestka-Ruzyně, Butovice).

V roce 2008 došlo ke změnám trasování linek O a OCL v oblasti Letňan v souvislosti s prodloužením trasy metra C. Tyto linky byly navázány na novou konečnou stanici metra Letňany, odkud jezdí do nákupního areálu 99 spojů denně.

Linka OCL v Beladově ulici

Ve Zličíně odjíždí od stanice metra k nákupním centrům 214 spojů denně, na Černém Mostě jede denně do zadní části nákupní zóny 63 spojů, areál centra Štěrboholy je dostupný od stanic metra Skalka či Depo Hostivař celkem 56 autobusovými spoji denně (10 spojů tam jezdí denně od metra Háje), Galerie Butovice je napojena 46 spoji denně na metro Nové Butovice, do areálu ve Stodůlkách přijíždí denně 45 spojů z okolních sídlišť Velká Ohrada, Řepy a od metra Luka a obchodní centrum Šestku pak obsluhuje od metra Dejvická autobusová linka s 25 spoji denně v jednom směru.

Mezi autobusovým terminálem Nádraží Holešovice – jih a areálem Výstaviště v Praze-Holešovicích byla během roku 2008 v období pořádání velkých akcí nadále v provozu také bezplatná linka číslo 751, jejíž spoje nejsou vypravovány dle jízdního řádu, ale dle aktuální poptávky cestujících. Podobně jezdila i příležitostná linka číslo 758 v úseku Českomoravská (od května 2008 Letňany) – Výstaviště Letňany. V případě konání velkých sportovních akcí na stadiónu Evžena Rošického na Strahově byla v provozu linka číslo 770 (Na Knížecí – Stadion Strahov). Na závodiště v Praze-Chuchli vozila cestující ze Smíchovského nádraží bezplatná linka číslo 753.

Linka GLOBUS v autobusovém terminálu Zličín

Linka WBC Zličín – Chrášťany

Od 5. dubna do 30. září 2008 byla provozována zvláštní účelová linka ZOO (k lince PID č. 112 posilová) k bezplatné přepravě návštěvníků Zoologické zahrady. Linka byla v provozu vždy v sobotu, v neděli a ve svátky přibližně od 9 do 18 hodin v trase Nádraží Holešovice – Zoologická zahrada v intervalu 10 minut.

Dále existují účelové linky s pravidelným jízdním řádem a charakterem smluvní dopravy mimo PID, které obsluhují některé podniky či business centra jinak špatně dostupné pravidelnou veřejnou hromadnou dopravou (např. linka 754 Háje – Pitkovice, linka BBC Budějovická – Brumlovka). Provoz některých těchto linek je i neveřejný, pouze pro zaměstnance dotčených lokalit (linka WBC Zličín – Chrášťany a další).

3.3 Vnější veřejná hromadná doprava

3.3.1 Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje především přepravní vztahy mezi Prahou a ostatním územím osobními a dálkovými vlaky. Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty, provoz zajišťují České dráhy, a. s.

Vývoj odbavených osob byl i v roce 2008 ovlivňován stavebními pracemi na „Novém spojení“ a rekonstrukcí I. až IV. nástupiště stanice Praha hlavní nádraží. Obě stavby byly dokončeny v prosinci roku 2008 a plnohodnotně uvedeny do provozu k datu celostátní změny jízdních řádů.

Rekonstrukce I. až IV. nástupiště stanice Praha hlavní nádraží a IV. nástupiště v nové podobě

Počty vlaků na pražských nádražích v období let 2002 až 2008

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počty vlaků	výchozích	162 578	170 706	159 681	159 524	161 193	160 360	**174 615**
	končících	162 990	170 324	160 888	160 731	163 510	160 665	**174 947**
	celkem	325 568	341 030	320 569	320 255	324 703	321 025	**349 562**

Výkony nejdůležitějších nádraží v Praze v roce 2008

	Nastupující (tis. osob/rok)	Vystupující (tis. osob/rok)	Celkem (tis. osob/rok)	Počty vlaků na jednotlivých nádražích
Praha hlavní nádraží	8 636	7 444	16 080	76 531
Praha Masarykovo nádraží	5 841	4 088	9 929	46 511
Praha-Smíchov	2 127	2 040	4 167	38 201
Praha-Vršovice	756	904	1 660	85 400
Praha-Libeň	461	651	1 112	66 121
Praha-Vysočany	672	824	1 496	45 741
Praha-Holešovice	1 859	2 022	3 881	26 283

Rychlíkové souprava při průjezdu stanicí Praha-Uhříněves

Souprava Pendolino ve stanici Praha hlavní nádraží

3.3.2 Autobusová doprava

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celého státu provozuje řada dopravců z České republiky, některé mezinárodní linky i dopravci z jiných států.

Na základě podrobného průzkumu provedeného naposledy v roce 2007 překročilo hranici Prahy v obou směrech v pracovním dnu téměř 57 tisíc osob ve spojích pravidelné dálkové a regionální autobusové dopravy (mimo spoje PID).

Nejzatíženějším profilem na hranici města je úsek dálnice D1 s počtem téměř 10 tisíc osob v obou směrech za den v cca 500 spojích pravidelné autobusové dopravy (mimo PID a zájezdovou dopravu).

Dle údajů z roku 2007 překračuje hranici Prahy za 24 hodin průměrného pracovního dne v obou směrech skoro 2 700 autobusů, z toho cca 1 450 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID), více než 1 000 spojů dálkové dopravy a téměř 250 spojů mezinárodní autobusové dopravy. 18,5 % z celkového počtu spojů připadá na nejzatíženější profil na dálnici D1.

Nejzatíženějším autobusovým nádražím pro vnější pravidelnou autobusovou dopravu je dlouhodobě autobusové nádraží Florenc (ÚAN Florenc). V roce 2008 bylo z tohoto nádraží v průměrný pracovní den realizováno 550 spojení. Z toho 120 spojení na pravidelných mezinárodních linkách (22 %) a 430 spojení na linkách pravidelné dálkové vnitrostátní dopravy (78 %). Autobusové nádraží Florenc v roce 2008 využívalo 85 dopravců, největším z nich byla společnost Student Agency.

Vývoj vybraných charakteristik autobusového nádraží Florenc 2003 až 2008

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Počet spojů za rok	230 000	220 000	220 000	210 000	200 000	**180 000**
Počet spojů za průměrný pracovní den	700	700	660	650	620	**550**
z toho mezinárodní spoje	110	150	140	140	140	**120**
vnitrostátní dálkové spoje	590	550	520	510	480	**430**
Počet dopravců	100	95	90	90	90	**85**

Další spoje jsou vypravovány a ukončovány na autobusových terminálech Černý Most, Dejvická, Hradčanská (po dobu stavby Mětského okruhu autobusy odjíždějí z ulice Na valech, od stanice metra Dejvická a ze Zličína), Nádr. Holešovice, Smíchovské nádraží, Na Knížecí, Roztyly a Zličín.

Dálkový autobusový spoj na ÚAN Florenc

Regionální linka SID v zastávce Zličín

Charakter regionální příměstské dopravy mají také linky, které spojují Prahu s širším okolím, nejsou součástí systému Pražské integrované dopravy a tarifně přísluší do systému Středočeské integrované dopravy (SID).

Linky SID zajíždějící na území Prahy jsou označovány písmeny A (oblast Kladna), B (oblast Rakovníka), C (oblast Berouna), D (oblast Příbrami), E (oblast Benešova) a F (oblast Kutné Hory) a příslušným číslem. Zajíždějí převážně ke stanicím metra Dejvická, Roztyly, Nové Butovice, Anděl (Na Knížecí), Hradčanská, Černý Most, ale také na Letiště Praha-Ruzyně.

DOPRAVNÍ TELEMATIKA A ŘÍZENÍ DOPRAVY

4.1 Telematika v dopravě

Dopravní telematika je oborem, který integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající, často už dopravou přetíženou, infrastrukturu optimalizovaly přepravní výkony, zlepšila se bezpečnost provozu a vzrostla kvalita přepravy. Dopravní telematika v posledních letech plynule zastřešila činnosti v dříve svébytných oblastech centrálního řízení dopravy, fungování světelných signalizací a dohledových i varovných systémů. Využití možností tohoto rozvíjejícího se oboru navíc nadále roste nejen v oblasti individuální, ale i veřejné dopravy.

V roce 2002 schválené „Zásady pro rozvoj dopravní telematiky v hlavním městě Praze“ definují 11 oblastí, v nichž je telematika v Praze od roku 2002 postupně rozvíjena: oblast 1: Řízení silničního provozu, oblast 2: Dopravní a cestovní informace, oblast 3: Parkovací systémy, oblast 4: Veřejná doprava, oblast 5: Dohledové a varovné systémy, oblast 6: Bezpečnostní a záchranné systémy, oblast 7: Elektronické platby, oblast 8: Systémy ve vozidlech, oblast 9: Přeprava zboží a nákladů, oblast 10: Sběr a správa dat a oblast 11: Správa dopravní infrastruktury.

V roce 2008 byl kladen důraz na rozvoj zejména v oblastech 1 (SSZ), 2 (systémy Travel time, aktualizace mapových podkladů pro dynamické navigace), 5 (úsekové měření rychlosti, rekonstrukce zařízení pro sledování jízd na červenou) a 10 (sběr dat pro potřeby řízení a informování o dopravě).

4.2 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení

V roce 2008 pokračovala obnova a nová výstavba světelných signalizačních zařízení (dále jen SSZ), a to na základě podmínek stanovených ve výběrovém řízení z roku 2006. Společnost Eltodo DS, s. r. o. se svými subdodavateli dále zajišťuje postupné dobudování systému ODŘÚ (oblastních dopravních řídících ústředen) a koordinačních kabelů na území hl. m. Prahy, a to dle nové koncepce rozdělení dopravních oblastí přijaté v roce 2007.

Nové ODŘÚ jsou realizovány ve stanicích metra nebo v jejich blízkosti a odtud propojeny do HDŘÚ Praha. V roce 2008 byla proto řešena koncepce rozvoje kabelových tras vedených tunely metra i v trasách Městského okruhu, Pražského okruhu a radiál.

Provizorní SSZ 6.999 Milady Horákové – přejezd tramvají

Rekonstruované SSZ 8.220 Sokolovská – U Rustonky

K 31.12.2008 bylo na území hl. m. Prahy v provozu celkem 532 SSZ. Během uplynulých dvanácti měsíců bylo postaveno 30 SSZ, zrušeny byly 2 SSZ. Z nově realizovaných signalizací jsou významné čtyři na druhém prodloužení Rohanského nábř. (stavba Pobřežní) směrem k ulicím Švábky a Voctářově. Dále bylo vybudováno nové SSZ na tramvajové trati do Radlic a dočasně vznikly provizorní světelné signalizace v ulicích Milady Horákové a Badeniho, které pomáhají řídit dopravu po dobu výstavby tunelů Městského okruhu. Na počátku roku 2008 vznikla také dočasná kyvadlová signalizace Urbanova – Česká. Rekonstruováno bylo 9 SSZ, a to včetně provedení potřebných stavebních úprav.

V hlavním městě bylo na konci roku 2008 celkem 86 samostatných signalizovaných přechodů pro chodce. Nově bylo realizováno 9 samostatných přechodů pro chodce v ulicích K Horkám, Ústřední, Sdružení, Na Zlíchově, Patočkova, Evropská (2x), Freyova a dočasný provizorní v ulici

Na valech. Na 390 křižovatkách je osazena akustická signalizace pro nevidomé. Na tramvajové síti funguje 213 SSZ. Na 121 SSZ (56,8 %) z nich je v provozu preference tramvají, z toho na 50 SSZ (23,5 %) je zajištěna preference absolutní. Na celkem 81 SSZ mohou využívat preferenci také autobusy MHD.

V roce 2008 byla na území hl. m. Prahy zrušena 2 SSZ:

8.230 Sokolovská – přechod Molákova
8.673 Sokolovská – Za Invalidovnou (přemístěno na Rohanské nábř.)

Nově postaveno bylo 30 SSZ:

0.096 Kutnohorská – sídliště
0.386 K Horkám – přechod Elišky Junkové
0.390 K Horkám – Doupovská
0.646 Ústřední – přechod U školy
4.431 Hvězdova – areál ECM (včetně přechodu u Kotorské)
4.432 Sdružení – přechod Nad studánkou
4.447 Chilská – Zemanova
4.461 Hvězdova – rampy 5. května
4.462 Na strži – rampy 5. května
5.517 Bucharova – Petržílkova
5.577 Na Zlíchově – přechod Nad Zlíchovem
5.647 Plzeňská – Erbenova
5.668 Radlická – smyčka tramvají
5.777 Urbanova – Česká (dočasné kyvadlové SSZ)
6.150 Patočkova – přechod U dělnického cvičiště
6.190 Evropská – přechod u zastávky Nová Šárka
6.713 Evropská – přechod u zastávky Dejvická
6.996 Badeniho – Na valech (dočasné SSZ)
6.998 Na valech – přechod (dočasné SSZ)
6.999 Milady Horákové – přejezd tramvají (dočasné SSZ)
8.072 Voctářova – Štorchova
8.256 Horňátecká – Přemyšlenská
8.673 Rohanské nábřeží – Za Invalidovnou (přemístěno ze Sokolovské)
8.674 Rohanské nábřeží – K Olympiku
8.675 Rohanské nábřeží – U Rustonky
9.234 Freyova – přechod U vysočanského pivovaru
9.290 Beladova – Listova
9.293 Mladoboleslavská – Beladova
9.385 Českobrodská – Lomnická
9.644 Kolbenova – LIDL

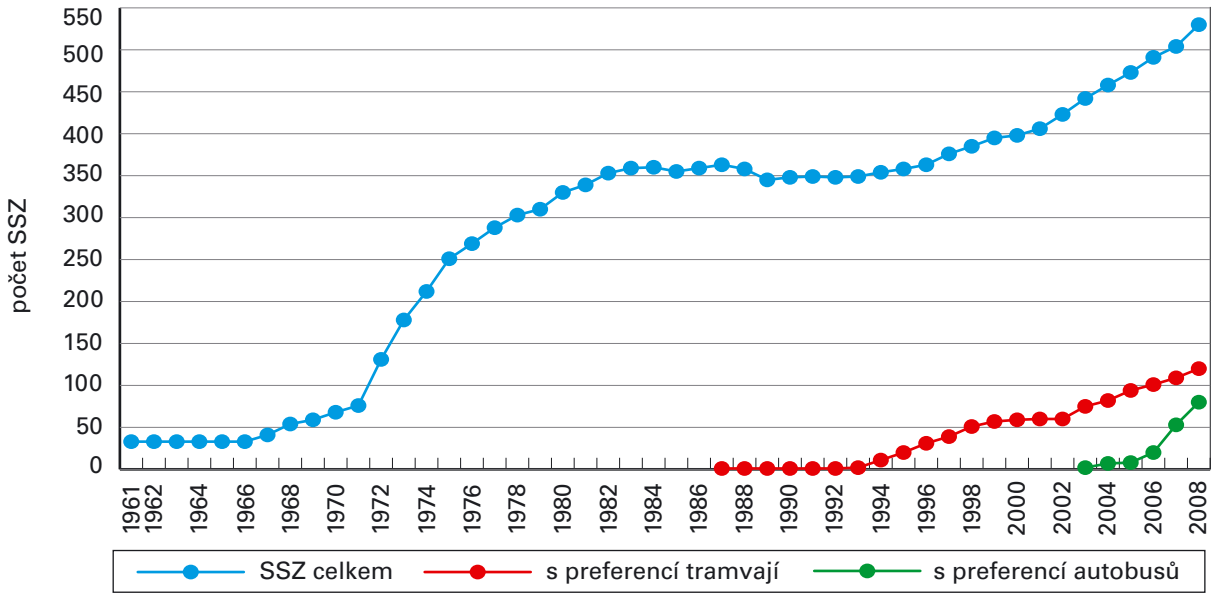
Rekonstruováno bylo 9 SSZ:

0.916 Přátelství – přechod Picassova
2.328 Anglická – Bělehradská
4.414 Na Pankráci – Děkanská vinice
6.119 Evropská – přechod Červený Vrch
5.553 Radlická – Pechlátova
8.201 Křižíkova – Prvního pluku
8.220 Sokolovská – U Rustonky
8.240 Horňátecká – přechod Třeboradická
8.289 K Pazderkám – Dunajecká

Výměna řadiče byla provedena u 13 SSZ:

0.618 Švehlova – rampy Jižní spojky (jih)
0.620 Švehlova – Topolová
0.626 Na padesátém – Vyžlovská
4.428 Zálesí – Novodvorská
4.436 Vyskočilova – Michelská
6.113 Čs. armády – Bubenečská
6.115 Evropská – Gymnasijní
6.128 Karlovarská – smyčka tramvají Bílá Hora
6.145 Prašný most
6.159 Evropská – Alžírská
6.161 Evropská – Do vozovny
6.162 Evropská – smyčka tramvají Divoká Šárka
7.266 Trojská – Pod lisem

Světelná signalizace v hl. m. Praze 1961 – 2008



Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 – 2008

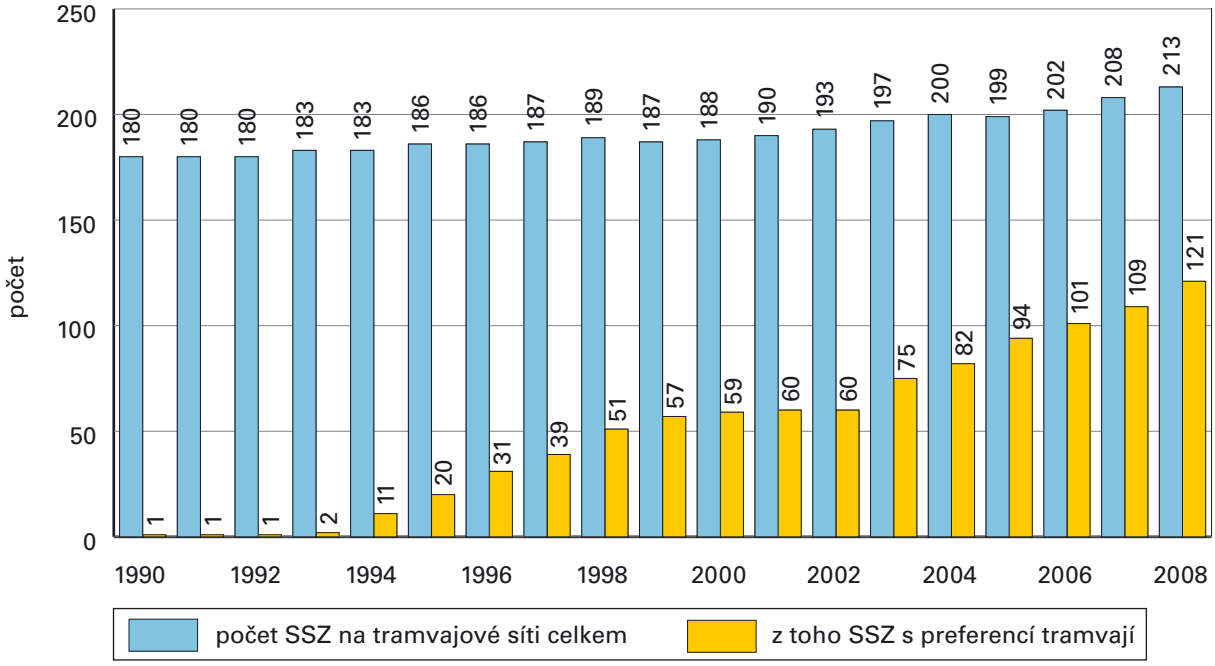
	1961	1971	1981	1990	2000	2005	2006	2007	2008
Počet SSZ celkem (od roku 2005 uveden počet řadičů)	33	76	339	348	398	473	491	504	**532**
Samostatné přechody pro chodce	-	9	37	45	57	72	76	78	**86**
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	94	101	109	**121**
SSZ s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	8	20	53	**81**

4.3 Preference vozidel MHD na SSZ

Nová i rekonstruovaná SSZ jsou vybavena zařízeními, která kromě dynamického řízení na základě poptávky vozidel a chodců umožňují i preferenci vozidel městské hromadné dopravy (MHD). Vozidla MHD tedy mají možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno v reálném čase podle jejich aktuálních nároků tak, aby mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení, případně jen s minimálním zdržením.

Realizace preference vozidel MHD probíhá v Praze od počátku 90. let minulého století na základě přijatých „Zásad dopravní politiky hlavního města Prahy“. Jde o velmi potřebná opatření přispívající ke zvyšování plynulosti hromadné dopravy, dodržování standardů kvality a napomáhající udržovat pozitivní poměr podílu přepravených osob mezi hromadnou a individuální dopravou ve prospěch MHD.

Světelná signalizace (SSZ) na tramvajové síti v Praze 1990 – 2008



V průběhu roku 2008 se počet SSZ s **preferencí tramvají** zvýšil o 12 míst. Na tramvajové síti vzniklo 7 nových SSZ (dvě na nové trati do Radlic a po jednom v ulicích Na Zlíchově, Plzeňské, Švehlově, Badeniho a Milady Horákové), na nichž byla zároveň zavedena preference (na třech z nich absolutní).

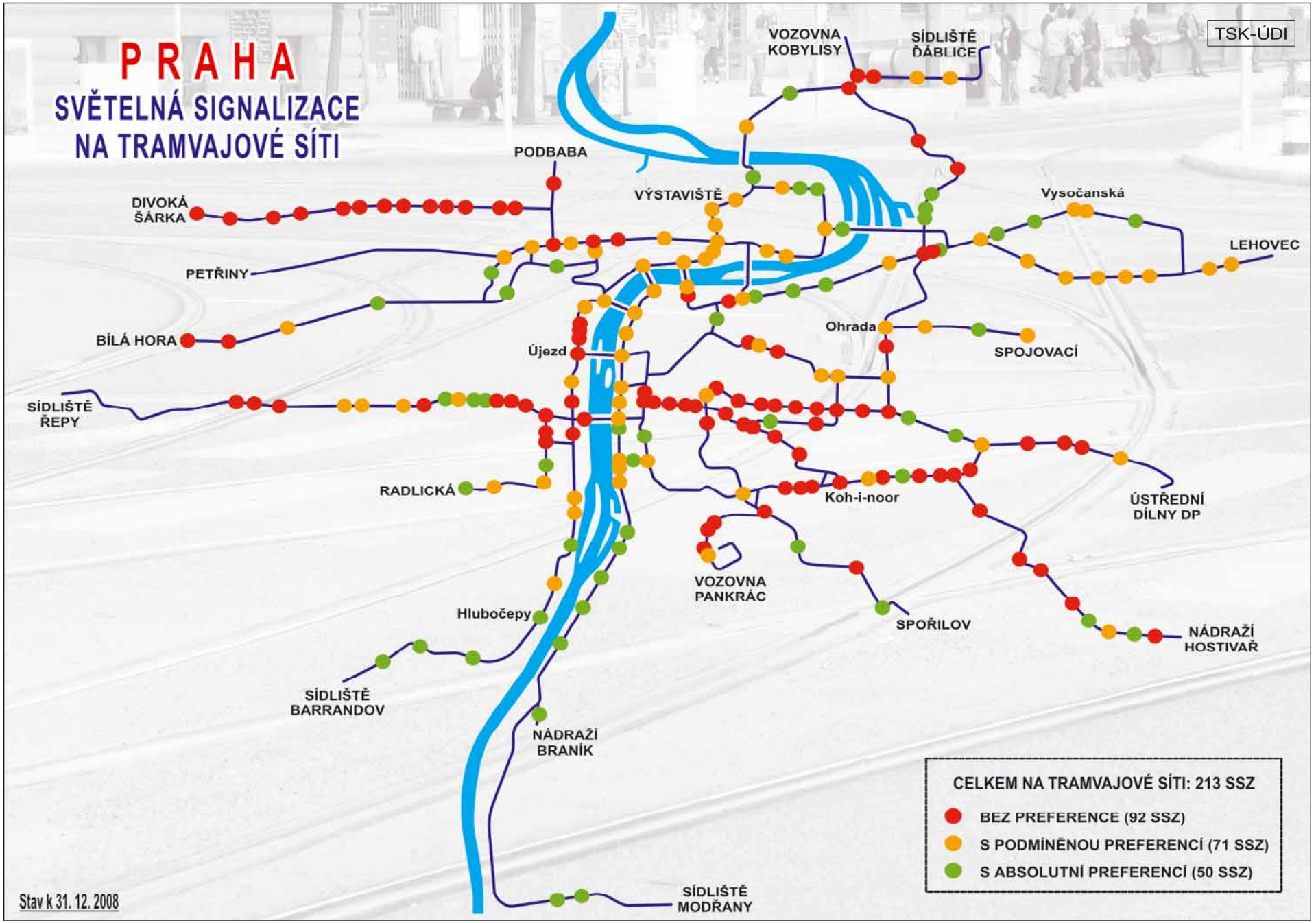
Tramvaje začaly být preferovány také na šesti již existujících křižovatkách (na pěti z nich podmíněně, na jedné absolutně). Dvě SSZ byla odstraněna v souvislosti s prodloužením komunikace na Rohanském nábřeží a se zrušením provozu automobilů podél tramvajové zastávky Invalidovna.

Na 4 SSZ (Plzeňská – Podbělohorská, Poděbradská – Podkovářská, Poděbradská – U Elektry a Poděbradská – Hloubětínská) došlo úpravou systému řízení nebo detekce ke změně preference absolutní na podmíněnou.

SSZ s preferencí tramvají (stav k 31.12.2008) – změny v roce 2008 vyznačeny červeně

	Číslo	Název SSZ		Číslo	Název SSZ
	0.327	Vinohradská – Starostrašnická	A	5.556	Radlická – tunel Mrázovka
	0.329	Vršovická – Kodaňská		5.558	Radlická – větve Městského okruhu
A	0.342	Vinohradská – Za strašnickou vozovnou	A	5.564	Lamačova – přechod u Chaplinova náměstí
A	0.359	Vršovická – Užocká	A	5.566	Werichova – Do Klukovic
A	0.384	Švehlova – Vladycká (nové SSZ)	A	5.571	Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy
	0.391	Švehlova – Pražská	A	5.572	K Barrandovu – Slivenecká
A	0.622	Švehlova – Práčská	A	5.575	Časový ostrůvek MHD zastávka Lihovar
	0.632	Černokostelecká – Sazečská		5.577	Na Zlíchově – přechod Nad Zlíchovem (nové SSZ)
	1.003	Revoluční – Řásnovka		5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov
	1.010	Národní divadlo		5.583	Nádražní – U Královské louky
	1.011	Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)	A	5.647	Plzeňská – Erbenova (nové SSZ)
	1.012	Jiráskovo náměstí	A	5.668	Radlická – smyčka tramvají (nové SSZ)
	1.035	Křižovnická – Karlova		6.122	Bělohorská – Kukulova (Vypich)
A	1.052	Havlíčkova – Hybernská	A	6.144	Bělohorská – Patočkova
	1.056	Křižovnická – Kaprova		6.147	Milady Horákové – U Brusnice
	1.067	Těšnov – Na poříčí		6.148	Patočkova – Střešovická
	1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží	A	6.149	Patočkova – Myslbekova
	1.089	nábřeží E. Beneše – Čechův most		6.996	Badeniho – Na valech (nové SSZ)
	1.106	Malostranské náměstí – Letenská		6.999	Milady Horákové – přejezd tramvají (nové SSZ)
A	1.111	Keplerova – Parléřova		7.002	nábřeží Kapitána Jaroše – Štefánikův most
A	1.146	Mariánské hradby – U Prašného mostu		7.028	nábřeží Kapitána Jaroše – Dukelských hrdinů
	1.156	Klárov – Letenská	A	7.125	Dělnická – Jankovcova
	2.013	Palackého náměstí		7.129	Strossmayerovo náměstí
A	2.017	Rašínovo nábřeží – přechod u zast. Palackého nám.		7.130	Dukelských hrdinů – Veletržní
	2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina		7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
	2.021a	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)		7.135	Bubenské nábřeží – Argentinská
	2.021b	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Vnislavova)		7.137	Argentinská – Plynární
A	2.022a	Svobodova – Vyšehradská		7.141	Dělnická – Komunardů
	2.023	Svobodova – Na slupi	A	7.142	Plynární – Komunardů
A	2.048	Korunní – přechod Sázavská		7.155	Letenské náměstí
A	2.066	Vyšehradská – Benátská		7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
	2.318	Seifertova – Italská		7.171	U Výstaviště – Bubenská
	2.328	Anglická – Bělehradská	A	7.172	Plynární – Osadní
	3.304	Táboritská – Ondříčkova	A	7.176	Partyzánská – Vrbenského
	3.306	Olšanské náměstí		7.187	Bubenské nábřeží – tramvajová trať
	3.321	Ohrada		7.266	Trojská – Pod lisem
	3.222	Želivského – Olšanská	A	8.204	Sokolovská – Vacínova
	3.364	Koněvova – Spojovací	A	8.207	Sokolovská – Šaldova
	3.373	Koněvova – Na vápence	A	8.208	Sokolovská – U nádražní lávky
A	3.374	Koněvova – Na vrcholu		8.220	Sokolovská – U Rustonky
A	3.613	Vinohradská – Pod židovskými hřbitovy	A	8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
A	4.040	Chodovská – výjezd tramvají		8.245	Střelničná – Davídkova
	4.401	Bělehradská – Otakarova	A	8.251a	Zenklova – Elsnicovo náměstí (jih)
	4.414	Na Pankráci – Děkanská vinice	A	8.251b	Zenklova – Elsnicovo náměstí (sever)
A	4.418	Podolské nábřeží – Podolská	A	8.251c	Zenklova – přechod Stejskalova
A	4.419	Podolské nábřeží – přechod Kublov	A	8.267	Trojská – U sloupu
A	4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova		~~8.673~~	~~Sokolovská – Za Invalidovnou~~ (SSZ zrušeno)
A	4.424	Podolské nábřeží – U podolského sanatoria		8.984	Střelničná – Opálkova
A	4.450	Generála Šišky – Čs. exilu		9.209	Balabenka
A	4.463	Nuselská – Mendíků	A	9.210	Sokolovská – Na rozcestí
A	4.469	Modřanská – Údolní		9.211	Českomoravská – Sazka arena
A	4.470	Generála Šišky – odbočení tramvaje		9.212	Harfa
A	4.628b	Modřanská – Mlejnek sever	~~A~~	9.213	Poděbradská – Podkovářská
A	5.508	Plzeňská – Mahenova		9.214	Sokolovská – Freyova
	5.515	Štefánikova – Holečkova	~~A~~	9.217	Poděbradská – U Elektry
~~A~~	5.519	Plzeňská – Podbělohorská		9.221	Poděbradská – přechod u zast. Nademlejnská
	5.524	Plzeňská – Pod Kotlářkou		9.223	Poděbradská – Kbelská
	5.526	Plzeňská – Musílkova	~~A~~	9.228	Poděbradská – Hloubětínská
	5.531	Plzeňská – smyčka tramvají Kotlářka	A	9.233	Sokolovská – Na břehu
A	5.532	Plzeňská – Jinonická	A	9.264	Kolbenova – přechod u zast. Kolbenova
	5.553	Radlická – Pechlátova (nové SSZ)		9.292	Kolbenova – Pod pekárnami

Na tramvajové síti je celkem: 213 SSZ. S preferencí tramvají: 121 SSZ (tj. 56,8 %), z toho 50 SSZ (23,5 %) funguje s preferencí absolutní (A).


PRAHA
SVĚTELNÁ SIGNALIZACE
NA TRAMVAJOVÉ SÍTI
TSK-ÚDI
VOZOVNA KOBYLISY
SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE
PODBABA
VÝSTAVIŠTĚ
Vysočanská
LEHOVEC
DIVOKÁ ŠÁRKA
PETŘINY
BÍLÁ HORA
Ohrada
SPOJOVACÍ
Újezd
SÍDLIŠTĚ ŘEPY
RADLICKÁ
Koh-i-noor
ÚSTŘEDNÍ DÍLNY DP
VOZOVNA PANKRÁC
Hlubočepy
SPOŘILOV
NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ
SÍDLIŠTĚ BARRANDOV
NÁDRAŽÍ BRANÍK
SÍDLIŠTĚ MODŘANY
CELKEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI: 213 SSZ
BEZ PREFERENCE (92 SSZ)
S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ (71 SSZ)
S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ (50 SSZ)
Stav k 31. 12. 2008

Nové SSZ 5.577 Na Zlíchově – Nad Zlíchovem

Nové SSZ 5.668 Radlická – smyčka tramvají

SSZ s preferencí autobusů (stav k 31.12.2008) – změny v roce 2008 vyznačeny červeně

	Číslo	Název SSZ		Číslo	Název SSZ
a	0.368	Úvalská – V Rybníčkách	a	8.289	K pazderkám – Dunajecká
a	0.384	Švehlova – Vladycká	a	8.294	Prosecká – Františka Kadlece
a	0.391	Švehlova – Pražská	a	8.296	Prosecká – Čuprova
a	0.622	Švehlova – Práčská	a	8.662	Vysočanská – Rochlická
a	0.915	Pražská – přechod u Hostivařského náměstí	a	8.978	Čimická – přechod Libišská
a	0.916	Přátelství – přechod Picassova	a	8.984	Střelničná – Opálkova
a	1.070	Dvořákovo nábřeží – Klášterská	a	9.212	Harfa
a	1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží	a	9.214	Sokolovská – Freyova
a	1.079	nábřeží L. Svobody – Nové Mlýny	a	9.216	Freyova – budovy A+C
a	1.080	nábřeží L. Svobody – Holbova	a	9.218	Vysočanská – Prosecká
p	2.013	Palackého náměstí	a	9.225	Vysočanské náměstí
p	3.613	Vinohradská – Pod židovskými hřbitovy	a	9.227	Mladoboleslavská – Vrchlabská
a	4.421	Barrandovský most – rampa Braník	a	9.234	Freyova – přechod U vysočanského pivovaru
a	4.430	Na Pankráci – přechod Hvězdova	a	9.239	Náchodská – Hartenberská
a	4.431	Hvězdova – areál ECM	a	8.246	Vysočanská – Levínská
a	4.432	Sdružení – přechod Nad studánkou	a	9.248	Vysočanská – přechod Veltruská
p	4.454	Modřanská – rampy C,D	a	9.249	Vysočanská – přechod Jiřetínská
a	4.461	Hvězdova – rampa 5. května	a	9.250	Vysočanská – Teplická
p	4.481	Opatovská – Ke Kateřinkám	a	9.252	Jandova – Ke Klíčovu
a	4.628a	Branická – Modřanská	a	9.258	Prosecká – Čakovická
p	5.506	Strakonická – Nádražní	a	9.260	Mladoboleslavská – Hornopočernická
p	5.515	Štefánikova – Holečkova	a	9.261	Náchodská – Jívanská
a	5.525	Holečkova – Zapova	a	9.265	Broumarská – Cíglerova
a	7.171	Bubenská – U Výstaviště	a	9.272	K Žižkovu – přechod
a	8.201	Křižíkova – Prvního pluku	a	9.286	Prosecká – Tupolevova
a	8.202	Prvního pluku – nádraží ČSAD	p	9.287	Tupolevova – Beranových
a	8.238	Křižíkova – Ke Štvanici	a	9.290	Beladova – Listova
a	8.240	Horňátecká – přechod Třeboradická	a	9.293	Mladoboleslavská – Beladova
a	8.241	Kobyliské náměstí	a	9.298	Freyova – Ocelářská
a	8.242	Střelničná – Klapkova	a	9.299	Čuprova – Na žertvách
a	8.243	Střelničná – Zdibská	a	9.379	Českobrodská – Pod Táborem
a	8.245	Střelničná – Davídkova	a	9.385	Českobrodská – Lomnická
a	8.256	Horňátecká – Přemyšlenská	a	9.395	Českobrodská – Rožmberská
a	8.270	Rohanské nábřeží – Ke Štvanici	a	9.396	Českobrodská – Průmyslová
a	8.271	Čimická – Ústavní	a	9.593	Ocelkova – rampa Chlumecké sever
a	8.273	Čimická – K pazderkám	a	9.605	Českobrodská – Broumarská
a	8.274	Čimická – přechod Služská	a	9.607	Českobrodská – P+R Běchovice
a	8.275	Žernosecká – přechod Šimůnkova	a	9.608	Novosibřinská – Staroújezdská a Toušická
a	8.276	Čimická – Písečná	a	9.610	Českobrodská – Národních hrdinů
a	8.278	Střelničná – Ďáblická	a	9.611	Českobrodská – Mladých Běchovic
a	8.279	Ďáblická – Žernosecká			

Na autobusové síti je celkem 81 SSZ s preferencí, z toho 74 SSZ (91,4 %) s aktivní detekcí (a) a 7 SSZ (8,6 %) s detekcí pasivní (p).

Preference autobusů na první dvojici křižovatek byla zřízena již v průběhu roku 2003, a to v rámci participace hlavního města na projektu Trendsetter. V letech 2004 až 2007 byly pak realizovány úpravy umožňující upřednostňování autobusů na SSZ především v okolí postupně budovaných nových úseků metra C z Holešovic do Kobylis, Ládví, na Prosek a do Letňan. K 31.12.2008 umožňovalo v hlavním městě preferenci autobusů 81 SSZ, z toho 74 pomocí aktivní detekce a 7 s detekcí pasivní.

Pasivní detekcí se rozumí zaznamenání autobusu ve vyhrazeném pruhu klasickou vozidlovou smyčkou nebo videodetekcí s funkcí výzvové smyčky. Systém preference autobusů s aktivní detekcí funguje na základě radiové komunikace vozidla s řadičem SSZ. K lokalizaci vozidel přijíždějících ke křižovatce se používá inframaják umístěný v dostatečné vzdálenosti před stopčárou. Zařízení ve vozidle vysílá do řadiče odpovídající požadavek na preferenci.

Autobus projíždí SSZ 9.290 Beladova – Listova

Autobus vybavený pro aktivní detekci na SSZ (v kroužku)

4.4 Řídicí ústředny

Rozšiřování a modernizace „Systému řízení a regulace městského silničního provozu“ pokračovaly i během roku 2008. Na základě uzavřeného výběrového řízení na modernizaci HDŘÚ Praha započaly dodávky nového řídícího systému HDŘÚ. Byly například dodány řídící moduly pro zpracování a vyhodnocování dat, pro výpočet stavu dopravy, pro varovná hlášení, pro vizualizaci a dohled nad aktuální dopravní situací, pro provádění scénářů a ovlivňování provozu a pro tvorbu a editaci dopravních informací.

Modernizace HDŘÚ je zajišťována tak, aby všechny nové součásti tohoto pracoviště byly využitelné i do budoucna po přemístění do plánovaného multifunkčního operačního střediska v prostoru Malovanky. V roce 2008 byla zpracována studie zabývající se podrobně vzhledem nové budovy a dispozičním uspořádáním nové HDŘÚ Praha a navazujících pracovišť.

Správu systému centrálního řízení dopravy v metropoli nadále zajišťuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy – ÚDI. HDŘÚ je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na bojišti v Praze 2. Její obsluhu zajišťovali v roce 2008 příslušníci Policie ČR – Správy hl. m. Prahy.

K 31.12.2008 bylo k této ústředně v rámci systému řízení dopravy prostřednictvím jednotlivých ODŘÚ připojeno celkem 231 SSZ. Na ODŘÚ jsou použity systémy VRS 2100, MIGRA a SCALA. V roce 2008 došlo k ukončení činnosti nejstaršího systému ADT a všechny křižovatky, které k němu příslušely, byly přepojeny k novému systému SCALA. Šlo o 53 SSZ v oblasti Vinohrad, Vršovic a Nového Města a o 21 SSZ na Evropské ulici (v budoucnu budou tato SSZ patřit k ústředně SZ (Severozápad). V rámci realizace nových ODŘÚ byly dodány ústředny S (Sever), k níž jsou zatím připojeny 3 SSZ v okolí nové stanice metra Letňany, a JZ (Jihozápad).

Stav SSZ připojených prostřednictvím jednotlivých ODŘÚ k HDŘÚ na konci roku 2008:

- oblast C1 (Centrum 1 – pravý břeh) – 104 SSZ
- oblast C2 (Centrum 2 – levý břeh) – 65 SSZ
- oblast C3 (Centrum 3 – Holešovice) – 27 SSZ
- oblast V (Východ) – 32 SSZ
- oblast S (Sever) – 3 SSZ

4.5 Dopravní informační centrum (DIC) Praha

Od 1.7.2005 je v Praze nejprve ve zkušebním a od roku 2006 v trvalém provozu DIC Praha, které nabízí informační služby v oblastech zjišťování a poskytování stupňů dopravní zátěže, poskytování informací o dlouhodobých plánovaných uzavírkách i mimořádných situacích na komunikační síti a poskytování výstupů z informačních databází města především na webové stránky. Zdrojem dat pro poskytované informace jsou systémy HDŘÚ Praha a řada zařízení instalovaných v ulicích.

Jako čtvrtá služba slouží řidičům v rámci DIC Praha také systém RDS-TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel), který v navigačních mapách ve vozidlech umí zobrazit aktuální dopravní informace a navádění jim přizpůsobit. Vzhled zpráv (vysílání je zajišťováno ve spolupráci s Českým rozhlasem) je plně standardizován dle mezinárodních standardů ALERT C. Vysílání RDS-TMC bylo pro území Prahy zahájeno od 1.7.2005 jako první v ČR i v bývalém východním bloku vůbec.

Jako podklad pro vysílání systému byla zpracována lokalizační databáze hlavní komunikační sítě hl. m. Prahy, která byla v závěru roku 2008 aktualizována a zpřesněna. Pomocí této databáze jsou přiřazovány k jednotlivým úsekům komunikační sítě dynamické dopravní informace.

Aktuální dopravní informace získávané z DIC Praha slouží v dopravních webových aplikacích hl. m. Prahy k tvorbě zátěžových map hustoty provozu, tabulek se stupni dopravy, k distribuci snímků z vybraných dopravních kamer a k poskytování informací o dopravních omezeních (uzavírkách).

V roce 2008 byla dokončena II. etapa Studie rozvoje DIC Praha, která se zabývá možnostmi dalšího postupu prací na zdokonalování služeb tohoto centra. Především je zaměřena na rozvíjení způsobů poskytování informací a s tím souvisejícím rozšířením zdrojů, kterými jsou databáze DIC naplňovány z HDŘÚ Praha.

Studie rozvoje DIC Praha byla součástí poslední III. etapy projektu CONNECT, který v oblasti studií spolufinancoval z prostředků EU od roku 2005 řadu projektů souvisejících s rozvojem HDŘÚ a DIC Praha.

Sál HDŘÚ Praha

Pracoviště operátora DIC Praha

4.6 Systémy televizního dohledu (TVD)

Na konci roku 2008 byly v hl. m. Praze v provozu tři systémy kamerového dohledu. Ve správě TSK hl. m. Prahy je systém TVD monitorující především dopravu. Centrum systému TVD-TSK je v Hlavní dopravní řídící ústředně v ulici Na bojišti a hlavními uživateli jsou dispečeři HDŘÚ.

Do systému TVD-TSK hl. m. Prahy bylo napojeno v závěru roku 2008 celkem 225 kamer. Z tohoto počtu je téměř polovina kamer umístěna v pražských silničních tunelech a 86 z nich je používáno v těchto místech pro videodetekci. Další kamery TSK jsou rozmístěny na území města nerovnoměrně, většinou byly realizovány současně s výstavbou či rekonstrukcí některých komunikací, případně SSZ.

Druhým kamerovým systémem ve městě je systém DP hl. m. Prahy, který má především v prostorách a vestibulech metra k dispozici více než 600 kamer. Tyto kamery nejde až na výjimky využít pro sledování dopravy na komunikační síti.

Nejvýznamnějším televizním dohledovým systémem v hl. m. Praze je Městský kamerový systém (MKS), k němuž je připojeno 491 kamer zaměřených na sledování celkové situace ve městě. Většina kamer tohoto systému je otočná a disponuje vysokým rozlišením. Do systému MKS je integrováno 80 kamer systému TSK hl. m. Prahy a 64 kamer systému DP Praha, a. s.

Hlavní cíle projektu MKS, který byl v rámci projektu JPD2 spolufinancován z fondů EU, jsou zvýšení bezpečnosti, zlepšení plynulosti dopravy, snížení negativních dopadů na životní prostředí plynoucích ze silniční dopravy a možnost posílení koordinace mezi jednotlivými složkami integrovaného záchranného systému.

4.7 Proměnné informační tabule (PIT)

Proměnné informační tabule (PIT) jsou v Praze instalovány za účelem zobrazování aktuálních informací o dopravě na návazné komunikační síti a o krátkodobých i dlouhodobých uzavírkách zejména ve vztahu k tunelům Městského okruhu. V roce 2008 došlo v rámci dokončení tramvajové tratě mezi Laurovou a Radlickou k navrácení proměnné informační tabule na sloup VO do Radlické ulice, čímž dosáhl počet PIT v Praze opět čísla 22.

Umístění proměnných informačních tabulí (stav k 31.12.2008) – změny v roce 2008 vyznačeny červeně

Ke Štvanici (směr Těšnovský tunel)	Patočkova (u ul. Pod Drinopolem, směr Strahovský tunel)
Hlávkův most (směr Muzeum)	Jižní spojka (za ČS ARAL, směr Barrandovský most)
Wilsonova (směr Hlávkův most)	Strakonická (pod Barrandovem, směr Barrandovský most)
Na Františku (směr Těšnovský tunel)	Strakonická (před Zlíchovským tunelem, směr Mrázovka)
Rohanské nábřeží (směr Těšnovský tunel)	Dobříšská (ve směru k tunelu Mrázovka)
Vítězná (směr Újezd)	Dobříšská (ve směru ke Zlíchovskému tunelu)
Modřanská (u ul. Údolní, směr Podolské nábřeží)	K Barrandovu (směr centrum)
Dienzenhoferovy sady (směr Kartouzská)	Jinonická (směr k Plzeňské)
Hořejší nábřeží (u ul. Na bělidle, směr Jiráskův most)	Radlická (u ul. Nad Laurovou, směr centrum)
Plzeňská (směr Strahovský tunel)	Karmelitská (směr Újezd)
Patočkova (u ul. Střešovické, směr Strahovský tunel)	5. května (jednořádková netypická PIT na lávce před MO)

Nápis na PIT Dobříšská v průběhu údržby v tunelu Mrázovka

PIT na Hořejším nábřeží

V rámci programu OPD byla v roce 2008 zahájena příprava obnovy stávajících tabulí, které jsou již technicky zastaralé, neumožňují zobrazování nových grafických symbolů a je složité je udržovat.

V následujících letech bude obnoveno 18 existujících PIT, 4 PIT budou odstraněny (Karmelitská, Vítězná, Jinonická, Ke Štvanici) a nově se v ulicích objeví cca 40 nových PIT.

4.8 Poskytování informací o cestovních dobách (Travel time)

V závěru roku 2008 byla postupně budována a uváděna do provozu první zařízení, která poskytují řidičům informace o aktuální době jejich jízdy mezi dvěma body. První tři úseky, kde se měří cestovní doby, jsou: Evropská (od Nové Šárky po Vítězné náměstí) Jižní spojka – K Barrandovu (od lanového mostu po začátek ulice K Barrandovu) a K Barrandovu – Jižní spojka (od křižovatky K Barrandovu – K Holyni po ulici 5. května).

K měření cestovních dob je využívána stejná kamerová technologie jako pro měření úsekové rychlosti vozidel a zaznamenávání jízdy na červenou. Rozpoznávání registračních značek tedy v tomto případě neslouží k restrikci, ale ve prospěch řidičů. Z rozpoznaných RZ je doba jízdy vypočtena automaticky bez zásahu člověka a snímky RZ jsou ihned ze systému odstraněny.

Podoba tabulí poskytujících informace o cestovních dobách v ulici K Barrandovu a u lanového mostu

4.9 Měření rychlosti a zaznamenávání jízd na červenou

Zařízení pro **měření úsekové rychlosti** se skládá ze dvojice portálů s kamerami, které sejmou snímek vozidla vždy na začátku i konci úseku. Na základě identifikace vozidla dle registrační značky, délky úseku a časových údajů je pak vypočtena průměrná rychlost.

V závěru roku 2008 bylo tímto způsobem zjišťováno dodržování povolené rychlosti na 18 úsecích (čtyři obousměrné jsou počítány jako dva úseky) v hlavním městě Praze. Během roku byl realizován nový úsek na Poděbradské ul. u stanice metra Hloubětín (ve směru jízdy z centra města).

Úsekové měření rychlosti v hl. m. Praze (stav k 31.12.2008)

Bělohorská – směr z centra (z 60,9 % na 3,0 %)	Poděbradská – směr z centra (od r. 2008) (z 6,0 % na 5,0 %)
Dobříšská – směr Barrandovský most (z 45,4 % na 4,0 %)	Podolské nábřeží – směr do centra (z 43,4 % na 7,0 %)
Dobříšská – směr tunel Mrázovka (z 29,8 % na 5,0 %)	Strahovský tunel – směr Mrázovka (z 29,1 % na 6,0 %)
Evropská – směr do centra (z 49,2 % na 5,0 %)	Strahovský tunel – směr Patočkova (z 13,9 % na 4,0 %)
Jižní spojka 1 – u Vrbovy ul., směr Krč (z 26,3 % na 0,8 %)	Strakonická – směr do centra (z 18,6 % na 0,6 %)
Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská (z 45,4 % na 3,0 %)	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most (z 29,8 % na 3,0 %)
Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most (z 13,5 % na 5,0 %)	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel (z 30,7 % na 6,0 %)
Jižní spojka 4 – spojené úseky 1 a 2 (od r. 2007) (z 40,0 % na 27,0 %)	Ústecká – směr z centra (z 31,8 % na 2,0 %)
Poděbradská – směr do centra (z 55,0 % na 3,0 %)	5. května – směr do centra (z 48,7 % na 3,0 %)

Červeně je uveden vývoj počtu přestupků v procentech od listopadu 2006 (většina úseků) do prosince 2008.

Tabulka ukazuje přehled všech pražských lokalit pro měření úsekové rychlosti. V závorkách za lokalitou je uveden pokles četnosti překročení rychlosti v procentech v období od listopadu roku 2006 (většina lokalit) až po prosinec roku 2008. Z údajů vyplývá velmi výrazný pokles z řádu desítek procent k jednotkám, někdy dokonce k desetinám procenta.

Zjištěná statistická data ze všech úseků jsou již od února roku 2007 zobrazována na webových stránkách hlavního města Prahy.

Úsekové měření rychlosti na Poděbradské ulici

Stabilní měření rychlosti na Evropské ul. u Nové Šárky

V Praze je dále rozmístěno 14 **stabilních měřičů rychlosti**, které mohou zjišťovat okamžitou rychlost vozidel.

Umístění stabilních měřičů rychlosti pro dokumentaci okamžité rychlosti (stav k 31.12.2008)

R 0.01	Průmyslová	R 5.12	Jeremiášova
R 4.08	Novodvorská	R 6.03	Patočkova
R 4.09	Opatovská	R 6.07	Československé armády
R 4.13	Jeremenkova	R 6.11	Evropská
R 5.04	K Barrandovu	R 8.02	V Holešovičkách
R 5.06	Radlická	R 8.14	Čimická
R 5.10	K cementárně	R 9.15	Vysočanská

Rychlost vozidel v Praze je měřena také nerestriktivním způsobem. Řidiči jsou na svou rychlost pouze upozorněni tzv. **radarovými značkami**. Tyto značky (ve správě TSK) byly v závěru roku 2008 instalovány na 20 místech.

Umístění radarových značek (stav k 31.12.2008)

Praha 4	Jeremenkova (u ul. Nad cihelnou, směr Podolské nábř.)	Praha 8	Davídkova (u ul. Vinopalnické, směr do centra)
Praha 4	Jeremenkova (za ul. Za skalkou, směr Pankrác)	Praha 8	K Ládví (u ul. Ke hřišti, směr Kobylisy)
Praha 4	K Šeberovu (u ul. Rozkošské, směr do centra)	Praha 8	Pernerova (u ul. Kollárovy, směr do centra)
Praha 4	K Hrnčířům (u ul. Musilovy, směr z centra)	Praha 8	Pernerova (u ul. Peckovy, směr z centra)
Praha 7	Trojská (u ul. U lisu, směr ZOO)	Praha 8	Prosecká (u ul. Kundratka, směr do centra)
Praha 7	Sádky (před ul. Trojskou, směr do centra)	Praha 8	Vosmíkových (u ul. Na dědince, směr z centra)
Praha 8	Čimická (u ul. Na zámkách, směr do centra)	Praha 8	Žernosecká (u ul. Burešovy, směr Ďáblice)
Praha 8	Čimická (u ul. Lehnické, na středním dělícím pásu)	Praha 8	Žernosecká (u ul. Šimůnkovy, směr Kobylisy)
Praha 8	Čimická (u u. K Ládví, směr do centra)	Praha 20	Náchodská (u ul. Bártlovy, směr do centra)
Praha 8	Čimická (u ul. Tišické, směr do centra)	Praha 20	Náchodská (u ul. Stoliňské, směr z centra)

Další tzv. „sympatické měření rychlosti“ **zařízeními typu „DAVID“** bylo v Praze zřízeno k 31.12.2008 obousměrně na čtyřech ulicích. Na třech dalších místech byla realizace zahájena.

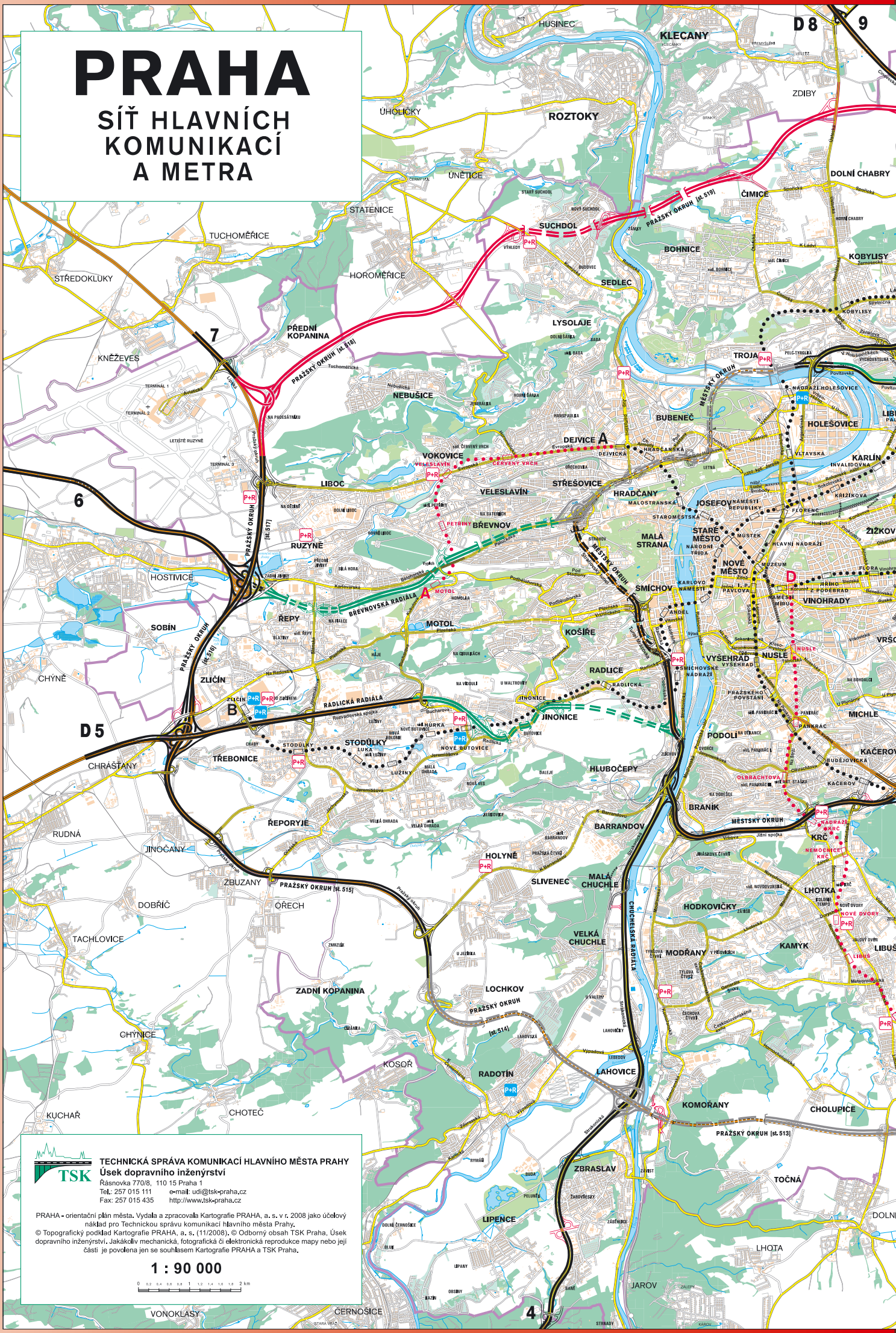
Tento typ zařízení nezobrazuje údaj o okamžité rychlosti vozidla, ale pouze variabilním nápisem „Děkujeme / Pomalu“ působí na řidiče, aniž by je sváděl k ověřování přesnosti jejich tachometru při rychlé jízdě.

Umístění „sympatického měření rychlosti“ typu „DAVID“ (stav k 31.12.2008) – červeně lokality připravené k realizaci

Praha 6	Ankarská (v obou směrech)	Praha 3	Koněvova (v obou směrech)
Praha 6	Vlastina (v obou směrech)	Praha 4	Zelený pruh (v obou směrech)
Praha 11	Ke Kateřinkám (v obou směrech)	Praha 6	Na pískách (v obou směrech)
Praha 11	U Kunratického lesa (v obou směrech)		

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



TSK

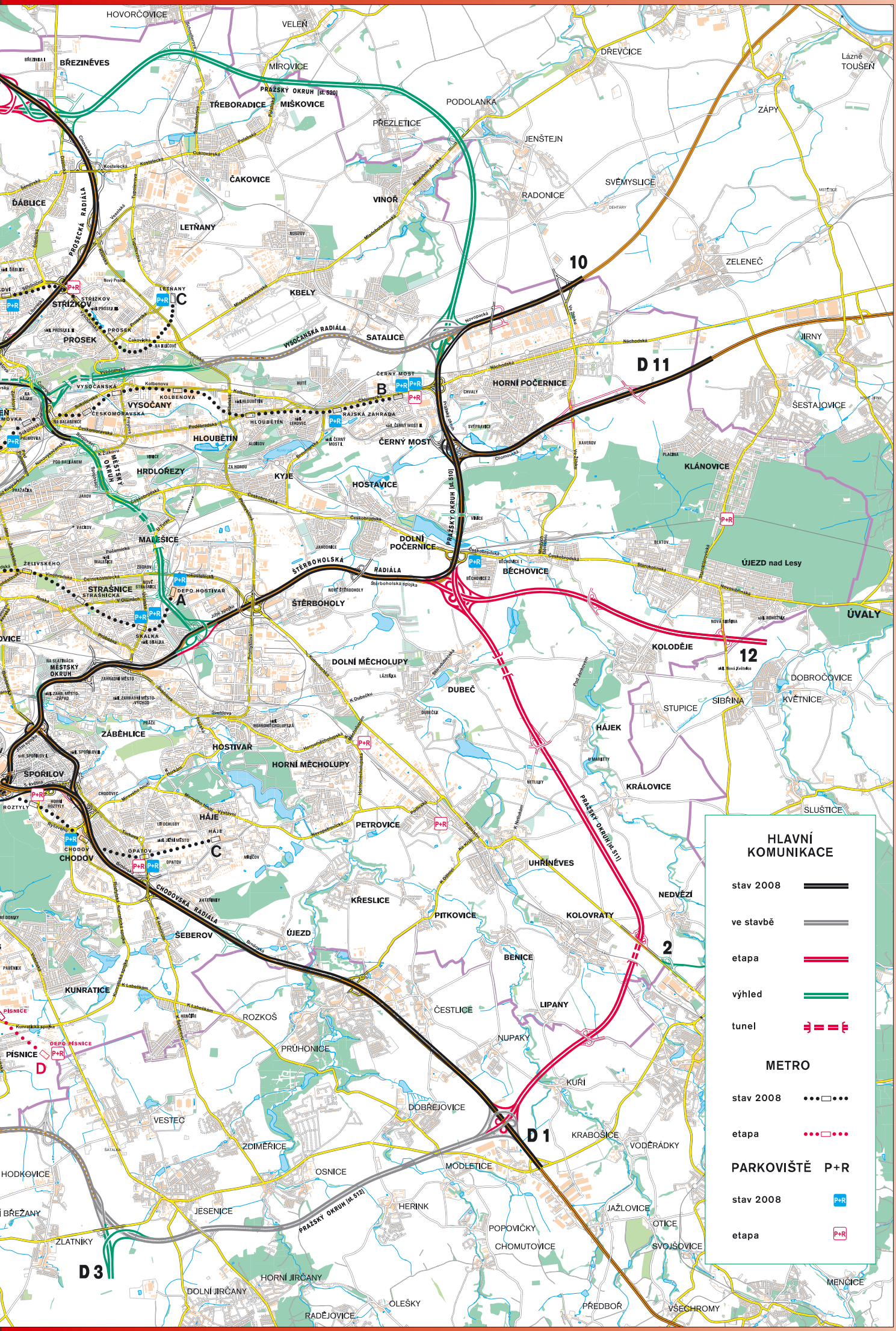
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství
Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1
Tel.: 257 015 111 e-mail: udi@tsk-praha.cz
Fax: 257 015 435 http://www.tsk-praha.cz

PRAHA - orientační plán města. Vydala a zpracovala Kartografie PRAHA, a. s. v r. 2008 jako účelový náklad pro Technickou správu komunikací hlavního města Prahy.

© Topografický podklad Kartografie PRAHA, a. s. (11/2008). © Odborný obsah TSK Praha, Úsek dopravního inženýrství. Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem Kartografie PRAHA a TSK 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 2008
ve stavbě
etapa
výhled
tunel
METRO
stav 2008
etapa
PARKOVIŠTĚ P+R
stav 2008
etapa
PRAŽSKÝ OKRUH (st. 510)
PRAŽSKÝ OKRUH (st. 511)
PRAŽSKÝ OKRUH (st. 512)
PROSECKÁ RADIÁLA
VYSOČANSKÁ RADIÁLA
ŠTĚRBOHOLSKÁ RADIÁLA
CHODOVSKÁ RADIÁLA
MĚSTSKÝ OKRUH
D 1
D 3
D 11
10
12
2
A
B
C
D
HOVORČOVICE
VELEŇ
BŘEZINĚVES
MÍROVICE
TŘEBORADICE
MIŠKOVICE
PŘEZLETICE
PODOLANKA
DŘEVČICE
Lázně TOUŠEŇ
ZÁPY
JENŠTEJN
SVĚMYSLICE
RADONICE
ČAKOVICE
VINOŘ
ĎÁBLICE
LETŇANY
ZELENEČ
KBELY
STŘÍŽKOV
PROSEK
SATALICE
JIRNY
HORNÍ POČERNICE
ŠESTAJOVICE
VYSOČANY
ČERNÝ MOST
HLOUBĚTÍN
KLÁNOVICE
HRDLOŘEZY
KYJE
HOSTAVICE
MALEŠICE
DOLNÍ POČERNICE
BĚCHOVICE
ÚJEZD nad Lesy
STRAŠNICE
ŠTĚRBOHOLY
ÚVALY
KOLODĚJE
DOLNÍ MĚCHOLUPY
DUBEČ
DOBROČOVICE
SIBŘINA
KVĚTNICE
STUPICE
HÁJEK
ZÁBĚHLICE
HOSTIVAŘ
HORNÍ MĚCHOLUPY
SPOŘILOV
KRÁLOVICE
SLUŠTICE
HÁJE
PETROVICE
CHODOV
UHŘÍNĚVES
NEDVĚZÍ
KŘESLICE
PITKOVICE
KOLOVRATY
ŠEBEROV
ÚJEZD
BENICE
KUNRATICE
ČESTLICE
LIPANY
ROZKOŠ
NUPAKY
PÍSNICE
PRŮHONICE
KUŘÍ
DOBŘEJOVICE
VESTEC
KRABOŠICE
VODĚRÁDKY
ZDIMĚŘICE
MODLETICE
HODKOVICE
OSNICE
HERINK
JAŽLOVICE
OTICE
JESENICE
POPOVIČKY
SVOJŠOVICE
ZLATNÍKY
CHOMUTOVICE
HORNÍ JIRČANY
MENCÍCE
DOLNÍ JIRČANY
OLEŠKY
PŘEDBOŘ
VŠECHROMY
RADĚJOVICE

Radarová značka v Pernerově ulici

Zařízení typu „DAVID" v ulici Ke Kateřinkám

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je na území hlavního města rozmístěno na 13 křižovatkách zařízení pro zjišťování a **dokumentování jízd na červenou**. V závěru roku 2008 započala instalace zařízení na čtrnáctém SSZ 5.974 K Barrandovu – Ke Smíchovu, ale jeho zprovoznění a zařazení do systému proběhne až v roce 2009.

První křižovatka (Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží) byla tímto systémem vybavena již v roce 1998. V roce 2007 byly provedeny drobné technické úpravy na 10 stanovištích a stanoviště Bělehradská – Otakarova bylo zrušeno.

V roce 2008 byla na SSZ 2.029 náměstí I. P. Pavlova – Sokolská zahájena modernizace systému sledování jízd na červenou. Nová technologie umožňuje nyní sčítání vozidel, může sloužit i pro vyhodnocování cestovních dob vozidel mezi jednotlivými křižovatkami a k dalším funkcím.

Sledování jízd na červenou v křižovatkách Kolbenova – Kbelská a Generála Šišky – Čs. exilu

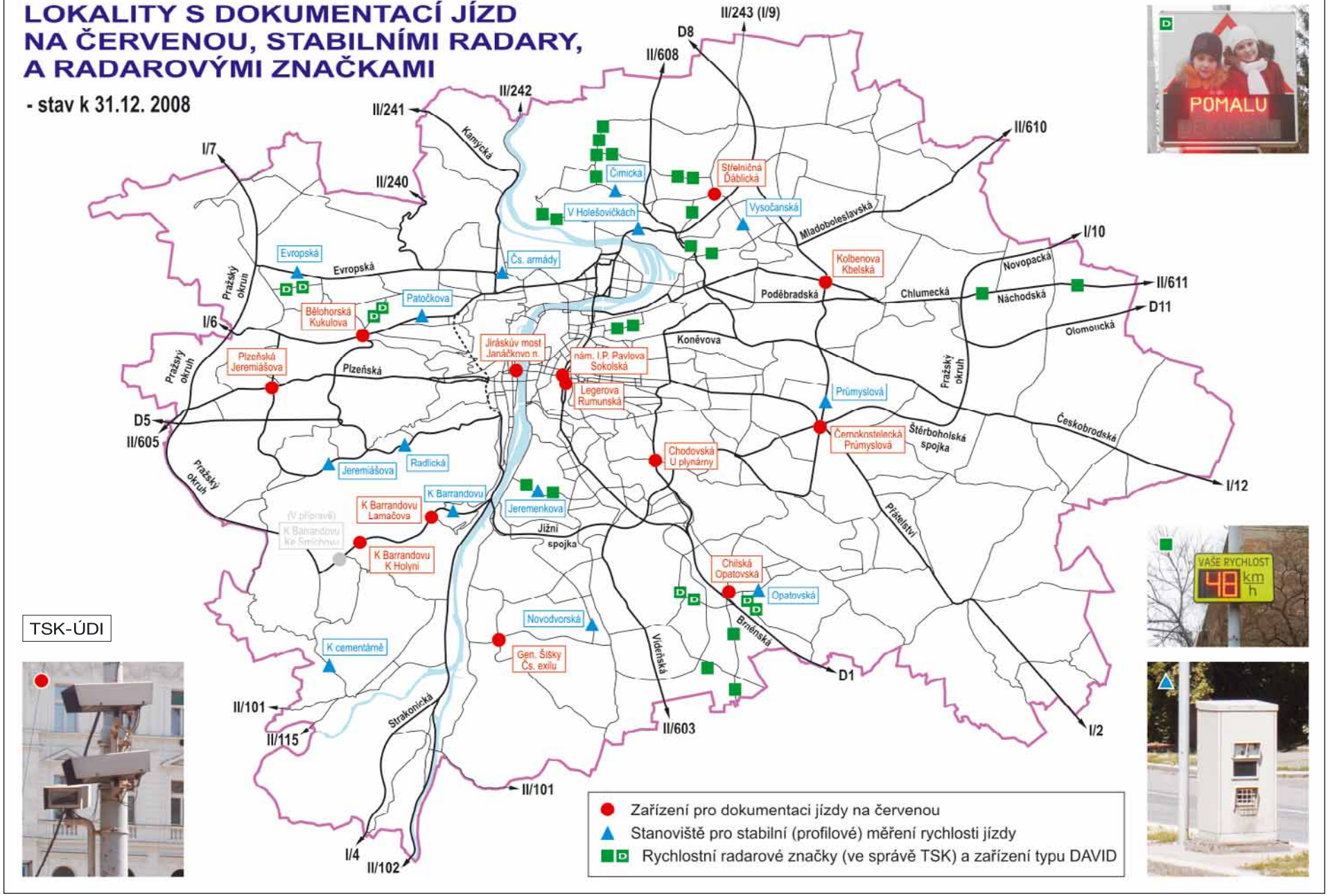
SSZ se sledováním jízd na červenou (stav k 31.12.2008) – červeně změny v roce 2008 a lokalita připravovaná k realizaci

0.612a	Černokostelecká – Průmyslová (nová technologie)	5.499	K Barrandovu – K Holyni (nová technologie)
2.029	nám. I. P. Pavlova – Sokolská (nová technologie)	5.529	Plzeňská – Jeremiášova
2.069	Legerova – Rumunská	5.569	K Barrandovu – Lamačova
4.409	Chodovská – U plynárny	5.974	K Barrandovu – Ke Smíchovu – v přípravě
4.449	Chilská – Opatovská	6.122	Bělohorská – Kukulova (nová technologie)
4.450	Generála Šišky – Československého exilu	8.278	Střelničná – Ďáblická
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	9.297	Kolbenova – Kbelská

Stejně jako u systému úsekových měření rychlosti je zobrazeno rozmístění lokalit i počty přestupků zjištěných sledováním jízd na červenou na webových stránkách hlavního města Prahy.

LOKALITY S DOKUMENTACÍ JÍZD NA ČERVENOU, STABILNÍMI RADARY, A RADAROVÝMI ZNAČKAMI

- stav k 31.12. 2008



TSK-ÚDI

5

ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY

Jedním z nástrojů optimálního využití dopravní infrastruktury při trvalém nárůstu dopravních výkonů a stoupající intenzitě automobilové dopravy je stanovení vhodné organizace dopravy zaměřené na zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, regulaci dopravy, řešení problematiky dopravy v klidu a vytváření lepších podmínek pro MHD, chodce a cyklisty.

V centru Prahy byla v roce 2008 věnována pozornost úpravám provozního režimu v zavedených zónách placeného stání (ZPS) a dalšímu rozšiřování ZPS. K již zavedeným ZPS na území MČ Praha 1 a MČ Praha 2 přibyly v roce 2008 nové ZPS na části území Prahy 3 a na celém území Prahy 7. Úpravy provozních podmínek v ZPS byly provedeny na základě vyhodnocení provedených dopravních průzkumů a připomínek uživatelů ZPS. Bližší údaje k rozšiřování a provozu ZPS jsou uvedeny v kapitole 7.1.

K omezení jízdy nákladních automobilů v jízdních pruzích se v roce 2008 přistoupilo na komunikacích Chlumecká, Průmyslová, Kbelská, Liberecká, Lipská, Novopacká a Strakonická. Dopravní režim je vyznačen dopravními značkami č. IP 21 „Omezení v jízdním pruhu“. V případě úseků se dvěma jízdními pruhy je v levém jízdním pruhu vyznačen zákaz jízdy všech nákladních automobilů a pravý jízdní pruh je bez omezení, v úsecích se třemi jízdními pruhy je v levém jízdním pruhu vyznačen zákaz jízdy všech nákladních automobilů, ve středním zákaz jízdy nákladních automobilů, jejichž celková hmotnost přesahuje 6,0 t a pravý jízdní pruh je bez omezení.

V souvislosti se zprovozněním obchodního a administrativního centra Arkády a rozšířením stávající vozovky o kolektorovou část, umožňující přímou obsluhu přilehlých objektů v ulici 5. května, bylo v úseku mezi mimoúrovňovými křižovatkami Pankrác a Brumlovka připraveno zrušení vyznačení této komunikace jako silnice pro motorová vozidla.

Významnou změnou organizace dopravy, která se dotkla zejména severní části města, bylo uvedení do provozu nového úseku metra trasy IV C „Ládví – Letňany“ a s tím spojené výrazné změny linkového vedení autobusové dopravy MHD.

V průběhu roku 2008 nadále probíhaly přechodné změny v organizaci dopravy při budování dopravní infrastruktury hl. m. Prahy. Dopravní omezení při výstavbě Městského okruhu a mimoúrovňových křižovatek Malovanka, Prašný most a Špejchar lze sice považovat za lokální, avšak významnou měrou ovlivňující plynulost dopravy nejen na komunikacích městské části Prahy 6, ale i celého severovýchodního sektoru města.

Významnou uzavírkou na jedné z nejzatíženějších komunikací, na Jižní spojce, byla částečná uzavírka lanového mostu pro obnovu izolací, opravu železobetonové římsy a pro měření možného pohybu železobetonové konstrukce mostu, s objízdnou trasou pro nákladní dopravu ulicemi Švehlova a Průmyslová.

Dopravní komplikace vyvolala i úplná uzavírka Vyšehradského tunelu a nábřeží v jeho okolí pro rekonstrukci komunikace, tramvajové tratě, inženýrských sítí a rozšíření cyklostezky.

Dopravní omezení v Radlické ulici během stavby tramvajové tratě

Z dalších dopravních opatření, významně ovlivňujících dopravní situaci na komunikacích hlavního města Prahy, lze uvést například úplnou uzavírku ulice Pražské po dobu rekonstrukce křižovatky Švehlova – Pražská, úplnou uzavírku ulice Radlické ve směru z centra (s objížďkou po Plzeňské ulici), pro rekonstrukci tramvajové tratě, plynovodu a kanalizačního sběrače, omezení dopravy v ulicích Seifertova, Táboritská, Olšanská a na Olšanském náměstí pro výměnu kolejových konstrukcí a uzavírky částí ulice Veselské při výstavbě mimoúrovňové křižovatky Letňany.

Z významnějších lokálních dopravních omezení lze uvést dílčí omezení dopravy při rozšíření komunikace a úpravách SSZ na komunikaci Karlovarská v úseku Slánská – Drnovská v souvislosti s úplným zprovozněním mimoúrovňové křižovatky Řepy a uvedením do provozu rychlostní komunikace R 6 v úseku Praha – Pavlov.

BEZPEČNOST DOPRAVY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI

6.1 Dopravní nehody

V roce 2008 došlo v Praze k 30 251 nehodám (-10 % oproti roku 2007), 38 osob bylo usmrceno (+15 %) a 2 275 osob bylo zraněno (±0 %). S účastí chodců došlo k 677 nehodám (+3 %), 20 osob bylo usmrceno (+18 %) a 599 osob bylo zraněno (-2 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (29 530 z 30 251 nehod, tj. 98 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě a nepřiměřená rychlost.

Chodci sami zavinili 326 nehod (+5 %), přičemž bylo usmrceno 9 osob (-31 %) a 263 osob bylo zraněno (-3 %).

Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 661 (-9 %), oproti roku 2007 klesl počet viníků řidičů (-9 %) a stoupl počet viníků chodců (+2 %).

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

	2006	2007	2008	rozdíl 08/07 (%)
Počet nehod	34 689	33 484	**30 251**	- 10
Počet smrtelných zranění	56	33	**38**	+ 15
Počet těžkých zranění	357	352	**334**	- 5
Počet lehkých zranění	2 047	1 923	**1 941**	+ 1
Počet nehod se zraněním	2 022	1 943	**1 909**	- 2
Počet nehod bez zranění	33 667	31 541	**28 342**	- 10
Zaviněno řidičem	33 759	32 650	**29 530**	- 10
z toho způsob jízdy	20 961	20 677	**18 896**	- 9
nedání přednosti v jízdě	10 034	9 819	**8 725**	- 11
nepřiměřená rychlost	2 511	1 968	**1 767**	- 10
nesprávné předjíždění	253	186	**142**	- 24
Zaviněno závadou komunikace	167	115	**77**	- 33
Zaviněno cyklistou	65	64	**45**	-30
Zaviněno chodcem	328	311	**326**	+ 5

Základním trendem nehodovosti v roce 2008 byl mírný pokles počtu nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, nárůst počtu usmrcených osob, mírný pokles počtu těžce zraněných, stagnace počtu lehce zraněných osob a počtu nehod se zraněním.

Z posouzení **dlouhodobého trendu vývoje dopravní nehodovosti** je možné konstatovat, že v 60. až 80. letech minulého století byla dlouhodobá tendence vývoje nehodovosti relativně příznivá, neboť počet dopravních nehod zhruba odpovídal vývoji dopravních výkonů a zvyšoval se pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou, neboť dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika, vyjádřená ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Od roku 2001 se počet evidovaných dopravních nehod snížil i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu, takže se relativní nehodovost rovněž snížila (o 36 % v roce 2008 ve srovnání s rokem 2000).

Na pokles počtu evidovaných dopravních nehod od roku 2001 mělo vliv i ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého platila od ledna 2001 povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 20 000 Kč, zatímco do konce roku 2000 platila povinnost nahlašovat policii ty nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 1 000 Kč.

Novelizace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti od července 2006, dále změnila povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 50 000 Kč.

V roce 2008 připadalo v celopražském průměru 4,7 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy je významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 8 letech, a to i navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 313 zranění v roce 2008, tj. o 40 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 26 %.

Nehoda dvou vozidel a tramvaje na Olšanském náměstí

Nehoda v křižovatce Bolzanova – Opletalova

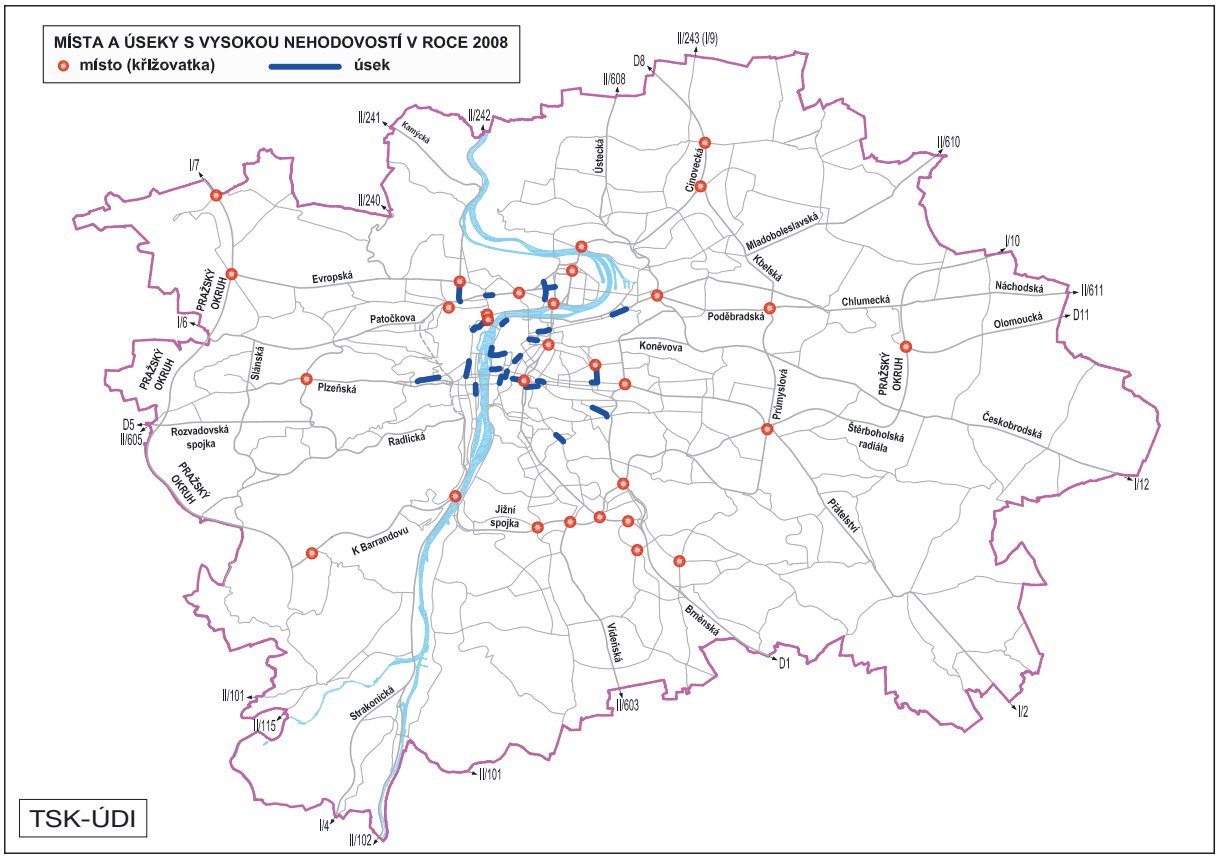
Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze 1961 – 2008

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	94	100	369	100	2 806	100	7,5	100
1995	33 898	188	123	131	679	184	4 044	144	7,9	178
2000	40 560	225	80	85	521	141	3 260	116	7,4	228
2005	33 349	185	61	65	393	107	2 603	93	5,1	273
2006	34 689	192	56	60	357	97	2 047	73	5,2	278
2007	33 484	186	33	35	352	95	1 923	69	4,8	287
2008	**30 251**	**168**	**38**	**40**	**334**	**91**	**1 941**	**69**	**4,7**	**288**

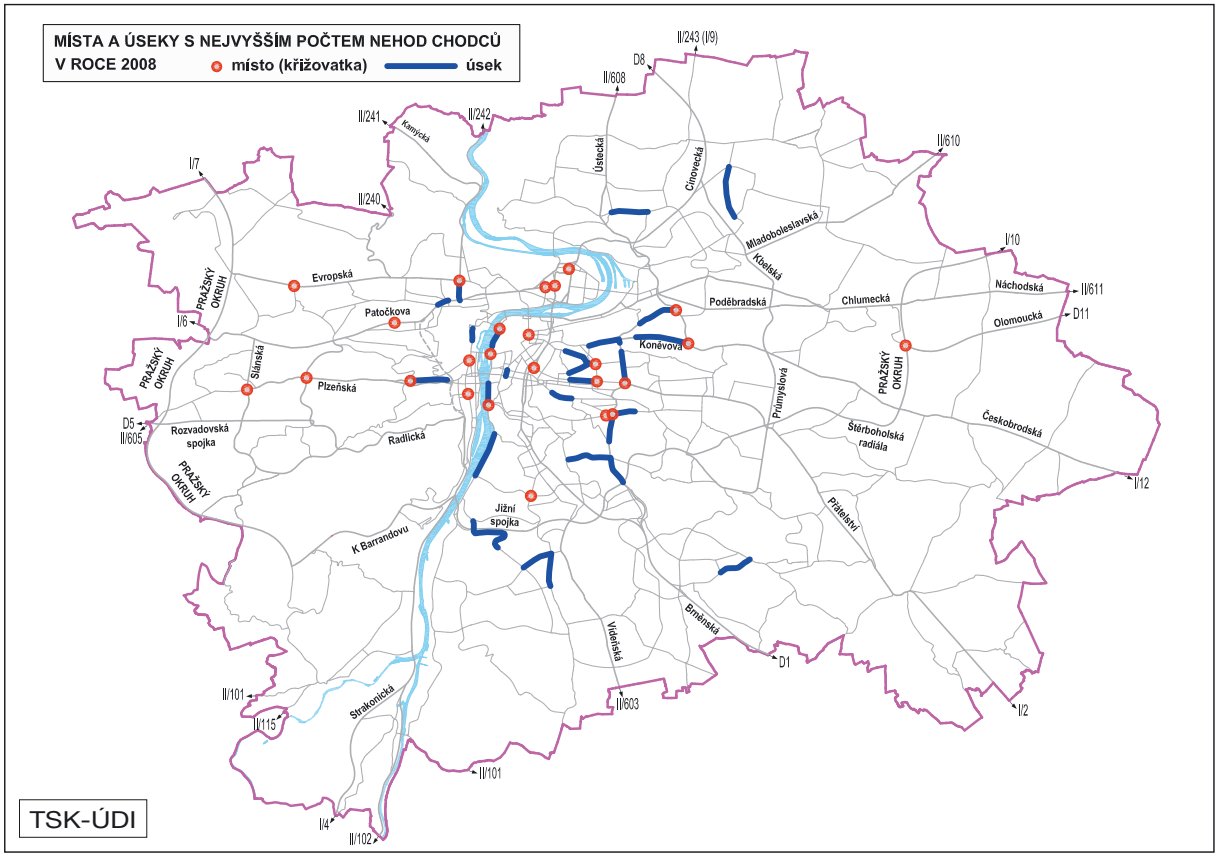
100 % = rok 1990
Relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokilometrů (prům. hodnoty, celá komunikační síť)
Dopravní výkony = ujeté vozokilometry, celá komunikační síť

Dopravní nehody s účastí chodců 2005 – 2008

	2005	2006	2007	2008	rozdíl 08/07 (%)
Počet nehod s účastí chodce	742	649	656	**677**	+ 3
Počet smrtelných zranění	35	25	17	**20**	+ 18
lehkých a těžkých zranění	711	629	613	**599**	- 2
Z toho nehody zaviněné chodci	352	328	311	**326**	+ 5
Počet smrtelných zranění	17	12	13	**9**	- 31
lehkých a těžkých zranění	330	300	272	**263**	- 3



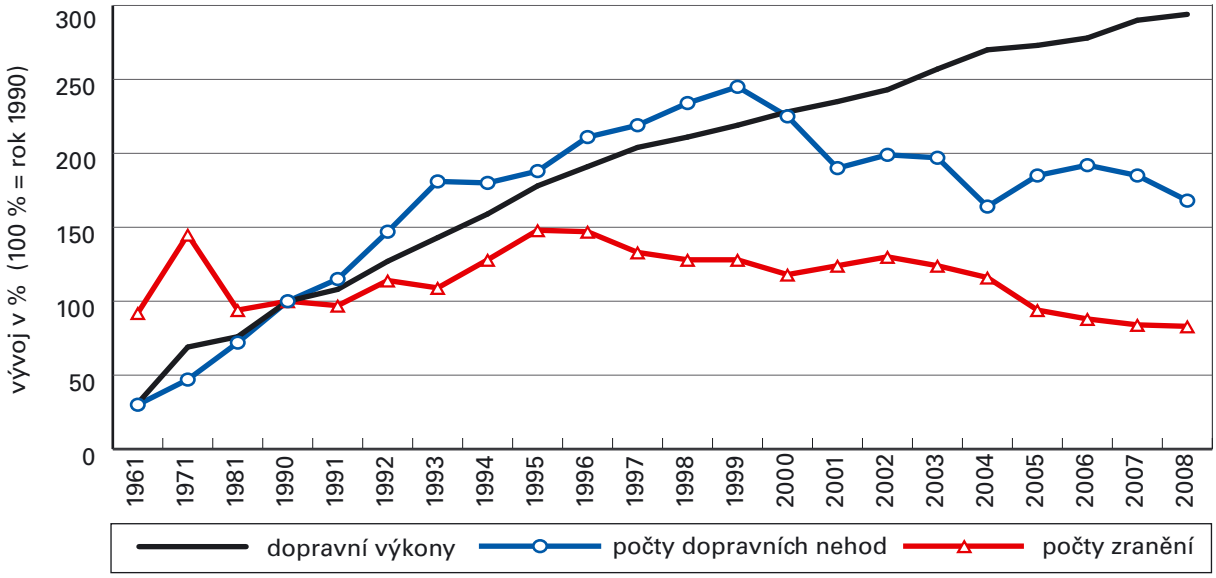
Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 18 let automobilový provoz ve městě zvýšil téměř na trojnásobek (o 188 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 29 % (ze 3 269 zranění v roce 1990 na 2 313 zranění v roce 2008), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.



Dopravní nehody s účastí cyklistů 2005 – 2008

	2005	2006	2007	2008	rozdíl 08/07 (%)
Počet nehod s účastí cyklisty	147	121	124	**102**	- 18
Počet smrtelných zranění	3	0	0	**0**	± 0
těžkých zranění	12	13	17	**15**	- 12
lehkých zranění	100	69	70	**59**	- 16
Z toho nehody zaviněné cyklisty	74	65	64	**45**	- 30
Počet smrtelných zranění	2	0	0	**0**	± 0
těžkých zranění	6	8	6	**5**	- 17
lehkých zranění	47	33	36	**22**	- 39

Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961 – 2008
celá komunikační síť, rok celkem



6.2 Dopravní výchova

V oblasti dopravní výchovy dětí byla v roce 2008 zajišťována řada programů, mezi něž patří zejména program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH), program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), dopravně výchovné pořady pro děti a mládež, interaktivní dětská divadelní představení s dopravně výchovnou tematikou a další akce.

V hlavním městě Praze bylo v roce 2008 v provozu 8 stálých dětských dopravních hřišť. V ulici Litvínovská v Praze 9 bylo vybudováno nové moderní hřiště, které zahájilo svůj provoz v dubnu roku 2008. DDH v Praze 10 nebylo v roce 2008 z důvodu nedořešené situace ohledně vlastnictví pozemku v provozu.

Na dětských dopravních hřištích probíhal výcvik podle tématického plánu dopravní výchovy zpracovaného Ministerstvem dopravy. Tento plán je zaměřen především na žáky 4. ročníků základních škol, protože se jedná o začínající cyklisty.

V případě volné kapacity na DDH se mohou výcviku zúčastnit i žáci ostatních ročníků základních škol nebo děti z mateřských školek. V roce 2008 prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou výchovou 23 556 žáků základních škol. Odpoledních programů se zúčastnilo 12 945 dětí.

Program pro začínající cyklisty – Dopravní soutěž mladých cyklistů vyhlašuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a obsahuje 4 části: testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplíně využívána dětská dopravní hřiště), jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a znalosti první pomoci.

Tato akce je převážně zaměřena na žáky 2. stupně základních škol a vítězná družstva postupují přes oblastní, celopražské a republikové kolo až do soutěže mezinárodní, která se v roce 2008 konala ve Slovinsku. V roce 2008 se základních kol soutěže zúčastnilo 3 672 žáků z 42 škol a oblastních kol 180 žáků z 5 městských částí. Celostátní kolo Dopravní soutěže mladých cyklistů (DSMC) se konalo v Praze.

První pomoc

Vítězové celostátního kola DSMC 2008

Další formou prevence dopravní nehodovosti je cyklus dopravně výchovných pořadů určených pro děti z mateřských, základních i středních škol. Ve spolupráci s Mezinárodním studentským divadlem Evropa bylo zrealizováno 32 pořadů.

V areálu Muzea policie České republiky bylo sehráno 30 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“. Děti jsou vtaženy do děje, spolupracují s herci a loutkami. Pro nejmladší věkovou skupinu je to velmi zajímavá a účinná forma dopravní výchovy.

Řada bezpečnostních akcí se v roce 2008 konala i pro dospělé účastníky silničního provozu (jarní a podzimní jízdy zručnosti pro řidičskou veřejnost, akce pro handicapované a neslyšící motoristy, přednášky s dopravně bezpečnostní tematikou apod.).

6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2008 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP na běžné výdaje celkem 11,3 mil. Kč. Běžné výdaje jsou určeny zejména na osazování montovaných zpomalovacích prahů, úpravy a osazování dopravně bezpečnostních svodidel a zábradlí, osazování silničních zrcadel, zdrsňování vozovek a na další dopravně bezpečnostní opatření, zejména u škol. Na kapitálové výdaje byla vyčerpána částka 28,9 mil. Kč s určením na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, stavební úpravy kruhových křižovatek a další bezpečnostní opatření stavebního charakteru, zejména u škol a také na přisvětlení přechodů pro chodce.

Dlouhé, stavebně upravené zpomalovací prahy byly v roce 2008 dokončeny v lokalitách Libocká, Tomanova (2x), Na Balkáně, Branická – Pod svahem, Nové Butovice – Janského, Kodaňská, Mezivrší – Školní.

Zpomalovací práh v ulici Libocká

Zpomalovací práh v ulici Tomanova

Montované (nestavební) krátké zpomalovací prahy byly podle požadavků jednotlivých silničních správních úřadů provedeny celkem ve 33 lokalitách.

Betonová svodidla byla osazena ve 28 lokalitách a dopravně bezpečnostní zábradlí a antiparkovací sloupky v 15 lokalitách. V 9 lokalitách byla instalována silniční zrcadla, zdrsnění vozovek bylo provedeno v 5 lokalitách (ulice Jičínská, Havelkova, nábř. Kpt. Jaroše, Kodaňská a Vnislavova).

Ochranné ostrůvky se stavebními bezbariérovými a hmatnými úpravami ke zvýšení bezpečnosti chodců v křižovatce byly vybudovány v křižovatkách ulic Na Zlíchově – Křížová a Polabská – Cukrovarská.

Vysazení chodníkových ploch ke zkrácení přechodů pro chodce bylo realizováno v ulici Slezské v křižovatkách s ulicemi Kladskou a Chodskou.

Úprava přechodu Na Zlíchově – Křížová

Zúžení přechodu Slezská – Kladská

Pro zajištění bezpečného rozhledu pro chodce a řidiče v místě přechodu pro chodce byl rozšířen chodník na jihovýchodním nároží křižovatky Ruzyňská – Libocká záborem části komunikace a současně posunut stávající přechod pro chodce tak, aby navrhované rozšíření nároží umožňovalo bezpečný vyčkávací prostor pro chodce.

Pro bezpečnost chodců v místě pro přecházení v ulici Keplerově byl vybudován ochranný ostrůvek před zvýšeným tramvajovým pásem.

Významným prvkem zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce je jejich přisvětlení, které bylo nainstalováno celkem ve 23 lokalitách.

Společně s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. byla vybudována v ulici Seifertově zvýšená vozovka (stavební prahy) v celé délce podél nově upravených nástupních ostrůvků tramvajových zastávek Husinecká.

Ke zvýšení bezpečnosti cestujících MHD provedl DP hl. m. Prahy, a. s. úpravu tramvajových nástupišť v ulici Patočkově na zastávce Vozovna Střešovice a v ulici Evropské (dokončení v roce 2009) na zastávce Bořislavka. Nástupiště byla rozšířena, vybavena přístřešky, dopravně bezpečnostním zábradlím a úpravami zohledňujícími potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zastávka Vozovna Střešovice

Zastávka Bořislavka

DOPRAVA V KLIDU

7.1 Centrum města

Jádrem pražského centra se soustředěnou městskou zástavbou je území Pražské památkové rezervace (PPR), zahrnující na levém břehu Vltavy městské čtvrti Hradčany a Malá Strana, na pravém břehu Vltavy městské čtvrti Josefov, Staré Město, Nové Město a Vyšehrad. PPR tedy zahrnuje celé území MČ Praha 1, značnou část území Prahy 2 a menší části území Prahy 4, 5, 6 a 7. Rozloha území PPR je 8,7 km^2, to je 1,7 % území celého města.

Problémy se stáním vozidel v centru Prahy jsou způsobeny jeho bohatou a rozmanitou funkční náplní, množstvím pracovních příležitostí a přitažlivostí pro jeho návštěvníky. Jen v PPR je kromě cca 50 tisíc trvale bydlících obyvatel soustředěno přes 200 tisíc pracovních příležitostí a do středních a vysokých škol dochází téměř 300 tisíc studentů. Velký kulturně historický potenciál PPR láká do tohoto území i značný počet tuzemských i zahraničních návštěvníků.

Počet stání pro vozidla obyvatel a motorizovaných návštěvníků PPR se průběžně upravuje s cílem využít všech volných a vhodných ploch. V území PPR a na jeho obvodě je k dispozici přibližně 23 000 parkovacích a odstavných míst v následujícím členění:

v uliční síti	16 200	stání (70 %)
ve dvorech	2 900	stání (13 %)
ve veřejných garážích	3 900	stání (17 %)

Do uvedeného počtu stání nejsou zahrnuty počty míst v neveřejných garážích. Celkový údaj o počtu stání v neveřejných garážích není znám. Vzhledem ke změně funkční náplně mnoha objektů v centru města, se kterou souvisí stavba nových garážových stání v těchto objektech, lze předpokládat trvalý mírný růst počtu neveřejných garážových stání v centru Prahy.

Zóny placeného stání na území MČ Praha 1 a 2

V letech 2007 a 2008 došlo k dlouho zamýšlenému rozšiřování zón placeného stání (dále jen ZPS) na území centra města. K první ZPS o rozloze cca 3 km^2 na pravém břehu Vltavy na území MČ Praha 1, zavedené již v dubnu roku 1996, přibylo v říjnu roku 2007 i území MČ Praha 1 na levém břehu Vltavy o rozloze cca 2,4 km^2 a v listopadu roku 2007 ZPS na celém území MČ Praha 2 o rozloze cca 4 km^2. Koncem roku 2007 bylo ve všech realizovaných ZPS celkem k využití cca 23 500 míst pro stání vozidel na místních komunikacích, z toho na území MČ Praha 1 to bylo cca 9 900 míst, a na území MČ Praha 2 to bylo cca 13 600 míst.

V roce 2008 byly zavedeny ZPS i na části území MČ Praha 3 a na celém území MČ Praha 7. Rozsah všech ZPS na území hl. m. Prahy ke konci roku 2008 a hranice cenových pásem jsou znázorněny na obrázku na následující straně.

ZPS na území MČ Praha 3

Na části území Prahy 3 byla ZPS zavedena 18. února roku 2008. ZPS byla zřízena v oblasti, která přiléhá k historickému jádru města. Zahrnuje zejména soustředěnou městskou zástavbu, ukončenou na východě ulicemi Hraniční – Jeseniova – Jilmová – Malešická – Jana Želivského – Vinohradská – U vinohradského hřbitova – Šrobárova.

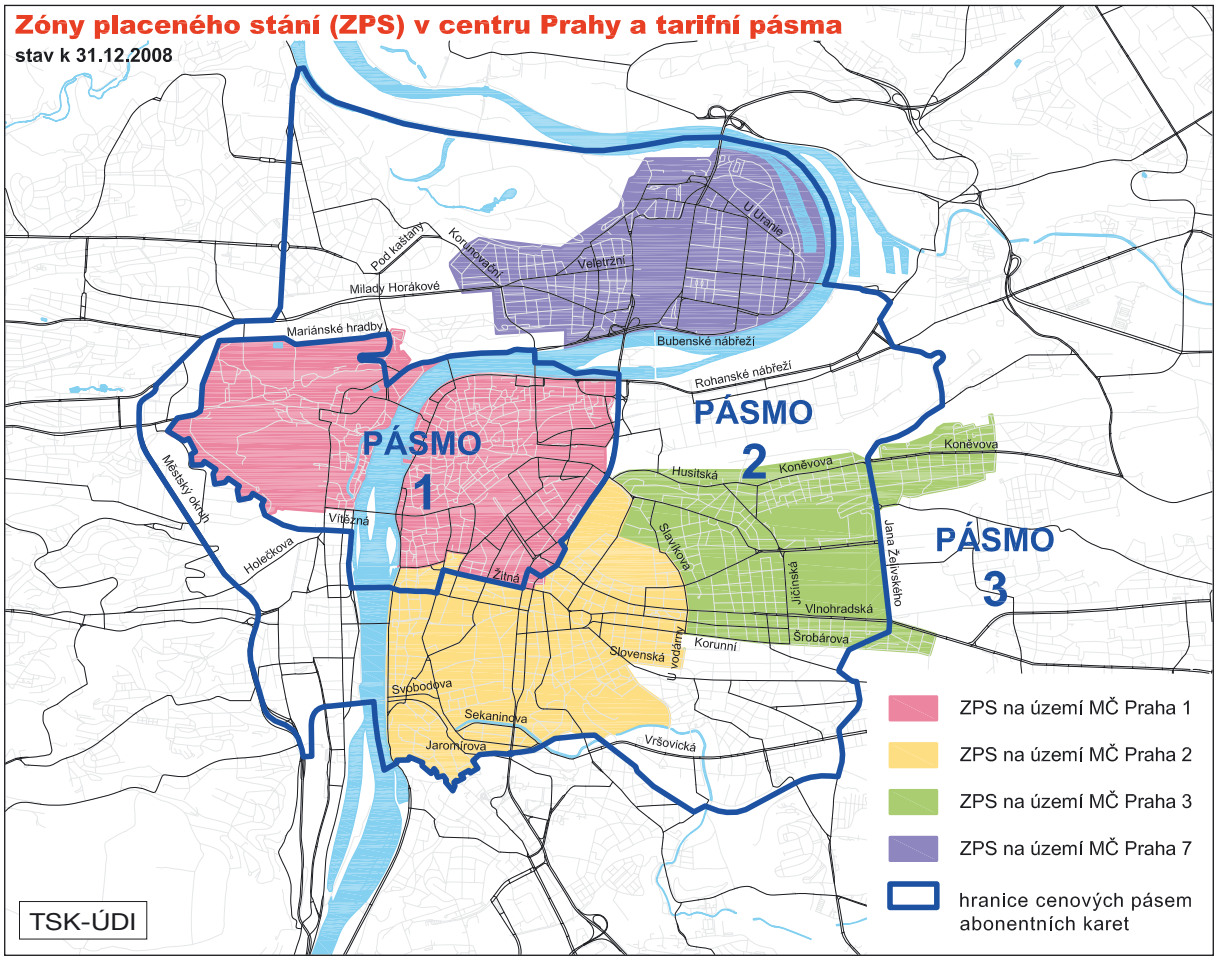
V ZPS na území Prahy 3 mají řidiči motorových vozidel k použití cca 13 200 míst pro stání vozidel, ze kterých je více než 85 % vyčleněno pro stání vozidel rezidentů a abonentů. V prvním pololetí roku 2008 bylo vydáno cca 14 500 parkovacích karet, z toho bylo 80 % karet rezidentních a 20 % karet abonentních.

Provozní podmínky v ZPS na území Prahy 3

Modrá zóna je určena pro stání vozidel místních obyvatel s místem trvalého pobytu (rezidentů) a vlastníků nemovitostí v oblasti ZPS a podnikatelských subjektů (organizací, živnostníků apod.) se sídlem nebo provozovnou v oblasti ZPS (abonentů), která jsou označena parkovací kartou opravňující tato vozidla ke stání v oblasti vyznačené na kartě. Modrá zóna je v provozu v době od 08:00 h do 06:00 h následujícího dne. V době od 06:00 h do 08:00 h může být tato zóna využívána vozidly bez parkovací karty a během dne pro stání (zastavení) vozidel, které nepřekročí dobu max. 3 min.

Oranžová zóna je určena pro krátkodobé stání vozidel návštěvníků na dobu max. 2 hodin. Je v provozu v pracovních dnech v době 08:00 – 18:00 h. V době 18:00 – 08:00 h je volně přístupná bez poplatku všem vozidlům. Parkování o víkendech je zpoplatněno pouze na několika místech, a to jen v sobotu v době od 08:00 h do 12:00 h; tato úprava provozní doby je uvedena na dodatkové tabulce u příslušné dopravní značky. Jinak je parkování o víkendech bezplatné. Provozní doba a cena za stání jsou uvedeny na informačním panelu parkovacích hodin. Minimální volitelná časová jednotka je 15 minut u tarifu III a 30 minut u tarifu II.

Zelená zóna je určena pro střednědobé stání vozidel návštěvníků na dobu max. 6 hodin. Je v provozu v pracovních dnech v době 08:00 – 18:00 h. V době 18:00 – 08:00 h a po celé víkendy je volně přístupná bez poplatku všem vozidlům (provozní doba je uvedena na dodatkové tabulce u příslušné dopravní značky). Provozní doba a cena za stání jsou uvedeny na informačním panelu parkovacích hodin. Minimální volitelná časová jednotka je 30 minut u tarifu II a 40 minut u tarifu I.



ZPS na území MČ Praha 7

V Praze 7 byla ZPS zavedena na celém území ve dvou krocích. Tzv. „modrá zóna“, určená pro stání vozidel rezidentů a abonentů, byla zavedena k 1. březnu 2008. „Oranžová a zelená zóna“, určená pro parkování vozidel návštěvníků, byla zavedena po osazení parkovacích automatů 15. dubna 2008. V oblasti Prahy 7 je celkem 27 lokalit oranžových a zelených zón pro vozidla návštěvníků, ve kterých je celkem osazeno 68 parkovacích automatů (PA).

Bilance počtu stání v jednotlivých druzích zón na území Prahy 7 je následující:

Modrá zóna pro vozidla rezidentů a abonentů s kartou	7 621 stání
Oranžová zóna pro vozidla návštěvníků s krátkodobým stáním do max. 2 h	430 stání
Zelená zóna pro vozidla návštěvníků se střednědobým stáním do max. 6 h	986 stání
Celkem	9 037 stání

U často navštěvovaných objektů, jako jsou úřady, zdravotnická, kulturní a společenská zařízení, bylo vyhrazeno celkem 86 stání pro vozidla těžce tělesně postižených osob. Dále bylo vyznačeno 38 míst o rozměrech 10,0 m x 2,5 m pro zastavení zásobovacích vozidel trvající maximálně 15 minut.

Parkovací automaty na území Prahy 7 mají provozní dobu od pondělí do pátku v denní době 08.00 – 18.00 h. Ve večerní a noční době od 18.00 h do 08.00 h, po celý víkend a ostatní dny pracovního klidu lze na stáních pro vozidla návštěvníků parkovat zdarma. Hodinové sazby na parkovacích automatech se liší podle druhu zón, v oranžové zóně jsou 40 Kč/h, v zelené zóně podle jejího umístění 30 Kč/h nebo 15 Kč/h.

„Modrá zóna“ v Praze 3

„Modrá zóna“ v Praze 7

Stání pro vozidla tělesně postižených osob u ÚMČ Praha 7

Stání pro zásobování v Praze 7

Sledování, hodnocení a úprava provozu v ZPS

Provoz v ZPS je průběžně sledován jak správcem příslušných zón, tak odbory dopravy a městskou policií. Podle hodnocení, provedeného v polovině září 2008, byla největší respektovanost (dodržování pravidel provozu) v ZPS na území MČ Praha 7. Celková respektovanost v této oblasti byla 83,2 %, přičemž nejvyšší respektovanost 86,1 % byla v modré zóně, v oranžové zóně byla 55,4 %, nejmenší byla v zelené zóně, 51,5 %.

Na podkladě vyhodnocení výsledků dopravních průzkumů a zkušeností z provozu byly v ZPS provedeny některé úpravy, z nichž k nejvýznamnějším patří:

- Zavedení tzv. „průnikových zón“, což jsou pásy území „modré zóny“ podél hranice sousedních městských částí, kde mohou na místních komunikacích, určených pro parkování vozidel rezidentů a abonentů, stát vozidla rezidentů/abonentů s platnou parkovací kartou vydanou v kterékoliv sousedící MČ. Např. při rozhraní území MČ Praha 1 a MČ Praha 2 mohou v území označeném OBLAST 1 + 2 parkovat v modré zóně vlastníci parkovacích karet, vydaných pro MČ Praha 1, i vlastníci parkovacích karet, vydaných pro MČ Praha 2.
- Lepší využívání málo obsazených stání v úsecích místních komunikací změnou uživatelů těchto stání, to znamená jak záměnou modré zóny, určené pro stání vozidel rezidentů a abonentů, za zelenou nebo oranžovou zónu, určenou pro stání vozidel návštěvníků, tak

naopak nahrazením zelené a oranžové zóny s parkováním vozidel návštěvníků za modrou zónu se stáními pro vozidla rezidentů a abonentů.

- Zlepšení přístupnosti modré parkovací zóny ve smyslu Usnesení RHMP č. 749 ze dne 10.6.2008 pro zásobující a obslužná vozidla, pro vozidla osob pečujících nebo starajících se o zdravotně postižené nebo staré obyvatele ZPS, lékaře, řemeslníky a další návštěvníky. Řidiči těchto vozidel nyní mohou v modré zóně využít, kromě možnosti zastavit na stání na dobu max. 3 minut pro vyložení a naložení věcí a osob ve smyslu platného zákona o provozu na pozemních komunikacích, některého z těchto dalších opatření:
  - bez postihu a placení zastavit a stát v modré zóně v denní době od 06.00 h do 08.00 h,
  - stát v modré zóně po dobu 2 hodin při použití stírací dvouhodinové karty za 120 Kč,
  - stát v modré zóně po dobu 10 hodin v denní době od 08.00 h do 18.00 h při použití stírací desetihodinové parkovací karty za 400 Kč.

  Stírací dvouhodinové a desetihodinové parkovací karty platí pro všechna cenová pásma.

„Průniková zóna“, ZPS Praha 1 – 2

Hranice „průnikové zóny“ a ZPS v Praze 1

Odbory dopravy příslušné MČ mohou vydat za stanovených podmínek též výjimky pro stání vozidel v modré zóně pro vozidla osob, které nejsou rezidenty nebo abonenty. Výjimky pomáhají řešit problémy starých nebo nemocných v oblasti bydlících občanů, kteří se nemohou o sebe postarat bez pomoci. Rozhodnutí o povolení výjimky je možné vydat pro parkovací stání u místa trvalého pobytu nebo u objektů, kde sídlí lékař, úřad apod. Rozhodnutí o povolení výjimky je možné vydat na konkrétní ulici či skupinu max. 5 ulic. Rozhodnutí o povolení výjimky je možné vydat s vyplněním SPZ/RZ max. 3 vozidel osob blízkých (viz § 116 občanského zákoníku) osobě, která vyžaduje péči. V případě vydání kladného rozhodnutí odborem dopravy příslušné městské části je vydána parkovací karta. Za výdej parkovací karty se platí manipulační poplatek 100 Kč. Rozhodnutí o povolení výjimky v mimořádných případech podléhá schválení zmocněncem HMP pro ZPS.

7.2 Ostatní území města

Na ostatním území města vně jeho centra zatím není stání vozidel na místních komunikacích organizováno. Většina obyvatel města parkuje a odstavuje svá vozidla na místních komunikacích, které však nemají, zejména v sídlištní zástavbě, dostatečnou kapacitu stání.

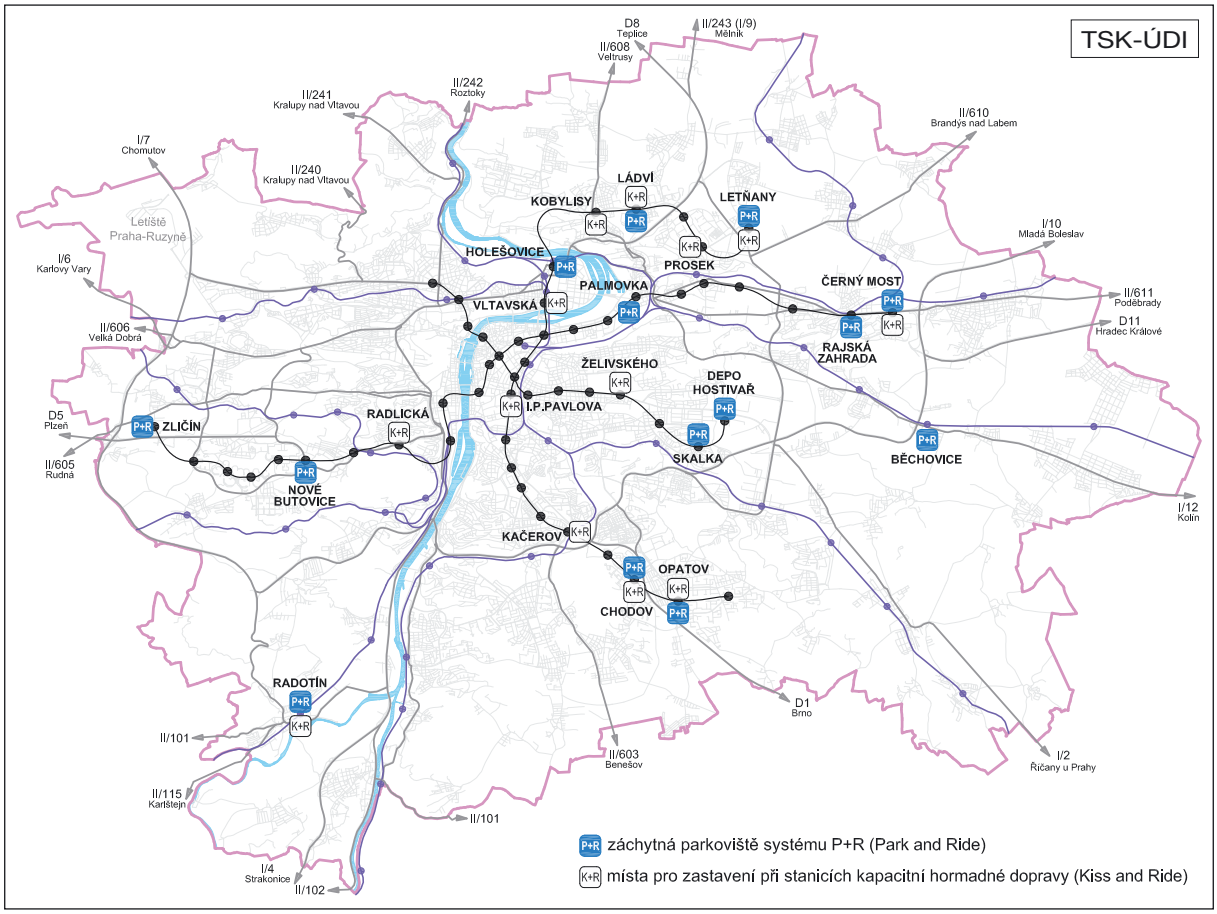
Obyvatelé a návštěvníci města mohou využívat k stání vozidel vícepodlažní hromadné, řadové a jednotlivé garáže. Jejich přesný počet ani počet stání v těchto garážích však není na území celého města znám. Odhaduje se, že celková kapacita stání v garážích je přibližně 170 tisíc míst, s novou výstavbou administrativních, komerčních i obytných objektů však počet garáží každoročně roste.

Dále je na území města evidováno cca 365 lokalit mimouličních parkovišť o kapacitě cca 39 700 míst ke stání vozidel, z toho je cca 43 % míst hlídaných.

7.3 Záchytná parkoviště P+R

V květnu 2008 bylo v souvislosti s prodloužením metra trasy C do Letňan zprovozněno dvoupodlažní záchytné parkoviště P+R Letňany s kapacitou 633 stání pro základní funkci systému P+R.

Na provoz a přípravu dalších staveb záchytných parkovišť věnovala TSK v roce 2008 cca 18,4 mil. Kč.



Lokality záchytných parkovišť P+R a míst pro zastavení K+R v roce 2008

Aktuální informace o obsazenosti jednotlivých záchytných parkovišť jsou poskytovány na internetových stránkách Technické správy komunikací hl. m. Prahy.

Záchytné parkoviště P+R Letňany

P+R Radotín

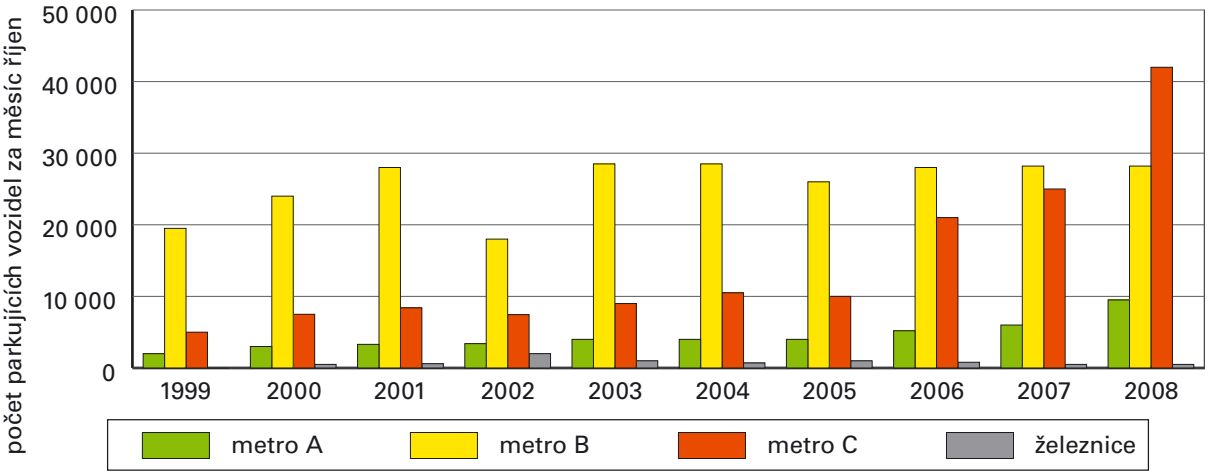
Tarifně jsou záchytná parkoviště začleněna do systému Pražské integrované dopravy prostřednictvím předplatních jízdenek a zvýhodněných denních jízdenek. Ceny jízdného ve spojení s parkováním na parkovišti P+R jsou 10 Kč za parkování a 40 Kč za přestupní zpáteční jízdenku nebo 80 Kč za jednodenní síťovou jízdenku.

Koncem roku 2008 proběhl upřesňující přepočet parkovacích stání na všech záchytných parkovištích. V kategorii stání pro základní funkci systému P+R bylo na všech 17 záchytných parkovištích k dispozici 2893 parkovacích stání. V uvedeném počtu nejsou zahrnuta stání vyhrazená pro invalidy, pro rezidenty a ani pro jiné účely.

Počty parkovacích míst vyhrazených pro základní funkci systému P+R (stav k 31.12.2008)

Běchovice	Černý Most 1	Černý Most 2	Depo Hostivař	Holešovice	Chodov
86	285	131	169	75	655
Ládví	**Letňany**	**Nové Butovice**	**Opatov**	**Palmovka**	**Radotín**
81	633	57	181	168	19
Rajská zahrada	**Skalka 1**	**Skalka 2**	**Zličín 1**	**Zličín 2**	**Celkem**
90	43	74	85	61	**2 893**

Vývoj počtu parkujících vozidel na záchytných parkovištích P+R v Praze



Počty vozidel parkujících na parkovištích P+R za měsíc říjen (1999 – 2008)

Parkoviště	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	2008*
Běchovice	-	-	-	1 498	180	140	597	307	173	**215**
Černý Most 1	7 785	9 649	10 716	3 481	9 818	9 714	9 226	10 610	11 727	**11 294**
Černý Most 2	-	-	-	-	2 042	2 934	2 555	3 631	3 281	**3 482**
Depo Hostivař	-	-	-	-	-	-	-	2 439	4 519	**5 936**
Holešovice	2 835	3 125	3 226	1 453	3 299	2 759	2 765	3 318	2 890	**3 500**
Chodov	-	-	-	-	-	-	-	9 856	12 857	**17 607**
Ládví	-	-	-	-	-	2 184	2 117	2 612	2 748	**2 593**
Letňany	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**12 456**
Modřany	-	-	-	213	310	0**	192	-	-	**-**
Nové Butovice	2 313	2 608	2 572	1 689	2 136	1 988	1 866	2 165	2 264	**2 346**
Opatov	2 934	3 901	5 073	5 389	5 732	5 890	5 168	5 771	6 180	**6 143**
Palmovka	-	3 224	4 446	3 779	4 183	3 521	3 874	1 966	1 417	**1 416**
Radlická	1 274	1 391	1 272	948	1 169	1 003	-	-	-	**-**
Radotín	-	158	463	878	918	768	805	890	296	**286**
Rajská zahrada	1 976	2 345	2 837	409	2 697	2 626	2 701	2 919	2 595	**2 920**
Skalka 1	1 702	2 695	2 762	2 461	3 408	3 336	3 223	3 052	2 029	**1 917**
Skalka 2	-	-	-	-	-	-	-	332	318	**731**
Zličín 1	3 970	2 973	3 508	3 622	3 510	3 618	3 111	3 548	3 109	**3 175**
Zličín 2	2 006	2 085	2 111	3 432	2 505	2 609	2 240	2 508	2 735	**2 746**
Celkem	26 795	34 154	38 986	29 252	41 907	43 090	40 440	55 195	59 138	**78 763**

* data z ručního sčítání obsluhou parkoviště (ostatní z automatického sčítání vjezdů)

** parkoviště nebylo v provozu z důvodu rekonstrukce napájecí komunikace

Doplňkové služby na záchytných parkovištích P+R

Úschova jízdních kol (Bike & Ride)

Bezplatná služba v provozní době parkoviště umožňuje odstavení jízdního kola proti vratné záloze. Cyklista však nemá nárok na zvýhodněné jízdné a při ponechání jízdního kola na záchytném parkovišti mimo provozní dobu je povinen uhradit pokutu za porušení provozního řádu parkoviště 100 Kč/noc.

Odstavená kola na parkovišti P+R Zličín

Dlouhodobé stání vozidel

Možnost měsíčního pronájmu parkovacího stání na záchytných parkovištích byla ke konci roku 2008 nabízena na slabě využitých lokalitách P+R Běchovice a P+R Radotín a stále trvala na P+R Skalka 1 a P+R Opatov, kde částečně omezovala kapacitu záchytného parkoviště.

Noční a víkendové parkování

Služba je od roku 2005 zavedena na záchytném parkovišti P+R Rajská zahrada, kde se za měsíční poplatek nabízí možnost odstavení vozidla v době od 17:30 h do 7:30 h všedního dne a celodenně o víkendu. Ke konci roku 2008 využívalo tuto službu 13 uživatelů.

7.4 Místa pro zastavení typu K+R

V řadě případů je výhodné, když může spolucestující (část posádky) z automobilu přestoupit na prostředky hromadné dopravy nebo naopak při stanici hromadné dopravy nastoupit do automobilu. Využití tohoto typu kombinované dopravy je časté při cestách do práce, do školy nebo při cestách za rekreací, kdy má posádka vozidla různé cíle nebo zdroje svých cest. Tento způsob přestupu spolucestujících mezi automobilovou a hromadnou dopravou je znám pod zkratkou K+R „Kiss and Ride“ („Polib a jeď“).

Vyznačení je prováděno vodorovným dopravním značením „Nápis na vozovce“ s textem „K+R“ a se svislou dopravní značkou „Parkoviště“ s textem „5 minut“ a dodatkovou tabulkou s textem „K+R“ nebo svislou dopravní značkou „Zákaz stání“, případně s dodatkovou tabulkou s textem „K+R“.

Ke konci roku 2008 byla k dispozici místa pro zastavení typu K+R při stanicích hromadné dopravy uvedených v následující tabulce (v závorce je poloha místa pro zastavení upřesněna názvem komunikace).

IP11 „Parkoviště“ s omezenou dobou stání na maximálně 5 minut a textem „K+R“	
směr do centra	směr z centra
Kobylisy (Nad Šutkou)	Černý Most (Chlumecká)
Ládví (Střelničná)	Chodov (Roztylská)
Letňany (Beladova)	Letňany (Beladova)
Prosek (Vysočanská)	Radlická (Radlická)
Prosek (Prosecká)	Radotín (Vrážská)

B29 „Zákaz stání“ zpravidla v kombinaci s textem „K+R“	
směr do centra	směr z centra
I. P. Pavlova (Legerova)	Kačerov (Michelská)
Kačerov (Michelská)	
Opatov (Chilská)	
Radlická (Radlická)	
Vltavská (nábř. Kpt. Jaroše)	
Želivského (Vinohradská)	

Mimo rámec systému K+R je u stanice Nádraží Holešovice (Vrbenského, do centra) vyznačeno krátkodobé parkoviště („max. 15 min.“) a u stanice Rajská zahrada (Cíglerova, z centra) je vyznačeno místo pro zastavení za účelem výstupu nebo nástupu spolucestujících.

8

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V roce 2008 byly uvedeny do provozu **nové cyklistické trasy**:

Cyklistická stezka Lahovice – Malá Chuchle
Tento nový úsek umožnil přeložení cyklotrasy A 1 mezi Radotínem a Malou Chuchlí z ulic Vrážská, Radotínská a Mezichuchelská do přírodnější stopy po levém břehu Berounky a Vltavy. Stezka pro chodce a cyklisty se živičným povrchem v délce 1,43 km zahrnuje též mostek přes potok Vrutice, opravy povrchů navazujících úseků a doplnění svislého dopravního značení.

Od Vrutice na sever je cyklostezka řešena jako novostavba na původní pláni, v severní části u Malé Chuchle je částečně využito těleso původní říční navigace. Stezka byla uvedena do provozu dne 17.9.2008 v rámci Evropského týdne mobility.

Projekt této stezky byl podpořen v rámci operačního programu Praha – Konkurenceschopnost. Jeho hlavními cíli a efekty bylo zvýšení bezpečnosti nemotorové dopravy, zvýšení atraktivity tohoto území a vytvoření podmínek pro bezpečnou jízdu cyklistů z jižní levobřežní části Prahy.

Cyklistická stezka Lahovice – Malá Chuchle

Původní dočasná stopa páteřní cyklotrasy A 1 bude nově využita hlavní cyklotrasou A 111 jako kratší a rychlejší spojnice centra města a Radotína.

Cyklistické stezky v oblasti Sobína
V červnu 2008 byly dokončeny cyklistické stezky na území MČ Praha-Zličín o celkové délce 1,5 km. Jedná se o tři samostatné úseky: Zličín – Pražský okruh, Sobín – hranice hlavního města Prahy a Sobín – Pražský okruh.

Stezka pro pěší a cyklisty Zličín – Sobín

Cyklostezka podél Lannovy ulice
Stezka byla vybudována v rámci rekonstrukce parku mezi nábřežím Ludvíka Svobody a Lannovou ulicí. Před rekonstrukcí byl využíván nelegální průjezd původním parkem. Stezka v délce 0,3 km zlepšuje spojení centra a oblasti Karlína, Libně.

Další akce, které byly realizovány v roce 2008 a které významnou měrou přispěly k vyšší bezpečnosti cyklistů a ke zlepšení uživatelského komfortu cyklistických tras a stezek v Praze:

- Nová cyklostezka ve Svépravicích (Praha – Horní Počernice) vedená kolem soustavy rybníků na Svépravickém potoku. Stezka navazuje na účelovou komunikaci vedoucí od podjezdu Pražského okruhu a ulice Hartenberské a končí u ulice Dobrošovské u podjezdu dálnice D11. Umožňuje tak propojení směrem ke Xaverovskému háji.
- Oprava povrchů na stezce mezi Trojou a Podhořím v listopadu roku 2008,
- oprava povrchů na stezce v Sedlci poničené jarními záplavami v roce 2006,
- oprava podjezdu Hlávkova mostu na cyklistické trase A 2 spočívající v instalaci nového osvětlení, rozšíření profilu pro chodce a cyklisty, výměně trubkového zábradlí, novém nátěru stěn, obnově vodorovného značení a opravě povrchů,
- úprava cyklistické stezky před oběma portály Vyšehradského tunelu.

Stezka pro pěší a cyklisty podél Lannovy ulice

Rozšíření stezky pro chodce a cyklisty u Vyšehradského tunelu

Jízdní pruhy pro cyklisty

Cyklistický pruh ve Vršovické ulici byl zrealizován v létě 2008 jako pilotní projekt integrace cyklistů do hlavního dopravního prostoru stávající místní komunikace. Cyklistický pruh je veden napravo od jízdních pruhů pro motorová vozidla, v části ulice mezi jízdním pruhem a podélným stáním pro automobily, což vyžaduje ze strany cyklistů i motoristů zvýšenou opatrnost a vzájemnou ohleduplnost. Řidiči při zajíždění do řady parkujících vozidel i při vyjíždění z ní musí dát projíždějícímu cyklistovi přednost a umožnit mu bezpečnou jízdu. Při opouštění vozidla se musí rozhlédnout, aby nedošlo při otevírání dveří ke konfliktu s cyklistou.

V křižovatce Bělehradská – Otakarova byl před třemi jízdními pruhy v Otakarově ulici vyznačen vyhrazený prostor pro cyklisty, takže cyklista se může předřadit před čekající motorová vozidla a vjíždět do křižovatky jako první.

Cyklopruh ve Vršovické ulici

Prostor pro cyklisty v křižovatce Bělehradská – Otakarova

V návaznosti na předchozí projekt byly v roce 2008 následně připravovány a zrealizovány další vyhrazené jízdní pruhy. Počátkem prosince byl vyznačen nový cyklistický pruh v ulici Vinohradské ve směru z centra v délce 700 metrů od Jičínské ulice k ulici Jana Želivského a zahájena příprava i ve směru do centra.

V rámci nových dopravních staveb byly zprovozněny cyklistické pruhy na Rohanském nábřeží, v ulicích Tupolevova a Beladova v Letňanech (v rámci výstavby trasy metra) a na Černém Mostě (v rámci nového mimoúrovňového křížení Chlumecké ulice).

Cyklopruhy u Rohanského nábřeží v ulici U Rustonky

Cyklistické pruhy v Beladově ulici v Letňanech

Provoz cyklistů v protisměru jednosměrných komunikacích

V ulici Na vrstvách byl ke konci roku 2008 dopravním značením umožněn průjezd cyklistům v protisměru této jednosměrné komunikace. Legalizace tohoto průjezdu cyklistů ve směru od ulice V rovinách k ulici Nad Ondřejovem je zajištěna vyznačením samostatného jízdního pruhu pro cyklisty včetně doplňujícího svislého dopravního značení. Dále bylo v druhé polovině roku 2008 doplněno dopravní značení, které umožňuje obousměrný průjezd pro cyklisty v Korunní ulici v úseku mezi ulicemi U vodárny a Kladská. Ke konci roku 2008 bylo v Praze evidováno přibližně 20 úseků ulic, kde je cyklistům dopravním značením umožněn průjezd v protisměru.

Stojany pro jízdní kola

V roce 2008 bylo na území některých městských částí instalováno více než 100 stojanů pro jízdní kola. Jednalo se o jednotlivé cyklostojany ve tvaru obráceného U. Tento typ stojanu byl vybrán po diskusích cyklistické veřejnosti a také na základě pozitivních zahraničních zkušeností. Jeho předností je bytelná konstrukce, která umožňuje pevné umístění/opření jízdního kola. Tyto stojany byly umístěny např. v Praze 6 (ulice Jugoslávských partyzánů před objektem Menzy, ulice Na Ořechovce před objektem kina Ořechovka), v Praze 4 (v Libuši před budovami základních škol) a dále v Praze 8 a Praze 10.

V rámci výstavby trasy metra C do Letňan byl cyklostojan instalován také jako doplňková služba B+R na záchytném parkovišti P+R u stanice metra Letňany a nové cyklostojany byly umístěny u všech třech nově vybudovaných stanic (Střížkov, Prosek a Letňany).

Cyklostojan na parkovišti P+R Letňany

Cyklostojany ve tvaru obráceného U u stanice metra Střížkov

Průzkumy cyklistické dopravy v Praze v roce 2008

V měsících duben, květen a červen 2008 se konal další **průzkum intenzit cyklistické dopravy**. Sčítání proběhlo na celkem 66 stanovištích v pracovní dny (pondělí až čtvrtek) v období 7–20

hodin, vždy v obou směrech (na profilu Podolské nábřeží a Trojská lávka i mimo pracovní den). Byla vybrána stanoviště na cyklistických stezkách, na vstupních komunikacích do širší centrální oblasti města a na všech mostech přes Vltavu. Na stanovištích na cyklistických stezkách bylo sledování rozšířeno o další kategorie nemotorové dopravy (chodci a bruslaři). Tento průzkum navázal na průzkum intenzit cyklistů v roce 2005 a 2007. Z porovnání dosažených výsledků v letech 2007 a 2008 na 66 srovnatelných profilech bylo zjištěno zvýšení intenzit cyklistů na 33 profilech (1/2 profilů), z toho na 20 profilech do 50 %, na 8 profilech o více jak 50 % a na 5 profilech o více než 100 %.

Z dostupných výsledků lze uvést nejzatíženější profily Podolské nábřeží (1 116 cyklistů za den) a Trojskou lávku (990 cyklistů za den). Naopak nejméně cyklistů bylo shledáno na komunikacích s intenzivní automobilovou dopravou, kde celodenní intenzity dosahují řádu pouhých desítek cyklistů. Za povšimnutí stojí, že nejvyšší nárůst intenzit byl zaznamenán na komunikacích jako Podbabská, Rohanské nábřeží, Korunní, Křížíkova či Slezská, což ukazuje na skutečnost, že cyklistika začíná v Praze také plnit přepravní funkci v konkurenci s ostatní dopravou.

V roce 2008 také proběhl **anketní průzkum cyklistické dopravy v Praze**. Cílem tohoto průzkumu bylo zmapovat podmínky pro cyklistiku v hlavním městě, důležitost faktorů pro volbu jízdního kola jako dopravního prostředku a bariéry bránící většímu rozvoji cyklistické dopravy. Během průzkumu bylo dotázáno 1 002 respondentů a zjišťovaly se údaje týkající se například vlastnictví jízdních kol, možnosti umístění a uložení jízdního kola, znalost a využívání cyklotras nebo motivace k většímu využívání jízdního kola jako dopravního prostředku. Tento průzkum navázal na obdobnou anketu, která proběhla v roce 2002.

Cyklista na cyklopruhu v blízkosti stanice metra Letňany

Cyklostezka na Rašínově nábřeží

Ze srovnání výsledků lze stručně uvést, že se v Praze zvýšil počet jízdních kol, zvýšila se aktivita ve využívání jízdního kola a tím i počet ročně najetých km na jízdním kole. Co se týče změn podmínek pro cyklistickou dopravu, bylo zaznamenáno mírně kladné hodnocení. Největší překážkou většího využívání jízdního kola je označována potřeba větší bezpečnosti, chybějící síť komunikací a znečištěné pražské ovzduší. Za optimální se považuje samostatná cyklistická stezka, preferovaným povrchem je asfalt.

Cyklisté v Pražské integrované dopravě (PID)

Dne 14. prosince 2008 vstoupily v platnost nové přepravní podmínky PID. Tyto podmínky přinesly rozšíření přepravy jízdních kol v tramvajích, která byla zkušebně zavedena od 1. dubna 2008. Nově je přeprava jízdních kol možná na vybraných úsecích ve směru z centra v pracovní dny od 20:00 do 6:00 h a v nepracovní dny po celých 24 hodin. Jízdní kola mohou být přepravována pouze v místech určených pro přepravu kočárků, a to pouze dvě kola na každé plošině.

Vybrané úseky a směr, kde je možné v tramvajích přepravovat jízdní kolo: Anděl – Kotlářka – Sídliště Řepy, Dejvická – Červený Vrch – Divoká Šárka, Hradčanská – Vozovna Střešovice – Petřiny, Nádraží Holešovice – Trojská – Kobylisy – Vozovna Kobylisy / Sídliště Ďáblice, Nádraží Modřany – Poliklinika Modřany – Sídliště Modřany, Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Vozovna Kobylisy / Sídliště Ďáblice, Palmovka – Ohrada – Spojovací, Smíchovské nádraží – Hlubočepy – Sídliště Barrandov.

9

PĚŠÍ PROVOZ

Chůze je nezastupitelnou součástí lidského života. Chůzí lze vykonat nejen celou cestu od jejího zdroje k jejímu cíli, ale chůzí též začíná a končí i každá cesta vykonávaná jakýmkoliv individuálním nebo hromadným dopravním prostředkem.

Chůze je základní, levný a k životnímu prostředí šetrný způsob dopravy. Pěší doprava neslouží pouze k přemísťování osob, ale též k upevňování jejich fyzického a duševního zdraví a k odpočinku, přispívá k navazování kontaktů mezi lidmi a umožňuje dobře vnímat prostředí, ve kterém se člověk pohybuje nebo ve kterém pobývá.

Pěší provoz není pouze jedním z druhů dopravy, ale má též nenahraditelnou a jedinečnou městotvornou a společenskou funkci. Pěší doprava umožňuje okamžitou mobilitu nezávislou na prostorově a ekonomicky náročnějších druzích dopravy a přispívá ke zvýšení kvality života ve městě. Proto TSK, která spravuje chodníky o rozloze 745 ha, věnuje značnou péči a finanční prostředky na zkvalitnění jejich povrchu a úpravy ke zvýšení bezpečnosti chodců. V roce 2008 investovala pro tyto účely řádově desítky milionů korun v rámci tzv. chodníkového programu a přes 100 mil. korun vynaložila na jmenovité opravy chodníků podle požadavků městských částí (většinou s jejich příspěvkem) a na běžnou údržbu. Pokračovaly i bezbariérové úpravy přechodů pro chodce, které si v roce 2008 vyžádaly cca 10 mil. korun.

V Praze se v současné době jen chůzí (bez použití dopravního prostředku) vykoná přibližně 1/4 všech vnitroměstských cest.

Chodci na přechodu v horní části Václavského náměstí

Pěší zóna v ulici Na příkopě

Největší počet, přibližně 1/3 vnitroměstských pěších cest se koná na území Prahy 1. Ze všech vnitroměstských cest vykonaných jen chůzí 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 nepřesahují hranici této městské části. Obyvatelé trvale bydlící na území Prahy 1 a 2, které tvoří téměř celé území Pražské památkové rezervace (PPR), vykonají jen pěšky dokonce 42 až 43 % cest. Přitom se v tomto území pohybuje během průměrného pracovního dne přes půl milionu osob.

Směrem od centra města k jeho okraji podíl cest vykonaných jen chůzí klesá. V okrajových částech města, např. v Praze 13, činí podíl pěších cest méně než 15 %.

Účel pěších cest je různý. Z celkového počtu necelých 800 tisíc pěších cest, které občané trvale bydlící v Praze během pracovního dne v průměru vykonají, jich 40 % souvisí s funkcí bydlení. Dalších 22 % pěších cest Pražanů souvisí s výkonem jejich zaměstnání (cesty do práce a z práce a pracovní pochůzky). Na třetím místě se 17 % z celkového počtu pěších cest jsou cesty konané za účelem nákupů a stravování. Zbývajících 21 % pěších cest je konáno z nejrůznějších dalších důvodů (např. cesty do škol, úřadů, za kulturou apod.).

Nejvíce (30 %) pouze pěších cest vykonají žáci, studenti a učni. Ti při ostatních cestách používají hromadnou dopravu osob (62 %) a pouze u 8 % cest automobil. Naopak zaměstnanci a osoby samostatně činné vykonají jen pěšky pouze 14 % svých cest. Pro realizaci zbývajících 86 % cest používají u 60 % cest osobní automobil a u 26 % cest prostředky veřejné hromadné dopravy.

Pěší trasy v Praze jsou ovlivněny zejména rozmístěním městotvorných funkcí (soustředěná pracoviště, obchodní a administrativní vybavenost, zastávky a stanice hromadné dopravy, rekreační území, turisticky atraktivní místa apod.), dále morfologií terénu a přírodními podmínkami Prahy.

Intenzity pěšího provozu se liší v závislosti na poloze, druhu komunikace pro chodce a časovém období. V Praze jsou nejvyšší intenzity pěšího provozu v centru města na tzv. „zlatém kříži“ (Václavské náměstí – ulice Na můstku, ulice 28. října – Na příkopě), kde se v pracovním dni pohybují v rozmezí mezi 5 000 až 8 000 chodců/h. Dále patří mezi nejfrekventovanější pěší trasy spojnice turisticky atraktivních míst mezi Pražským hradem a Staroměstským náměstím, kde dosahují intenzity pěšího provozu během pracovního dne hodnot 3 000 až 4 000 chodců/h. Intenzity chodců jsou zde ještě o cca 15 – 20 % vyšší o víkendu (hlavně v sobotu) a v jiných dnech pracovního klidu oproti pracovním dnům. O víkendu je hojný výskyt frekventovaných pěších proudů i v trasách vedených pražskými parky a lesoparky, které slouží krátkodobé a střednědobé rekreaci Pražanů (Stromovka, Letná, Petřín, Šárka, Kunratický les, okolí Hostivařské nádrže apod.). Naopak v málo přitažlivých oblastech města s převažující obytnou funkcí se intenzity chodců pohybují řádově jen v desítkách až stovkách chodců za hodinu.

„Zlatý kříž“, ulice 28. října

Chodci na frekventovaném přechodu u Karlova mostu

Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy

Na základě usnesení Výboru dopravy Zastupitelstva hl. m. Prahy vypracovala TSK – v součinnosti s Útvarem rozvoje hl. m. Prahy „Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy“ jako podklad pro následné práce na rozvoji pěší dopravy i na novém územním plánu hl. m. Prahy.

Návrh zásad, dokončený v září roku 2008, byl následně projednáván se zástupci městských částí. Vyjádření městských částí obsahovala zejména konkrétní požadavky na:

- odstraňování bariér na komunikacích pro chodce či pěších trasách vedených přes vícepruhové pozemní komunikace rychlostního charakteru, železniční tratě, vodní toky, rozsáhlé areály, objekty apod.,
- doplnění chybějících komunikací pro chodce, zejména úseků chodníků a pěších tras.

Celetná ulice

Pěší zóna s provozem tramvají ve Vodičkově ulici

Věcné připomínky ke znění a formulaci obecných zásad rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy byly vesměs přijaty. Návrh zásad vzal Výbor dopravy ZHMP dne 16.10.2008 na vědomí s tím, že konkrétní opatření budou navrhována ve smyslu těchto zásad.

10

LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na Letišti Praha ležícím na severozápadním okraji města. Ostatní tři letiště situovaná na území města a v jeho okolí, slouží většinou jiným, speciálním účelům.

Letiště Praha má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž jedna je dlouhodobě uzavřená. Celková roční kapacita dráhového systému je přes 200 tis. pohybů letadel/rok. Maximální hodinová kapacita činila v roce 2008 44 pohybů (startů a přistání) letadel/h. Pro odbavení cestujících jsou na letišti tři terminály. V severní části letiště jsou umístěny Terminály 1 a 2 (1 – lety mimo Shengenskou oblast, 2 – lety do Shengenské oblasti), Terminál 3 (všeobecné letectví) je situován v části jižní. Celková kapacita terminálů sloužících pro odbavení cestujících je 15,5 mil. cestujících/rok. Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály, každý s kapacitou 100 tis. t/rok.

V roce 2008 operovalo na Letišti Praha 50 dopravců, nabízejících možnost přepravy do více než 100 destinací. Nejvyšší objemy cestujících byly odbaveny na destinacích směřujících do Spojeného království (1 698 tis.), Německa (1 107 tis.), Itálie (920 tis.), Francie (853 tis.) a Španělska (782 tis.). Většina cestujících (90,2 %) byla odbavena na evropských destinacích, ze zbývajících 9,8 % připadá více než polovina na destinace africké.

Pozice Letiště Praha v mezinárodním srovnání je patrná z následující tabulky.

Letadlo ČSA na letišti v Praze-Ruzyni

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

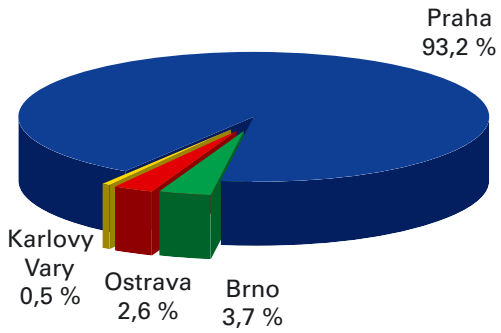
Letiště	2000	2007	2008	08/07 (%)
Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport	80,2	89,4	**90,0**	100,7
O`Hare International Airport (Chicago)	72,1	76,2	**69,4**	91,1
London Heathrow	64,3	67,9	**66,9**	98,5
Paris Ch. de Gaulle	47,8	59,9	**60,9**	101,7
Frankfurt	49,0	54,2	**53,5**	98,7
Madrid Barajas	32,6	52,1	**50,8**	97,5
Amsterdam Schiphol	39,3	47,8	**47,4**	99,2
Roma Fiumicino	25,9	32,9	**35,2**	107,0
Københavns Lufthavne	18,2	21,4	**21,5**	100,5
Vienna Schwechat	11,8	18,8	**19,7**	104,8
Brussels Airport	21,5	17,9	**18,5**	103,4
Stockholm Arlanda	18,3	17,9	**18,1**	101,1
Letiště Praha	5,8	12,4	**12,6**	101,6
Warsaw Frederic Chopin	4,3	9,3	**9,5**	102,2
Budapešť Ferihegy	4,7	8,6	**8,4**	97,7
Bratislava M. R. Štefánika	0,3	2,0	**2,2**	110,0

Zdroj: Ročenky dopravy MDS ČR, The Chicago Airport Systém, Fraport Group, ACI, webové stránky letišť

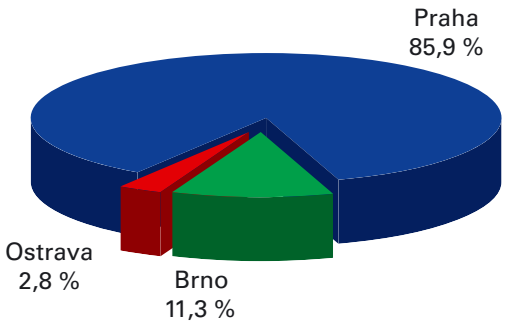
Celkový objem cestujících, odbavených v roce 2008 na čtyřech hlavních letištích s mezinárodním statutem (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary), činil 13,5 mil. cestujících, tj. o 2,4 % více než v roce 2007. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) naopak oproti roku 2007 o 8,2 % klesl a činil pouze 55,7 tis. t.

Podíl Letiště Praha na celkových výkonech čtyř výše uvedených tuzemských letišť v osobní přepravě činil 93,2 %, (o 0,7 % méně než v roce 2007), v dopravě nákladní 85,9 %, (o 5 % méně než v roce 2007).

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



Podíl letišť na výkonech v nákladní přepravě
% z celkového objemu přepraveného zboží a pošty



V roce 2008 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 12 630,6 tis. cestujících, což představuje oproti roku 2007 meziroční nárůst o necelých 0,2 mil. cestujících (1,6 %). Z celkového objemu 12,6 mil. bylo 86 % cestujících přepraveno na linkách pravidelných, zbývajících 14 % v dopravě nepravidelné. Mírně vzrostl podíl nízkonákladové přepravy, který v roce 2008 dosáhl hodnoty 23,4 %. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1 402,3 tis. osob), nejméně v lednu (754,9 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2007 bylo měsíční maximum dosažené v roce 2008 o 4,8 % vyšší.

V nákladní přepravě bylo v roce 2008 letecky odbaven náklad v celkovém objemu 47 870,8 t. Přeprava nákladu byla tedy oproti roku 2007 o 7 308,8 t nižší (pokles o 13.3 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v březnu (4 565,4 t), nejméně v prosinci (3 523,2 t). Měsíční maximum bylo v roce 2008 o 14,4 % nižší než v roce 2007.

Počet pohybů letadel v roce 2008 činil 178 628 pohybů/rok, což je o 3 966 pohybů více než v roce 2007 (nárůst o 2,3 %). Nejvyšší počet pohybů (17 094) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (12 575) v únoru. Ve srovnání s rokem 2007 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2008 o 5,6 % vyšší.

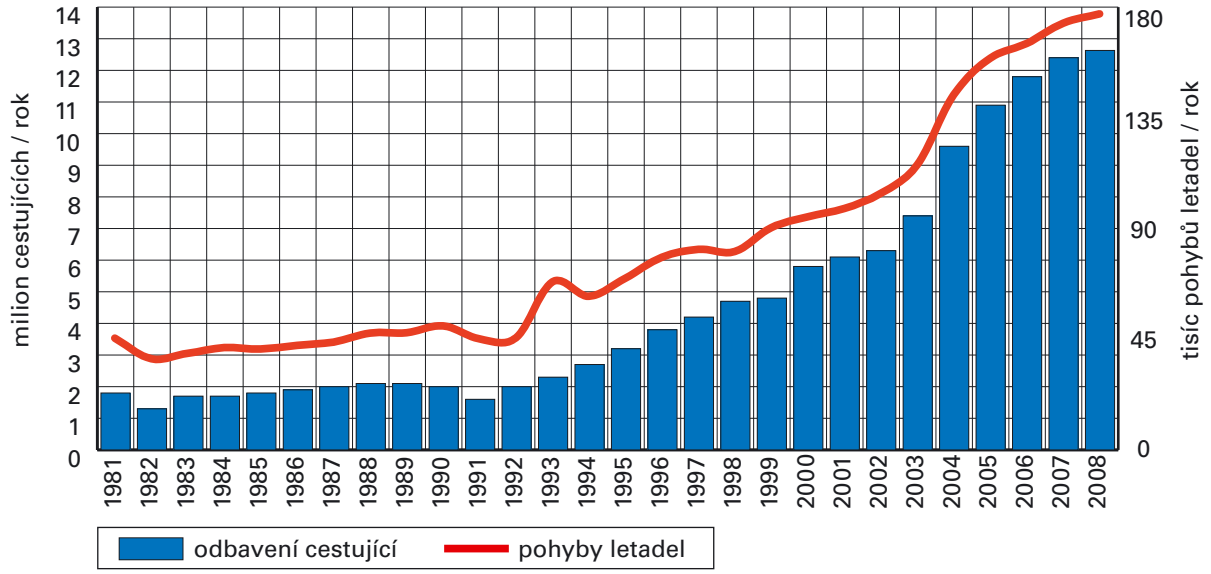
Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978-79). Současně vzrůstají i počty pohybů letadel. V osobní dopravě lze také pozorovat mírný přesun zájmu cestujících do období mimo tradiční letní turistickou sezónu. Zatímco v roce 1990 činil podíl dvou prázdninových měsíců 25 % celoročního objemu, kolísá tento podíl v posledních letech okolo 22 % (2008 – 21,8 %).

Také přeprava nákladů stále vzrůstá a v roce 2005 byla poprvé v dlouhodobém průměru překročena hodnota nejvyššího průměrného výkonu dosažená v minulosti. Ve srovnání s léty 1981-90, kdy průměrný roční výkon činil 35,4 tis. t/rok, je průměr let 1999 – 2008 (44,6 tis. t/rok) i přes pokles v roce 2008 o 26,2 % vyšší.

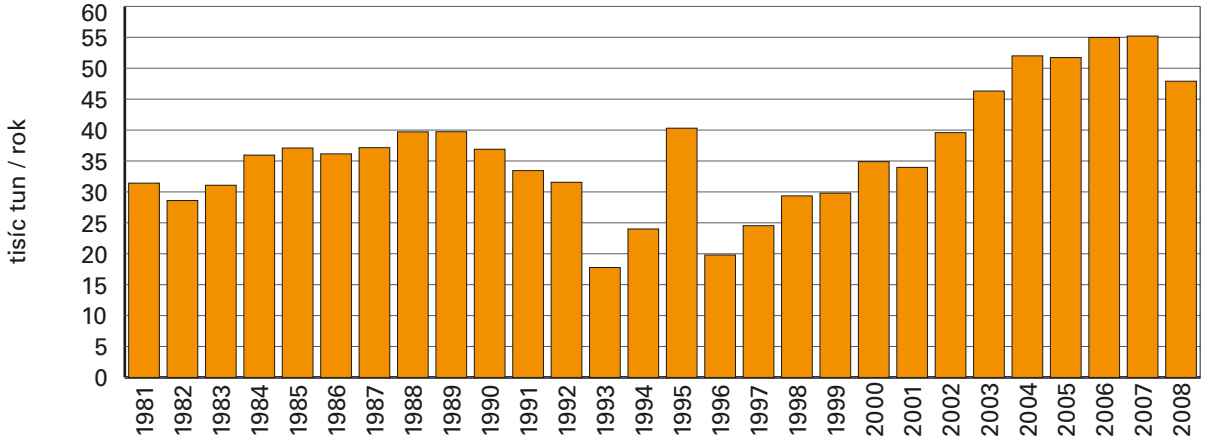
Celkový pohled na Letiště Praha (foto Letiště Praha, a. s.)

Terminál 1 a věž řízení letového provozu, v pozadí Terminál 2

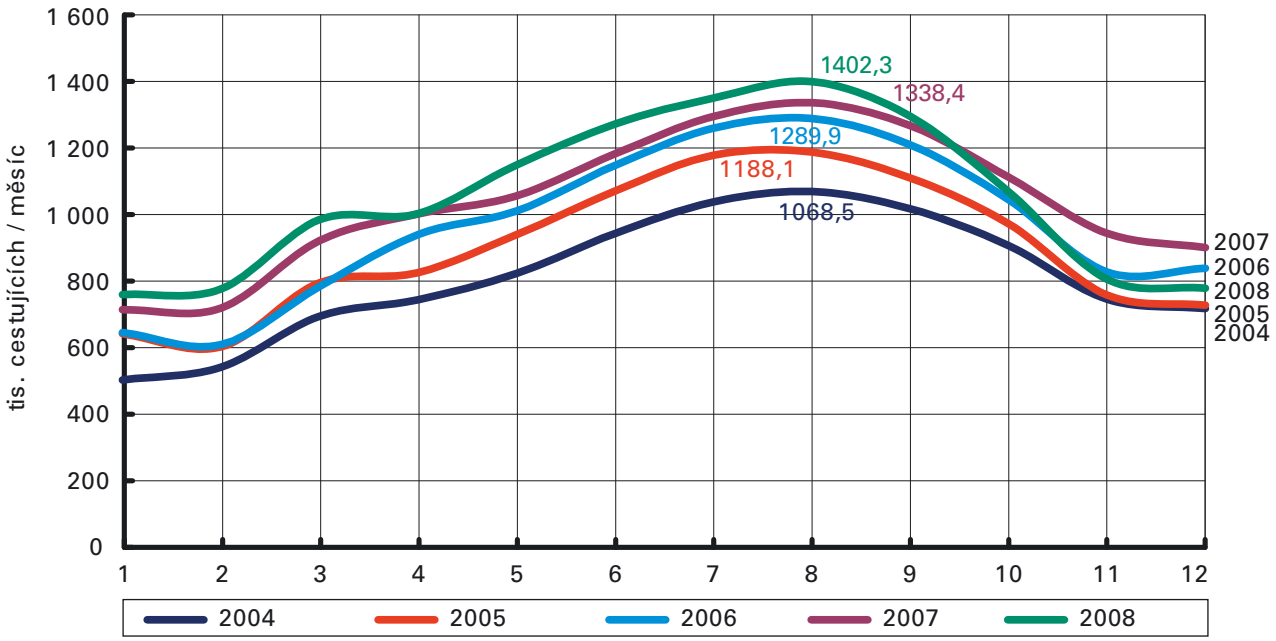
Vývoj výkonů letiště Praha – Ruzyně
počty odbavených cestujících a pohybů letadel



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

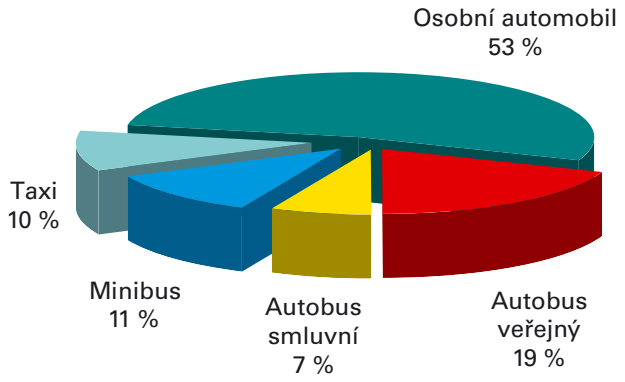


Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha – Ruzyně v letech 2004 – 2008



Od centra města je Letiště Praha vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno speciální autobusovou dopravou a kromě toho i linkou Airport Express navazující na provoz vlaků Pendolino. Tato linka byla po většinu roku vedena k železniční stanici Praha-Holešovice, od prosince 2008 k železniční stanici Praha hlavní nádraží. Letiště dále obsluhují dvě rychlé linky městské autobusové dopravy směřující ke konečným stanicím tras A a B metra v Dejvicích (A) a ve Zličíně (B), další autobusové linky Pražské integrované dopravy a projíždí zde i řada autobusových linek dálkové a regionální dopravy. K dispozici je taxi doprava provozovaná jednak osobními automobily, jednak minibusy a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má individuální automobilová doprava.

Dělba přepravní práce u cest z letiště a na letiště
září 2007, pracovní den, 6-22 h



Celkový počet odstavných a parkovacích stání, která jsou v severní části areálu letiště pod správou Letiště Praha s. p. k dispozici veřejnosti a zaměstnancům, činil v roce 2008 necelých 5 300 stání. Kromě toho zde existují další parkoviště vyhrazená pro organizace, které mají na letišti svá pracoviště. Největší počet stání (přes 4 600) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v parkovacích objektech A, C a D. Většina stání je střednědobých a dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici celkem 213 stání krátkodobých a přes 100 stání je určeno pro osoby imobilní. Dalších 500 stání je pod správou společnosti Evropark a. s., člen skupiny VINCI Park, k dispozici v parkovacích objektech T1 a T2.

Terminál 3 a stará odbavovací budova

Zóna cargo – terminál Menzies

V jižní části areálu je pro veřejnost určeno 121 parkovacích míst, z toho 13 pro osoby se sníženou pohyblivostí, resp. omezenými orientačními schopnostmi. Další stání jsou zde k dispozici zaměstnancům letiště a organizací, které mají k letišti vztah. V roce 2008 byl počet těchto stání zvýšen o 78 míst.

11

VODNÍ DOPRAVA

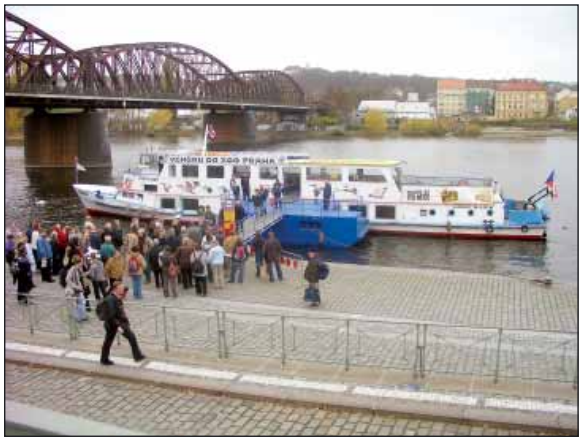
Pražská vodní doprava zajišťuje přepravu osob a nákladů po řece Vltavě, jejíž délka je na území Prahy 30,9 km. Na toku v Praze je pět plavebních komor (Modřany, Smíchov, Mánes, Štvanice, Podbaba). Kapacita vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba (5,2 mil. t./rok) a Smíchov (2,8 mil. t./rok).

Osobní lodní doprava po Vltavě má charakter převážně rekreační. Celoročně zajišťuje provoz několik společností, které se specializují na různé typy okružních vyhlídkových jízd po Praze s další nabídkou služeb.

K největším provozovatelům osobní lodní dopravy patří Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD), AQUAVIA Praha, s. r. o. a První všeobecná člunovací společnost, s. r. o.

Prvním provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze byla Pražská paroplavební společnost a. s., která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost provozuje 5 lodí s přístavištěm na Rašínově nábřeží mezi Palackého a Jiráskovým mostem. Největší lodí je restaurační salonní parník Vyšehrad s kapacitou 300 míst. Lodě Odra a Visla jsou motorové restaurační lodě s kapacitou 200 míst. Vyhlídkové motorové lodě Lužnice a Hamburg mají kapacitu 164 míst.

Společnost provozuje pravidelné linkové plavby: Praha – Mělník (2x ročně), Praha – Slapy (víkendy a svátky od 1.5 – 14.9.), Praha – Troja (3x denně 1.5. – 14.9., v dubnu a říjnu jen o víkendech a o svátcích). V roce 2008 přepravila společnost na pravidelných linkách 52 990 osob, na vyhlídkových plavbách 45 250 osob. Lodě společnosti sloužily také jako náhradní doprava MHD (linka X-21) za tramvaje při rekonstrukci Vyšehradského tunelu. Od 3.11. do 27.11. v úseku Výtoň – Podolská vodárna pluly lodě od 6:00 do 22:00 hodin v intervalu navazujícím na tramvajovou dopravu (cca 10 minut). V době výluky přepravila náhradní lodní doprava cca 110 tisíc cestujících.



Náhradní lodní doprava X-21 při opravě Vyšehradského tunelu

Parník Vyšehrad kotví u Tančícího domu

Další společností provozující osobní lodní dopravu je Evropská vodní doprava, s. r. o. Tato společnost provozuje 8 moderních lodí s přístavištěm u Čechova mostu. Největší z nich – parník Šumava – má celkovou kapacitu 320 míst, Kotva má kapacitu 200 míst a kapacita šesti dalších lodí (Poseidon, Porto, Calypso, Bohemia, Praha a Natal) je 164 míst. Provoz lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech nebo dle individuálních přání objednatelů. V roce 2008 přepravila tato společnost 179 170 cestujících.

Společnost AQUAVIA Praha, s. r. o. pořádá společenské akce na třech lodích – Moravia, Czechie a Klára. Největší kapacitu 250 osob má loď Czechie. Společnost pořádá hodinové a dvouhodinové projížďky nebo projížďky podle přání zákazníka. Přístaviště má Na Františku.

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pod názvem Pražské Benátky pořádá První všeobecná člunovací společnost, s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Na trase jsou 4 přístaviště („Judita“ – Křižovnické náměstí, „Four Season“ – Platnéřská, „Čertovka“ – U Lužického semináře, „Mánes“ – Kosárkovo nábřeží). Společnost provozuje salonní rychloloď Nepomuk s kapacitou max. 150 osob, 4 lodě pro 32 osob a 7 člunů pro 11 osob. Z přístavišť „Judita“ a „Čertovka“ vyjíždějí lodě každou celou hodinu.

Kromě těchto velkých společností existuje i řada menších společností, které provozují různé projížďky a společenské akce dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou po obou březích Vltavy v centru města, například Na Františku, na Kampě, na Dvořákově nábřeží. Společnosti pořádají na objednávku nejen vyhlídkové okruhy po Praze, ale i výlety na Slapy, do Nelahozevsi, Poděbrad, Mělníka a Drážďan.

Dále jsou provozovány historické lodě – OLD TIME BOATS pro 6-10 osob, motorové čluny – TAXI BOAT pro 2-3 osoby a řada restauračních vyhlídkových lodí.

Přístaviště mezi Palackého a Jiráskovým mostem

Stavba nového kotviště lodí u nábř. E. Beneše

V roce 2008 bylo na nábřeží Edvarda Beneše vybudováno nové kotviště pro lodě. Na levém břehu Vltavy mezi Čechovým a Štefánikovým mostem tak vzniklo bezbariérové molo dlouhé 480 metrů, které bude sloužit pro zásobování, servisní služby nebo čekání výletních lodí. Je uzpůsobeno pro stání 10 až 15 lodí. Kotvit zde budou moci i kabinové lodě, které do Prahy připlouvají z celé Evropy a v současné době nemají kde přistát. Součástí nového kotviště jsou i nouzová stání využitelná v případě povodní až pro čtyři lodě, pokud se jim nepodaří včas přeplout do ochranných přístavů Smíchov a Holešovice.

Pro osobní vodní dopravu slouží také **přívozy přes Vltavu**, které v roce 2008 přepravily celkem 342 870 osob. Všechny přívozy jsou zapojeny do systému PID. Blíže viz kapitola 3.1.2.

Různí domácí a zahraniční provozovatelé realizují po řece Vltavě také **nákladní dopravu.** Jedním z největších provozovatelů je Evropská vodní doprava, s. r. o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin apod. Její lodní park zahrnuje 38 plavidel a 1 tankové plavidlo. Společnost dále vlastní plovoucí zařízení – plošiny pro stavební a jiné účely.

Objem nákladní lodní dopravy a počty proplavených lodí v letech 1997 – 2008 ukazují tabulky.

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2008 (přepravené zboží v t/rok)

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
1997	20 6921	234 537	2 363	232 442	379 606
1998	13 6407	196 487	1 320	191 624	403 840
1999	97 325	190 323	10	186 153	356 008
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2001	109 282	175 941	360	176 936	374 692
2002	71 136	126 206	7 251	117 296	214 173
2003	63 158	77 398	6 523	83 289	241 000
2004	86 254	130 404	4 018	126 295	293 027
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2006	12 482	33 109	545	54 743	236 344
2007	18 344	32 037	35	38 280	393 159
2008	**15 968**	**19 403**	**757**	**20 048**	**309 259**

Plavební komora Štvanice

Nákladní loď na Vltavě u Sedlce

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2008

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
1997	2 164	18 581	1 273	3 529	2 237
1998	1 863	17 844	3 103	5 091	1 562
1999	1 897	20 305	3 919	4 794	1 649
2000	1 898	21 716	3 747	5 775	1 897
2001	1 852	22 291	3 434	5 732	1 851
2002	1 307	17 729	2 604	3 603	1 203
2003	1 785	21 617	2 878	4 118	1 415
2004	2 413	23 967	2 998	5 330	1 690
2005	2 530	24 576	2 329	7 740	1 799
2006	2 265	24 247	2 285	6 492	1 736
2007	2 633	26 879	2 571	7 209	2 735
2008	**2 824**	**28 622**	**2 286**	**7 810**	**2 788**

Na území města se nacházejí 4 přístavy – Radotín, Smíchov, Holešovice a Libeň (od roku 2006 není v provozu), které slouží pro překládku různých druhů nákladů.

Provozovatelem jsou České přístavy, a. s. Uživateli přístavů jsou dopravní, skladovací, překladní a výrobní firmy a subjekty.

Kromě přístavů je možno pro manipulaci s náklady využít občasná překladiště a mobilní plovoucí rampy.

Plavební komora Mánes

Vývoj objemů substrátů v pražských přístavech 2004 – 2008 (přepravené substráty celkem v t/rok)

Rok	Přístavy			
	Praha-Radotín	Praha-Smíchov	Praha-Holešovice	Praha-Libeň
2004	58 961	19 642	31 311	14 236
2005	36 408	11 396	99 308	2 934
2006	13 932	559	114 462	-
2007	20 597	9 986	182 974	-
2008	**10 068**	**4 016**	**84 792**	**-**

DOPRAVNÍ STAVBY

Dopravní infrastruktura na území hl. m. Prahy je v rozhodující míře financována z prostředků města (rozpočet hl. m. Prahy) a z prostředků státu (Státní fond dopravní infrastruktury). Výstavba dopravních staveb je zajišťována investory, kterými jsou u městských investic především Odbor městského investora MHMP (OMI), Technická správa komunikací hl. m. Prahy (TSK) a Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. (DPP). U státních investic pak Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), Letiště Praha, a. s. (LP) a Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC). Další investorské organizace mají na dopravní výstavbě Prahy jen nepatrný podíl.

V roce 2008 byla dokončena řada pro hlavní město významných dopravních staveb (prodloužení metra C do Letňan, „Nové spojení“, prodloužení tramvajové trati ke stanici metra Radlická, nový úsek rychlostní komunikace R6, Pobřežní III – 2. etapa), proběhly rozsáhlé rekonstrukční akce (Vyšehradský tunel, rekonstrukce Hlavního nádraží) a nadále pokračovalo budování staveb, jejichž zprovoznění je plánováno na následující roky (jižní segment Pražského okruhu, Městský okruh – tunelový komplex Blanka, Vysočanská radiála).

Nejvýznamnější stavbou na síti městské hromadné dopravy v roce 2008 byl v květnu zprovozněný 4,6 km dlouhý úsek metra IV C2 se stanicemi Střížkov, Prosek a Letňany (DPP) navazující na stávající úsek IV. C1. Jde o čtvrté prodloužení této nejstarší trasy.

Interiér nové stanice metra C Letňany v době stavby a po dokončení

Stanice Střížkov tvoří novou dominantu Sídliště Prosek, je hloubená se dvěma bočními nástupišti. Tvoří ji otevřený halový prostor s prosklenou ocelovou konstrukcí.

Stanice Prosek je řešena střídmě. Je podzemní, hloubená s bočními nástupišti, na povrchu jsou vidět jen výtahy a krytá schodiště. Díky stavbě stanice Prosek došlo i k úpravě prostoru mezi obchodním domem Billa a ulicemi Vysočanskou a Proseckou.

Konečná stanice Letňany je řešena s ohledem na budoucí velký nárůst počtu cestujících. V okolí stanice se nachází areál Výstaviště Letňany a v budoucnosti se počítá s i výstavbou sportovišť a obytných celků. Nyní je ovšem tato stanice umístěna mimo zástavbu a slouží zejména jako přestupní terminál pro autobusy z východních a severních městských částí a obcí v okolí Prahy. U stanice bylo vybudované též nové parkoviště P+R o kapacitě 633 míst určených pro základní funkci systému P+R. Celkové náklady na výstavbu nového úseku metra byly 11 miliard Kč.

Dne 4. října 2008 byl zahájen provoz nové tramvajové tratě mezi stanicemi Laurová – Radlická (DPP). Její význam je především ve zlepšení dopravní obslužnosti v oblasti Radlic a dále při mimořádných událostech, kdy by došlo k přerušení provozu metra B. Nová tramvajová trať je vedena středem Radlické ulice z bývalé konečné zastávky Laurová ke stanici metra Radlická, kde je ukončena tramvajovou smyčkou.

Náklady na vybudování 741 m dlouhé dvoukolejné tramvajové trati dosáhly 511 mil. Kč. Financování stavby bylo z velké části z evropských fondů v rámci Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost. Město na výstavbu ze svého rozpočtu přispělo částkou 38 mil. Kč.

Nová tramvajová smyčka Radlická ve stavbě a po dokončení

Další významnou dopravní stavbou zprovozněnou v roce 2008 je nová část rychlostní komunikace R6 (ŘSD). Čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace začíná mimoúrovňovou křižovatkou Řepy na Pražském okruhu a severně od obce Pavlov navazuje na dříve dokončené úseky. Tato stavba, dlouhá 10 430 m, je součástí klíčového spojení Praha – Karlovy Vary – Německo a je zahrnuta do transevropské sítě. Nová komunikace výrazně zkvalitňuje cestu směrem na západ od metropole a ulehčuje především středočeským obcím Hostivice, Jeneč a Pavlov od nadměrné intenzity automobilové dopravy. Celkové náklady stavby úseku R6 představovaly 2,6 mld. Kč. Se stavbou R6 souvisela i rekonstrukce Karlovarské ulice mezi Pražským okruhem a ulicí Drnovskou (TSK). V délce 673 m byla budována v základním uspořádání jako čtyřpruhová obousměrná komunikace se středním dělícím pásem.

Nový úsek rychlostní komunikace R6 Praha – Pavlov

V roce 2008 zprovozněná 2. etapa Pobřežní III

Mezi významné stavby dokončené v roce 2008 bezpochyby patří i 2. etapa stavby Pobřežní III (druhé prodloužení Rohanského nábřeží – TSK). Vede od ulice Za Invalidovnou k ulici Švábky. Význam této stavby je především ve zklidnění automobilové dopravy v Sokolovské ulici. Současně však tato stavba umožní obsluhu nového rozvojového území podél Vltavy. Prodloužení Rohanského nábřeží v délce 677 m a šířce 34 m má v každém směru dva jízdní pruhy, pruh pro cyklisty a 3 m široký nový chodník oddělený od vozovky zeleným pásem se stromořadím.

Součástí stavby jsou i bezbariérové přechody a návazné světelné signalizace. Současně byly vybudovány nové inženýrské sítě, nové veřejné osvětlení a další sadové úpravy. Vedle novostavby komunikace Pobřežní III, 2. etapa, bylo vybudováno i komunikační propojení přes prostor Rustonky do křižovatky Sokolovská – Pod plynojemem v délce 224 m. Tato nová ulice dostala název U Rustonky. Celkové náklady stavby činily 331 mil. Kč, z nichž bylo 140 mil. Kč v programu JPD 2 financováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

V rámci dopravního řešení pankrácké pláně byl na podzim 2008 uveden do provozu nový sjezd z ulice 5. května na Hvězdovu ulici. Je umístěn mezi stávajícími sjezdy Děkanská vinice a Na strži a umožňuje přes novou světelně řízenou křižovatku odbočení do ulice Sdružení a do ulice Hvězdovy. V opačném směru je možno z Hvězdovy ulice najet na ulici 5. května směr Brno. Dále byl uveden do provozu upravený nájezd na ul. 5. května z ulice Na strži. Tzv. exit „Nákupní zóna“ umožňuje příjezd do nákupního areálu a poskytuje možnost návratu směrem do centra města přes ulici Vyskočilovu.

Stavba Městského okruhu na Letné

V průběhu roku 2008 nadále probíhala výstavba komunikačního systému na území hl. m. Prahy. Jednou z nejsledovanějších dopravních staveb je stavba Městského okruhu (OMI) Malovanka – Pelc Tyrolka, jejíž součástí je i tunelový komplex Blanka. V oblasti Královské obory probíhaly ražební práce, při kterých došlo k narušení nadloží a následně se provalily zvlhlé sedimenty do tunelu. V důsledku havárie se ražba v této lokalitě zpomalila. Na úsecích Špejchar – Prašný most – Myslbekova byly započaty přípravné práce (kácení, demolice, odstranění stávajících povrchů) a následně pokračovalo hloubení stavební jámy. V prostoru Letné pak probíhala stavba hloubených tunelů v otevřené jámě. Zprovoznění celého úseku Malovanka – Pelc Tyrolka se předpokládá během roku 2011.

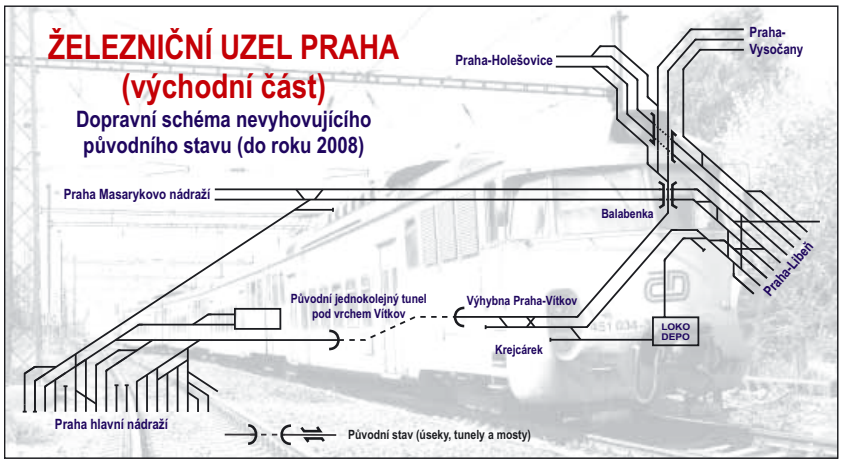
Pro odlehčení tranzitní dopravy z městské sítě komunikací probíhala na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje výstavba jižní části Pražského okruhu (ŘSD). V roce 2008 pokračovaly stavební práce na úsecích 514 Slivenec – Lahovice, kde byla zahájena stavba mostní estakády přes údolí řeky Berounky, na stavbě 513 Lahovice – Vestec – Jesenice se intenzivně pracovalo na mostu přes Vltavu a nově byly započaty práce na stavbě 512 Jesenice – D1 (mimoúrovňové křižovatky Dobřejovice a Jesenice). Otevření 23 km dlouhého nového úseku Pražského okruhu je plánováno na rok 2010.

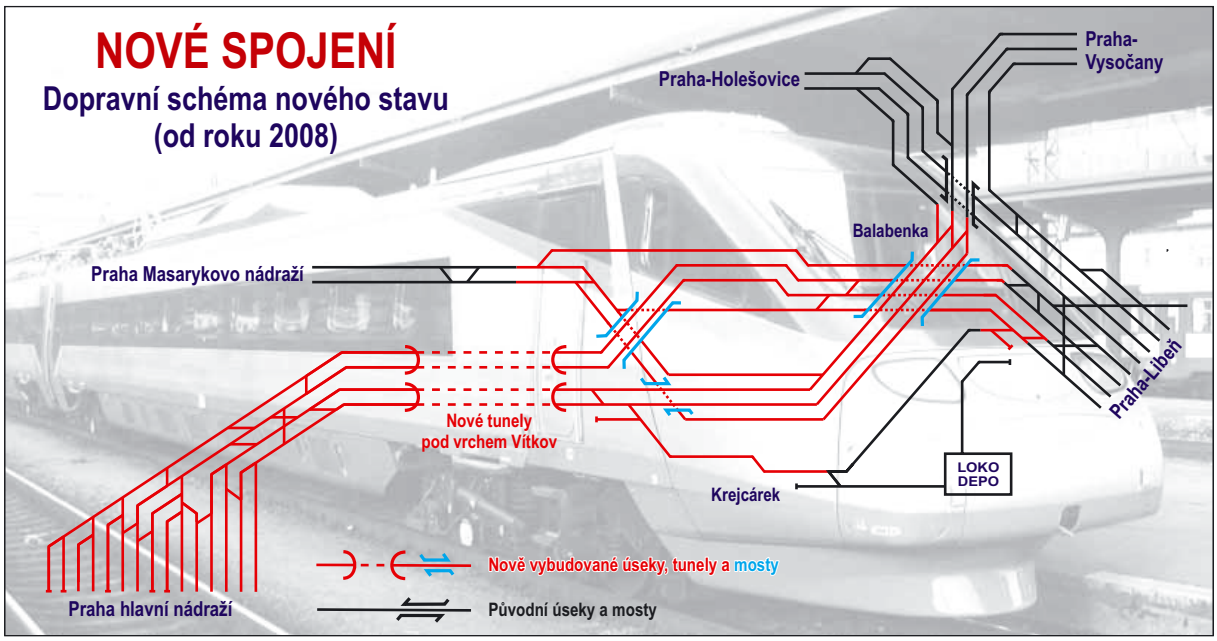
Stavební práce v uplynulém roce 2008 probíhaly i na výstavbě Vysočanské radiály (OMI) v úseku mezi Pražským okruhem a ulicí Kbelskou. Celková délka této radiály bude 5,6 km a po zprovoznění odlehčí tranzitnímu provozu v ulicích Chlumecké, Kolbenově a Poděbradské. Práce probíhaly především na dokončení mimoúrovňového křížení Vysočanské radiály s ulicí Kbelskou. V úseku mezi Satalicemi a Horními Počernicemi se spolu s komunikací budovaly mostní objekty pro mimoúrovňové křížení s ulicí Lipnickou, s Pražským okruhem u Horních Počernic a rovněž mimoúrovňové křížení s železniční tratí směr Všetaty. Pokud se urychleně vyřeší majetkové vypořádání s majiteli pozemků, mohla by být stavba dokončena do konce roku 2009.

Stavba Pražského okruhu – most přes údolí řeky Berounky

Západní portály nových železničních tunelů pod Vítkovem

Dne 2. prosince 2008 bylo oficiálně uvedeno do provozu tzv. „Nové spojení“ (SŽDC), jehož významem je především zvýšení propustnosti železničních tratí a zvýšení rychlosti mezi Hlavním a Masarykovým nádražím na jedné straně a stanicemi Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha-Holešovice na straně druhé. „Nové spojení“ propojuje I., III. a IV. železniční koridor a spolu s modernizací přilehlých tratí přispěje ke zvýšení atraktivity železniční dopravy v systému integrované dopravy hlavního města.





Původní kolejové schéma části železničního uzlu Praha, nový stav po dokončení „Nového spojení" a nový informační systém na Hlavním nádraží

V rámci stavby bylo realizováno 10 železničních a 2 silniční mosty, z nichž nejvýznamnější most je 439 m dlouhá železniční estakáda přes ulici Husitskou, Trocnovskou a prostor lokodepa Masarykova nádraží. Další zásadní objekty „Nového spojení" jsou dva dvoukolejné tunely, jeden o délce 1 329 m a druhý 1 372 m, vedoucí podélně pod Vítkovem. Oba tunely byly navrženy tak, aby respektovaly povrchovou zástavbu a podzemní objekty, které jsou v masivu Vítkova vybudovány. Celkové náklady dosáhly 9,3 miliardy Kč.

„Nové spojení" v oblasti Krejcárku během stavby a po zprovoznění na konci roku 2008"

Se zahájením plného provozu na „Novém spojení" bylo otevřeno zrekonstruované 1. až 4. nástupiště Hlavního nádraží (SŽDC) a zároveň s tím bylo upraveno kolejiště, které bylo v severní

části napojeno na nové železniční spojení. Pro lepší nástup a výstup z vlaků byla zvýšena hrana peronů, dále byl nainstalován nový informační systém včetně digitálních tabulí a amplionů. Všechna nástupiště jsou nyní bez potíží přístupná invalidům. Celá stavba vyšla na 1,6 miliardy korun.

Za 65 mil. korun byla financována ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury výstavba nového kotviště na nábřeží Edvarda Beneše (ŘVC), které bude sloužit především pro zásobování, servisní služby nebo čekání výletních lodí.

Mezi nejvýznamnější rekonstrukce tramvajových tratí, patřila obnova svršku a výměna kolejnic v Olšanské ulici (DPP). Celá oprava trati dlouhé 770 m trvala od 4. února do 8. srpna 2008. Rekonstrukce byla provedena v koordinaci s výměnou velkoplošných panelů v Seifertově ulici v 660 m dlouhém úseku Přibyslavská – Kubelíkova a s výměnou kolejové konstrukce na Olšanském náměstí.

Na podzim roku 2008 byla provedena rekonstrukce vozovky a tramvajové trati ve Vyšehradském tunelu (DPP). Součástí rekonstrukce byla i oprava samotného tunelu a úprava cyklostezky.

Rekonstrukce tramvajové trati v Olšanské a v Korunní ulici

V průběhu roku 2008 došlo ještě k dalším významným rekonstrukcím tramvajových tratí (DPP). Byla provedena II. etapa obnovy svršku panelovou metodou BKV v Korunní ulici, generální oprava tramvajové trasy Přístaviště – Pobřežní cesta – rozvětvení u smyčky Nádraží Braník a oprava tratě Braník – Modřany. Dále proběhla renovace tratě na nábřeží Edvarda Beneše v úseku Klárov – Čechův most a další menší rekonstrukce.

V srpnu 2008 byla provedena oprava dilatací a povrchu lanového mostu na Jižní spojce (TSK), kde byl objeven pokles koncového příčného nosníku. Náprava této havárie si vyžádala úplné uzavření mostu na 3 dny. Následně do konce roku probíhaly opravy říms po obou stranách mostu, obnova izolace přilehlé části vozovky a budování nového systému odvodnění.

V průběhu celého roku 2008 byly realizovány další rekonstrukční a opravné práce na několika úsecích komunikací (TSK), například rekonstrukce křižovatky Křižíkova – Prvního pluku, výměna dilatací v ulici K Barrandovu, rekonstrukce ulic V Holešovičkách, Anglické, Průmyslové, Kolbenovy, Kostelní, Kutnohorské a pokračování přestavby křižovatky Veselská – Kbelská na mimoúrovňovou křižovatku. Vybudovány byly i nové cyklistické stezky (Malá Chuchle, Sobín, Lannova ulice, Svépravice) a rekonstruovány povrchy na některých stávajících stezkách (Trója, Sedlec atd.) V rámci chodníkového programu probíhaly obnovy cest pro pěší a nadále probíhá rekonstrukce Karlova mostu. V boji proti nadměrnému hluku z dopravy byly při opravách vozovek použity tišší povrchy a na některých místech byly instalovány protihlukové stěny.

TSK plnila kromě investorské činnosti, jejíž konkrétní realizace si v roce 2008 vyžádala kapitálové náklady ve výši téměř 1 mld. Kč (969 mil. Kč, z toho 448 mil. Kč tvořil příspěvek SFDI), své povinnosti správce komunikací a jejich příslušenství. Na konci roku 2008 měla ve správě 2 313 km komunikací o celkové ploše vozovek 1 608 ha, na kterých bylo rozmístěno 111 456 svislých a 84 497 vodorovných dopravních značek, 52 770 uličních vpustí, dále chodníky (745 ha), uliční zeleň (542 ha), tunely, mosty, parkoviště, nábřežní a pobřežní zdi, opěrné zdi, protihlukové stěny a valy, dopravní řídicí ústředny, SSZ, telematické systémy, bezpečnostní zařízení. Udržování spravovaných objektů v uspokojivém technickém a provozuschopném stavu vyžaduje provádět nezbytné opravy, zimní i letní údržbu, úklid a čištění. Náklady na tuto činnost v roce 2008 přesáhly 2,2 mld. Kč (včetně prací hrazených z příspěvku SFDI na běžné výdaje).

13

FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY

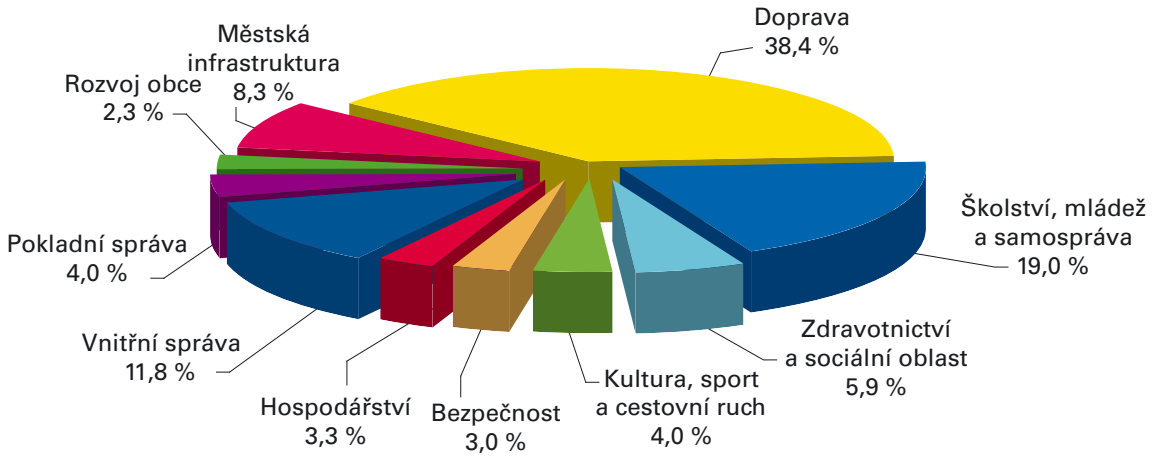
Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2008 financovány z rozpočtu hlavního města Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu, z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací. K financování jsou dále využívány dotace z fondů EU a úvěry EIB.

Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30.6.2008, dosáhl na výdajové straně 65,1 mld. Kč, z toho výdaje v kapitole 03 Doprava, včetně několika dalších drobných položek zahrnutých v kapitolách 04 a 07 (necelých 50 mil. Kč) činily 25,0 mld. Kč. Kapitola 03 tak byla i v roce 2008 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu (38,4 %).

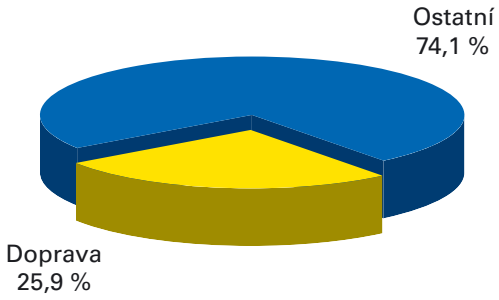
Na běžných výdajích hlavního města Prahy se doprava podílela 25,9 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 57,8 %.

Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2008
(rozpočet upravený k 30.6.2008)

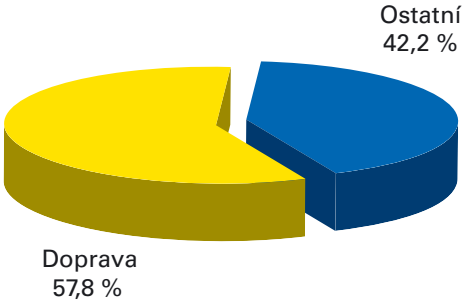
Celkové výdaje



Podíl dopravy na běžných výdajích



Podíl dopravy na kapitálových výdajích



Z uvedené částky 25,0 mld. Kč bylo 10,2 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 14,8 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou dotace provozu hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v upraveném rozpočtu vyčleněno 7,7 mld. Kč, na správu, údržbu a provoz komunikací 2,5 mld. Kč.

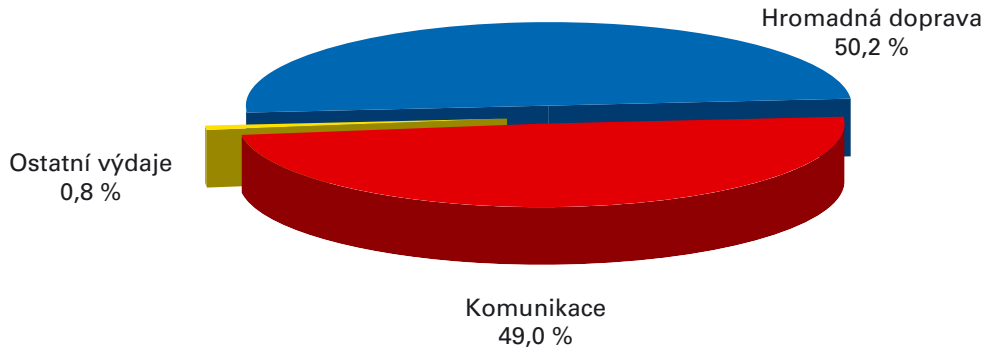
Z výdajů kapitálových byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (70 %) a dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení (29 %). Ve výdajích kapitálových v rozpočtu

převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 14,8 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 4,9 mld. Kč, na investice do komunikační sítě 9,7 mld. Kč.

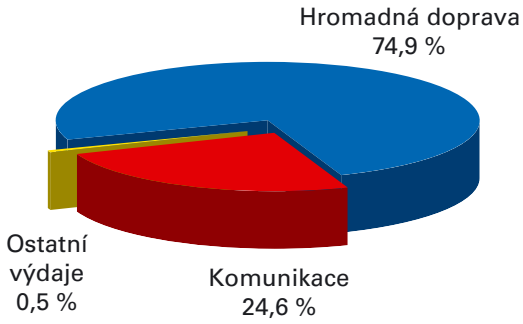
Z celkových výdajů, určených v upraveném rozpočtu na rok 2008 pro dopravu, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob přes 50 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 49 %.

Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2008
(rozpočet upravený k 30.6.2008)

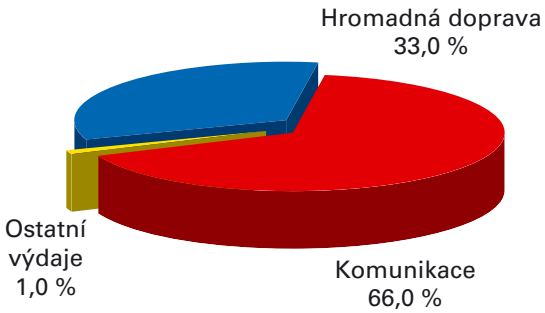
Celkové výdaje



Běžné výdaje



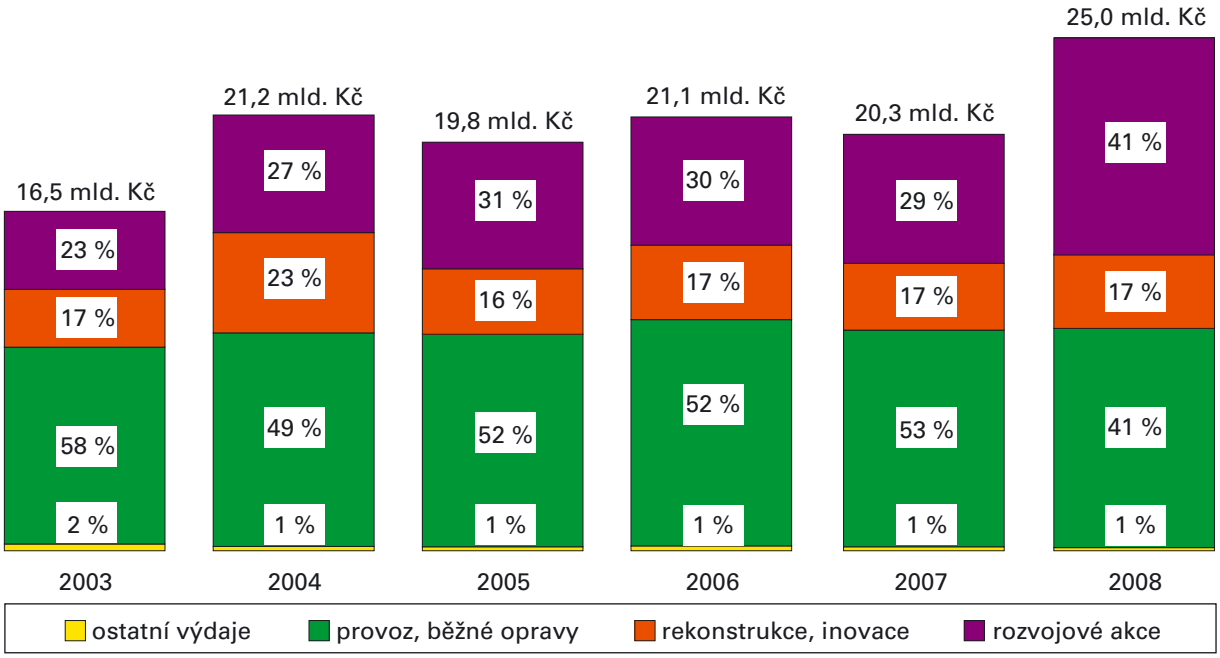
Kapitálové výdaje



Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly výdajů ukazuje, že přes 10 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, více než 4 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení a přes 10 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové.

Struktura celkových výdajů na dopravu v rozpočtu 2008
(rozpočet upravený k 30.6.2008)

Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy

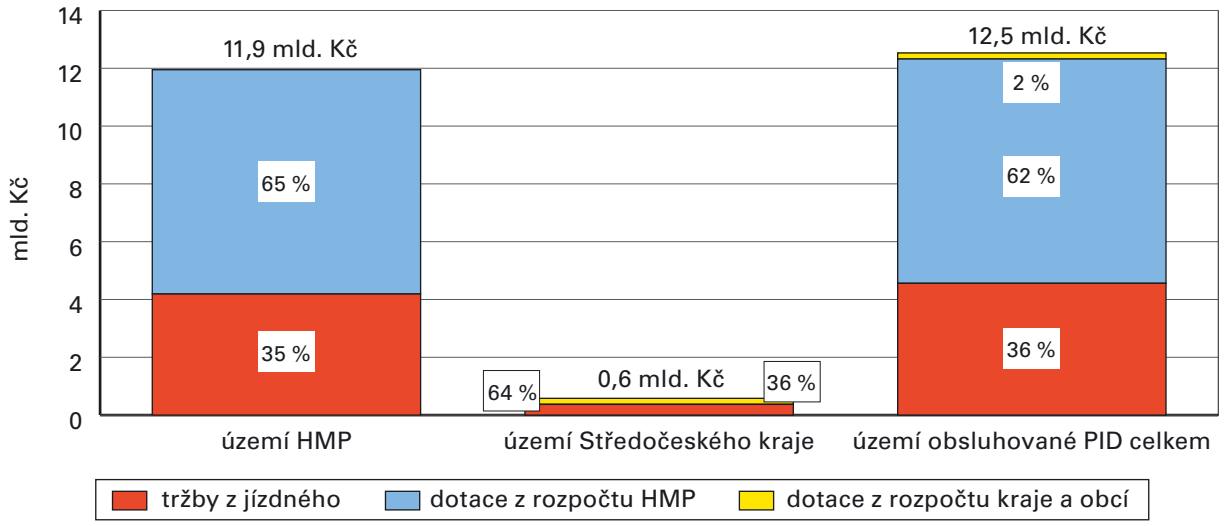


Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané příspěvky v oblasti hromadné dopravy osob na výstavbu metra, údržbu jeho ochranného systému a na nákup nových tramvají (346 mil. Kč) a z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury 1,73 mld. Kč na údržbu, opravy a výstavbu komunikací, které dočasně plní funkci chybějící nadřazené silniční sítě.

Stát se též podílí na výstavbě Pražského okruhu, za jejíž financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2008 bylo na stavbách okruhu vyčerpáno na stavební práce celkem 5,216 mld. Kč, z toho dotace z Operačního programu Doprava a kohezního fondu 1,334 mld. Kč, z úvěrů Evropské investiční banky 3,053 mld. Kč a z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury 829 mil. Kč. Ze státních prostředků byly hrazeny i stavby železničního uzlu Praha.

Významným zdrojem financování provozu dopravního systému města jsou tržby získané prodejem jízdenek hromadné dopravy osob. Základní relace mezi objemem tržeb a dotací v provozu Pražské integrované dopravy v roce 2008 jsou patrné z následujícího grafu.

Provozní dotace a tržby z jízdného v PID



Částkou 1,4 mld. Kč přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., který z vlastních zdrojů pokryl mj. 13 % nákladů vynaložených v roce 2008 na obnovu vozového parku MHD.

PROJEKTY EU A DALŠÍ PROJEKTY HL. M. PRAHY

Operační program Doprava (OPD)

Od roku 2006 se Technická správa komunikací hl. m. Prahy účastní procesu přípravy a programování Operačního programu Doprava. Ve spolupráci s odborem dopravy MHMP, odborem FEU MHMP a v koordinaci s ÚRM bylo dosaženo vyčlenění samostatné prioritní osy číslo 5 pro hl. m. Prahu pod názvem „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hlavním městě Praze“. Výsledná finanční alokace na tuto prioritní osu činí (po navýšení vyrovnávací alokace ERDF) celkem 330 milionů EUR. Tuto částku budou čerpat dva subjekty, a sice TSK hl. m. Prahy a DP hl. m. Prahy, a. s.

Projekt „Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze“

Konkrétní projekt, na který TSK hl. m. Prahy již čerpá prostředky, byl nazván „Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze“. Jeho celkový rozpočet je 655 mil. Kč, z čehož dotace z OPD činí 85 % (cca 560 mil. Kč).

Jednotlivé oblasti čerpání prostředků v rámci TSK po úpravě jejich vymezení v roce 2008

Oblast 1 – Řízení prostřednictvím SSZ	Oblast 4 – Sběr dopravních informací
Oblast 2 – Dopravní řídící ústředna Praha	Oblast 5 – Rozšíření funkcionality městské radiové sítě
Oblast 3 – Optická síť	Oblast 6 – Meteorologická čidla

Globálním cílem tohoto projektu je zmírňování negativních vlivů velkých objemů silniční dopravy pomocí zavádění telematických systémů na území hl. m. Prahy s cílem optimalizovat provoz na stávající uliční síti s využitím nové moderní řídicí a informační technologie, a to včetně návaznosti na komplexní telematický systém na národní úrovni (NDIC). Specifickými cíli projektu jsou:

- zvýšení plynulosti provozu na vybraných úsecích komunikací hl. m. Prahy,
- zvýšení bezpečnosti provozu na vybraných úsecích komunikací hl. m. Prahy,
- snížení negativních důsledků silniční dopravy na životní prostředí hl. m. Prahy.

V roce 2008 byly z peněz projektu financovány v oblasti 1 například obnovy SSZ na křižovatkách Anglická – Bělehradská, Na Pankráci – Děkanská vinice a Evropská – přechod Červený Vrch. V oblasti 2 byly v rámci modernizace HDŘÚ Praha financovány dodávky nových řídících modulů ústředny. V oblasti 3 bylo prostřednictvím OPD financováno položení optických kabelů v úseku Ládví – Letňany. V oblastech 4 a 6 bylo pak ukončeno výběrové řízení na dodavatele nových řezových a úsekových detektorů a meteorologických čidel na komunikační síti hlavního města Prahy.

Projekt „Zvýšení bezpečnosti silničního provozu v hl. m. Praze“

Vzhledem k úspěšnému předložení a schválení projektu, zabývajícího se řízením a regulací městského silničního provozu, předložilo hl. m. Praha v prosinci 2008 druhou projektovou žádost o dotaci z prostředků OPD, a to pod názvem „Zvýšení bezpečnosti silničního provozu v hl. m. Praze“. Princip financování je shodný s předchozím projektem, dotace z OPD činí 85 % nákladů, celkový rozpočet činí 585 mil. Kč.

Jednotný programový dokument pro „Cíl 2“ (JPD 2)

Hlavním cílem JPD 2 bylo odstranění nejvážnějších slabých stránek a rozvojových bariér určitých částí města, a to především zkvalitněním městského prostředí a rozvinutím potenciálu města tak, aby Praha byla schopna plnit očekávanou roli dynamického hlavního města členské země Evropské unie. Program byl plánován na období 2004 – 2006, přičemž možnost čerpat prostředky na jeho projekty z fondů EU skončila v roce 2008. Hlavní prioritou pro cíl 2 byla revitalizace a rozvoj městského prostředí, v rámci které byly stanoveny tři specifické cíle dílčích projektů:

- Dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí
- Regenerace poškozených a nevhodně využívaných ploch
- Veřejná infrastruktura zlepšující kvalitu života zejména na sídlištích

V Praze byla realizována řada projektů plnících tyto cíle a rok 2008 byl zaměřen na sledování zachování a využití přínosů všech realizací.

Projekt „Dopravní modelování“

Projekt „Dopravní modelování“ byl realizován Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy. Po sloučení ÚDI Praha s TSK hl. m. Prahy pokračuje ve využívání výstupů projektu nástupnická organizace, TSK. Projekt byl zahrnut do priority 1 a do opatření 1.1 Dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí.

Hlavním cílem Projektu JPD 2 – dopravní modelování bylo zkvalitnění efektivního specializovaného nástroje, který formou dopravního modelu umožňuje prověřovat variantní způsoby optimalizace a regulace dopravy ve městě.

Zpracování projektu, jehož realizace probíhala od dubna roku 2005 do února roku 2007, bylo zaměřeno na dopravní poměry panující v současnosti na vybraných křižovatkách v Praze. Konkrétní podmínky na těchto křižovatkách jsou dány různými charakteristikami a parametry, mezi něž patří: způsob řízení provozu na křižovatce (neřízená, řízená světelnou signalizací), stavební uspořádání křižovatky (průsečná, okružní, počet a šířkové uspořádání vstupujících ramen), dopravní zatížení v jednotlivých směrech, výskyt tras hromadné, zejména tramvajové dopravy, intenzity chodců a cyklistů atd.

Tyto charakteristiky a parametry vytvářejí celou řadu kombinací, které byly v modelu popsány takovým způsobem, aby jeho výstupy co nejlépe odpovídaly reálnému provozu. V rámci projektu byl tedy vytvořen modelový nástroj, který zohledňuje uvedené parametry ovlivňující provoz konkrétních křižovatek. Tento nástroj se nyní využívá k testování vybraných záměrů, dopravních opatření a plánů v zájmu zajištění rozvoje dopravy ve městě ve smyslu principů dopravní politiky hlavního města Prahy.

Logo projektu JPD 2 – Dopravní modelování

Finance pro programy a projekty EU jsou čerpány z Evropského fondu pro regionální rozvoj

Projekt „Dopravní stavby“

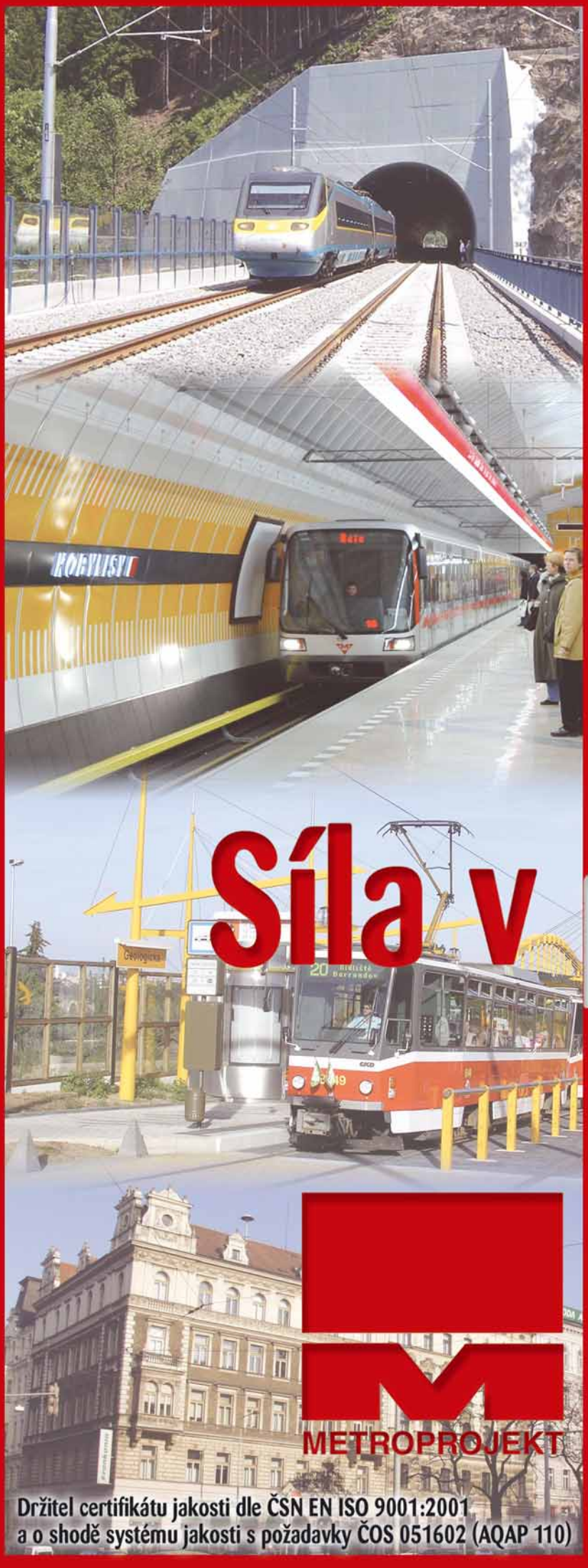
V roce 2008 bylo z prostředků programu JPD 2 financováno dokončení stavby Pobřežní III, 2. etapa, tedy prodloužení komunikace na Rohanském nábřeží mezi ulicemi Za Invalidovnou a Švábky. V předchozích letech využilo hl. m. Praha prostředků z JPD 2 na realizaci řady dalších dopravních staveb (výstavba podjezdu Chlumecké ulice, rekonstrukce ulice Broumarské, rekonstrukce tramvajové tratě na Sokolovské ve Vysočanech, výstavba výtahů do stanice metra Florenc, realizace řady úprav na SSZ umožňujících aktivní preferenci autobusů, rozvoj městského kamerového systému a také náročná sanace opěrných zdí u lanové dráhy na Petříně).

Operační program Praha Konkurenceschopnost (OPPK)

Po skončení JPD 2 navazuje na jeho činnost nový Operační program Praha Konkurenceschopnost, jehož cílem je opět zvýšení konkurenceschopnosti Prahy jako dynamické metropole členské země EU prostřednictvím odstranění rozvojových bariér a slabin regionu, zkvalitněním městského prostředí, zlepšením dostupnosti dopravních a telekomunikačních služeb a rozvinutím inovačního potenciálu města.

Praha získala z projektu tohoto programu „Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy“ pro rok 2008 dotaci na realizaci nové tramvajové tratě mezi Laurovou a Radlickou. Investici financoval Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. a po kolaudaci mu vložené prostředky, v části stanovené pravidly operačního programu, byly vráceny. Stavba trati včetně návazné úpravy inženýrských sítí a protihlukových opatření stála 511 milionů Kč, dotace v rámci OPPK činila 430 mil. Kč.

V roce 2008 byla z programu OPPK financována i výstavba cyklostezky v Malé Chuchli. Náklady na realizaci činily 7,7 mil. Kč, dotace EU čerpaná z projektu OPPK byla 6,6 mil. Kč.



Váš partner v konzultační a projektové činnosti

Síla v projektu

METROPROJEKT

Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2001
a o shodě systému jakosti s požadavky ČOS 051602 (AQAP 110)

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

ELTODO
DOPRAVNÍ SYSTÉMY

váš partner v oblasti řízení dopravy

www.eltodo.cz

Dálniční stavby Praha

Stavíme pro budoucnost

Váš spolehlivý partner v oblasti výstavby:

- silnic a dálnic
- obchvatů měst
- letištních ploch
- železničních a tramvajových tratí
- ploch pro průmyslová a obchodní centra

Ve stanoveném termínu a vysoké kvalitě provádíme povrchy komunikací a ploch pomocí cementobetonové nebo asfaltové technologie.

Jsme držiteli certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2001, certifikátu systému environmentálního managementu dle ČSN EN ISO 14001:2005 a certifikátu systému managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle OHSAS 18001:2008.

Dálniční stavby Praha, a.s.
Na Bělidle 198/21
150 00 Praha 5
tel.: (+420) 224 266 939
fax: (+420) 224 266 946
e-mail: dsp@dsp.cz
www.dsp.cz

DÁLNIČNÍ STAVBY PRAHA

Pražské silniční a vodohospodářské stavby, a.s.

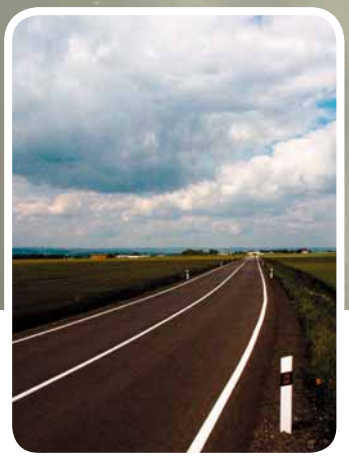
Sloučením podniku hlavního města Prahy „Pražská silniční služba“ a části národního podniku „Vodohospodářská stavební obnova“ vznikl **1. ledna 1959** předchůdce dnešní společnosti – podnik „**Silniční a vodohospodářské stavby**“. Podnik byl založen hlavním městem Praha za účelem výstavby, oprav a rekonstrukcí inženýrských sítí a komunikací v Praze. Roku 1965 dostal jméno „Pražské silniční a vodohospodářské stavby, národní podnik“.
Začala systematická práce na ověřování a vývoji asfaltových směsí a litých asfaltů. Od té doby znamenaly a znamenají Pražské silniční a vodohospodářské stavby špičku ve výrobě, pokládce a posléze i v umění recyklace asfaltových směsí. Pozornost se však věnovala i vytváření kapacit pro budování kanalizačních děl a pro stavby a opravy vodovodních řadů a teplovodů.

V roce 1992 vstoupil do společnosti kapitálově silný partner – rakouská stavební společnost TEERAG – ASDAG AG z Vídně a státní podnik se změnil na **akciovou společnost**. V roce 1999 se Pražské silniční a vodohospodářské stavby, a.s., staly součástí velkého rakouského koncernu PORR AG.

Společnost se účastnila výstavby řady dálnic v celé České republice, rekonstrukce městských komunikací, výstavby a oprav mostů a začala pracovat i na železničních koridorech. Věříme, že díky dobré práci zaměstnanců se společnost bude i nadále prosazovat na trhu stavebních prací a že její barvy uvidíme všude tam, kde se budou stavět silnice, kanalizace, mosty či železniční tratě pro zlepšení života občanů.

Dubečská 3238, 100 00 Praha 10, www.psvs.cz

www.eurovia.cz



Na společné cestě

EUROVIA
VINCI

AŽD Praha

silniční doprava

železniční doprava

telekomunikace

Inteligentní dopravní systémy

- Systémy rozpoznání obrazu
- Měření úsekové rychlosti
- Identifikace průjezdu na červenou
- Vyhledávání odcizených vozidel
- Informační systémy v dopravě
- Aktivní přechody pro chodce
- Sběr a vyhodnocení dopravních dat

Systémy řízení dopravy

- Řízení dopravní sítě
- Liniové řízení
- Tunelové systémy
- Management řízení dopravy
- Preference MHD
- Zabezpečení výjezdů vozidel IZS

Parkovací systémy

- Vjezdové systémy s rozpoznáním RZ
- Technologie pro parkovací domy
- Naváděcí systémy

Inženýrské činnosti a projekční práce

Instalace, montáž, údržba a servis dodávaných technologií

Bezpečně k cíli

www.azd.cz

AŽD PRAHA

Inženýring DOPRAVNÍCH STAVEB a.s.

Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001, 14001, OHSAS 18001
Bearer of Quality Certificate according to ČSN EN ISO 9001, 14001, OHSAS 18001

Nabízíme komplexní služby při přípravě a realizaci všech druhů staveb, tzn.
We offer complex services associated with the planning and execution of all kinds of construction work, i. e.

Spolupráce při vytváření investičního záměru investora
Obstarávání a vedení projektů
Zajištění územního rozhodnutí a stavebního povolení
Organizování soutěží na výběr dodavatelů
Zeměměřičské práce
Technický dozor investora
Kolaudace stavby a její předání uživateli
Studijní prověřování využitelnosti pozemků

Assistance in the development of an investment program
Project procurement and management
Provision of zoning decisions and building permits
Organising tender procedures for the selection of contractors
Surveying
Investor supervision services
Inspection of completed buildings and transfers to the user
Studies evaluating land utility

ZKUŠENÝ PARTNER – ZÁRUKA KVALITY

EXPERIENCED PARTNER – QUALITY ASSURED

Na Moráni 3/360
128 00 Praha 2

tel.: +420 236 083 202
fax: +420 236 083 204

e-mail: ids@ids-praha.cz
http://www.ids-praha.cz

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. Koželužská 2246 Praha 8

METROSTAV
člen DDM Group

www.metrostav.cz

SATRA, spol. s r. o.
Sokolská 32, 120 00 Praha 2

T +420 296 337 111 F +420 296 337 100 E satra@satra.cz
www.satra.cz

SATRA

projektování je pro nás víc, než jen další obchodní případ

projektová, konzultační a inženýrská společnost

© TSK hl. m. Prahy, 2009
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)

Ročenku připravil: TSK hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI) ● Autorský kolektiv: Ing. Jan Adámek, Olga Boučková, Ing. Jana Coufalová, Jiří Dytrych, Ing. Marek Karban, Ing. Vladimír Kadlec, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Jan Kreml, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikuškovic, Ing. Ladislav Pivec, Ing. Jaroslav Svoboda, Ing. Lubomír Šembera, Ing. Martin Šubrt, Ing. Jitka Tomsová, Ing. Jan Trešl, Ing. Jiří Zeman ● Redakce: Ing. Zdeněk Balcar, Mgr. Eva Černá, Ing. Martin Šubrt ● Podklady: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.; České dráhy, a. s.; Český statistický úřad; ČSAD Praha holding, a. s.; Dopravní fakulta ČVUT; Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.; Evropská vodní doprava, s. r. o.; Letiště Brno a. s.; Letiště Karlovy Vary, s. r. o.; Letiště Ostrava, a. s.; Letiště Praha, a. s.; MHMP; Metroprojekt Praha a. s.; Metrostav a. s.; Ministerstvo dopravy ČR; Policie České republiky; Policejní prezidium ČR; Povodí Vltavy, s. p.; Pragoprojekt, a. s.; Pražská paroplavební společnost, a. s.; ROPID; Ředitelství silnic a dálnic ČR; Sudop Praha a. s.; TSK hl. m. Prahy; ÚMČ Praha 1, 2, 3 a 7 ● Fotografie: TSK-ÚDI, www.metroweb.cz (Tomáš Rejdal 2x) ● Návrh obálky a srovnávací fotografie: Ing. Martin Šubrt ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● Vydáno TSK hl. m. Prahy v počtu 1 500 ks ● Praha 2009

Laurová

Krejcárek

Prosek

Radlická

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství

Řásnovka 8
110 15 Praha 1
Tel.: +420 257 015 094
udi@tskpraha.cz
www.tskpraha.cz

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G