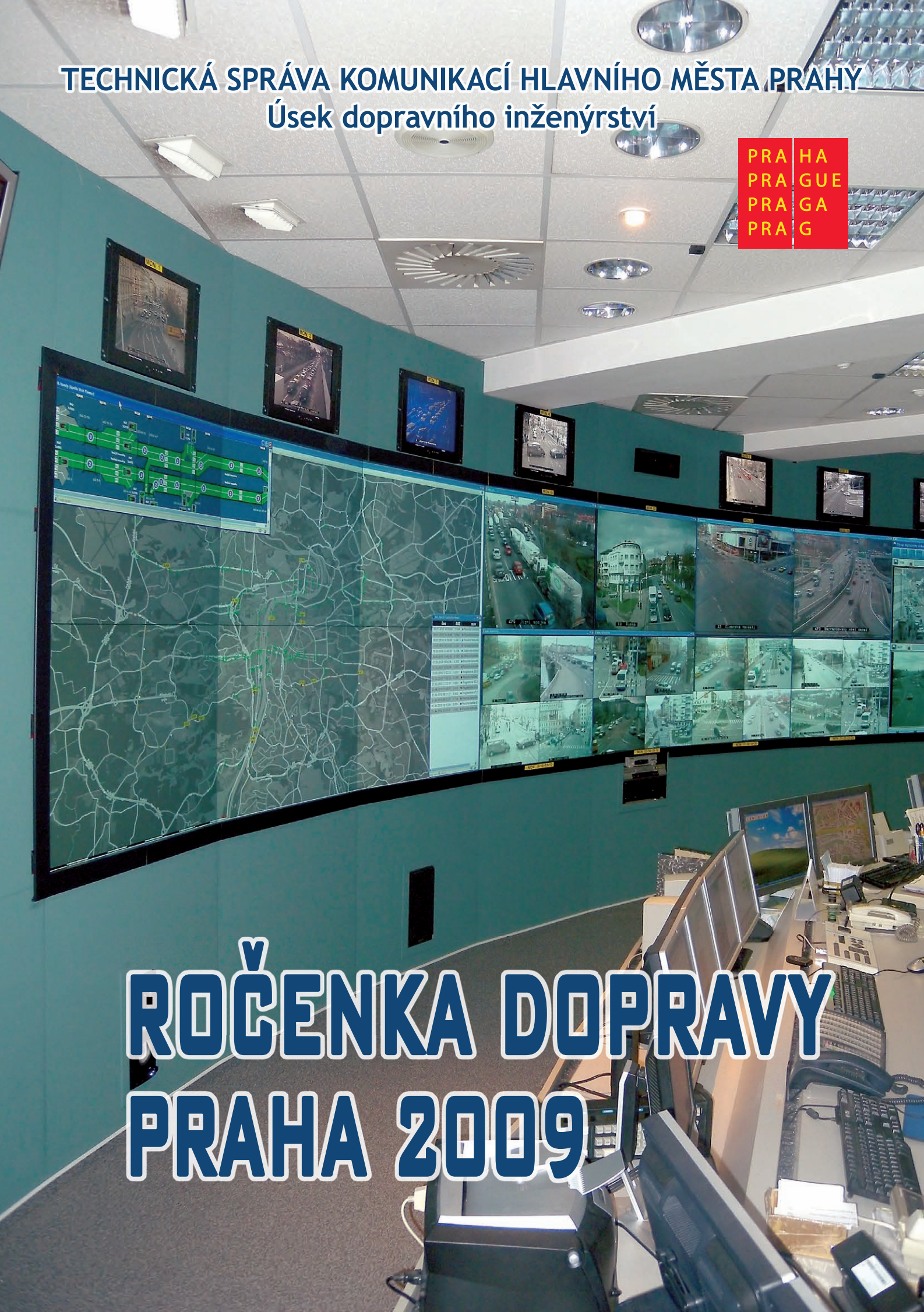
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství

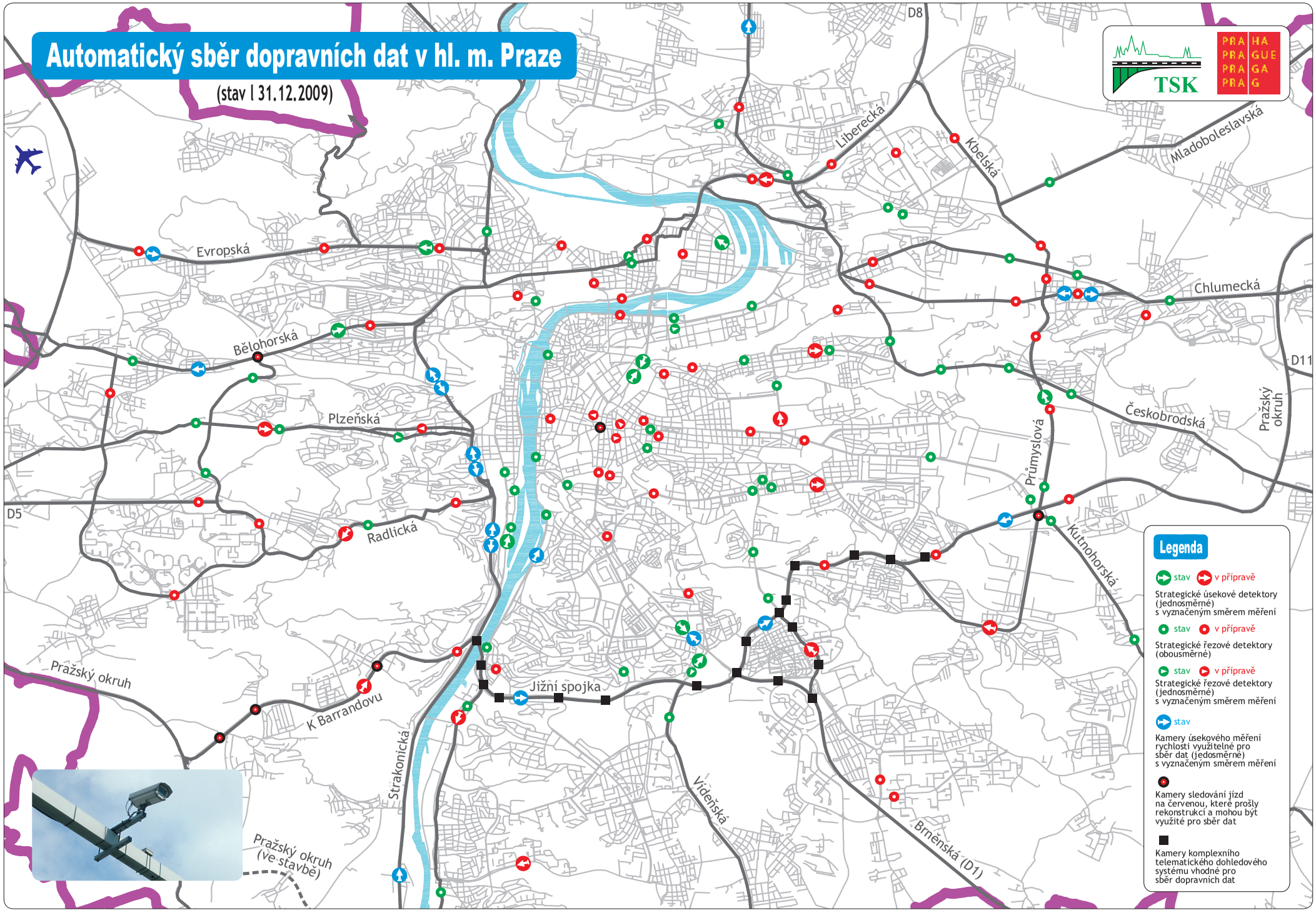
PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G



ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2009

Automatický sběr dopravních dat v hl. m. Praze

(stav | 31.12.2009)



TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství

ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2009

Vážení čtenáři,

dostává se Vám do rukou ročenka dopravy v Praze, která každoročně informuje širší veřejnost o stavu dopravy a změnách v dopravě v uplynulém roce, tentokrát v roce 2009. Zpracoval ji Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hlavního města Prahy za přispění dalších organizací města i státu a provozovatelů dopravy na území města.

Nepříznivá ekonomická situace na celém světě se v roce 2009 nevyhnula ani České republice a jejímu hlavnímu městu, i když ve srovnání s ostatními kraji České republiky se její důsledky v Praze projevily v menší míře. Přesto se tyto důsledky, jak při sledování obsahu ročenky poznáte, promítly do objemu osobní i nákladní přepravy. Ke snížení oproti roku 2008 došlo také ve všech druzích hromadné dopravy (s výjimkou regionální Pražské integrované dopravy). Nejpatrnější bylo ovšem snížení objemu dopravy nákladní.

I za vzniklé ekonomické situace se v městském rozpočtu podařilo i v roce 2009 zachovat finanční prostředky pro provoz, údržbu a rozvoj dopravy na úrovni předešlého roku. Částka pro rozvojové investice byla dokonce mírně zvýšena. Mohla tak i nadále intenzivně probíhat výstavba Městského okruhu mezi Strahovským tunelem a severním předmostím mostu Barikádníků, Vysočanské radiály mezi Pražským okruhem a ulicí Kbelskou a dalších pro město důležitých dopravních staveb.

S využitím prostředků Operačního programu Doprava došlo také k výraznému rozvoji dopravní telematiky a zařízení pro řízení dopravy, například k modernizaci Hlavní dopravní řídící ústředny v objektu Na bojišti. Nově instalované tablo řízení a stěna velkoplošného zobrazení dopravní situace vybraných lokalit města i další technologická zařízení byla realizována tak, aby je bylo možno přenést do připravovaného Multifunkčního operačního střediska na Malovance. Dále byly v roce 2009 vystavěny dvě nové oblastní dopravní ústředny (Nové Butovice a Skalka), bylo instalováno téměř 60 strategických detektorů, postaveno 25 nových světelně řízených křižovatek a přechodů, přičemž dalších 30 bylo rekonstruováno. Počet křižovatek s preferencí tramvají se zvýšil o 12 a s preferencí autobusů o 23.

V dopravním systému města jsou postupně vytvářeny předpoklady k tomu, aby mohl kvalitně obsluhovat celé území hlavního města Prahy. K tomu přispěje zejména dokončení rozestavěných významných dopravních staveb, především jižní části Pražského okruhu a prodloužení trasy A metra z Dejvic do Motola.

Radovan Šteiner
radní hlavního města Prahy
pro oblast dopravy

V Praze dne 1. května 2010

Vážení čtenáři,

připravili jsme pro Vás Ročenku dopravy 2009 a předkládáme Vám ji k informaci o tom, co nového se v pražské dopravě v roce 2009 událo. Zpracovali jsme ji především z našich vlastních podkladů, avšak k dosažení její komplexnosti jsme požádali o další potřebná data řadu městských a státních institucí a zejména organizací provozujících dopravu v Praze. Jejich výčet je uveden v závěru ročenky a my jim všem za poskytnutí těchto dat děkujeme.

Z obsahu ročenky je patrné, že přes určitou stagnaci, často i snížení přepravních výkonů, se i v roce 2009 podařilo udržet tempo rozvoje dopravní infrastruktury, zejména výstavby Pražského a Městského okruhu a zahájit práce na prodloužení trasy A metra z Dejvic do Motola. V kapitole 12 se dočtete o dalších dopravních stavbách a důležitých rekonstrukcích, které v roce 2009 přispěly ke zkvalitnění pražské dopravy nebo ji v nejbližších letech podstatně zlepší.

Velkým přínosem pro zkvalitnění městské hromadné dopravy byla v roce 2009 provedená obnova vozového parku. Z provozu byly vyřazeny původní staré vozy metra, nákupem a modernizací se zvýšil počet nízkopodlažních vozů tramvají i nízkopodlažních autobusů. Pro usnadnění cestování osobám se sníženou pohyblivostí byl nově zaveden provoz speciálních mikrobusů, které na objednání zajišťují nezbytné cesty postižených zdarma, ostatní cesty za nízké ceny. Také nové moderní vlakové soupravy, které byly v roce 2009 nasazovány na linky příměstské železnice, spolu se zvýšením počtu spojů na nich, vedly ke zvýšení kvality a atraktivity železniční dopravy v systému pražské integrované dopravy.

Díky opatřením v organizaci a řízení dopravy i dopravně bezpečnostním akcím včetně dopravní výchovy se poslední čtyři uplynulé roky daří redukovat následky dopravních nehod na zdraví jejich účastníků.

Jsme rádi, že Technická správa komunikací hlavního města Prahy se nezanedbatelnou měrou podílela na dosažených výsledcích roku 2009 v pražské dopravě a věříme, že i naše další práce při správě komunikačního majetku hlavního města Prahy a zajišťování dopravně inženýrských činností bude ku prospěchu obyvatel i návštěvníků hlavního města.

V Praze dne 1. května 2010

Ing. Luděk Dostál
ředitel

Ing. Ladislav Pivec
1. náměstek ředitele

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 35
3.3 Vnější veřejná hromadná doprava 36

4 DOPRAVNÍ TELEMATIKA A ŘÍZENÍ DOPRAVY 40

4.1 Telematika v dopravě 40
4.2 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení 40
4.3 Preference vozidel MHD na SSZ 42
4.4 Řídicí ústředny 46
4.5 Dopravní informační centrum (DIC) Praha 47
4.6 Systémy televizního dohledu (TVD) 47
4.7 Proměnné informační tabule (PIT) 50
4.8 Měření rychlosti a zaznamenávání jízd na červenou 50
4.9 Poskytování informací o cestovních dobách (Travel time) 52

5 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY 53

6 BEZPEČNOST DOPRAVY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI 54

6.1 Dopravní nehody 54
6.2 Dopravní výchova 57
6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti 57

7 DOPRAVA V KLIDU 59

7.1 Centrum města 59
7.2 Ostatní území města 61
7.3 Záchytná parkoviště P+R 62
7.4 Místa pro zastavení typu K+R 64

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA 66

9 PĚŠÍ PROVOZ 70

10 LETECKÁ DOPRAVA 73

11 VODNÍ DOPRAVA 77

12 DOPRAVNÍ STAVBY 80

13 FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY 84

14 PROJEKTY EU 87

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Hlavní město Praha

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2009

Rozloha města	.....	496 km^2
Počet obyvatel	.....	1 249 026
Celková délka komunikační sítě	.....	3 874 km
z toho dálnice na území města	.....	10 km
ostatní rychlostní komunikace	.....	76 km
Počet mostních objektů na komunikační síti	.....	598
z toho mostních objektů přes Vltavu	.....	27
mimoúrovňových křížení	.....	218
podchodů	.....	123
Počet silničních tunelů (celková délka 4 630 m)	.....	7
Počet motorových vozidel	.....	914 224
z toho počet osobních automobilů	.....	683 295
Stupeň motorizace		
vozidel na 1 000 obyvatel	.....	732
Stupeň automobilizace		
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	.....	547
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	.....	683 km
Počet světelných signalizačních zařízení	.....	554
z toho samostatné přechody pro chodce	.....	96
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti		
za průměrný pracovní den	.....	21,2 mil. vozokm
za rok	.....	7,0 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 dopravních nehod evidovaných PČR	.....	15 583
Počet zranění při dopravních nehodách:		
smrtelných	.....	40
těžkých	.....	347
lehkých	.....	2 082
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů)		2,2

1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

Stav k 31.12.2009		Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km^2)		496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)		1,249	10,507	11,9
Počet motorových vozidel (tis.)		914	5 945	15,4
	z toho osobní automobily (tis.)	683	4 435	15,4
Stupeň motorizace	(motor. vozidel na tis. obyvatel)	732	566	-
	(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,4	1,8	-
Stupeň automobilizace	(osob. automobilů na tis. obyvatel)	547	422	-
	(obyvatel na 1 osobní automobil)	1,8	2,4	-

Vinohradská ulice v Praze

Mariánské náměstí v Českých Budějovicích

Dopravní výkony 1990 – 2009 (mil. vozokm/prům. prac. den 0-24 h)

Rok	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	Index 09/90 (%)	Index 09/08 (%)
Praha*	7,3	16,6	19,9	20,3	20,9	21,0	21,2	291,0	100,9
ČR+	80,9	131,2	148,5	156,6	162,4	167,6	169,3**	209,3	101,0

* celá komunikační síť

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

** předběžný údaj

Vítězné náměstí v Praze

Ulice Bítešská v Brně, směr Pisárky, vjezd do Pisáreckého tunelu

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 nárůst zpomalil. V roce 2009 přibylo v Praze celkem 7 653 registrovaných motorových vozidel a z tohoto počtu bylo 5 239 osobních automobilů. Ke konci roku 2009 připadal v Praze 1 osobní automobil na 1,8 obyvatele.

Počty registrovaných motorových vozidel 1961 – 2009

Rok	PRAHA					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801	-	291 680	-
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629	-	1 041 137	-
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
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
2009	**1 249**	**914 224**	**213**	**683 295**	**203**	**10 507**	**5 945 373**	**147**	**4 435 052**	**184**

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 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.“

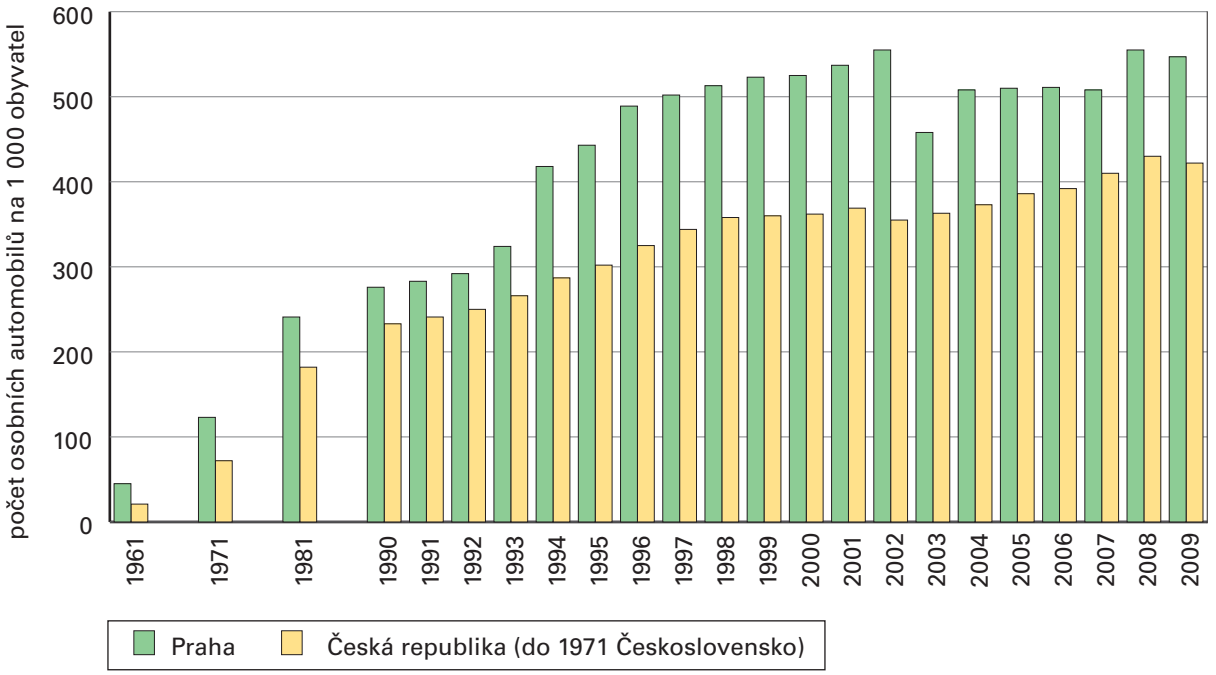
Wilsonova ulice

Stupně motorizace a automobilizace 1961 – 2009

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
2009	**732**	**1,4**	**547**	**1,8**	**566**	**1,8**	**422**	**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 – 2009



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. Teprve v posledních letech dochází ke stagnaci a meziroční nárůst je jen nepodstatný.

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

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

Z provedených dopravních sčítání vyplývá, že každoroční nárůst automobilové dopravy, zaznamenaný na území města v období po roce 1990, se v letech 2008 a 2009 prakticky zastavil.

Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2009, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, zvýšila v průměru pouze o 0,9 % ve srovnání s předcházejícím rokem. Z toho doprava osobními automobily vzrostla o 1,8 %, zatímco doprava nákladními automobily a autobusy o 7,9 % poklesla.

V období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela motorová vozidla na celém území Prahy celkem 21,231 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 19,481 milionu vozokilometrů, tj. 92 %. Ve srovnání s předcházejícím rokem to znamená, že v roce 2009 ujela motorová vozidla v Praze za den o 191 tisíc vozokilometrů více než v roce předcházejícím. Proti roku 1990 se do roku 2009 automobilový provoz ve městě zvýšil o 190 %, 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.

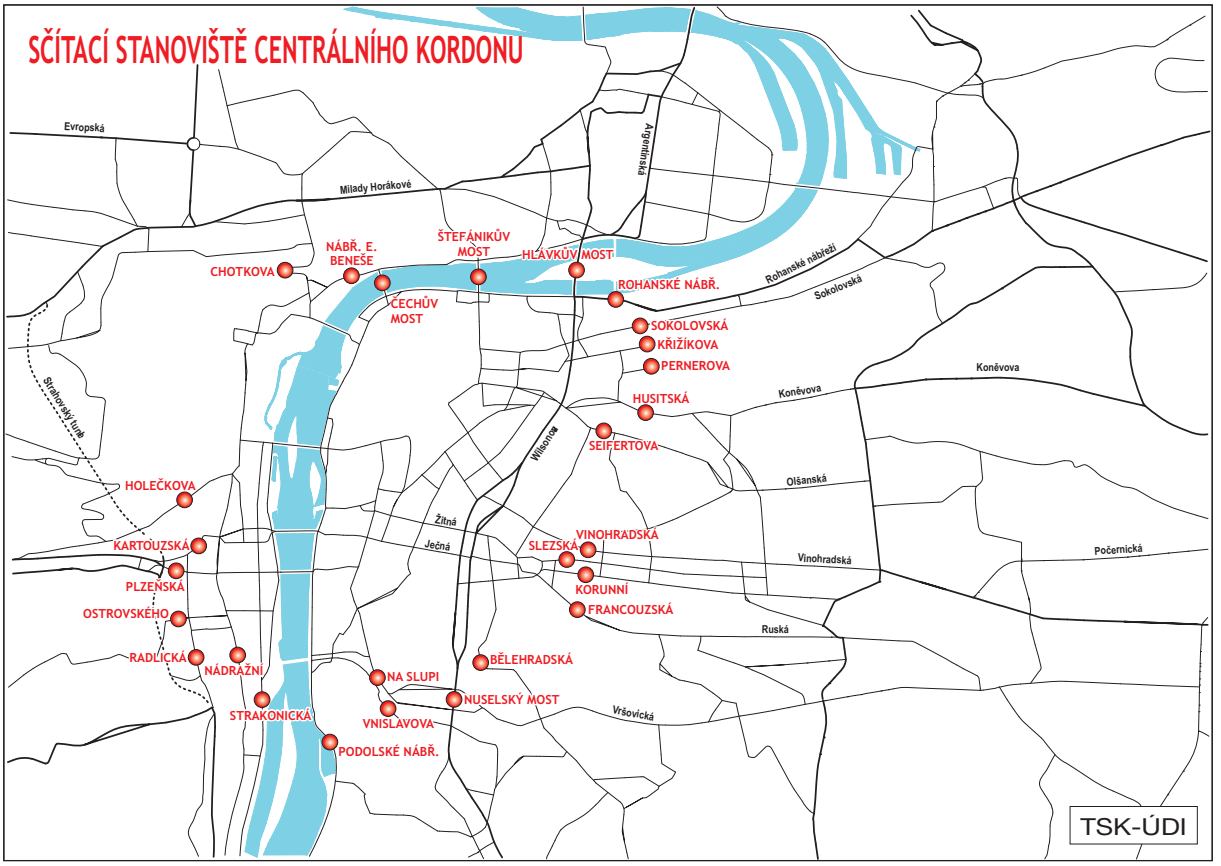
V širší oblasti centra města se dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu (Strahovský tunel a tunel Mrázovka jsou vně centrálního kordonu), automobilová doprava ve srovnání s předcházejícím rokem zvýšila o 1,4 %. Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2009 za 24 h průměrného dne 311 000 vozidel, z toho 298 000 osobních automobilů. Ve srovnání s rokem 1990 to bylo cca o 30 % vozidel více. Veškerý nárůst byl tvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů od roku 1990 naopak poklesl o více než o polovinu (-64 %).

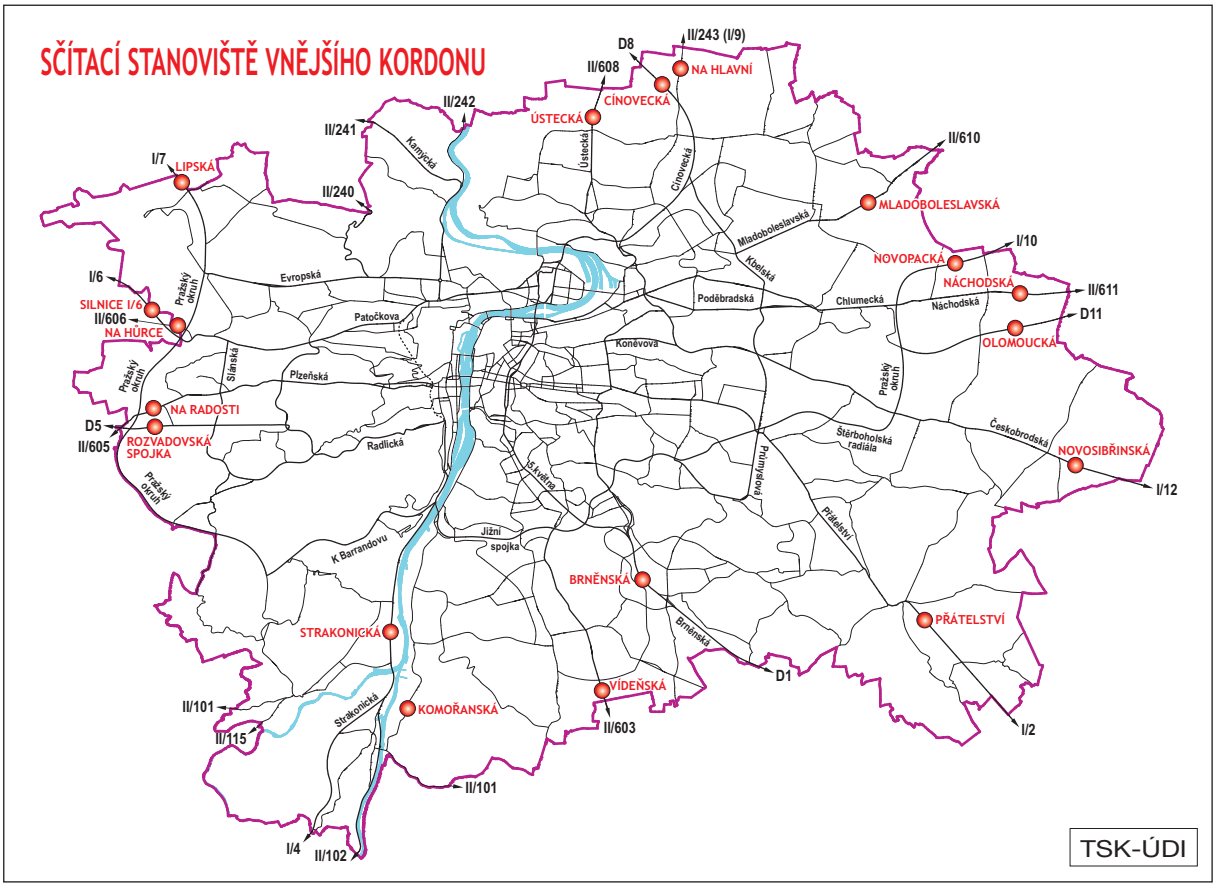
Ve středním pásmu města doprava trvale a výrazně rostla v letech 1990 – 2007. Ve srovnání s rokem 1990 se na některých komunikacích zvýšila trojnásobně až čtyřnásobně. V roce 2009 se však oproti roku předcházejícímu zvýšila jen o méně než 1 %.

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) se intenzita automobilové dopravy v roce 2009 oproti roku předcházejícímu snížila (o 1,2 %). Do Prahy přijíždělo přes hranici vnějšího kordonu za 24 h průměrného pracovního dne 278 000 vozidel, z toho 245 000 osobních automobilů. Automobilový provoz ve vnějším pásmu města trvale vzrůstal od roku 1990 až do až do roku 2008. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) 3,6x více vozidel (+261 %). Rozhodující část nárůstu byla tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se zvýšil více než 4,4x (+ 342 %).

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2009 byly
- Barrandovský most, kde projíždělo 134 000 vozidel za den (0-24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská (127 000 vozidel za den)
- Brněnská (dálnice D1) v úseku Chodovec – Chodov (114 000 vozidel za den)
- 5. května v úseku Jižní spojka – Chodovec (111 000 vozidel za den)
- Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most (110 000 vozidel za den)

Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 103 000 vozidel za den, Wilsonova u Hlavního nádraží 89 000 vozidel za den.


SČÍTACÍ STANOVIŠTĚ CENTRÁLNÍHO KORDONU
Evropská
Milady Horákové
Argentinská
NÁBŘ. E. BENEŠE
ŠTEFÁNIKŮV MOST
HLÁVKŮV MOST
CHOTKOVA
ČECHŮV MOST
ROHANSKÉ NÁBŘ.
Rohanské nábřeží
Sokolovská
SOKOLOVSKÁ
KŘIŽÍKOVA
PERNEROVA
Koněvova
HUSITSKÁ
SEIFERTOVA
Wilsonova
Olšanská
Strahovský tunel
HOLEČKOVA
Žitná
Ječná
VINOHRADSKÁ
SLEZSKÁ
Vinohradská
Počernická
KARTOUZSKÁ
PLZEŇSKÁ
KORUNNÍ
FRANCOUZSKÁ
OSTROVSKÉHO
Ruská
RADLICKÁ
NÁDRAŽNÍ
BĚLEHRADSKÁ
NA SLUPI
NUSELSKÝ MOST
STRAKONICKÁ
VNIŠLAVOVA
Vršovická
PODOLSKÉ NÁBŘ.
TSK-ÚDI


SČÍTACÍ STANOVIŠTĚ VNĚJŠÍHO KORDONU
D8
II/243 (I/9)
II/608
NA HLAVNÍ
CÍNOVECKÁ
II/242
ÚSTECKÁ
II/241
Kamýcká
Ústecká
Cínovecká
II/610
I/7
LIPSKÁ
II/240
MLADOBOLESLAVSKÁ
Mladoboleslavská
I/10
NOVOPACKÁ
Kbelská
I/6
Pražský okruh
Evropská
NÁCHODSKÁ
II/611
SILNICE I/6
II/606
NA HŮRCE
Patočkova
Poděbradská
Chlumecká
Náchodská
D11
OLOMOUCKÁ
Koněvova
Slánská
Plzeňská
Pražský okruh
NA RADOSTI
D5
II/605
ROZVADOVSKÁ SPOJKA
Radlická
Štěrboholská radiála
Českobrodská
NOVOSIBŘINSKÁ
I/12
Pražský okruh
Vltavská
Přátelství
K Barrandovu
Jižní spojka
BRNĚNSKÁ
Brněnská
PŘÁTELSTVÍ
STRAKONICKÁ
D1
VÍDEŇSKÁ
II/101
Strakonická
KOMOŘANSKÁ
II/603
I/2
II/115
II/101
I/4
II/102
TSK-ÚDI

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2009 byly
- 5. května – Jižní spojka (215 000 vozidel za den)
- Strakonická – Barrandovský most (181 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Vídeňská (157 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Chodovská (157 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Průmyslová (139 000 vozidel za den)

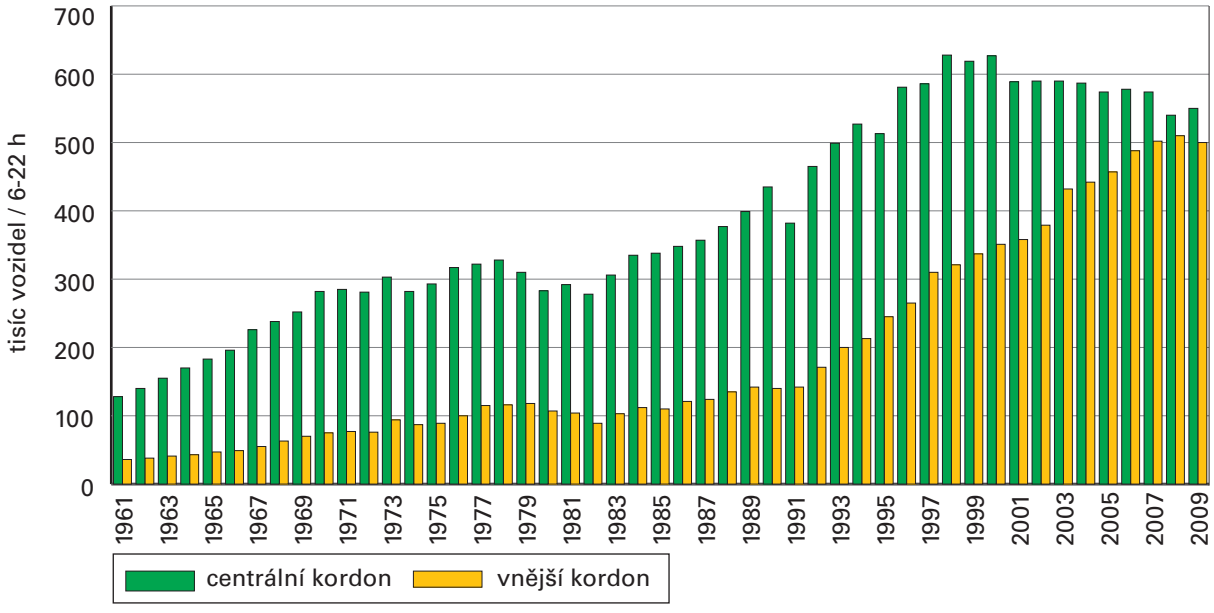
Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami v roce 2009 byly
- Poděbradská – Kbelská (74 000 vozidel za den)
- Anglická – Legerova (71 000 vozidel za den)
- Černokostelecká – Průmyslová (71 000 vozidel za den)
- Žitná – Mezibranská (70 000 vozidel za den)
- Argentinská – Plynární (68 000 vozidel za den)

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2009
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

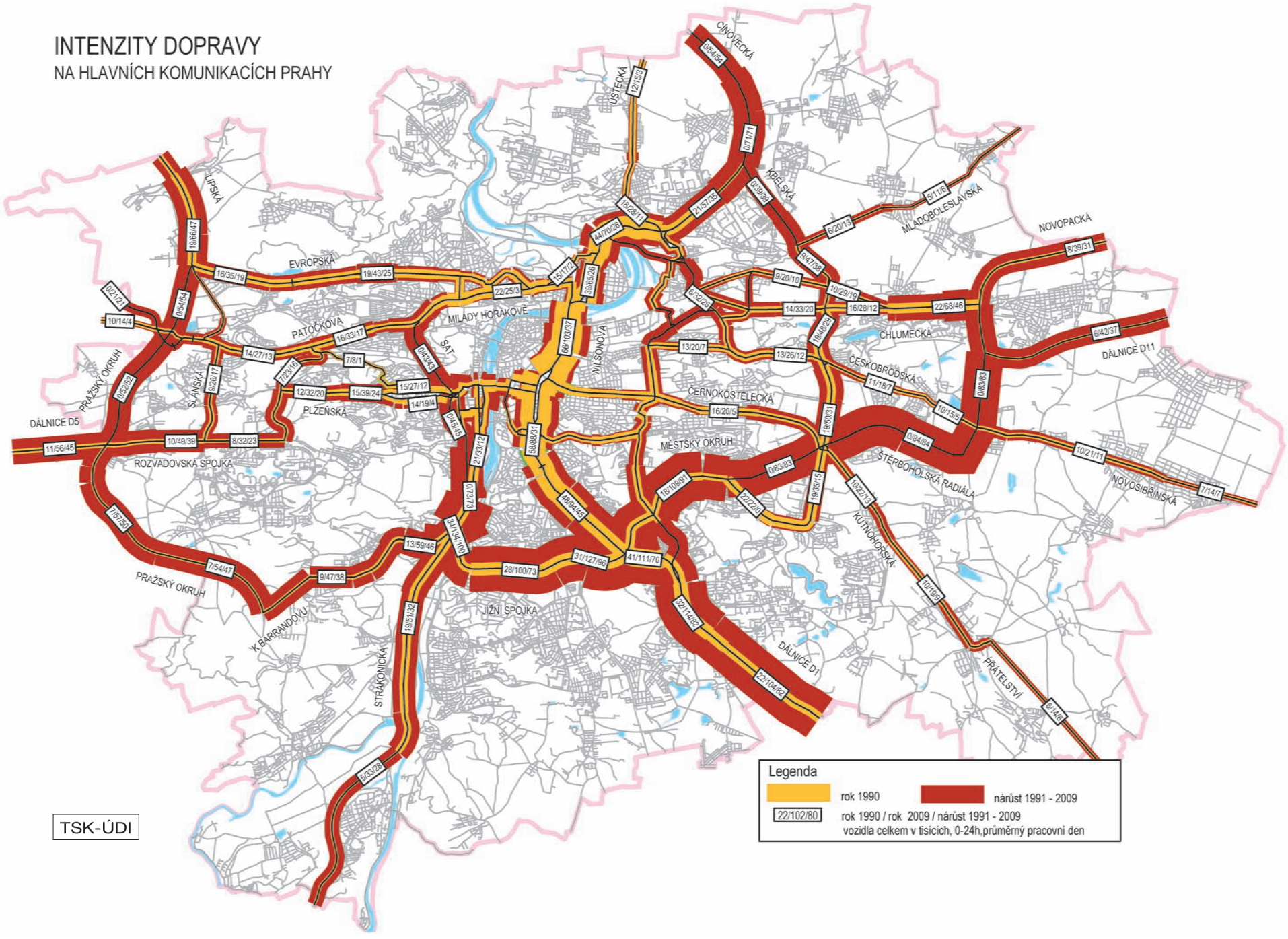
Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	69 000	18	32 000	82	128 000	29	14 000	14	14 000	41	36 000	26
1971	241 000	63	38 000	97	299 000	69	50 000	50	23 000	68	77 000	55
1981	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
2009	**541 000**	**141**	**14 000**	**36**	**566 000**	**130**	**446 000**	**442**	**53 000**	**156**	**506 000**	**361**

100 % = rok 1990

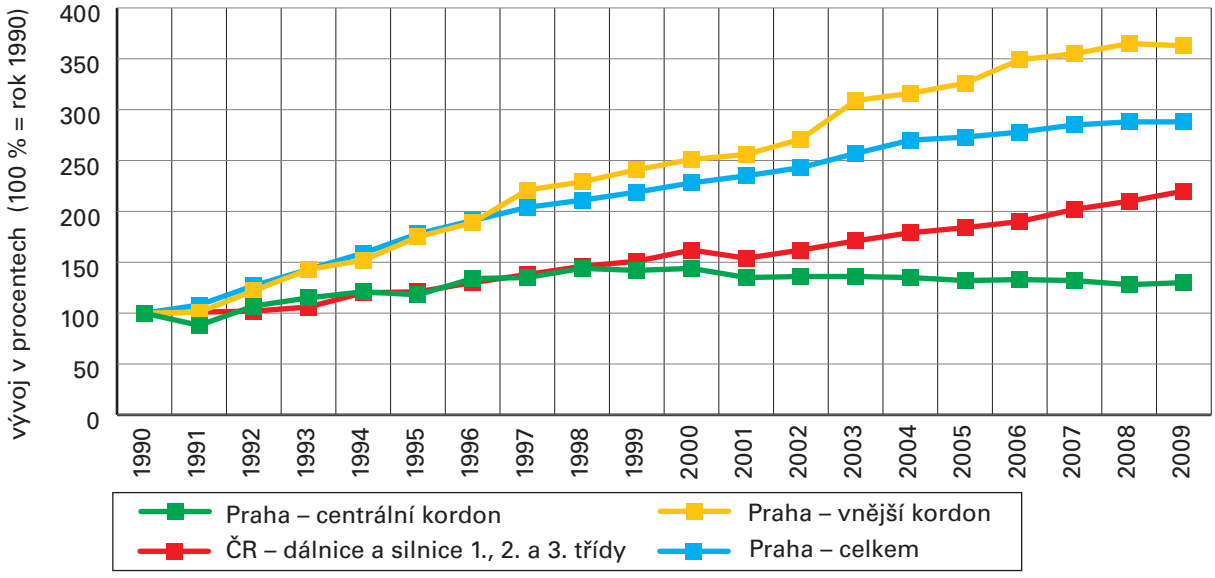
Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2009
průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h



INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY



Vývoj intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR 1990 – 2009
průměrný pracovní den



Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1990 ve srovnání s 80. léty bylo nejvyšší v první polovině 90. let.

Průměrné meziroční přírůstky 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 – 2009	meziročně	+ 333 000	vozokm/den

Převažující část nárůstu automobilové dopravy v Praze po roce 1990 byla způsobena osobními automobily. V období 1991 – 2009 se dopravní výkony automobilové dopravy v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

osobní automobily	+ 233 %
nákladní automobily a autobusy	+ 21 %
vozidla celkem	+ 191 %

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 – 2009 se zvýšil automobilový provoz:

v průměru na celé síti	+ 191 %
v širší oblasti centra města	+ 30 %
ve vnějším pásmu	+ 261 %
ve středním pásmu města	+ 100 až + 300 %

Křižovatka Legerova-Vinohradská

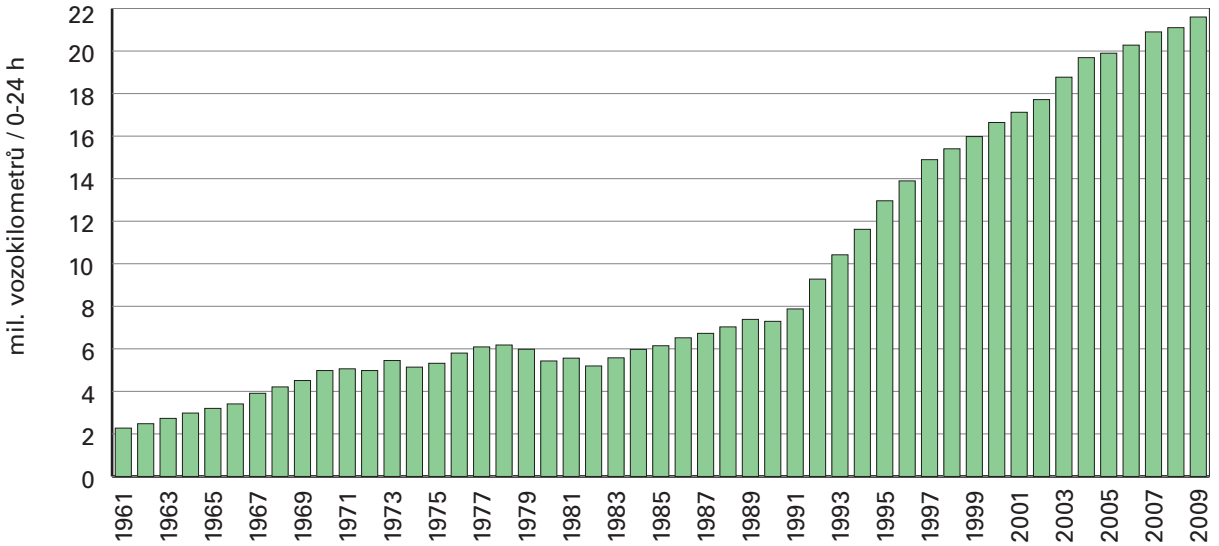
Brněnská ulice (D1) u Chodova

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 – 2009
Celá komunikační síť, průměrný pracovní den, 0-24 h

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
2009	**21,231**	**291**	**19,481**	**333**	**92**

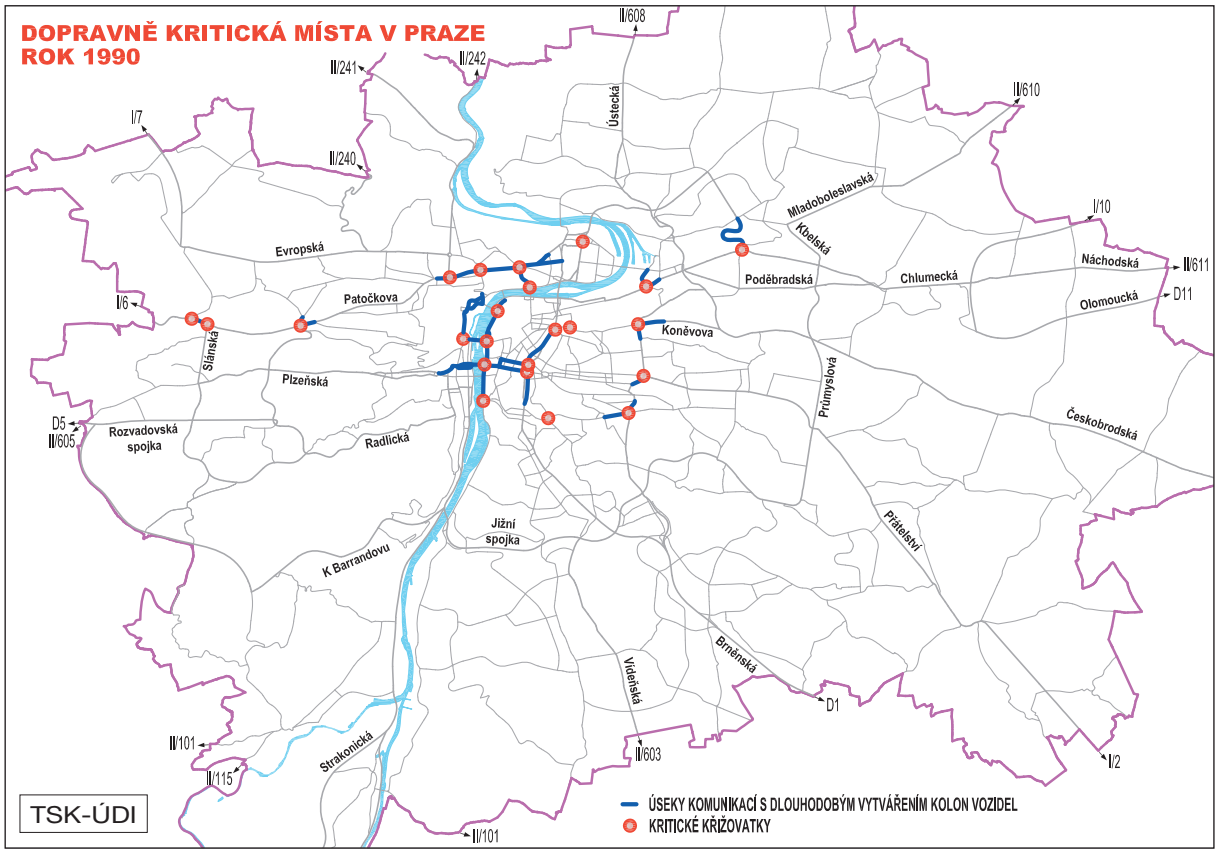
100 % = rok 1990
* odhad podle trendů vývoje intenzit na centrálním a vnějším kordonu (dopravní výkony jsou v Praze sledovány až od roku 1978)

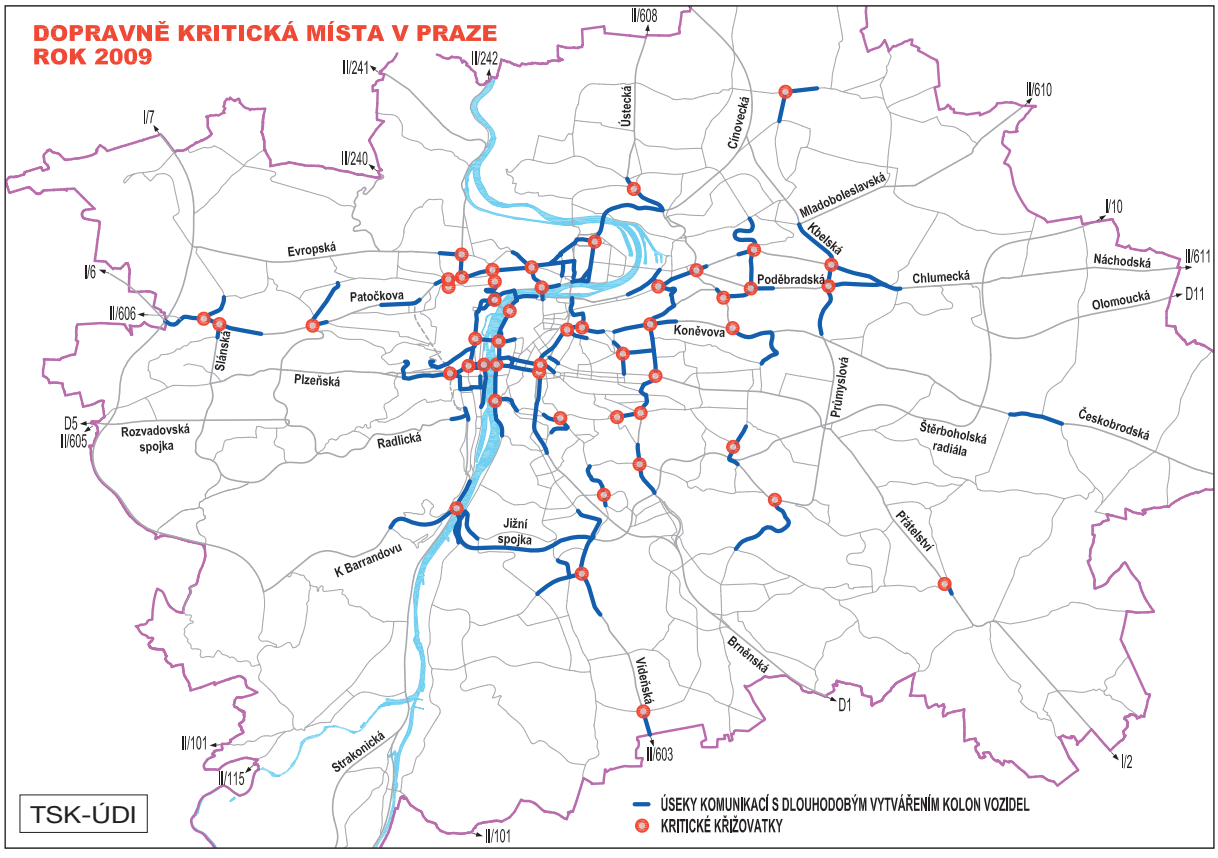
Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 – 2009
celá komunikační síť, průměrný pracovní den, období 0-24 h



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
2009	**1,31**	**1,32**	**1,31**


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


DOPRAVNĚ KRITICKÁ MÍSTA V PRAZE
ROK 2009
II/608
II/241
II/242
II/610
I/7
II/240
Ústecká
Cínovecká
Mladoboleslavská
Kbelská
I/10
Evropská
Náchodská
II/611
I/6
Poděbradská
Chlumecká
Olomoucká
D11
II/606
Patočkova
Koněvova
Sliánská
Plzeňská
Průmyslová
Štěrboholská radiála
Českobrodská
D5
II/605
Rozvadovská spojka
Radlická
Jižní spojka
Přátelství
K Barrandovu
Brněnská
Vídeňská
D1
II/101
Strakonická
II/603
I/2
II/115
TSK-ÚDI
ÚSEKY KOMUNIKACÍ S DLOUHODOBÝM VYTVÁŘENÍM KOLON VOZIDEL
KRITICKÉ KŘIŽOVATKY

Olšanská ulice

Seifertova ulice

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 2009 činil na centrálním kordonu 96 %, na vnějším kordonu 88 %, v průměru na celé síti 92 %.

Skladba dopravního proudu 1961 – 2009 (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
2009	**95,5**	**1,2**	**2,4**	**0,9**	**88,0**	**0,5**	**10,4**	**1,1**

2.4 Časové variace automobilové dopravy

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

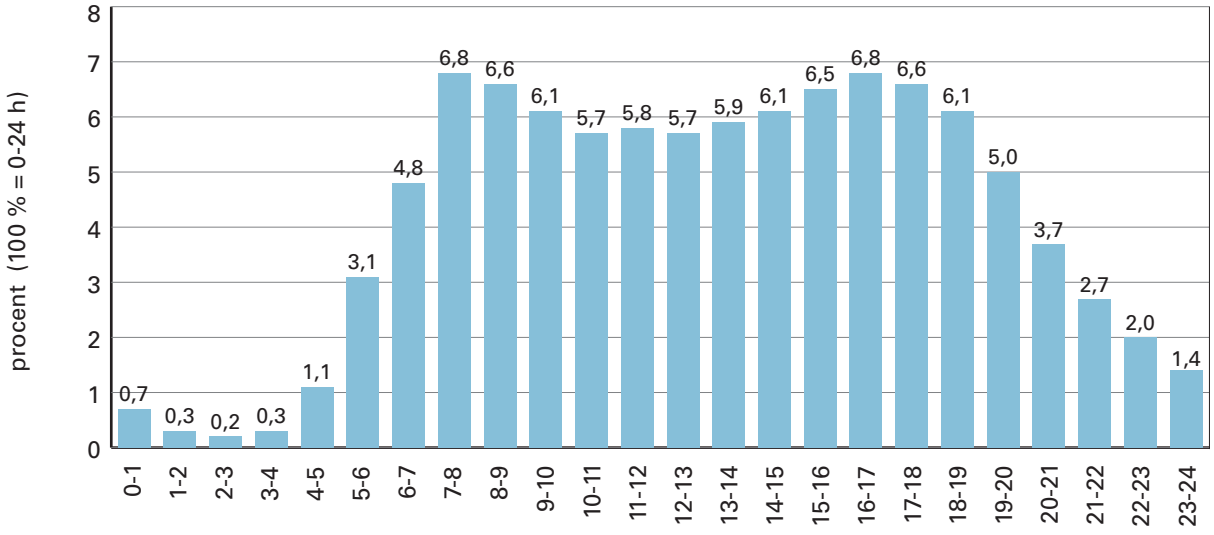
- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (73 % za 6-18 h), podíl období 6-22 h činí cca 91 %.
- Po 18. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat.
- Ranní špičkovou hodinou je 7-8 h, odpolední špičkovou hodinou je 16-17 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,8 %, podíl odpolední špičkové hodiny rovněž 6,8 % (100 % = 0-24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Polední sedlová hodina (12-13 h) představuje 5,7 % z celého dne.

Významnější změny časových variací automobilové dopravy v letech 1990 – 2010:

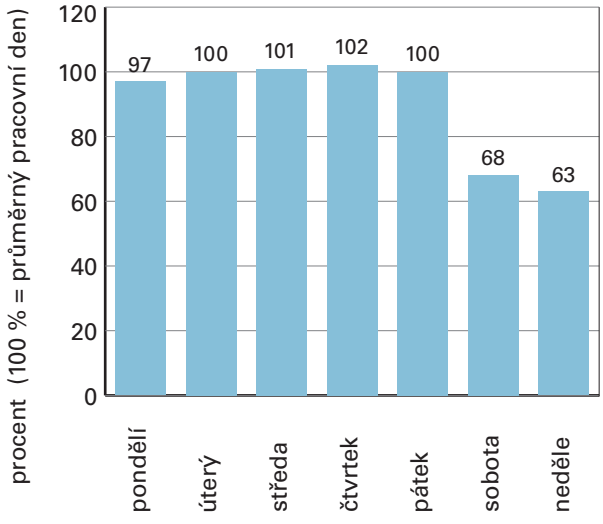
- Denní variace: ranní špičková hodina se snížila z původních 8 až 9 % na 6,8 %, došlo k posunu ranní špičkové hodiny z 6-7 h na 7-8 h a snížil se rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v dopoledním sedlovém období.
- Týdenní variace: podíl pátků, který byl dříve vyšší než ostatní pracovní dny, se snížil na úroveň pondělků až čtvrtků.
- Roční variace: zvýšil se podíl ledna a února k celoročnímu průměru.

V posledních pěti letech se časové variace již prakticky nemění.

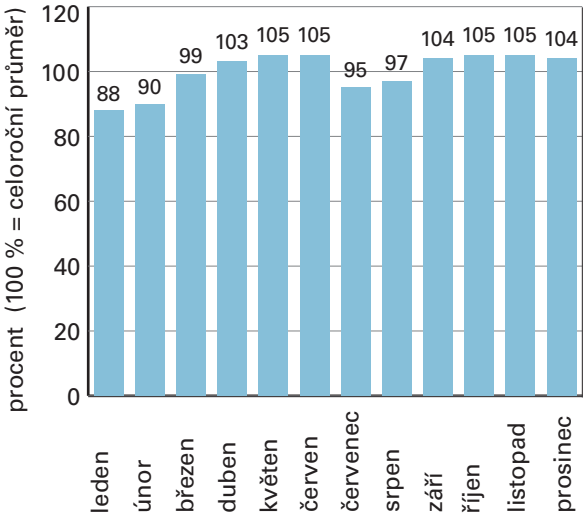
Denní variace 2009 – Praha, celá síť



Týdenní variace 2009 – Praha, celá síť



Roční variace 2009 – Praha, celá síť



Kolbenova ulice

Kbelská ulice

3

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3.1 Pražská integrovaná doprava (PID)

3.1.1 Základní údaje a rozvoj systému PID

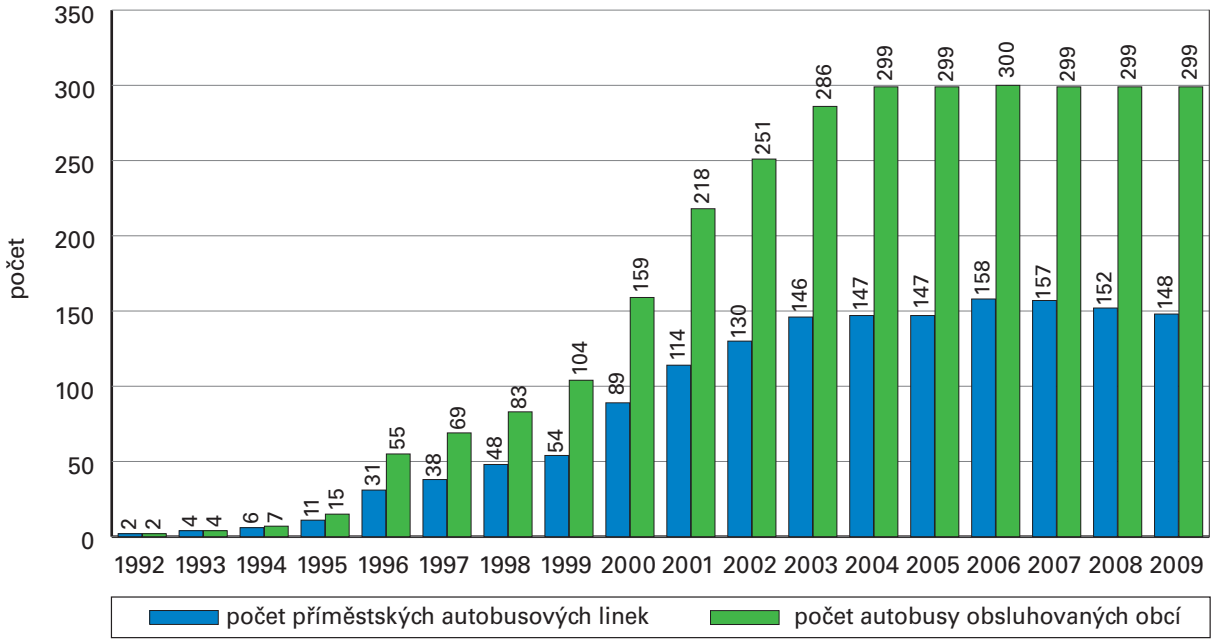
Systém PID je moderním integrovaným dopravním systémem hromadné dopravy osob, který se rozvíjí především na území hl. m. Prahy a na dalších přilehlých územích Středočeského kraje, jež mají rozhodující dopravní vztahy k hlavnímu městu.

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 podepsána dohoda o zaintegrování prvních dvou vnějších autobusových linek. O rok později přistoupila do PID železnice. 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 přestupní 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. V posledních letech se počet obcí obsluhovaných autobusy PID ustálil na 299.

Počet linek, které tyto obce obsluhují, přitom mírně klesá, a to v souvislosti s postupným zaváděním nového systému organizace dopravy i do příměstských oblastí hlavního města Prahy. Snahou tohoto nového systému je především zpřehlednit a zjednodušit síť linek pomocí linek páteřních a na ně návazných linek lokálního významu při zachování celkového objemu dopravy. V červnu 2009 byl tento model obsluhy území zaveden jihovýchodně od Prahy v oblastech Kamenice, Průhonice a Říčany.

Rozvoj příměstských autobusových linek PID

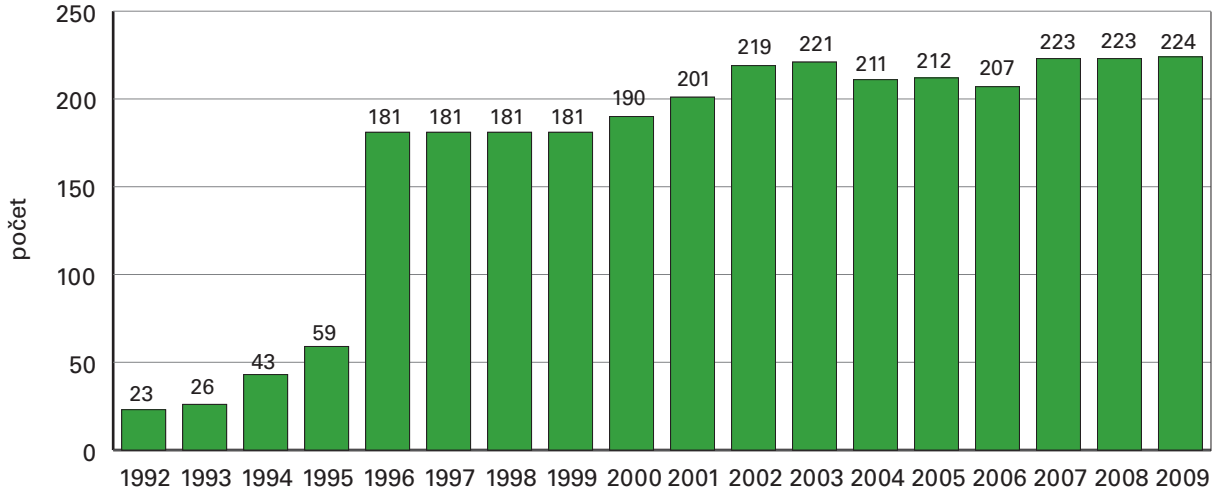


Příměstská linka do Mníšku pod Brdy na Strakonické ulici

Linky příměstské autobusové dopravy PID v terminálu Zličín

Postupně se rozšiřoval počet železničních tratí a zastávek v PID. V roce 1992 byly integrovány první úseky a stanice v okolí centra Prahy, o dva roky později pak všechny železniční stanice na území Prahy. V roce 1995 vznikla vnější tarifní pásma a rozšiřování zapojených stanic a zastávek pokračovalo i mimo území hlavního města. Ke konci roku 2009 bylo zapojeno do systému PID celkem 224 železničních stanic a zastávek. Jako poslední přibyla dne 25.5.2009 nově vybudovaná zastávka Brandýs nad Labem-Zápská na trati Čelákovice-Neratovice.

Počet železničních stanic a zastávek v PID



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 těchto linek v Praze na 12 a k vytvoření tří nových zrychlených linek označovaných písmenem R. V roce 2009 byl tento systém rozšířen o novou linku S20 Praha Masarykovo nádraží-Milovice.

Na provoz linek veřejné dopravy přispívají hlavní město Praha a řada mimopražských obcí spolu se Středočeským krajem. Hlavními dopravci PID jsou Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s., který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek na území města a České dráhy, a. s., provozující železniční dopravu. Dalších 14 soukromých dopravců se podílí na provozování autobusových linek. Do systému integrované dopravy je zahrnuto také šest říčních přívozů. Celkový počet dopravců podílejících se na zajišťování PID je 18.

Nejvýznamnějším dopravcem na území města byl ke konci roku 2009 s počtem 147 provozovaných autobusových linek DP hl. m. Prahy, a. s. Na území regionu provozovaly nejvíce linek Veolia Transport Praha s. r. o. (38 linek) a ČSAD Střední Čechy, a. s. (30 linek).

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1999 – 2009

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	104	159	218	251	278	299	299	300	299	299	**299**
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	181	190	200	219	221	211	212	207	223	223	**224**
Počet příměstských autobusových linek PID	54	89	114	133	146	147	147	158	157	152	**148**
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil. vozokm)	7,99	9,36	12,91	15,79	18,48	20,20	22,2	22,4	23,6	24,3	**24,6**
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici (mil. vozokm) /metro+tramvaje+městské a příměstské autobusy/	156	157	163	161,6	172,9	177,8	178,9	187,1	188,6	194,3	**193,1**
Procento cestujících využívajících na železničních tratích zapojených do PID jízdní doklady PID	37,2	39,2	43,0	52,1	56,5	57,7	59,7	60,4	63,3	63,8	**66,6**

Zrychlená linka R5 v železniční stanici Praha-Dejvice

Soupravy linek S41 a S4 v železniční stanici Roztoky u Prahy

V závěru roku 2009 byly v provozu tři linky metra, 24 denních a 9 nočních tramvajových linek a celkem 164 autobusových linek s trasou pouze na území města. Z tohoto počtu bylo 13 linek nočních, 19 linek školních a 2 linky pro osoby se sníženou pohyblivostí. Dále bylo v provozu 148 regionálních autobusových linek zařazených do systému PID. Z tohoto počtu 87 linek zajišťovalo přepravní vztahy mezi městem a regionem (80 denních, 7 nočních) a 61 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.	147	18
Ostatní provozovatelé	17	130
Celkem	164	148

Počet přepravených cestujících v PID na území hl. m. Prahy 2009

Dopravce, druh dopravy		tisíc osob/rok
Dopravní podnik, a. s.	metro	584 880
	tramvaje	349 286
	autobusy	290 970
	lanovka	1 805
Smluvní dopravci	autobusy	60 755
České dráhy, a. s. (na jízdní doklad PID)		17 751
Přívozy		337
Celkem		1 305 784

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 2009 dosáhl 44,8 % z celkového počtu přepravených cestujících PID na území města.

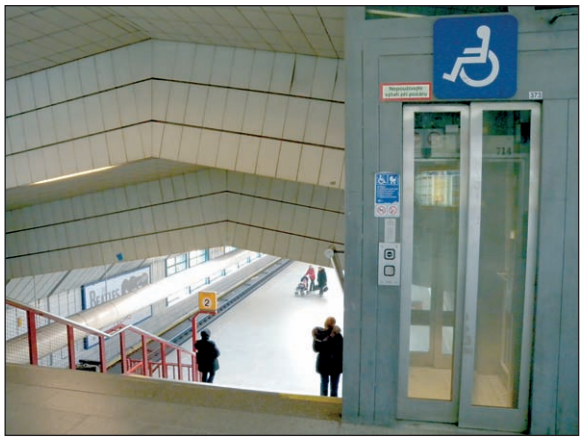
Přepravní špička ve stanici metra Muzeum na lince C

Nový bezpečnostní prvek ve stanicích metra – svítící modrý pruh

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).

Nejzatíženějším úsekem na celé síti metra je úsek mezi stanicemi I. P. Pavlova a Vyšehrad na trase C, kterým za celý pracovní den v obou směrech projede cca 292 tisíc cestujících.

Bezbariérový přístup osobními výtahy, šikmými schodišťovými plošinami nebo přímým bezbariérovým vstupem 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. Další stanice (Háje, Opatov, Roztyly a jižní vestibul Nádraží Holešovice) jsou dostupné pomocí upravených nákladních výtahů s obsluhou. Ve zbylých 22 stanicích metra bezbariérový vstup/výstup není možný. V říjnu 2009 bylo započato s realizací projektu na výstavbu osobního výtahu ve stanici metra Chodov s plánovaným termínem ukončení v polovině roku 2010. Osobní výtah nahradí v této stanici šikmou schodišťovou plošinu.



Osobní výtah ve stanici metra Luka na lince B

Šikmá plošina ve stanici metra Nové Butovice na lince B

Vozový park metra k 31.12.2009

Vozový park	Inventární	Provozní
81 – 71	82	0
81 – 71M	395	370
M 1	240	240
Celkem	717	610

V roce 2009 bylo modernizováno 45 vozů typu 81-71 na typ 81-71M a tím byly nahrazeny poslední původní jednotky ruské výroby, které jezdily na lince B do konce června 2009 a pak byly vyřazeny z provozu. Průměrné stáří provozních vozů metra je 4,9 roku.

Poslední jízda soupravy 81-71 ve stanici metra Anděl

Rekonstruovaná souprava 81-71M ve stanici Nové Butovice

Délka sítě **tramvajové** dopravy byla na konci roku 2009 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. Podíl tramvajové dopravy na počtu přepravených osob v roce 2009 dosáhl 26,7 % z celkového počtu přepravených cestujících PID na území města.

Během celého roku 2009 měla velký vliv na provoz linek tramvají výstavba Městského okruhu na Letné. Tato skutečnost se promítla do dlouhodobých změn na osmi linkách. V průběhu roku 2009 byla část vyloučených tratí obnovena (1. července úsek Sparta – smyčka Špejchar a 3. listopadu úsek smyčka Špejchar – Královský letohrádek) a přerušen byl obousměrný provoz tramvají v úseku Hradčanská – Prašný most.

Linka č. 26 na zrekonstruovaném úseku Sparta – smyčka Špejchar

Tramvajové linky č. 25, 15 a 26 ve smyčce Špejchar

K 31.12.2009 bylo v Praze v provozu 24 denních tramvajových linek (provoz cca od 4:00 do cca 0:30 h) označovaných řadou čísel 1 až 26 (bez čísel 13 a 23) 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 2009 dále rozšiřován o nové nízkopodlažní tramvaje typu 14T, jejichž počet k 31.12.2009 činil 60. Nízkopodlažních vozidel (14T, rekonstruované vozy KT8N2 a vozy T3.PLF se střední nízkopodlažní částí) bylo v provozním stavu 111. V procesu modernizace bylo ke konci roku 2009 12 vozů a 19 vozů je historických. Průměrné stáří provozovaného vozového parku tramvají je 13,1 roku.

V červnu 2009 byl Praze představen a zapůjčen pro zkušební provoz prototyp tramvaje 15T ForCity z dílny plzeňské společnosti Škoda Holding a. s.

Tramvaje typu 14T a 15T ve smyčce Smíchovské nádraží

Tramvaj typu KT8N2 na lince č. 20 na Malostranském náměstí

Vozový park tramvají DP Praha k 31.12.2009

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní (T3, T3M, T3R, T3R.PV, T6)	837	826
nízkopodlažní (T3R.PLF)	25	25
standardní kloubové obousměrné (KT8D5)	21	17
nízkopodlažní kloubové obousměrné (KT8N2)	26	26
nízkopodlažní kloubové jednosměrné (14T)	60	60
Celkem	969	954

Od roku 2007 je v tramvajové a autobusové hromadné dopravě v Praze postupně zaváděn systém tzv. páteřních linek. Ty jsou charakteristické krátkými intervaly, preferencí provozu před automobilovou dopravou a podle možností nasazováním kapacitních vozidel na určených stěžejních trasách. K již stávajícím páteřním tramvajovým linkám 9 a 22 přibyla v listopadu 2009 nově i linka 17 v úseku Výstaviště – Sídliště Modřany (ve špičkách pracovních dnů s intervalem 4 minuty).

V závěru roku 2009 bylo posíleno tramvajové spojení sídliště Barrandov s centrem města. Linka 4 byla ve směru od Karlova náměstí z Anděla odkloněna na Smíchovské nádraží a v ranní přepravní špičce dále prodloužena na Barrandov, kde v tomto období zdvojnásobila kapacitní nabídku za zrušenou posilovou linku 13. Provoz linky 20 byl v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov rozšířen i na dobu mimo špičky pracovních dnů a na dny pracovního klidu.

V této souvislosti byla linka 16 odkloněna ze své původní konečné u Nádraží Braník směrem na Kotlářku a v ranní špičce až do zastávky Sídliště Řepy. Linky 10 a 16 tak mají mezi Žižkovem a Kotlářkou společnou trasu, na níž jejich souhrnný interval odpovídá intervalu páteřní linky.

Nová zástavba v okolí Poděbradské ulice (Nová Harfa) vyvolala rovněž změny v trasování linek 8 a 15. Linka 8 posílila provoz linky 3 v úseku Balabenka – Nádraží Libeň – Starý Hloubětín a linka 15 převzala úlohu „osmičky“, když byla prodloužena z Palmovky k Nádraží Vysočany.

Linka č.10 na Plzeňské ulici

Linka č. 20 v zastávce Poliklinika Barrandov

V roce 2009 zrušená posilová linka č. 13

Podle výsledků „Přepravního průzkumu tramvajové sítě“ z března 2008 byl na celé tramvajové síti nejzatíženější úsek mezi zastávkami I. P. Pavlova a Štěpánská (97 tisíc cestujících/den v obou směrech) a nejzatíženější uzel Karlovo náměstí (obrat cca 110 700 osob/den).

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 683 km. Průměrná vzdálenost stanic a zastávek je 628 m. Podíl autobusové dopravy (městské i příměstské) na celkovém počtu přepravených osob PID na území města byl v roce 2009 26,9 %.

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 2009 v provozu 130. 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 2009 v provozu 19 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 31.12.2009 bylo 8,65 roku, z toho autobusů standardních 8,33 roku a kloubových 9,45 roku. Počet provozních autobusů starších 7 let je 819, z toho 251 kloubových.

Vozový park autobusů DP Praha k 31.12.2009

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní	454	431
kloubový	262	260
standardní nízkopodlažní	403	394
kloubový nízkopodlažní	85	81
midibus E91	6	6
Zeus M200E (elektro)	2	0
Celkem	1 212	1 172

V roce 2009 byl zahájen provoz nových autobusů typu SORCITY NB 12 (standardní) a SORCITY NB 18 (kloubový). Jedná se o plně nízkopodlažní vozy českého výrobce SOR Libchavy s naftovými motory, které splňují nejpřísnější emisní limit EEV. Do konce roku 2009 bylo těchto moderních vozidel (ve vlastnictví Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.) v provozu 90 (z toho 60 standardních a 30 kloubových).

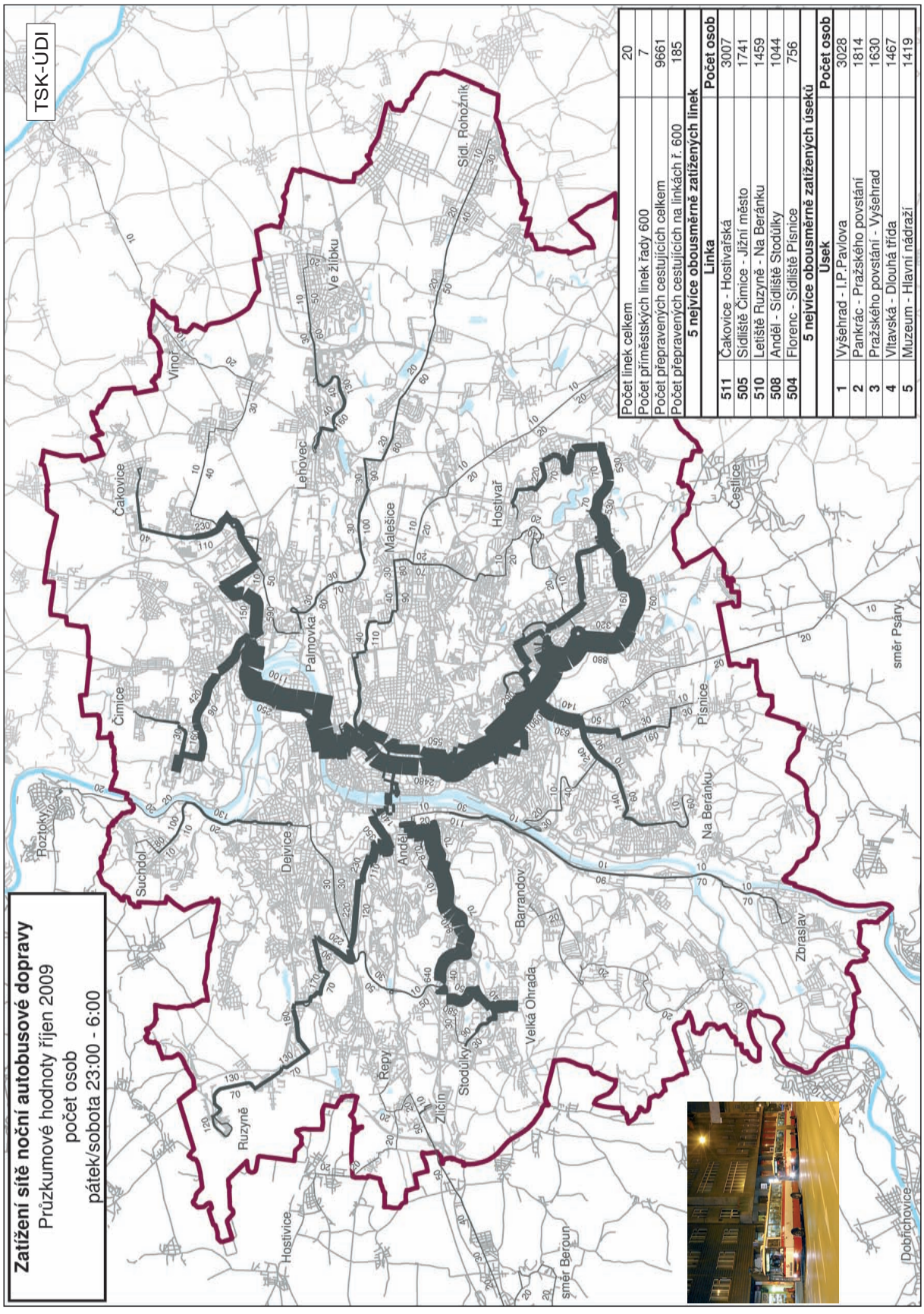
V samotném závěru roku přibyly do inventárního stavu Dopravního podniku hl. m. Prahy dvě nová vozidla typu ZEUS M200E s elektrickým pohonem (provoz zahájily až v lednu roku 2010 na lince 292 k Nemocnici pod Petřínem).

Autobus typu SORCITY NB 12 na lince č. 135 v ulici Ke Štvanici

Autobus typu SORCITY NB 18 v zastávce Michelangelova

Po výrazné úpravě trasování nočních autobusových linek, které proběhlo v roce 2008, byl v říjnu 2009 uskutečněn celoplošný přepravní průzkum této noční dopravy. Podle výsledků průzkumu na všech dvaceti nočních autobusových linkách, z toho 13 obsluhujících pouze území města (řada 500) a 7 s provozem i mimo Prahu (řada 600), bylo z pátku na sobotu (nejzatíženější

noc v týdnu) přepraveno celkem 9 661 cestujících, z toho 185 na linkách řady 600. V porovnání s průzkumem z roku 2006 se počet cestujících zvýšil o 20 % (oproti roku 1998 o 100 %). Nejzatíženější úseky a linky jsou znázorněny na následujícím obrázku.



Počet linek celkem	20
Počet příměstských linek řady 600	7
Počet přepravených cestujících celkem	9661
Počet přepravených cestujících na linkách ř. 600	185

5 nejvíce obousměrně zatížených linek

	Linka	Počet osob
511	Čakovice - Hostivařská	3007
505	Sídliště Čimice - Jižní město	1741
510	Letiště Ruzyně - Na Beránku	1459
508	Anděl - Sídliště Stodůlky	1044
504	Florenc - Sídliště Písnice	756

5 nejvíce obousměrně zatížených úseků

	Úsek	Počet osob
1	Vyšehrad - I.P.Pavlova	3028
2	Pankrác - Pražského povstání	1814
3	Pražského povstání - Vyšehrad	1630
4	Vltavská - Dlouhá třída	1467
5	Muzeum - Hlavní nádraží	1419

Linky noční dopravy na sídlišti Stodůlky

Nová midibusová linka č. 236 v ulici Pod Hrachovkou

Dosud chybějící atraktivní spojení Bohnic a Tróje hromadnou dopravou bylo umožněno zřízením v pořadí již třetí midibusové linky na území Prahy s označením 236. Tato linka vyjela poprvé na svou trasu 1.4.2009 a propojila tak oblast Zámků, Starých Bohnic a sídliště Bohnice se zoologickou a botanickou zahradou v Tróji a s Podhořím. Linka je v provozu celotýdenně v intervalu 60 minut, v ranní špičce 30 minut. Na obou konečných zastávkách na linku navazují přívozy (P1 Sedlec–Zámky a P2 Podhoří–V Podbabě). Se zavedením linky 236 byla zároveň provedena i úprava provozu souvisejících linek 102 a 112.

Významnou změnou v provozu autobusových linek na území Prahy byla v září 2009 reorganizace a optimalizace linkového vedení autobusů PID v jihovýchodním sektoru Prahy. Cílem bylo zlepšit využití obsazenosti linek a zároveň zjednodušit linkové vedení v oblasti Jižního Města (s přesahem do průmyslové zóny Hostivař-Malešice) a v oblasti Prahy 4 a Prahy 10 (Vršovice, Krč, Lhotka, Libuš) při zachování celkového objemu dopravy. Změny se dotkly 24 autobusových linek, z toho 9 linek bylo zrušeno, 1 linka nově vytvořena, zbylé linky buď změnily úplně nebo jen částečně své trasy, některé z nich byly posílené v počtech spojů. Opatření byla podpořena zaváděním preference autobusů v dané lokalitě pro umožnění snazšího dodržování jízdních řádů v ranních a odpoledních přepravních špičkách.

Zrušená linka č. 260 v zastávce Opatov

Vyhrazený autobusový pruh ve Vídeňské ulici

Během roku 2009 došlo k vyhodnocení provozu MHD mezi Smíchovem a Radotínem a k následným změnám ve vedení autobusových linek v této lokalitě. Pro umožnění alternativního přímého spojení v obdobích s delšími časovými intervaly vlaků na lince S7 (ve večerním období a o víkendech) byl v březnu 2009 obnoven provoz linky 244 v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín, zrušena s ní souběžná linka 204 a upraveno vedení linky 172. Kromě rychlého vlakového spojení tak zajišťují alternativní a doplňkové spojení obyvatel Radotína s centrem města také dvě souběžné autobusové linky 172 a 244.

Linka č. 172 v ulici Starochuchelská

Linky 1 a 3 v přestupní zastávce Florenc

Základní údaje o městské hromadné dopravě – rok 2009 (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě (km)	59,1	141,6	683,0	883,7
z toho na vlastním tělese (%)	100	52	-	-
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	142,0	142,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 094	534	628	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,5	18,5	26,0	-
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)	52 756	48 004	61 378	162 138
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	1 587	1 587
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	584 880	349 286	290 970	1 225 136
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	11 337	11 337
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	11 408			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	4 398			
Provozní náklady (mil. Kč)	15 883			
Podíl tržby/náklady (%)	27,7 %			

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)
2009	**59,1**	**141,6**	**825,0***	**35,5**	**18,5**	**26,0***	**67,0***	**3 914++ (3 719)**

\+ 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.).

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 2009 lanová dráha přepravila 1 805 tisíc cestujících a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se v roce 2009 podílela 0,14 %.

Říční přívozy přes Vltavu jsou od roku 2005 dalším prvkem PID. V roce 2009 bylo v Praze v provozu 6 těchto přívozů.

V roce 2009 zahájil plavbu nejmladší z nich (s označením P6), který spojil břehy Vltavy nejjižněji na území města. Na trase Modřany–Lahovičky vyplul poprvé 18. září 2009 lodí s kapacitou 12 osob. Za období svého zkušebního provozu (do 31. října 2009) přepravil 2 960 osob. Interval jednotlivých jízd byl stanoven na 20 minut s možností vložených jízd podle okamžitých požadavků cestujících.

Loď přívozu P6 u mola v Lahovičkách

Lanová dráha na Petřín

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2009 a jejich vybraných parametrů

Název	Trasa	Zahájení provozu	Charakter provozu	Stanovené období provozu	Kapacita lodě (max. osob)	Přepravené osoby za rok 2009
P1	Sedlec – Zámky	1.7.2005	celoroční	leden-prosinec	11	48 710
P2	V Podbabě – Podhoří	1.7.2006	celoroční	leden-prosinec	11	127 610
P3	Lihovar – Dvorce (Žluté lázně)	17.7.2007	sezónní	duben-říjen	12	97 390
P4	Národní divadlo (Hollar) – Střelecký ostrov – Slovanský ostrov (Žofín) – Dětský ostrov	1.8.2008	sezónní	duben-říjen	20	22 350
P5	Jiráskovo náměstí – Botel Admirál – Výtoň – Císařská louka	1.8.2008	sezónní	duben-říjen	50	37 960
P6	Modřany – Lahovičky	18.9.2009	sezónní	zkušební	12	2 960*

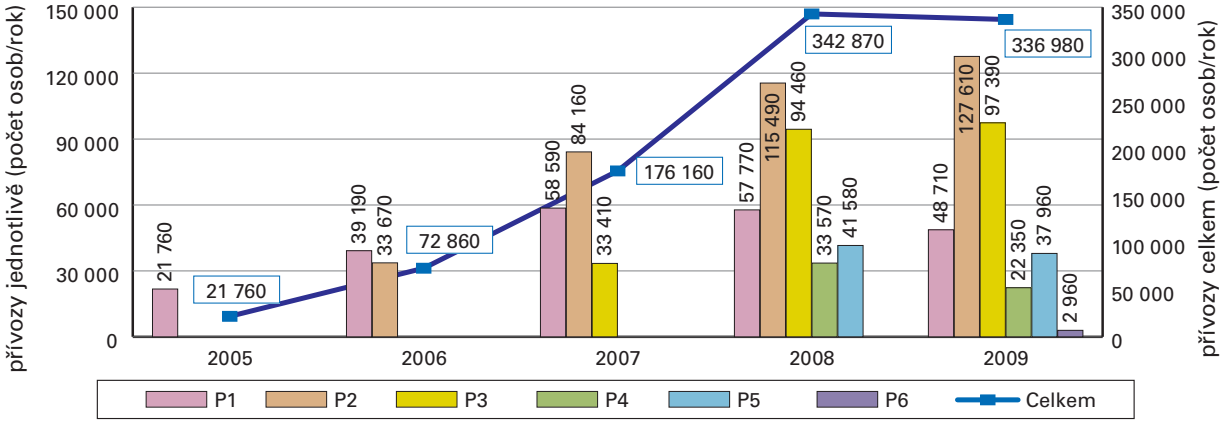
* hodnoty za období zkušebního provozu (září – říjen)

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. Provozovatelem přívozu P3 je společnost Vittus group s. r. o., provozovatelem ostatních přívozů je První Všeobecná Člunovací Společnost s. r. o.

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. Přívoz P3 v roce 2009 zkrátil interval ve špičkách pracovních dnů proti předchozímu roku na polovinu (10 minut). Přívoz P6 měl v roce 2009 charakter zkušebního provozu.

Všechny pražské přívozy přepravily za celý rok 2009 téměř 337 tisíc osob a jejich podíl na celkovém počtu přepravených cestujících PID na území Prahy byl 0,03 %. Mírný pokles počtu přepravených osob oproti roku 2008 byl způsoben poměrně rozsáhlým přerušením provozu, vynuceným stoupající hladinou vody v měsících březen, červen a červenec. Nejvytíženějšími přívozy z pohledu celkového počtu přepravených cestujících za rok jsou přívozy P2 a P3, které dohromady přepravily cca 225 tisíc osob. V přepočtu na denní průměr byl v roce 2009 nejvytíženějším přívozem sezónní přívoz P3 s cca 480 přepravenými osobami za den.

Počet přepravených osob přívozy PID v letech 2005 – 2009



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. Hranici hlavního města na obou systémech překročí v průměrném pracovním dnu cca 153 300 osob ve směru tam i zpět, přičemž železnice se na tomto počtu podílí 48 % a autobusy PID 52 %. Na území města se železniční doprava (pouze cestující s jízdním dokladem PID) v roce 2009 podílela 1,4 % na celkovém počtu přepravených osob PID na území města.

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

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet osob (tis.)	10 048	14 932	15 700	16 032	15 998	16 584	16 531	17 192	17 278	**17 751**

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 dlouhodobě železniční doprava na tratích Praha – Kolín (trať 011 / linka S1) a Praha – Beroun (trať 171 / linka S7). Nejvýznamnějšími nádražími pro příměstskou dopravu z hlediska obratu cestujících jsou stanice Praha Masarykovo nádraží, Praha hlavní nádraží a Praha-Smíchov.

Od konce roku 2007 jsou v provozu vlakové linky s označením S (Esko – Spojení pro město). Jde o symbol pro vlakové spoje příměstských a městských osobních vlaků, které jezdí převážně v taktovém provozu a zajišťují rychlé a pohodlné spojení Středočeského kraje s Prahou a naopak. Tyto vlaky jsou na páteřních tratích vedeny z velké části moderními jednotkami CityElefant a Regionova. Linky Esko na některých tratích zasahují i mimo integrované úseky PID nebo naopak nepokrývají celý integrovaný traťový úsek.

Na konci roku 2008 v souvislosti s celostátní změnou jízdních řádů došlo k výraznému posílení vlaků v Praze a okolí (o 33%) a zároveň ke zpravidelnění intervalů na mnoha tratích. K 13.12.2009 byly zavedeny další změny v provozu linek S a zrychlených vlaků R. Nejvýznamnější změnou bylo zřízení nové linky S20 Praha Masarykovo nádraží – Milovice, která souvisela s dokončení elektrifikace trati Lysá nad Labem – Milovice. Město Milovice tím získalo pravidelné přímé spojení s hlavním městem, a to v pravidelném intervalu 60 minut v pracovním dnu. O víkendech tato linka není provozována, spojení z Prahy do Milovic a opačně je možné realizovat linkou S2 ze stanice Praha Masarykovo nádraží s přestupem v Lysé nad Labem na linku S22.

Nová linka S20 do Milovic ve stanici Praha Masarykovo nádraží

Seznam železničních linek S a R (zrychlené) zajíždějících na území hl. m. Prahy (od 13.12. 2009)

Linka	Trať	Trasa
S1	011	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Libeň – *Praha-Klánovice* – Český Brod – Poříčany – **Pečky** – **Kolín**
S2	231	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Vysočany – *Praha-Horní Počernice* – Lysá nad Labem – **Stratov** –Nymburk – **Kolín**
S3	070	**Praha-Vršovice** – Praha hlavní nádraží – Praha-Vysočany – *Praha-Čakovice* – Neratovice – **Všetaty**
S4	091+090	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Bubeneč – *Praha-Sedlec* – Roztoky u Prahy – Kralupy nad Vltavou – **Vraňany**
S5	120	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Dejvice – *Praha-Ruzyně* – Hostivice – **Kladno**
S6	173	**Praha-Smíchov** – Praha-Holyně – *Praha-Řeporyje* – Rudná u Prahy – Nučice – **Beroun**
S7	171	**Praha hlavní nádraží** – Praha-Smíchov – *Praha-Radotín* – Černošice – Řevnice – **Beroun**
S8	210	**Praha hlavní nádraží** – Praha-Vršovice – Praha-Braník – *Praha-Zbraslav* – Vrané nad Vltavou – **Čerčany**
S9	221	**Praha hlavní nádraží** – Praha-Vršovice – *Praha-Kolovraty* – Říčany – Strančice – **Čerčany** – **Benešov u Prahy**
S20	231+232	**Praha Masarykovo nádraží** – Praha-Vysočany – *Praha-Horní Počernice* – Lysá nad Labem – **Milovice**
S29	221	**Praha-Vysočany** – Praha hlavní nádraží – Praha-Vršovice – Praha-Hostivař – *Praha-Kolovraty* – Říčany – **Strančice**
S41	ML	**Praha-Libeň** – Praha-Holešovice – *Praha-Sedlec* – **Roztoky u Prahy**
S80	210	**Praha hlavní nádraží** – Praha-Vršovice – Praha-Braník – *Praha-Zbraslav* – Vrané nad Vltavou – **Dobříš**
R3	070	**Praha-Vršovice** – Praha hlavní nádraží – Praha-Vysočany – *Praha-Čakovice* – Neratovice – **Všetaty**
R4	091	**Praha hlavní nádraží** – *Praha-Holešovice* – **Kralupy nad Vltavou**
R5	120	**Praha Masarykovo nádraží** – *Praha-Dejvice* – Hostivice – **Kladno**

Tučně a **černě** vyznačené zastávky jsou konečné zastávky linek. Zastávky vyznačené kurzívou jsou posledními (prvními) na území hl. m. Prahy. **Barevně** a **tučně** jsou vyznačeny stanice, ve kterých končí integrace v rámci PID.

Linka R3 na Novém spojení

Provizorní konečná zastávka Praha-Gymnasijní v Dejvicích

Další změnou ke konci roku 2009 bylo přesunutí výchozí/konečné stanice většiny spojů linky R4 ze stanice Praha Masarykovo nádraží do stanice Praha hlavní nádraží (v souvislosti s dokončenou modernizací jejích nástupišť) a prodloužení linek S8 a S80 ze stanice Praha-Vršovice rovněž do stanice Praha hlavní nádraží.

Od 14.6.2009 byly na linku S7 (Praha hlavní nádraží – Beroun) nasazeny nové moderní patrové soupravy CityElefant místo dosud jezdících starších elektrických jednotek, tzv. „pantografů“. Nové soupravy jsou provozovány zejména v přepravních špičkách pracovních dnů a na kratších spojích do Řevnic.

Pokračující výstavba Městského okruhu si vyžádala v roce 2009 rozsáhlé přerušení provozu na linkách S5 a R5 na kladenské trati 120 a ve své druhé fázi i výstavbu provizorní železniční zastávky s názvem Gymnasijní v docházkové vzdálenosti od stanice metra A Dejvická. Výluka probíhala ve dvou etapách (18.5. – 13.6.2009 a 14.6. – 31.7.2009) a z provozu zcela vyloučila úsek Praha-Dejvice – Praha Masarykovo nádraží.

Souprava linky S7 ve stanici Praha-Radotín

Linka S9 na v roce 2009 rekonstruovaném úseku tratě 221 mezi Strančicemi, Mnichovicemi a Mirošovicemi

Vozový park Českých drah, a. s. používaný v příměstské železniční dopravě na území Prahy (stav k 13.12.2009)

Vozová řada	Ilustrační foto	Typ vozidla	Bezbariérovost	Rok výroby vozidel*	Počet v turnusu**	Počet v evidenci
451, 452		elektrická vozová jednotka	nízkopodlažní	1964 – 1973	23	44
471		elektrická vozová jednotka	nízkopodlažní	2000 – 2009	38	49
714		motorová lokomotiva	-	1992 – 1997	3	8
810		motorový vůz	standardní	1975 – 1982	6	8
010, 012		přípojný vůz	standardní	1975 – 1982	21	26
854		motorový vůz	standardní	1997 – 2006	11	14
054		přípojný vůz	standardní	2005 – 2009	11	15
056		přípojný vůz	standardní	1998	2	2
954		řídící vůz	standardní	2006 – 2009	2	3
814		motorová vozová jednotka	nízkopodlažní	2005 – 2009	12	12
Celkem					129	181

* u vozové řady 814 a 854 rok výroby = rok modernizace

** turnus = pravidelný oběh vozidla

Zaváděním taktového intervalu a nabídkou nových spojení v rámci linek S se železniční doprava stává atraktivnější nejen jako rychlé spojení města s regionem a naopak, ale také jako alternativní spojení v rámci území města. 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 13.12.2009)

Úsek (linka)	Průměrný interval ve špičce	Průměrná doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice – Praha Masarykovo nádraží (S1)	30 min	22 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha hlavní nádraží (S9, S29)	15 min	23 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, S20)	20 min / 30 min*	15 min	15 km
Praha-Ruzyně – Praha Masarykovo nádraží (S5)	30 min / 60 min*	25 min	13 km

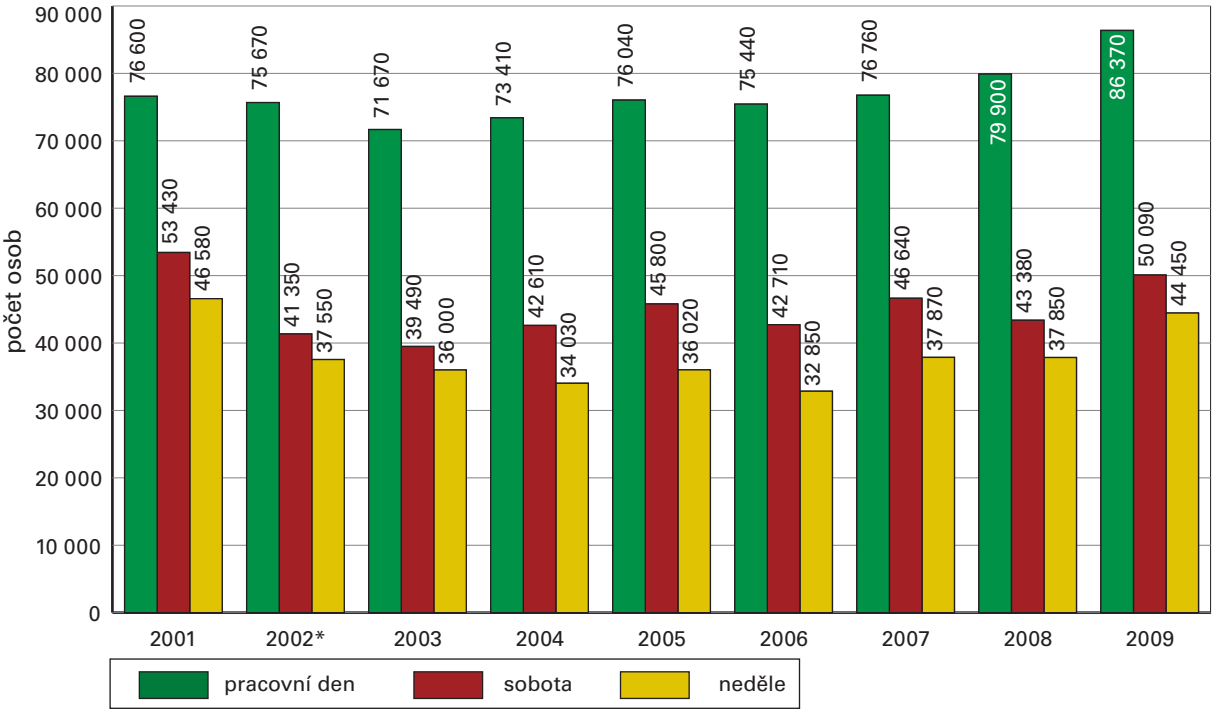
* ranní a odpolední špička

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

Trať (linka)	2001	2002*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
011 (S1)	17 510	19 080	17 450	17 600	18 270	19 040	17 120	17 580	18 120
070 (S3,R3)	1 950	1 940	1 690	1 790	1 790	1 740	2 190	2 260	2 540
091 (S4)	9 120	7 810	6 990	8 640	9 100	9 700	9 410	10 030	7 830
120 (S5,R5)	5 010	4 980	4 350	4 170	4 520	4 500	3 920	4 310	5 620
122	200	130	320	290	240	190	210	200	230
171 (S7)	14 500	13 780	13 610	13 410	14 230	14 230	15 740	16 450	18 530
173 (S6)	420	430	490	330	350	390	420	510	690
210 (S8,S80)	2 820	2 000	2 450	2 410	2 200	2 070	2 090	1 830	1 950
221 (S9,S29)	16 490	15 380	14 760	15 290	14 390	12 420	12 810	13 780	15 650
231 (S2)	8 580	10 140	9 560	9 480	9 880	10 040	10 480	11 060	12 730
ML (S41)	0	0	0	0	1 070	1 120	1 750	1 890	2 480
Celkem	76 600	75 670	71 670	73 410	76 040	75 440	76 140	79 900	86 370

* 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

Pro uspokojení přepravní poptávky bylo v jednom pracovním dnu v roce 2009 vypraveno 870 vlaků zařazených do systému PID, z toho 135 rychlíků. Tyto vlaky pak v přepočtu na průměrný pracovní den (v pásmu P, 0 a B) přepravily celkem 86 370 cestujících. Nejvytíženější byla trať 171 spojující hlavní město s oblastí Berouna (18 530 přepravených osob v pracovním dnu) a trať 011 Praha – Kolín (18 120 přepravených osob v pracovním dnu). Nejméně vytížená je dlouhodobě trať 122 (Praha hlavní nádraží – Praha-Zličín – Hostivice – Rudná u Prahy) s 230 přepravenými osobami v pracovním dnu a dále trať 173 (Praha-Smíchov – Praha-Řeporyje – Rudná u Prahy – Beroun) s 690 přepravenými osobami v pracovním dnu.

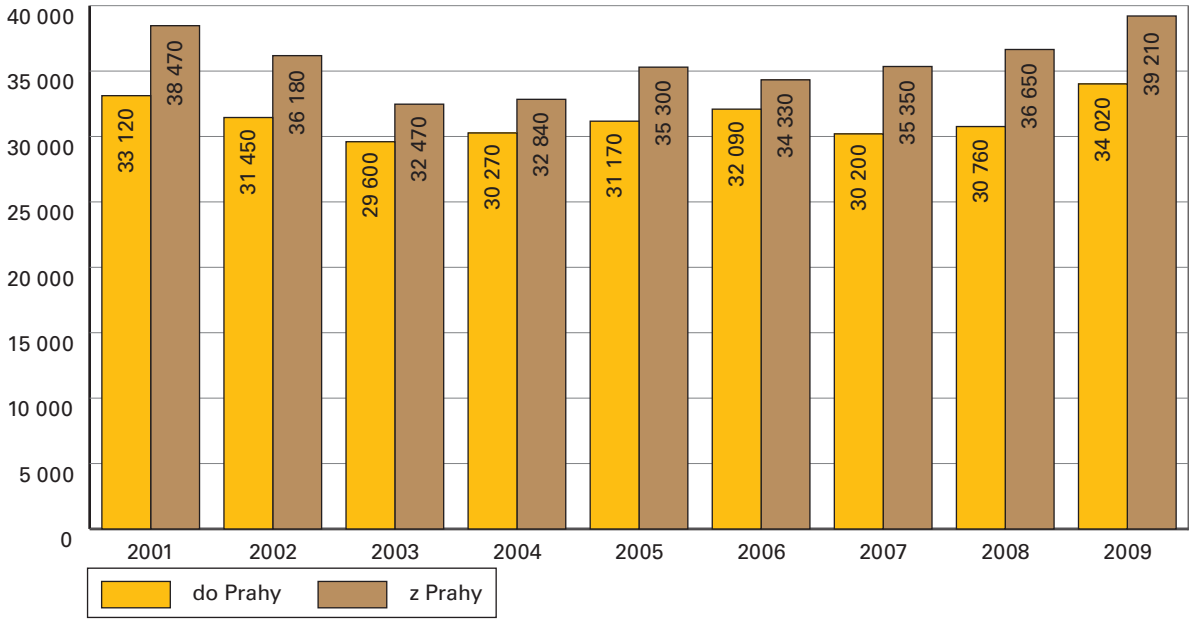
Ve všech stanicích a zastávkách na území Prahy vystoupí a nastoupí z/do vlaků PID v průměrný pracovní den 113 590 cestujících. Nejzatíženější stanicí z hlediska obratu cestujících PID je stanice Praha Masarykovo nádraží s obratem 35 400 cestujících v průměrném pracovním dnu, dále Praha hlavní nádraží s obratem 20 900 cestujících v průměrném pracovním dnu a Praha-Smíchov s obratem 11 120 cestujících za průměrný pracovní den. Čtvrtou nejzatíženější stanicí pražského uzlu je Praha-Radotín s obratem 6 450 cestujících za průměrný pracovní den. Oproti předchozímu roku stoupl počet odbavených cestujících v této stanici o 36 %, zejména v souvislosti s reorganizací dopravy v této části Prahy a přesunem cestujících z autobusů MHD na vlakovou dopravu.

Vlaková souprava na trati 122

Linka S9 ve stanici Strančice

Linka S5 na zhlaví ve stanici Praha-Dejvice

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

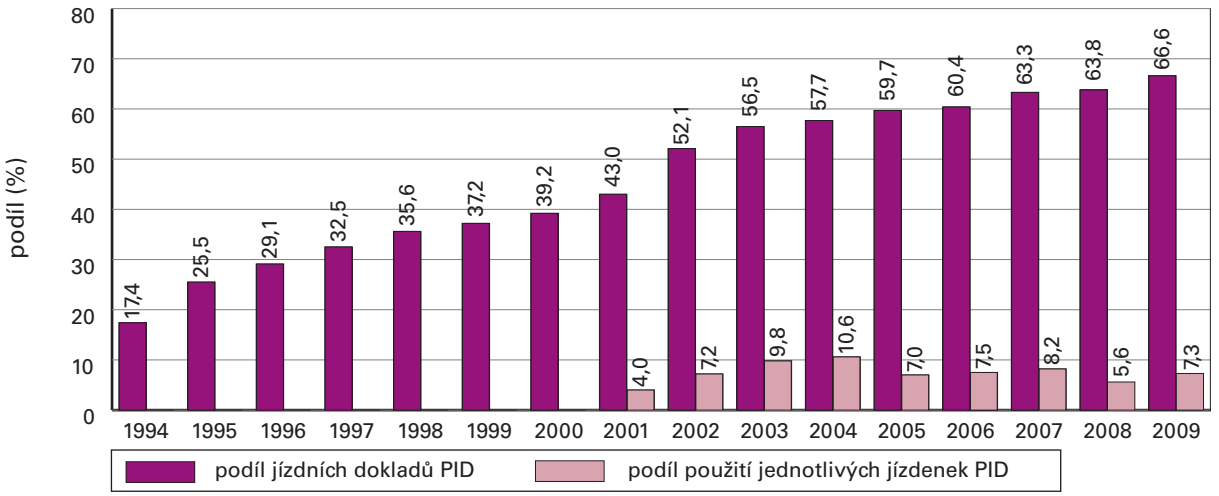


Nejzatíženějšími vstupními profily (na hranici hl. m. Prahy) byly podle průzkumu z dubna 2009 úseky:
- Úvaly – Praha-Klánovice (trať 011 / linka S1) – 13 960 cestujících/den obousměrně,
- Černošice – Praha-Radotín (trať 171 / linka S7) – 13 470 cestujících/den obousměrně,
- Zeleneč – Praha-Horní Počernice (trať 231 / linka S2) – 13 070 cestujících/den obousměrně

Nejméně zatíženými vstupními profily byly podle průzkumu z dubna 2009 úseky:
- Hostivice – Praha-Zličín (trať 122) – 180 cestujících/den obousměrně
- Zbuzany – Praha-Řeporyje (trať 173 / linka S6) – 490 cestujících/den obousměrně.

Uvedené počty cestujících jsou hodnotami za průměrný pracovní den a pouze za vlaky zařazené do systému PID.

Procentuální podíl jízdních dokladů PID na železnici v Praze



Příměstskou autobusovou dopravu PID tvořilo k 31.12.2009 148 linek, z nichž 87 spojovalo území Středočeského kraje s hlavním městem Prahou (linky řady 300 a 600). Na těchto 87 linkách v průměrný pracovní den překračovalo hranici města v obou směrech cca 3 800 spojů, které přes hraniční profil Prahy přepravily celkem cca 80 100 cestujících. Pouze v regionu (tj. mimo území hl. m. Prahy) bylo na konci roku 2009 v provozu 61 autobusových linek PID, které za hranicí Prahy přepravily cca 21 400 cestujících v pracovním dnu.

Příměstská linka č. 380 ve Zličíně

Příměstská linka č. 428 v zastávce Říčany náměstí

V roce 2009 příměstská autobusová doprava PID využívala na území Prahy celkem 22 lokalit jako své výchozí/konečné zastávky pro obsluhu vnějšího území.

Nejvýznamnějšími terminály pro příměstskou autobusovou dopravu PID z hlediska počtu vypravených spojů a odbavených cestujících byly na území Prahy v roce 2009 zastávky Zličín (12 linek, cca 500 vypravených a přijíždějících spojů za 24 hodin v pracovním dnu celkem), Černý Most (9 linek, cca 410 spojů), Dejvická (8 linek, cca 430 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 320 vypravených a přijíždějících spojů za 24 hodin v pracovním dni celkem).

Na provozu příměstské autobusové dopravy se v roce 2009 podílelo 1 750 autobusů a 14 dopravců. Ti svůj vozový park v roce 2009 rozšířili o 136 nových autobusů (tj. o 8 %), z toho 107 nakoupených autobusů bylo nízkopodlažních a 36 bylo kloubových. Díky průběžné obnově vozového parku byly garantované nízkopodlažní spoje na 8 příměstských linkách (306, 340, 347, 351, 365, 367, 375 a 378) a kloubové autobusy mohli cestující využít na dvanácti páteřních příměstských linkách (317, 320, 321, 339, 346, 367, 375, 379, 381, 382, 387 a 603).

Po vyhodnocení dopadů přesunu tří příměstských linek PID od Říčan z terminálu Depo Hostivař k terminálu Háje v prosinci 2008 (snaha o zvýšení pravidelnosti provozu) byla v březnu roku 2009 odkloněna k terminálu Háje i zbývající příměstská linka 382. Tímto opatřením byl sjednocen nástup ve směru Říčany a Mukařov a zkrácen souhrnný interval všech linek ve společném úseku Háje-Uhříněves.

V září 2009 byla provedena úprava terminálu Opatov, jehož parametry nebyly dostatečné nejen pro odbavení cestujících (krátká odbavovací hrana ve směru z centra), ale i pro manipulaci autobusů zde ukončovaných linek. Realizací navržených úprav došlo k navýšení počtu manipulačních odstavů a preference autobusů na výjezdu z terminálu umožnila plynulý a bezpečný pohyb vozidel. Ve směru z centra na výjezd navazuje vyhrazený jízdní pruh pro autobusy.

Během roku 2009 byla na příměstských linkách PID zkušebně rozšířena možnost nástupu cestujících do vozidel těchto linek všemi dveřmi, ale pouze ve směru do centra města a pouze na území Prahy. Cílem těchto změn bylo urychlit odbavení cestujících a umožnit obyvatelům Prahy pohodlnější využití příměstských linek pro cesty po Praze.

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 především 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 (Airport Express) je v provozu od roku 2005. Nabízí přímé propojení letecké a železniční dálkové dopravy bez nutnosti přestupu na prostředky MHD. Autobusy s označením AE spojují železniční stanici Praha hlavní nádraží a letiště Praha-Ruzyně. Linka zastavuje na své trase také na mezilehlých zastávkách Dejvická a Masarykovo nádraží. Zastávka Masarykovo nádraží je pouze pro směr z letiště a pouze pro výstup cestujících. Celková jízdní doba dle jízdního řádu je cca 40 nebo 50 minut (podle směru jízdy). Na lince platí jízdní doklady Českých drah nebo jednorázová nepřestupní jízdenka zakoupená u řidiče. V roce 2009 byla její cena 50 Kč.

Linka je provozována denně cca od 5:45 do 22:00 hodin v pravidelném intervalu 30 minut. Jsou na ni nasazovány výhradně nízkopodlažní autobusy zajišťující snadný nástup cestujících a dostatečný prostor pro uložení jejich zavazadel.

Linka AE v zastávce Terminál I na letišti Praha-Ruzyně

Linka č. 263 obsluhující nákupní centrum ve Štěrboholích

Autobusové linky, které obsluhují velká nákupní centra a areály, mohou cestující využívat bezplatně. Jezdí podle platného jízdního řádu a jejich provoz je financován příslušným nákupním centrem. Ke konci roku 2009 bylo v provozu na území města 10 těchto linek, které obsluhovaly 5 nákupních lokalit (Letňany, Zličín, Černý Most, Šestka-Ruzyně a Štěrboholy – v pracovním dnu

celkem cca 400 spojů). Nejčastější spojení bylo k nákupním areálům od stanice metra Zličín, a to 195 spojů v pracovním dnu na dvou linkách. Pěti linkami a 109 spoji za den je obslouženo nákupní centrum Letňany, na Černém Mostě jede denně do zadní části nákupní zóny jedna linka s 57 spoji, areál centra Outlet Štěrboholy je dostupný od stanice metra Depo Hostivař jednou linkou s 24 spoji denně a obchodní centrum Šestka Ruzyně obsluhuje od metra Dejvická rovněž jedna autobusová linka s 20 spoji denně v jednom směru.

V roce 2009 byla zrušena bezplatná areálová linka do nákupního centra EUROPARK Štěrboholy a nahrazena městskou linkou 263, na které platí běžný tarif PID. Na provoz linky 263 však významnou měrou přispělo právě zmíněné nákupní centrum. Koordinací jízdních řádů se stávající městskou linkou 163 bylo dosaženo kratšího souhrnného intervalu v odpolední špičce pracovního dne a o víkendech. Další bezplatné linky byly zrušeny k nákupním centrům Galerie Butovice a TESCO Stodůlky.

Mezi autobusovým terminálem Nádraží Holešovice – jih a areálem Výstaviště v Praze-Holešovicích byla během roku 2009 v období pořádání velkých akcí v provozu také příležitostní bezplatná linka číslo 751, jejíž spoje nebyly vypravovány dle jízdního řádu, ale dle aktuální poptávky cestujících. Podobně byla provozována i příležitostná linka číslo 758 v úseku Letňany – Výstaviště Letňany. V době konání velkých sportovních akcí na stadionu Evžena Rošického na Strahově byla v provozu linka číslo 770 (Na Knížecí – Stadion Strahov). Na závodiště v Praze-Chuchli mohli cestující využít bezplatnou linku číslo 753 ze Smíchovského nádraží. Během roku 2009 nabízela spojení mezi vybranými muzejními expozicemi i příležitostní Cool tour linka.

Od dubna do září 2009 byla vypravována také zvláštní účelová linka ZOO (k lince PID č. 112 posilová) k bezplatné přepravě návštěvníků pražské 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 a jiné lokality, špatně dostupné pravidelnou veřejnou hromadnou dopravou (např. linka BBC Budějovická – Brumlovka nebo linka 754 Háje – Pitkovice – financovaná přímo městskou částí Praha 22 a provozovaná pouze ve dnech pracovního klidu). Provoz některých těchto linek je i neveřejný, pouze pro zaměstnance dotčených lokalit (linka WBC Zličín – Chrášťany a další).

V březnu 2009 vznikla v Praze nová služba umožňující držitelům průkazů ZTP a ZTP-P cestovat po Praze novým druhem dopravy – mikrobusy na objednání. Jízdy jsou bezplatné v případě návštěvy lékaře, úřadů, stacionářů či chráněných dílen, tj. slouží k uspokojení základních lidských potřeb postižených. K jiným účelům je možné objednané jízdy uskutečnit za stanovenou úhradu, a to 5 Kč za km jízdy po Praze a 8 Kč za km mimo území města (do zahraničí 20 Kč za km jízdy). Službu v roce 2009 zabezpečovalo 8 speciálních mikrobusů s 24 hodinovým dispečinkem pro přijímání objednávek. Dva mikrobusy byly v nepřetržitém provozu, 6 mikrobusů jen ve všedních dnech mezi 7. až 19. hodinou. Provoz mikrobusů byl doplňkem stávající sítě dvou speciálních autobusových bezbariérových linek MHD, které zůstaly zachovány.

Posilová linka ZOO obsluhující Zoologickou zahradu v Tróji

3.3 Vnější veřejná hromadná doprava

3.3.1 Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje přepravní vztahy mezi Prahou a ostatním územím také vlaky, které nejsou zapojené do systému PID. Jde o vlaky mezinárodní a vnitrostátní dálkové osobní dopravy (kategorie SC, EC, IC, EN, Ex a R) a vlaky spěšné a osobní.

Pro dálkovou mezistátní železniční dopravu slouží především stanice Praha hlavní nádraží a do prosince 2009 i stanice Praha-Holešovice. Od 13.12.2009 je železniční stanice Praha-Holešovice pro mezinárodní spoje stanici nácestnou, tj. většina vlaků zde sice pravidelně zastavuje, ale svoji jízdu zde již nezačíná ani nekončí (všechny vlaky pokračují do stanice Praha hlavní nádraží). Stejný charakter pro mezinárodní dálkovou dopravu mají i železniční stanice Praha-Smíchov, Praha-Libeň a Praha-Vršovice. Vlaky vnitrostátní dálkové dopravy zastavují také ve stanici Praha-Vysočany a některé z nich svoji jízdu začínají nebo končí ve stanici Praha-Vršovice. Stanice Praha Masarykovo nádraží slouží především pro osobní příměstskou železniční dopravu.

Souprava vlaku SC Pendolino ve stanici Praha hlavní nádraží

Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty, provoz zajišťují České dráhy, a. s.

Zprovoznění „Nového spojení“, dokončení rekonstrukce I. až IV. nástupiště stanice Praha hlavní nádraží a postupné uplatňování taktového provozu se v roce 2009 promítlo do nárůstu počtu vypravených vlaků z jednotlivých pražských nádraží.

Počty vlaků na pražských nádražích v období 2002 – 2009

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počty vlaků	výchozích	162 578	170 706	159 681	159 524	161 193	160 360	174 615	**215 189**
	končících	162 990	170 324	160 888	160 731	163 510	160 665	174 947	**215 598**
	celkem	325 568	341 030	320 569	320 255	324 703	321 025	349 562	**430 787**

Výkony nejdůležitějších nádraží v Praze v roce 2009

	Nastupující (tis. osob/rok)	Vystupující (tis. osob/rok)	Celkem (tis. osob/rok)	Počty vlaků na jednotlivých nádražích
Praha hlavní nádraží	9 658	8 684	18 242	120 445
Praha Masarykovo nádraží	6 098	4 339	10 437	52 767
Praha-Smíchov	2 020	1 971	3 991	73 266
Praha-Vršovice	842	984	1 826	106 299
Praha-Libeň	497	682	1 179	47 149
Praha-Vysočany	679	796	1 475	60 048
Praha-Holešovice	1 187	1 231	2 418	29 385

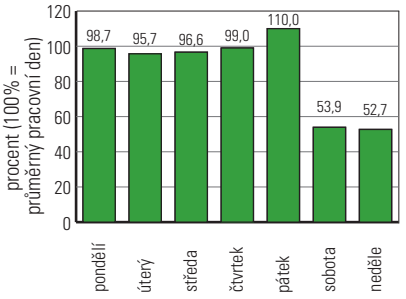
Od prosince 2006 probíhá rozsáhlá rekonstrukce odbavovací haly železniční stanice Praha hlavní nádraží. V červnu 2009 byla předána do užívání veřejnosti její severní část, kde vznikly nové obchody, restaurace, prodejny, turistické informace a především odbavovací centrum Českých drah. Současně byla uzavřená jižní část odbavovací haly, ve které bude rekonstrukce včetně podchodů k nástupištím pokračovat až do roku 2011.

Zrekonstruovaná část odbavovací haly Praha hlavní nádraží a nové odbavovací centrum Českých drah

Z následujících grafů týdenních a ročních variací železniční dopravy je patrné, že nejsilnějším pracovním dnem z hlediska počtu přepravených osob je pátek, o víkendech výkony železniční dopravy klesají na polovinu. Nejvyšší výkony v rámci roku vykazuje železniční doprava v měsících duben, květen a říjen.

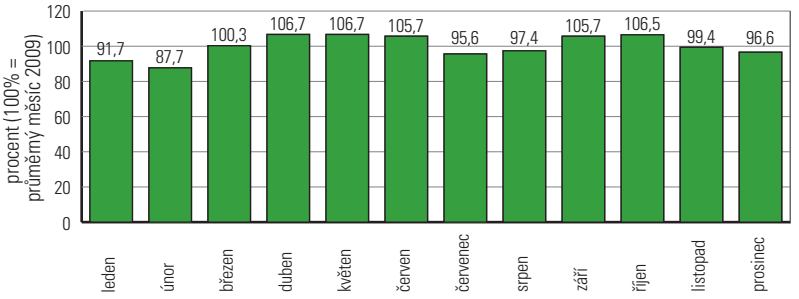
Týdenní variace přepravní poptávky po železnici 2009

koeficienty z počtu cestujících



Roční variace přepravní poptávky po železnici 2009

koeficienty z relací podle jízdních dokladů



České dráhy se od léta 2009 zapojily do sítě autobusových spojů Německých drah, které pod názvem Expressbus usnadňují cestování mezi významnými železničními uzly, jejichž vzájemné vlakové spojení zatím neodpovídá současným požadavkům. Na trasu Praha – Norimberk tak šestkrát denně vyjíždějí moderní klimatizované autobusy, které zajišťují rychlejší napojení české metropole na západoevropskou železniční síť. Cesta trvá necelé čtyři hodiny a nejsou na ní žádné zastávky.

V České republice je tato linka začleněna do produktové nabídky SuperCity a cestujícím nabízí stejný rozsah služeb jako ve vlacích SC Pendolino. Pohodlí je srovnatelné se soupravami vlaků vyšší kvality, k dispozici je první i druhá třída, snack bar, toaleta a další palubní služby. Stanoviště autobusů jsou v Praze i v Norimberku přímo na hlavním nádraží, což umožňuje snadný přestup na vlaky.

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 téměř 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). Slouží především mezinárodní a dálkové dopravě. V říjnu 2008 započala výstavba nové odbavovací haly ÚAN Florenc a 17.6.2009 byla slavnostně otevřena. Hala je postavena na ploše 1 096 m^2, z toho obchody, restaurace a další zařízení určená pro pohodlí cestujících zaujímají 434 m^2, tedy 40 % z celkové plochy objektu. Cestující mají k dispozici 20 nových pokladen, infocentrum o dopravních spojeních s velkoplošnou obrazovkou, moderní dotykový infopult pro samostatné vyhledání dopravního spojení, úschovnu zavazadel, rychlé občerstvení a moderní sociální zařízení. Hala je také vybavena navigačním zařízením pro nevidomé, umožňujícím jejich bezpečný pohyb v prostoru nádraží. Celkové náklady na výstavbu nové odbavovací haly překročily částku 70 milionů Kč.

V roce 2009 bylo z ÚAN Florenc v průměrný pracovní den realizováno 460 spojení. Z toho 100 spojení na pravidelných mezinárodních linkách (22 %) a 360 spojení na linkách pravidelné dálkové vnitrostátní dopravy (78 %). Autobusové nádraží Florenc v roce 2009 využívalo 93 dopravců, největším z nich byla společnost Student Agency.

Exteriér a interiér nové odbavovací haly ÚAN Praha Florenc

Vývoj vybraných charakteristik autobusového nádraží Florenc 2003 – 2009

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet spojů za rok	230 000	220 000	220 000	210 000	200 000	180 000	**160 000**
Počet spojů za průměrný pracovní den	700	700	660	650	620	550	**460**
z toho mezinárodní spoje	110	150	140	140	140	120	**100**
vnitrostátní dálkové spoje	590	550	520	510	480	430	**360**
Počet dopravců	100	95	90	90	90	85	**93**

Další spoje jsou vypravovány a ukončovány na autobusových stanovištích Černý Most, Dejvická, Hradčanská (po dobu stavby Mětského okruhu autobusy odjíždějí z ulice Na valech, od stanic metra Dejvická a Zličín), Nádraží Holešovice, Na Knížecí, Roztyly a Zličín.

Vybrané charakteristiky autobusových terminálů na území Prahy za rok 2009 (linky mimo PID)

	Dejvická	Nádraží Holešovice	Černý Most	Na Knížecí	Zličín	Roztyly	Hradčanská	Celkem
Počet spojů za rok	145 100	104 500	93 700	89 100	54 900	43 700	22 800	553 800
Počet spojů za pracovní den*	499	367	275	283	184	128	77	1 813
z toho mezinárodní spoje	0	0	0	1	0	10	0	11
vnitrostátní dálkové spoje	100	111	186	77	75	70	10	629
vnitrokrajské spoje	399	256	89	205	109	48	67	1 173
Počet dopravců**	16	14	26	15	16	28	7	

* stav dne 13.1.2009 ** stav k 1/2009

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). SID zajišťuje koordinaci hromadné dopravy ve městech Středočeského kraje, regionální příměstské dopravy v okolí Prahy a základní návaznosti na Pražskou integrovanou dopravu a ve výhledu i na drážní dopravu. Postupné zavádění tohoto systému začalo v roce 2005 v části Rakovnicka, Kolínska, Kladenska a Kutnohorska a další jednotlivé projekty SID jsou zaváděny do provozu postupně dle finančních prostředků z rozpočtu Středočeského kraje a ve spolupráci s dopravci a dotčenými obcemi.

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

4

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 řadu dříve svébytných činností, jako například centrální řízení dopravy, fungování světelných signalizací, či dohledové, varovné i informační systémy. Uplatnění oboru je stále výraznější ve všech odvětvích dopravy (individuální i hromadné).

Rozvoj telematiky v hl. m. Praze i v roce 2009 pokračoval dle schválených „Zásad pro rozvoj dopravní telematiky." Z jedenácti oblastí, které tyto zásady vymezily, se v uplynulém roce nejvíc rozvíjela oblast 1 (Řízení silničního provozu), a to díky pokračující modernizaci Hlavní dopravní řídící ústředny (HDŘÚ) a dodávkám dalších světelných signalizačních zařízení (SSZ). V rámci činnosti v oblasti 2 (Dopravní a cestovní informace) bylo zadáno výběrové řízení na dodávku nových proměnných informačních tabulí (PIT). Oblast 5 (Dohledové a varovné systémy) se rozvíjela instalací kamer komplexního telematického dohledu na Jižní spojku a v oblasti 10 (Sběr a správa dat) průběžně během roku 2009 probíhala dodávka a montáž řady strategických detektorů do ulic hlavního města.

4.2 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení

V roce 2009 pokračovala výstavba a obnova zařízení pro řízení dopravy v hlavním městě Praze, a to na základě podmínek stanovených ve výběrovém řízení z roku 2006. Společnost Eltodo DS, s. r. o. se svými subdodavateli zajistila kromě údržby a dodávky nových SSZ i realizaci dvou nových oblastních dopravních ústředen (ODŘÚ), a to pro oblast JV (umístěna ve stanici metra Skalka) a JZ (umístěna ve stanici metra Nové Butovice). Nové koordinační kabely propojující jednotlivé světelně řízené křižovatky byly v roce 2009 instalovány v délce 12,5 km.

SSZ 6.153 Plzeňská – Makovského

SSZ 4.061 Sekaninova – přechod Křesomyslova

K 31.12.2009 bylo na území hl. m. Prahy v provozu celkem 554 SSZ. Během uplynulých dvanácti měsíců bylo postaveno 25 SSZ. Trvale bylo zrušeno jedno SSZ v ulici Milady Horákové, dočasně pak další dvě, a to v souvislosti s postupem prací při stavbě Městského okruhu. K novým patří např. SSZ 0.338 Bělocerkevská – 28. pluku, které výrazně přispělo k bezpečnějšímu provozu především autobusů MHD na křižovatce silně zatížené Bělocerkevské ulice s vedlejší komunikací, nebo SSZ 6.153 Plzeňská – Makovského zřízené pro usnadnění provozu tramvají. Pro větší bezpečnost žáků blízké školy pak vzniklo např. SSZ 2.049 Korunní – Kladská. Rekonstruováno (včetně stavebních úprav přechodů pro chodce a chodníkových obrub) bylo 30 SSZ.

V hlavním městě bylo na konci roku 2009 celkem 96 samostatných signalizovaných přechodů pro chodce. Nově bylo realizováno 10 samostatných přechodů pro chodce v ulicích Chodovská, Sekaninova, Na Pankráci, Mariánská, Elišky Přemyslovny, Ořešská, Smíchovská, Karlovarská, Průmyslová a na Dvořákově nábřeží. Na tramvajové síti bylo 217 SSZ. Na 133 SSZ (61,3 %) z nich je v provozu preference tramvají, z toho na 57 SSZ (26,3 %) je zajištěna preference absolutní. Na celkem 104 SSZ mohou využívat preferenci také autobusy MHD.

V roce 2009 byla na území hl. m. Prahy zrušena 3 SSZ (dvě z nich pouze dočasně):

6.143 Špejchar (dočasně)
6.177 Milady Horákové – smyčka Špejchar (dočasně)
6.999 Milady Horákové – přejezd tramvají

Nově postaveno bylo 25 SSZ (+2 samostatné přechody v rámci jednoho SSZ):

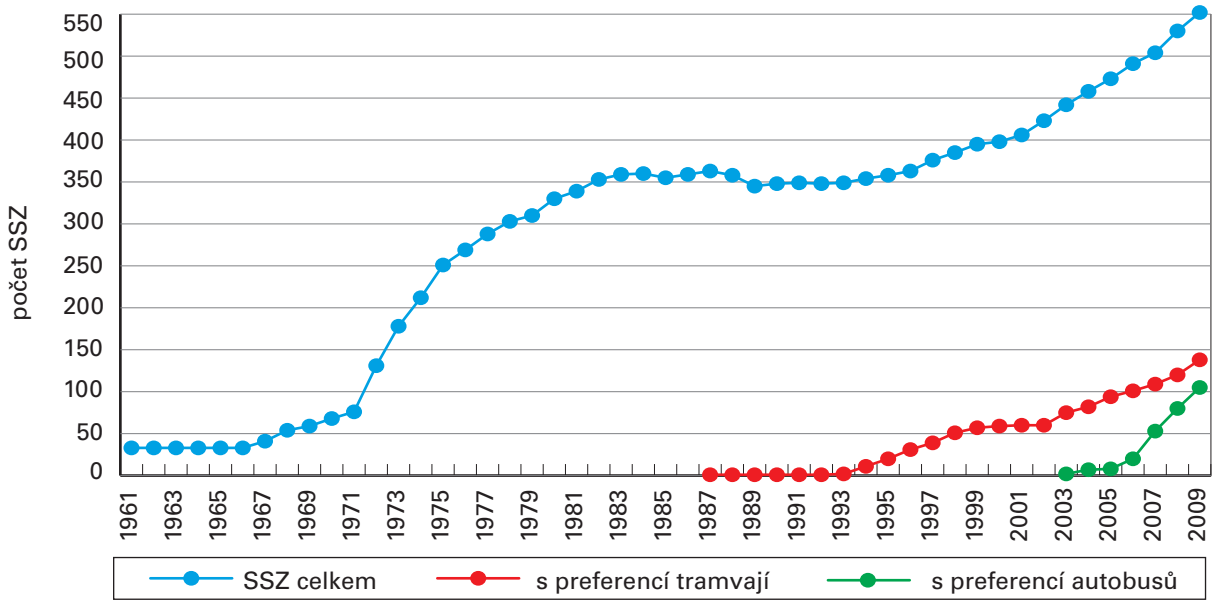
0.338 Bělocerkevská – 28. pluku
0.345 V korytech – Želivecká
0.354 V korytech – rampa Jižní spojky
0.357 Ruská – Chorvatská
1.074 Dvořákovo nábřeží – přechod Kozí
2.049 Korunní – Kladská
3.365 Spojovací – Kaufland
3.693 Jičínská – Přemyslovská
4.046 Chodovská – přechod u zast. Teplárna Michle
4.061 Sekaninova – přechod Křesomyslova
4.415b Na Pankráci – přechod u zast. Pankrác
4.427 Vyskočilova – rampa 5. kvěrna (do centra)
4.651 Ke Krči – Jiskrova
4.685a Mariánská – U koupadel
4.685b Mariánská – přechod u zast. Lhotka
4.729 Kunratická spojka – K Labeškám
5.597 Elišky Přemyslovny – přechod U lékárny
5.691 Jeremiášova – odbočka V71
5.810 Ořešská – přechod Eichlerova
5.811 Smíchovská – přechod u Řeporyjského nám.
6.134 Bělohorská – Slezanů
6.153 Plzeňská – Makovského
6.805 Karlovarská – přechod Na Jivinách
6.806 Karlovarská – Zadní Jiviny
8.254 Ďáblická – přejezd tram. tratě Bešťákova
9.253 Toužimská – Semilská
9.718 Průmyslová – přechod u zast. Perlit

Rekonstruováno bylo 30 SSZ:

0.367 V olšinách – Úvalská
2.075 Sekaninova – přechod Svatoplukova
2.311 Slezská – Šumavská
2.312 Slezská – U vodárny
2.316 Italská – Anglická
2.336 Slezská – Budečská
2.366 Francouzská – Budečská
3.377 Korunní – Benešovská
4.413 Vyskočilova – rampa 5. května (z centra)
4.428 Zálesí – Novodvorská
4.436 Michelská – Vyskočilova
4.448 Michelská – Na záhonech
5.085 Kartouzská – OC Nový Smíchov
5.562 Starochuchelská – přechod u nám. Omladiny
5.576 U Santošky – přechod Na Václavce
6.110 Terronská – Rooseveltova
6.122 Bělohorská – Kukulova
6.126 Karlovarská – Slánská
6.127 Karlovarská – Drnovská
6.131 Evropská – Na pískách
6.138 Evropská – Etiopská
6.158 Evropská – U Hadovky
6.160 Evropská – José Martího
6.193 Slánská – Žalanského
8.242 Klapkova – Střelničná
8.243 Střelničná – Zdibská
8.267 Trojská – přejezd tramvajové tratě
8.271 Čimická – Ústavní
8.275 Žernosecká – přechod Šimůnkova
8.279 Ďáblická – K zahradnictví

Výměna řadiče byla provedena u SSZ 4.406 Vídeňská – Zálesí.

Světelná signalizace v hl. m. Praze 1961 – 2009



Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 – 2009

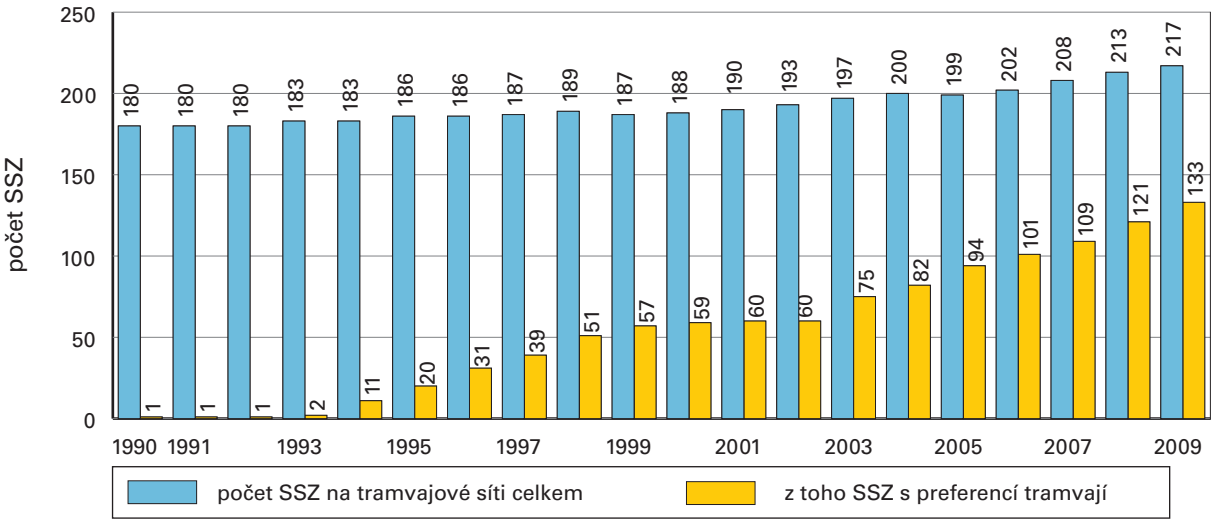
	1961	1971	1981	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Počet SSZ celkem (od roku 2005 uveden počet řadičů)	33	76	339	348	398	473	491	504	532	**554**
Samostatné přechody pro chodce	-	9	37	45	57	72	76	78	86	**96**
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	94	101	109	121	**133**
SSZ s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	8	20	53	81	**104**

4.3 Preference vozidel MHD na SSZ

Nová i rekonstruovaná SSZ jsou vybavena zařízeními, která kromě dynamického řízení dopravy na základě poptávky vozidel a chodců umožňují i preferenci vozidel městské hromadné dopravy. 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, která probíhá v Praze od počátku 90. let minulého století, významně přispívá ke zvyšování plynulosti hromadné dopravy, dodržování standardů kvality MHD a napomáhá udržovat pozitivní poměr podílu přepravených osob mezi hromadnou a individuální dopravou.

Světelná signalizace na tramvajové síti 1990 – 2009



V průběhu roku 2009 se počet SSZ s **preferencí tramvají** zvýšil o 12 míst. Na tramvajové síti vzniklo 7 nových SSZ (Korunní – Kladská, Jičínská – Přemyslovská, Sekaninova – přechod Křesomyslova, Ďáblická – přejezd tramvajové tratě Bešťákova, Chodovská – přechod u zastávky Teplárna Michle, Plzeňská – Makovského a Bělohorská – Slezanů). Na všech nových SSZ byla zároveň zavedena absolutní preference, s výjimkou SSZ v Jičínské ulici, kde je preference podmíněná.

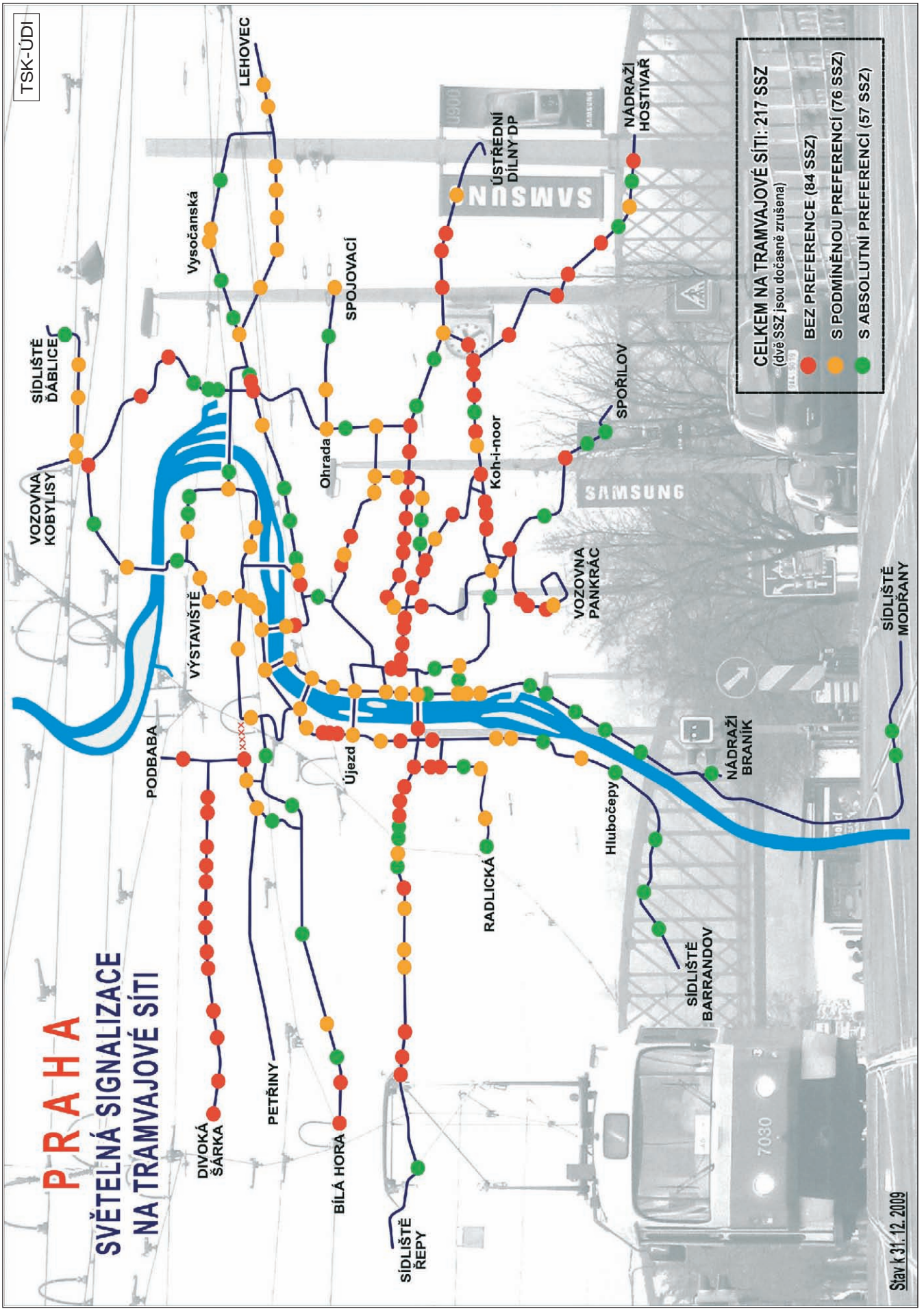
SSZ 8.254 Ďáblická – přejezd tramvajové tratě Bešťákova

SSZ 2.049 Korunní – Kladská

SSZ s preferencí tramvají (stav k 31.12.2009) – změny v roce 2009 vyznačeny červeně

	Číslo	Název SSZ		Číslo	Název SSZ
	0.327	Vinohradská – Starostrašnická	A	5.532	Plzeňská – Jinonická
	0.329	Vršovická – Kodaňská		5.553	Radlická – Pechlátova
A	0.342	Vinohradská – Za strašnickou vozovnou	A	5.556	Radlická – tunel Mrázovka
A	0.359	Vršovická – Užocká		5.558	Radlická – větve Městského okruhu
A	0.384	Švehlova – Vladycká	A	5.564	Lamačova – přechod u Chaplinova náměstí
	0.391	Švehlova – Pražská	A	5.566	Werichova – Do Klukovic
A	0.622	Švehlova – Práčská	A	5.571	Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy
	0.632	Černokostelecká – Sazečská	A	5.572	K Barrandovu – Slivenecká
	1.003	Revoluční – Řásnovka	A	5.575	Časový ostrůvek MHD zastávka Lihovar
	1.010	Národní divadlo		5.577	Na Zlíchově – přechod Nad Zlíchovem
	1.011	Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)		5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov
	1.012	Jiráskovo náměstí		5.583	Nádražní – U Královské louky
	1.035	Křižovnická – Karlova	A	5.647	Plzeňská – Erbenova
A	1.052	Havlíčkova – Hybernská	A	5.668	Radlická – smyčka tramvají
	1.056	Křižovnická – Kaprova		6.122	Bělohorská – Kukulova (Vypich)
	1.067	Těšnov – Na poříčí	A	6.134	Bělohorská – Slezanů (nové SSZ)
	1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží	A	6.144	Bělohorská – Patočkova
	1.089	nábřeží E. Beneše – Čechův most		6.147	Milady Horákové – U Brusnice
	1.106	Malostranské náměstí – Letenská		6.148	Patočkova – Střešovická
A	1.111	Keplerova – Parléřova	A	6.149	Patočkova – Myslbekova
A	1.146	Mariánské hradby – U Prašného mostu	A	6.153	Plzeňská – Makovského (nové SSZ)
	1.156	Klárov – Letenská		6.996	Badeniho – Na valech
	1.501	Újezd – Vítězná		~~6.999~~	~~Milady Horákové – přejezd tram.~~ (SSZ zrušeno)
	2.013	Palackého náměstí		7.002	nábřeží Kapitána Jaroše – Štefánikův most
A	2.017	Rašínovo nábřeží – přechod u zast. Palackého nám.		7.028	nábřeží Kapitána Jaroše – Dukelských hrdinů
	2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina	A	7.125	Dělnická – Jankovcova
	2.021a	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)		7.129	Strossmayerovo náměstí
	2.021b	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Vnislavova)		7.130	Dukelských hrdinů – Veletržní
A	2.022a	Svobodova – Vyšehradská		7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
	2.023	Svobodova – Na slupi		7.135	Bubenské nábřeží – Argentinská
A	2.048	Korunní – přechod Sázavská		7.137	Argentinská – Plynární
A	2.049	Korunní – Kladská (nové SSZ)		7.141	Dělnická – Komunardů
A	2.066	Vyšehradská – Benátská	A	7.142	Plynární – Komunardů
	2.318	Seifertova – Italská		7.155	Letenské náměstí
	2.328	Anglická – Bělehradská		7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
	2.366	Francouzská – Budečská		7.171	U Výstaviště – Bubenská
	3.304	Táboritská – Ondříčkova	A	7.172	Plynární – Osadní
	3.306	Olšanské náměstí	A	7.176	Partyzánská – Vrbenského
	3.321	Ohrada		7.187	Bubenské nábřeží – tramvajová trať
	3.222	Želivského – Olšanská		7.266	Trojská – Pod lisem
A	3.351	Želivského – Jeseniova	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
	3.377	Korunní – Benešovská	A	8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
A	3.613	Vinohradská – Pod židovskými hřbitovy		8.242	Klapkova – Střelničná
	3.693	Jičínská – Přemyslovská (nové SSZ)		8.243	Střelničná – Zdibská
A	4.040	Chodovská – výjezd tramvají		8.245	Střelničná – Davídkova
A	4.046	Chodovská – přechod u zast. Teplárna Michle (nové SSZ)	A	8.251a	Zenklova – Elsnicovo náměstí (jih)
A	4.061	Sekaninova – přechod Křesomyslova (nové SSZ)	A	8.251b	Zenklova – Elsnicovo náměstí (sever)
	4.401	Bělehradská – Otakarova	A	8.251c	Zenklova – přechod Stejskalova
	4.414	Na Pankráci – Děkanská vinice	A	8.254	Ďáblická – přejezd tram. tratě Bešťákova (nové SSZ)
A	4.418	Podolské nábřeží – Podolská	A	8.267	Trojská – U sloupu
A	4.419	Podolské nábřeží – přechod Kublov		8.984	Střelničná – Opálkova
A	4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova		9.209	Balabenka
A	4.424	Podolské nábřeží – U podolského sanatoria	A	9.210	Sokolovská – Na rozcestí
A	4.450	Generála Šišky – Čs. exilu		9.211	Českomoravská – Sazka arena
A	4.463	Nuselská – Mendíků		9.212	Harfa
A	4.469	Modřanská – Údolní		9.213	Poděbradská – Podkovářská
A	4.470	Generála Šišky – odbočení tramvaje		9.214	Sokolovská – Freyova
A	4.628b	Modřanská – Mlejnek sever		9.217	Poděbradská – U Elektry
A	5.508	Plzeňská – Mahenova		9.221	Poděbradská – přechod u zast. Nademlejnská
	5.515	Štefánikova – Holečkova		9.223	Poděbradská – Kbelská
	5.519	Plzeňská – Podbělohorská		9.228	Poděbradská – Hloubětínská
	5.524	Plzeňská – Pod Kotlářkou	A	9.233	Sokolovská – Na břehu
	5.526	Plzeňská – Musílkova	A	9.264	Kolbenova – přechod u zast. Kolbenova
	5.531	Plzeňská – smyčka tramvají Kotlářka		9.292	Kolbenova – Pod pekárnami

Na tramvajové síti je celkem: 217 SSZ. S preferencí tramvají: 133 SSZ (tj. 61,3 %), z toho 57 SSZ (26,3 %) funguje s preferencí absolutní (A).


TSK-ÚDI
PRAHA
SVĚTELNÁ SIGNALIZACE
NA TRAMVAJOVÉ SÍTI
CELKEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI: 217 SSZ
(dvě SSZ jsou dočasně zrušena)
BEZ PREFERENCE (84 SSZ)
S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ (76 SSZ)
S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ (57 SSZ)
LEHOVEC
Vysočanská
SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE
VOZOVNA KOBYLISY
SPOJOVACÍ
Ohrada
ÚSTŘEDNÍ DÍLNY DP
NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ
SPOŘILOV
Koh-i-noor
VOZOVNA PANKRÁC
VÝSTAVIŠTĚ
PODBABA
Újezd
NÁDRAŽÍ BRANÍK
SÍDLIŠTĚ MODŘANY
Hlubočepy
RADLICKÁ
SÍDLIŠTĚ BARRANDOV
DIVOKÁ ŠÁRKA
PETŘINY
BÍLÁ HORA
SÍDLIŠTĚ ŘEPY
SAMSUNG
Stav k 31. 12. 2009

Tramvaje začaly být preferovány také na šesti již existujících křižovatkách (na pěti z nich podmíněně, na jedné absolutně). Tři SSZ byla odstraněna v souvislosti se stavbou Městského okruhu. SSZ 6.999 Milady Horákové – přejezd tramvají (původně s preferencí tram.) bylo odstraněno trvale, SSZ 6.143 Špejchar a 6.177 Milady Horákové – smyčka Špejchar (nebyla vybavena preferencí tram.) byla demontována pouze dočasně.

SSZ s preferencí autobusů (stav k 31.12.2009) – změny v roce 2009 vyznačeny červeně

	Číslo	Název SSZ		Číslo	Název SSZ
a	0.338	Bělocerkevská – 28. pluku	a	8.243	Střelničná – Zdibská
a	0.345	V korytech – rampa Želivecká	a	8.245	Střelničná – Davídkova
a	0.354	V korytech – rampa Jižní spojky	a	8.256	Horňátecká – Přemyšlenská
a	0.357	Ruská – Chorvatská	a	8.270	Rohanské nábřeží – Ke Štvanici
a	0.367	V olšinách – Úvalská	a	8.271	Čimická – Ústavní
a	0.368	Úvalská – V Rybníčkách	a	8.273	Čimická – K pazderkám
a	0.384	Švehlova – Vladycká	a	8.274	Čimická – přechod Služská
a	0.387	Hornoměcholupská – plukovníka Mráze	a	8.275	Žernosecká – přechod Šimůnkova
a	0.391	Švehlova – Pražská	a	8.276	Čimická – Písečná
a	0.622	Švehlova – Práčská	a	8.278	Střelničná – Ďáblická
a	0.915	Pražská – přechod u Hostivařského náměstí	a	8.279	Ďáblická – K zahradnictví
a	0.916	Přátelství – přechod Picassova	a	8.289	K pazderkám – Dunajecká
a	1.070	Dvořákovo nábřeží – Klášterská	a	8.294	Prosecká – Františka Kadlece
a	1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží	a	8.296	Prosecká – Čuprova
a	1.074	Dvořákovo nábřeží – přechod Kozí	a	8.662	Vysočanská – Rochlická
a	1.079	nábřeží L. Svobody – Nové Mlýny	a	8.978	Čimická – přechod Libišská
a	1.080	nábřeží L. Svobody – Holbova	a	8.984	Střelničná – Opálkova
p	2.013	Palackého náměstí	a	9.212	Harfa
a	3.365	Spojovací – Kaufland	a	9.214	Sokolovská – Freyova
a	3.377	Korunní – Benešovská	a	9.216	Freyova – budovy A+C
p	3.613	Vinohradská – Pod židovskými hřbitovy	a	9.218	Vysočanská – Prosecká
a	3.693	Jičínská – Přemyslovská	a	9.225	Vysočanské náměstí
a	4.046	Chodovská – přechod u zast. Teplárna Michle	a	9.227	Mladoboleslavská – Vrchlabská
a	4.413	Vyskočilova – rampa 5. května (z centra)	a	9.234	Freyova – přechod U vysočanského pivovaru
a	4.421	Barrandovský most – rampa Braník	a	9.239	Náchodská – Hartenberská
a	4.427	Vyskočilova – rampa 5. května (do centra)	a	9.246	Vysočanská – Levínská
a	4.428	Novodvorská – Zálesí	a	9.248	Vysočanská – přechod Veltruská
a	4.430	Na Pankráci – Hvězdova	a	9.249	Vysočanská – Jiřetínská
a	4.431a,b	Hvězdova – areál ECM a přechod Kotorská	a	9.250	Vysočanská – Teplická
a	4.432	Sdružení – přechod Nad studánkou	a	9.252	Jandova – Ke Klíčovu
a	4.436	Michelská – Vyskočilova	a	9.253	Toužimská – Semilská
a	4.448	Michelská – Na záhonech	a	9.258	Prosecká – Čakovická
p	4.454	Modřanská – rampy Barrandovského mostu	a	9.260	Mladoboleslavská – Hornopočernická
a	4.461	Hvězdova – rampa 5. května	a	9.261	Náchodská – Jívanská
p	4.481	Opatovská – Ke Kateřinkám	a	9.265	Broumarská – Cíglerova
a	4.628a	Branická – Modřanská	a	9.272	K Žižkovu – přechod u zast. K Žižkovu
a	4.651	Ke Krči – Jiskrova	a	9.286	Prosecká – Tupolevova
a	4.685a,b	Mariánská – U koupadel a přechod u zast. Lhotka	p	9.287	Tupolevova – Beranových
p	5.506	Strakonická – Nádražní	a	9.290	Beladova – Listova
p	5.515	Štefánikova – Holečkova	a	9.293	Mladoboleslavská – Beladova
a	5.525	Holečkova – Zapova	a	9.298	Freyova – Ocelářská
a	6.131	Evropská – Na pískách	a	9.299	Čuprova – Na žertvách
a	6.134	Bělohorská – Slezanů	a	9.379	Českobrodská – Pod Táborem
a	6.158	Evropská – U Hadovky	a	9.385	Českobrodská – Lomnická
a	6.160	Evropská – José Martího	a	9.395	Českobrodská – Rožmberská
a	7.171	Bubenská – U Výstaviště	a	9.396	Českobrodská – Průmyslová
a	8.201	Křižíkova – Prvního pluku	a	9.593	Ocelkova – rampa Chlumecké sever
a	8.202	Prvního pluku – nádraží ČSAD	a	9.605	Českobrodská – Broumarská
a	8.238	Křižíkova – Ke Štvanici	a	9.607	Českobrodská – P+R Běchovice
a	8.240	Horňátecká – přechod Třeboradická	a	9.608a,b	Novosibřinská – Staroújezdská a Toušická
a	8.241	Kobyliské náměstí	a	9.610	Českobrodská – Národních hrdinů
a	8.242	Střelničná – Klapkova	a	9.611	Českobrodská – Mladých Běchovic
Na autobusové síti je celkem 104 SSZ s preferencí, z toho 97 SSZ (93,3 %) s aktivní detekcí (a) a 7 SSZ (6,7 %) s detekcí pasivní (p).					

Preference autobusů na první dvojici křižovatek byla zřízena 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 na Ládví a následně do Letňan. K 31.12.2009 umožňovalo v hlavním městě preferenci autobusů 104 SSZ, z toho 97 pomocí aktivní detekce a 7 s detekcí pasivní.

Pasivně jsou autobusy detekovány ve vyhrazeném jízdním 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. Při průjezdu autobusu takto vybaveným SSZ vysílá zařízení ve vozidle do řadiče odpovídající požadavek na preferenci, který je odstupňován podle aktuální polohy spoje vůči jízdnímu řádu. Výraznější preference je tak poskytnuta především zpožděným spojům.

Preference autobusů na SSZ Bělocerkevská – 28. pluku a Dvořákovo nábřeží – přechod Kozí

4.4 Řídící ústředny

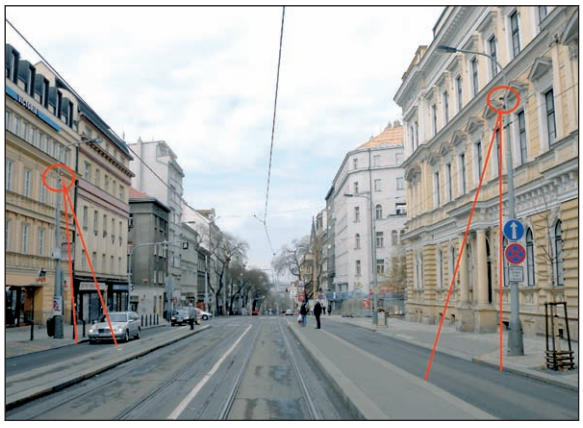
Správu systému centrálního řízení dopravy v metropoli zajišťuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy – ÚDI. Hlavní dopravní řídící ústředna (HDŘÚ) je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na bojišti v Praze 2. V roce 2009 dále pokračoval proces její modernizace. Byla realizována úprava napájení a chlazení a především dodávka nové stěny velkoplošného zobrazení (Barco stěna). Mechanické tablo řízení dopravy bylo nahrazeno softwarovou aplikací. Ve druhé polovině roku probíhaly práce na nových softwarových modulech pro komunikaci v rámci HDŘÚ. Současně byly připravovány koncepty dopravních scénářů tak, jak budou po plném zprovoznění modernizované ústředny používány k řešení standardních i mimořádných dopravních situací ve městě.

Modernizace HDŘÚ je zajišťována tak, aby podstatná část nových součástí tohoto pracoviště byla využitelná i do budoucna po plánovaném přemístění do multifunkčního operačního střediska v prostoru Malovanky. Zpracování dokumentace pro stavební povolení na výstavbu tohoto střediska bylo koncem roku 2009 v závěrečné fázi.

K 31.12.2009 bylo k HDŘÚ Praha prostřednictvím jednotlivých ODŘÚ připojeno celkem 236 SSZ. Na ODŘÚ jsou použity systémy VRS 2100, MIGRA a SCALA. K nejnovějšímu systému SCALA je připojeno 56 SSZ v oblasti Vinohrad, Vršovic a Nového Města a 21 SSZ na Evropské ulici (v budoucnu budou tato SSZ patřit k ústředně Severozápad). Na nově dodané ODŘÚ pro oblast JV (Skalka) a JZ (Nové Butovice) zatím nebyla připojena žádná SSZ.

Stav SSZ připojených prostřednictvím jednotlivých ODŘÚ k HDŘÚ na konci roku 2009:
- oblast C1 (Centrum 1 – pravý břeh) – 108 SSZ
- oblast C2 (Centrum 2 – levý břeh) – 65 SSZ
- oblast C3 (Centrum 3 – Holešovice) – 27 SSZ
- oblast V (Východ) – 33 SSZ
- oblast S (Sever) – 3 SSZ

Pro zkvalitnění činnosti HDŘÚ Praha je nutné stále rozšiřovat možnosti sběru dopravních informací. K tomuto účelu byla v roce 2009 zahájena dodávka 23 úsekových a 108 řezových strategických dopravních detektorů. První dva řezové strategické dopravní detektory byly instalovány na konci června 2009 v ulicích Michelské a Vídeňské, do konce roku pak přibylo v dalších lokalitách 51 řezových a 8 úsekových detektorů, které budou sloužit pro zjišťování dat o intenzitách provozu, obsazenosti, budou detekovat kolony, zjišťovat skladbu dopravního proudu a podobně. Všechny detektory jsou zřizovány bez zásahu do vozovky na principu videodetekce.



Řezové strategické detektory na Francouzské ulici a úsekové strategické detektory ve Wilsonově ulici

4.5 Dopravní informační centrum (DIC) Praha

Od 1.7.2005 nabízí DIC Praha 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.

Důležitou službou řidičům v rámci DIC Praha je 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.

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).

4.6 Systémy televizního dohledu (TVD)

Na konci roku 2009 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 a DIC Praha.

Do systému TVD-TSK hl. m. Prahy bylo napojeno v závěru roku 2009 celkem 243 kamer. Z tohoto počtu má 86 kamer umístěných v pražských silničních tunelech videodetekční funkci. Na základě softwarové definice potenciálních událostí, které mohou v zorném poli kamery nastat, dokáží tyto kamery samy rozpoznat zastavené vozidlo, detekovat kolonu nebo třeba olej rozlitý na vozovce v tunelu.

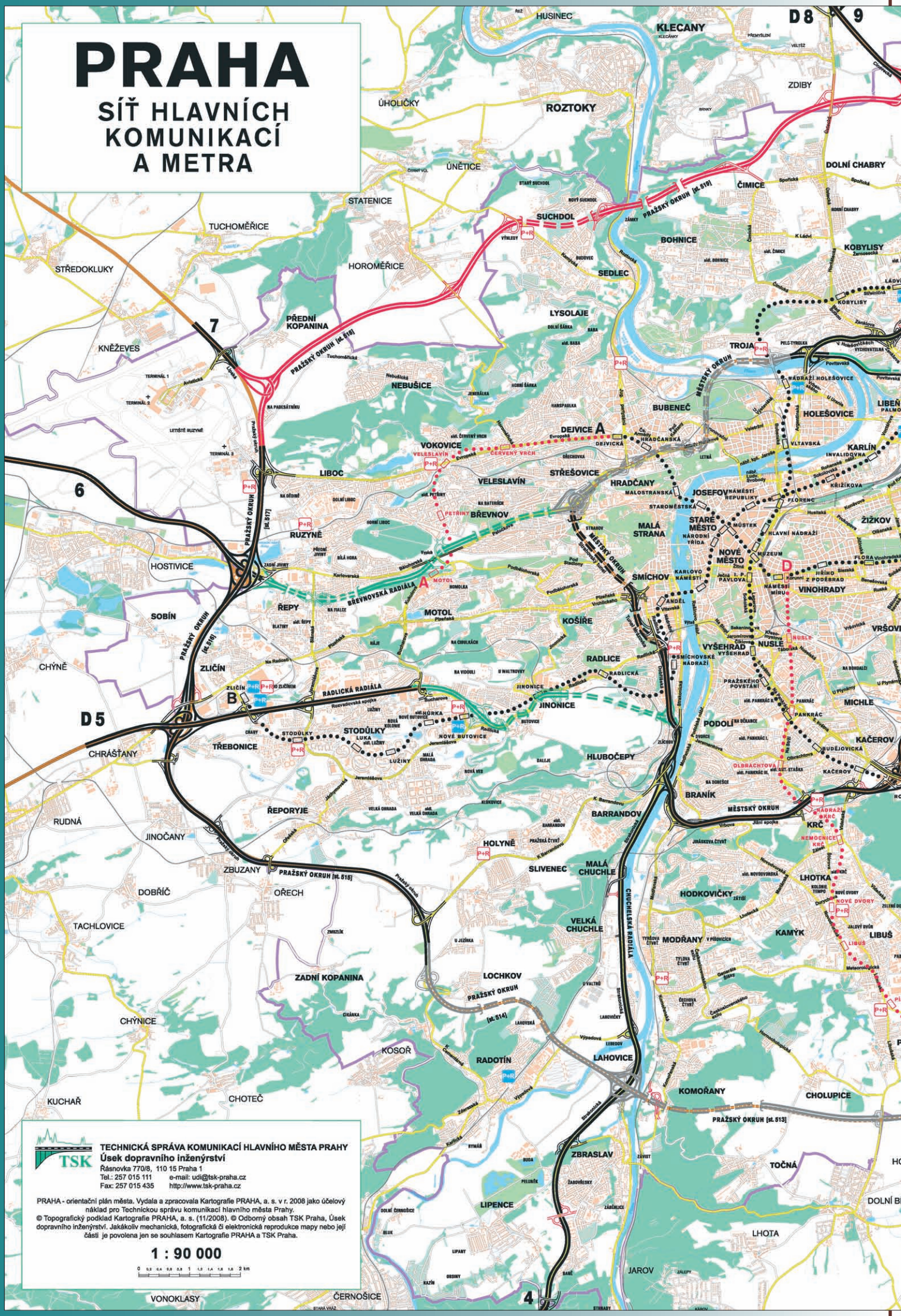
V roce 2009 bylo na Jižní spojku v úseku mezi Barrandovským mostem a Štěrboholskou radiálou instalováno celkem 18 kamer komplexního telematického dohledového systému. Tyto kamery jsou zafixovány v pevné poloze a slouží primárně pro sčítání dopravy na principu videodetekce. Mohou rovněž rozpoznávat kolony a vyhodnocovat některé další dopravní situace. Operátoři HDŘÚ ovšem mají možnost s těmito kamerami i otáčet, když si potřebují přiblížit nějakou konkrétní dopravní situaci v okolí. Po dobu otočení kamery jsou videodetekční funkce kamery dočasně přerušeny.

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. Ovšem pouze malý zlomek tohoto počtu lze využít pro pohled na dopravní situaci v bezprostředním okolí vestibulu metra.

Nejrozsáhlejším televizním dohledovým systémem v hl. m. Praze je Městský kamerový systém (MKS), k němuž je připojeno cca 500 kamer zaměřených především na sledování bezpečnostní situace ve městě. Většina kamer tohoto systému je otočná a disponuje vysokým rozlišením.

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



TSK

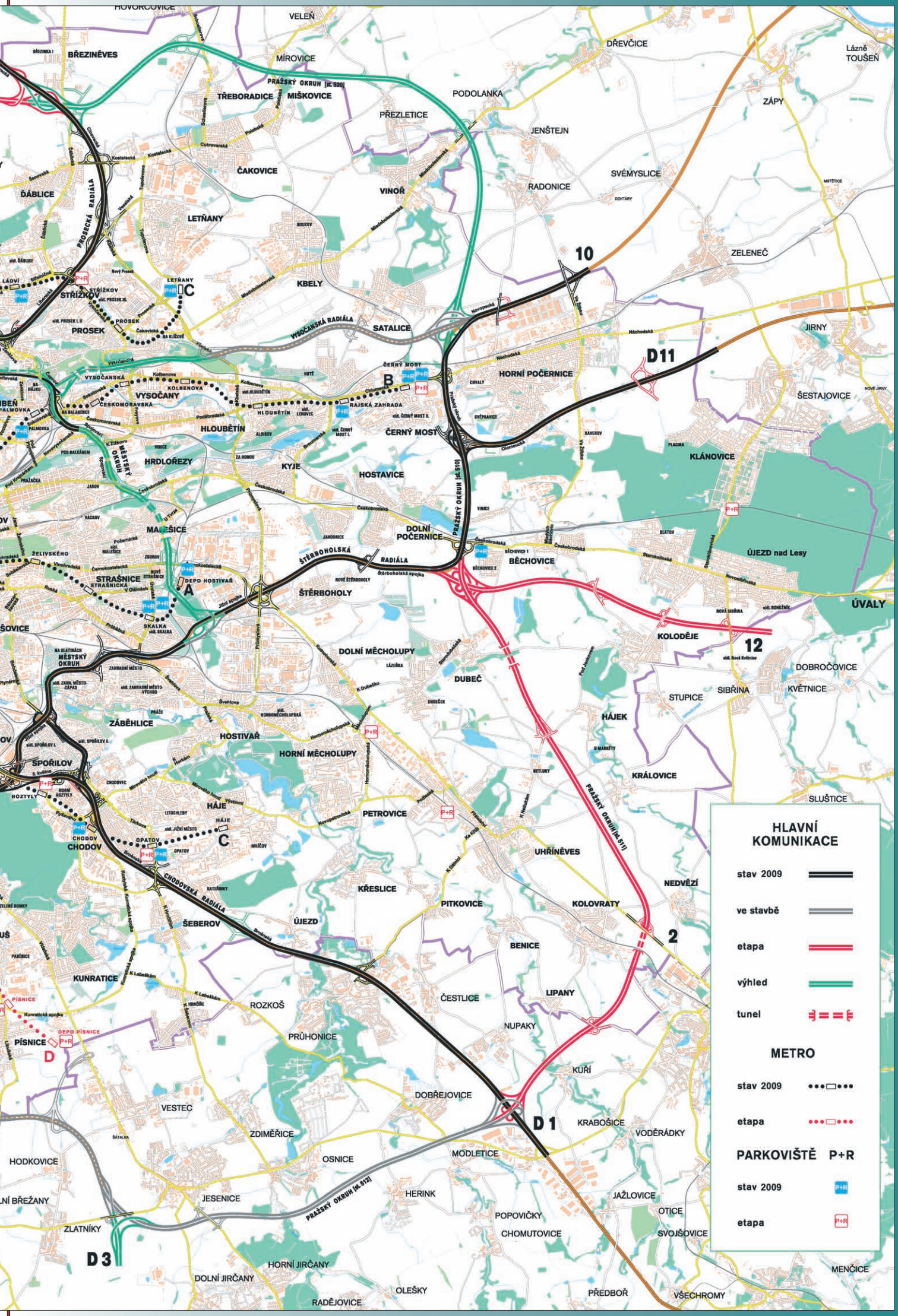
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství
Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1
Tel.: 257 015 111 e-mail: udi@tsk-praha.cz
Fax: 257 015 435 http://www.tsk-praha.cz

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 2009
ve stavbě
etapa
výhled
tunel
METRO
stav 2009
etapa
PARKOVIŠTĚ P+R
stav 2009
etapa
PRAŽSKÝ OKRUH [sk. 520]
PRAŽSKÝ OKRUH [sk. 510]
PRAŽSKÝ OKRUH [sk. 511]
PRAŽSKÝ OKRUH [sk. 512]
PROSECKÁ RADIÁLA
VYSOČANSKÁ RADIÁLA
ŠTĚRBOHOLSKÁ RADIÁLA
CHODOVSKÁ RADIÁLA
MĚSTSKÝ OKRUH
D1
D3
D11
10
2
12
A
B
C
D
BŘEZINĚVES
MÍROVICE
TŘEBORADICE
MIŠKOVICE
PŘEZLETICE
PODOLANKA
DŘEVČICE
Lázně TOUŠEŇ
ZÁPY
JENŠTEJN
SVÉMYSLICE
RADONICE
ČAKOVICE
VINOŘ
DĚBLICE
LETŇANY
KBELY
ZELENEČ
STŘÍŽKOV
PROSEK
SATALICE
JIRNY
HORNÍ POČERNICE
ŠESTAJOVICE
VYSOČANY
ČERNÝ MOST
RAJSKÁ ZAHRADA
HLOUBĚTÍN
HRDLOŘEZY
KYJE
HOSTAVICE
KLÁNOVICE
MALEŠICE
DOLNÍ POČERNICE
BĚCHOVICE
ÚJEZD nad Lesy
STRAŠNICE
DEPO HOSTIVAŘ
ŠTĚRBOHOLY
ÚVALY
KOLODĚJE
DOLNÍ MĚCHOLUPY
DOBROČOVICE
DUBEČ
STUPICE
SIBŘINA
KVĚTNICE
ZÁBĚHLICE
HOSTIVAŘ
HÁJEK
HORNÍ MĚCHOLUPY
ŠPOŘILOV
KRÁLOVICE
SLUŠTICE
HÁJE
PETROVICE
CHODOV
UHŘÍNĚVES
NEDVĚZÍ
KŘESLICE
PITKOVICE
KOLOVRATY
ŠEBEROV
ÚJEZD
BENICE
KUNRATICE
ČESTLICE
LIPANY
ROZKOŠ
NUPAKY
PÍSNICE
DEPO PÍSNICE
PRŮHONICE
KUŘÍ
DOBŘEJOVICE
VESTEC
KRABOŠICE
VODĚRÁDKY
ZDIMĚŘICE
HODKOVICE
OSNICE
MODLETICE
JAŽLOVICE
JESENICE
HERINK
OTICE
POPOVIČKY
ZLATNÍKY
CHOMUTOVICE
SVOJŠOVICE
HORNÍ JIRČANY
MENČICE
DOLNÍ JIRČANY
OLEŠKY
PŘEDBOŘ
VŠECHROMY
RADĚJOVICE

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 2009 došlo k odstranění PIT v ulici Vítězné a k výstavbě dvou nových. Jedna z nich je na Karlovarské ulici ve směru do centra před křižovatkou s ulicí Drnovskou a druhá v Podbabské ulici ve směru do centra před příjezdem k ulici Jugoslávských partyzánů. Celkově bylo k 31.12.2009 v Praze 23 PIT tabulí.

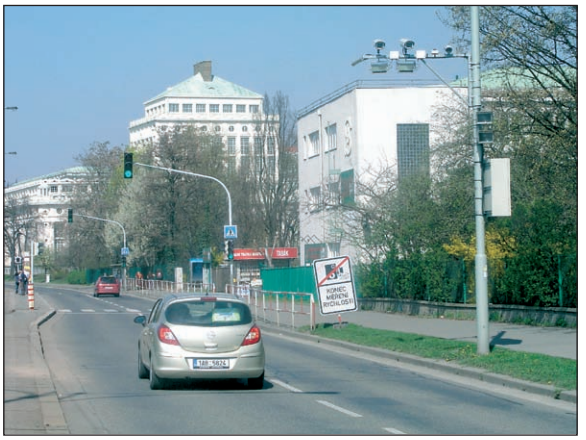
V rámci programu OPD bylo v roce 2009 připraveno a vypsáno výběrové řízení na obnovu stávajících tabulí, které jsou již technicky zastaralé, neumožňují zobrazování nových grafických symbolů a je složité je udržovat, a také na dodávku cca 30 nových PIT. Toto řízení nebylo do konce roku 2009 uzavřeno.

4.8 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 2009 byla tímto způsobem zjišťována rychlost na 19 úsecích (čtyři obousměrné jsou počítány jako dva úseky) v hlavním městě Praze. Realizován byl nový úsek na Patočkově ulici v prostoru pod Drinopolem ve směru do centra města.

Úsekové měření rychlosti na Bělohorské ulici



Úsekové měření rychlosti na Podolském nábřeží

Úsekové měření rychlosti v hl. m. Praze (stav k 31.12.2009)

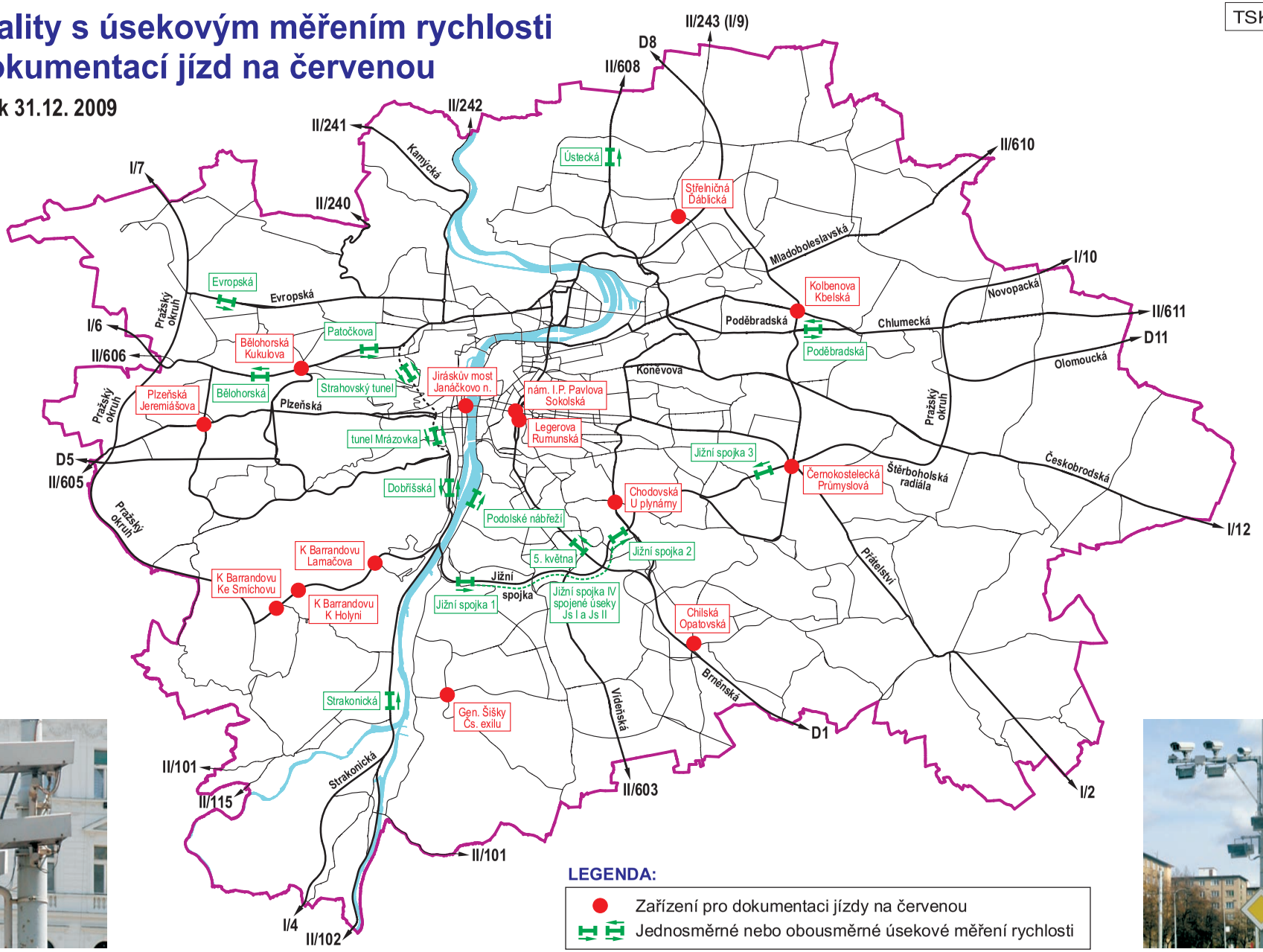
Bělohorská – směr z centra (z 60,9 % na 1,8 %)	Poděbradská – směr z centra (od r. 2008) (z 6,0 % na 2,5 %)
Dobříšská – směr Barrandovský most (z 45,4 % na 3,2 %)	Podolské nábřeží – směr do centra (z 43,4 % na 6,4 %)
Dobříšská – směr tunel Mrázovka (z 29,8 % na 1,4 %)	Strahovský tunel – směr Mrázovka (z 29,1 % na 4,3 %)
Evropská – směr do centra (z 49,2 % na 5,5 %)	Strahovský tunel – směr Patočkova (z 13,9 % na 2,9 %)
Jižní spojka 1 – u Vrbovy ul., směr Krč (z 26,3 % na 0,7 %)	Strakonická – směr do centra (z 18,6 % na 0,4 %)
Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská (z 45,4 % na 2,3 %)	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most (z 29,8 % na 3,4 %)
Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most (z 13,5 % na 4,9 %)	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel (z 30,7 % na 4,2 %)
Jižní spojka 4 – spojené úseky 1 a 2 (od r. 2007) (z 40,0 % na 14,8 %)	Ústecká – směr z centra (z 31,8 % na 3,2 %)
Patočkova – směr do centra (od r. 2009) (nyní 10,0 %)	5. května – směr do centra (z 48,7 % na 6,2 %)
Poděbradská – směr do centra (z 55,0 % na 3,6 %)	

Tabulka ukazuje přehled všech pražských lokalit pro měření úsekové rychlosti. V závorkách za lokalitou je uvedeno procento řidičů, kteří v dané lokalitě překročili rychlost v listopadu 2006 a v říjnu roku 2009. Z porovnání údajů na počátku měření vyplývá velmi výrazný pokles z řádu desítek procent přestupků často až k desetinám procenta.

Lokality s úsekovým měřením rychlosti a dokumentací jízd na červenou

- stav k 31.12. 2009

TSK-ÚDI



LEGENDA:

- Zařízení pro dokumentaci jízdy na červenou
- Jednosměrné nebo obousměrné úsekové měření rychlosti

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je na území hlavního města rozmístěno na 14 křižovatkách zařízení pro zjišťování a **dokumentování jízd na červenou**. V roce 2009 bylo toto zařízení instalováno na SSZ 5.974 K Barrandovu – Ke Smíchovu.

O rok dříve byla na SSZ 2.029 náměstí I. P. Pavlova – Sokolská zahájena modernizace systému sledování jízd na červenou. Nová technologie může nyní kromě své základní funkce poskytnout i data o intenzitách provozu, skladbě, cestovních dobách mezi jednotlivými křižovatkami a některé další údaje. Nyní je tímto způsobem zrekonstruováno již 6 SSZ.

SSZ se sledováním jízd na červenou (stav k 31.12.2009)

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 (nová technologie)
4.409	Chodovská – U plynárny	5.974	K Barrandovu – Ke Smíchovu (nová technologie)
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

4.9 Poskytování informací o cestovních dobách (Travel time)

V roce 2009 byly zprovozněny další dva úseky, na nichž jsou řidičům poskytovány informace o aktuální době jejich jízdy mezi dvěma body. V souvislosti s realizací PIT v Karlovarské ulici dostávají řidiči nově informace o své cestovní době mezi křižovatkou Karlovarská – Drnovská a Strahovským tunelem. Další systém byl instalován na Strakonické ulici mezi Zbraslaví a Barrandovským mostem. V obou případech ve směru jízdy do centra města.

Celkem bylo k 31.12.2009 v Praze v provozu 5 úseků s touto funkcí. Původní tři úseky jsou tyto: 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 (RZ) tedy v tomto případě neslouží k restrikci, ale pro informaci řidičů. Z rozpoznaných RZ je doba jízdy vypočtena automaticky bez zásahu člověka a snímky RZ jsou ihned ze systému odstraněny.

Nová PIT na Karlovarské ulici informuje nejen o omezeních provozu, ale také o dojezdové době ke Strahovskému tunelu

ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY

Významnou změnu v organizaci dopravy v roce 2009 představovalo uvedení do provozu některých částí mimoúrovňové křižovatky Malovanka v rámci stavby 2B Strahovského tunelu. V polovině roku došlo ke zprovoznění vratné rampy mezi Patočkovou ulicí a Strahovským tunelem ve směru od Vypichu a přímé rampy do Strahovského tunelu ve směru od Letné. Současně byla obousměrně převedena doprava na nový úsek Patočkovy ulice. Ve druhé polovině roku pak byla zprovozněna rampa mezi Strahovským tunelem a Patočkovou ulicí ve směru k Letné.

Části mimoúrovňové křižovatky Malovanka zprovozněné v roce 2009

Velká pozornost byla ve druhé polovině roku 2009 věnována hluku v okolí frekventovaných městských komunikací. Ve snaze zlepšit hlukové poměry bylo zrušeno vyznačení ulice 5. května jako silnice pro motorová vozidla a podle usnesení Rady HMP č. 1306 ze dne 15.9.2009 se ke konci roku přistoupilo k realizaci akčního plánu na snižování hluku, založeného především na snižování rychlosti automobilové dopravy na komunikacích města. Bylo rozhodnuto o snížení nejvyšší dovolené rychlosti na komunikacích 5. května v úseku Jižní spojka – Nuselský most, Spořilovská, Liberecká, Kbelská, Lipská a na Jižní spojce v úseku podél ulice Na Mlejnku na 50 km/h. Na Cínovecké a na Jižní spojce došlo celodenně ke snížení nejvyšší dovolené rychlosti ze 100 km/h na 80 km/h.

V oblasti centra Prahy byly v roce 2009 realizovány převážně menší úpravy organizace dopravy na některých obslužných komunikacích (např. úprava dopravního režimu pro dopravu v klidu v ulici Hybernské a dopravního značení u zpomalovacích prahů na území MČ Praha 1, rekonstrukce ulice Pod lipami v MČ Praha 3). Významnější akcí bylo podle požadavku MČ Praha 2 zúžení Legerovy ulice v úseku od ulice Boženy Němcové po ulici Tyršovu ze čtyř na tři jízdní pruhy pomocí montovaných prefabrikovaných bloků.

Legerova ulice – montáž prefabrikovaných prvků

V souvislosti s dopravními stavbami se v roce 2009 realizovaly dočasné, někdy i déle trvající změny v organizaci dopravy. Jednou z nejvýznamnějších bylo omezení automobilové i tramvajové dopravy při výstavbě Městského okruhu a mimoúrovňových křižovatek Malovanka, Prašný most a Špejchar, které nepříznivě po celý rok ovlivňovalo plynulost dopravy celého severozápadního sektoru města. Dále trvalo místní omezení na komunikacích Novopacké a Kbelské v místech napojení Vysočanské radiály a komunikací Kbelské a Veselské při výstavbě mimoúrovňové křižovatky Letňany.

Z dalších dopravních opatření na významných komunikacích hlavního města Prahy, lze uvést například snížení počtu jízdních pruhů na komunikaci Strakonické v Lahovicích při stavbě Pražského okruhu, dlouhodobé omezení dopravy na komunikacích K přehradám a Výpadová pro výstavbu protipovodňových opatření, omezení dopravy na Pražském okruhu při výstavbě protihlukových stěn Třebonice a na mostě přes Počernický rybník, úplnou uzavírku ulice Veletržní při rekonstrukci plynovodu, úplnou uzavírku ulice Francouzské do centra pro opravu povrchu a koncem roku úplnou uzavírku ulice Pod Královkou v rámci příprav objízdné trasy pro úplné uzavření ulice Patočkovy v úseku Strahovský tunel – Myslbekova.

6

BEZPEČNOST DOPRAVY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI

6.1 Dopravní nehody

V roce 2009 došlo v Praze k 15 583 nehodám evidovaných v ČR, při nichž bylo 40 osob usmrceno (+5 %) a 2 429 osob zraněno (+7 %). S účastí chodců došlo k 675 nehodám (±0 %), 13 osob bylo usmrceno (-35 %) a 626 osob bylo zraněno (+5 %). Chodci sami zavinili 304 nehod (-7 %), přičemž bylo usmrceno 5 osob (-44 %) a 269 osob bylo zraněno (+2 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (14 968 z 15 583 nehod, tj. 96 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 557 (-13 %).

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

		2007	2008	2009	rozdíl 09/08 (%)
Počet nehod		33 484	30 251	**15 583**	- 48
Počet smrtelných zranění		33	38	**40**	+ 5
Počet těžkých zranění		352	334	**347**	+ 4
Počet lehkých zranění		1 923	1 941	**2 082**	+ 7
Počet nehod se zraněním		1 943	1 909	**2 094**	+ 10
Počet nehod bez zranění		31 541	28 342	**13 489**	- 52
Zaviněno řidičem		32 650	29 530	**14 968**	- 49
z toho	nedodržení bezpečné vzdálenosti	8 918	7 777	**2 555**	- 67
	nevěnování se řízení	6 503	4 506	**2 211**	- 51
	jízda na červenou	493	461	**327**	- 29
	nedání přednosti proti příkazu dopravní značky, při odbočování vlevo, při přejíždění z pruhu do pruhu	6 015	5 544	**2 697**	- 51
	nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu, vlastnostem vozidla, stavu vozovky a komunikace, překročení dovolené rychlosti	1 870	1 681	**1 398**	- 17
Zaviněno závadou komunikace		115	77	**72**	- 5
Zaviněno chodcem		311	326	**304**	- 7
Zaviněno cyklistou		64	45	**68**	+ 51

Základní trend nehodovosti v roce 2009**:** Značný pokles počtu evidovaných nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, mírný nárůst počtu usmrcených osob, mírný nárůst počtu těžce zraněných, mírný nárůst 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 70 % v roce 2009 ve srovnání s rokem 2000).

Na výrazný pokles počtu evidovaných dopravních nehod od roku 2001 mělo vliv i ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho následných novelizací, podle nichž se několikrát měnila povinnost nahlašovat polici pouze ty dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž došlo k hmotné škodě zřejmě převyšující následující částky:

- do konce roku 2000 1 000 Kč
- od ledna 2001 20 000 Kč
- od července 2006 50 000 Kč
- od ledna 2009 100 000 Kč

V roce 2009 připadalo v celopražském průměru 2,2 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy je snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách, 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 2 469 zranění v roce 2009, tj. o 36 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 28 %.

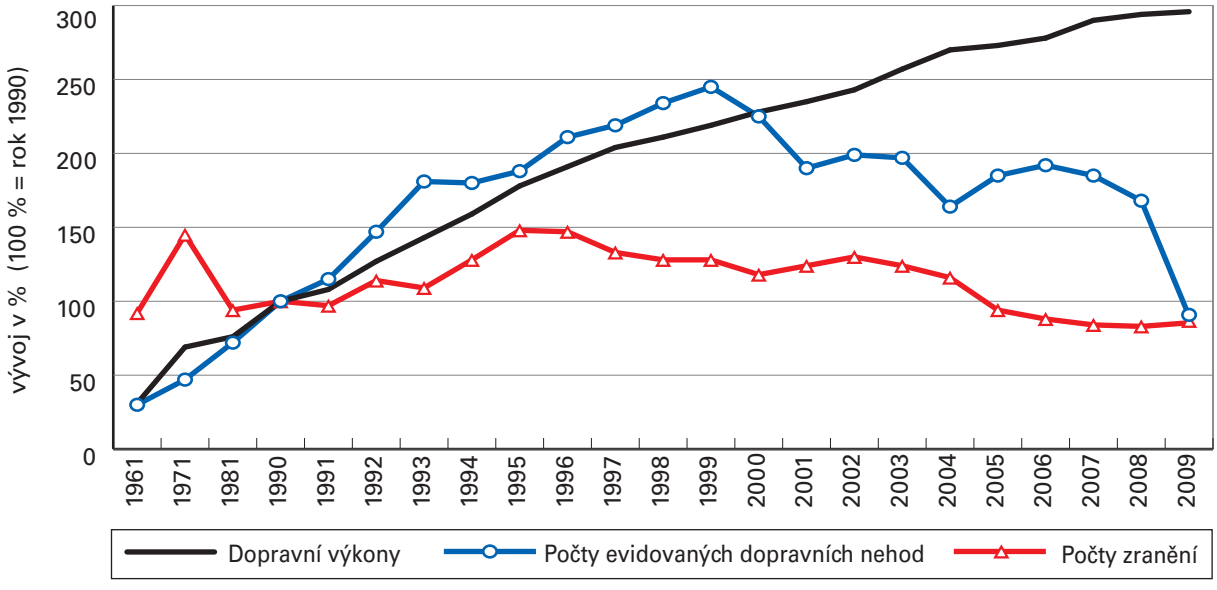
Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 19 let automobilový provoz ve městě zvýšil téměř na trojnásobek (o 191 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 24 % (ze 3 269 zranění v roce 1990 na 2 469 zranění v roce 2009), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.

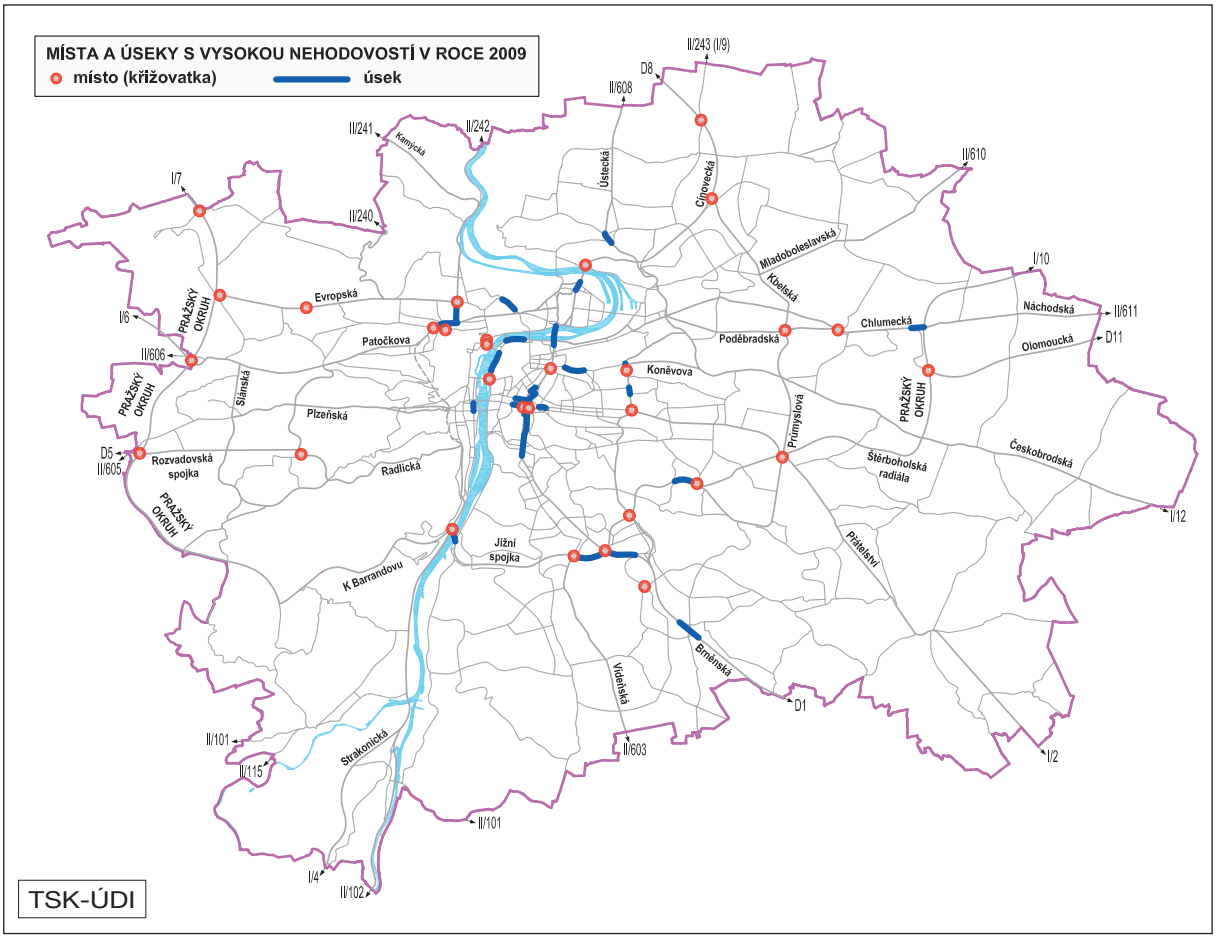
Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961 – 2009

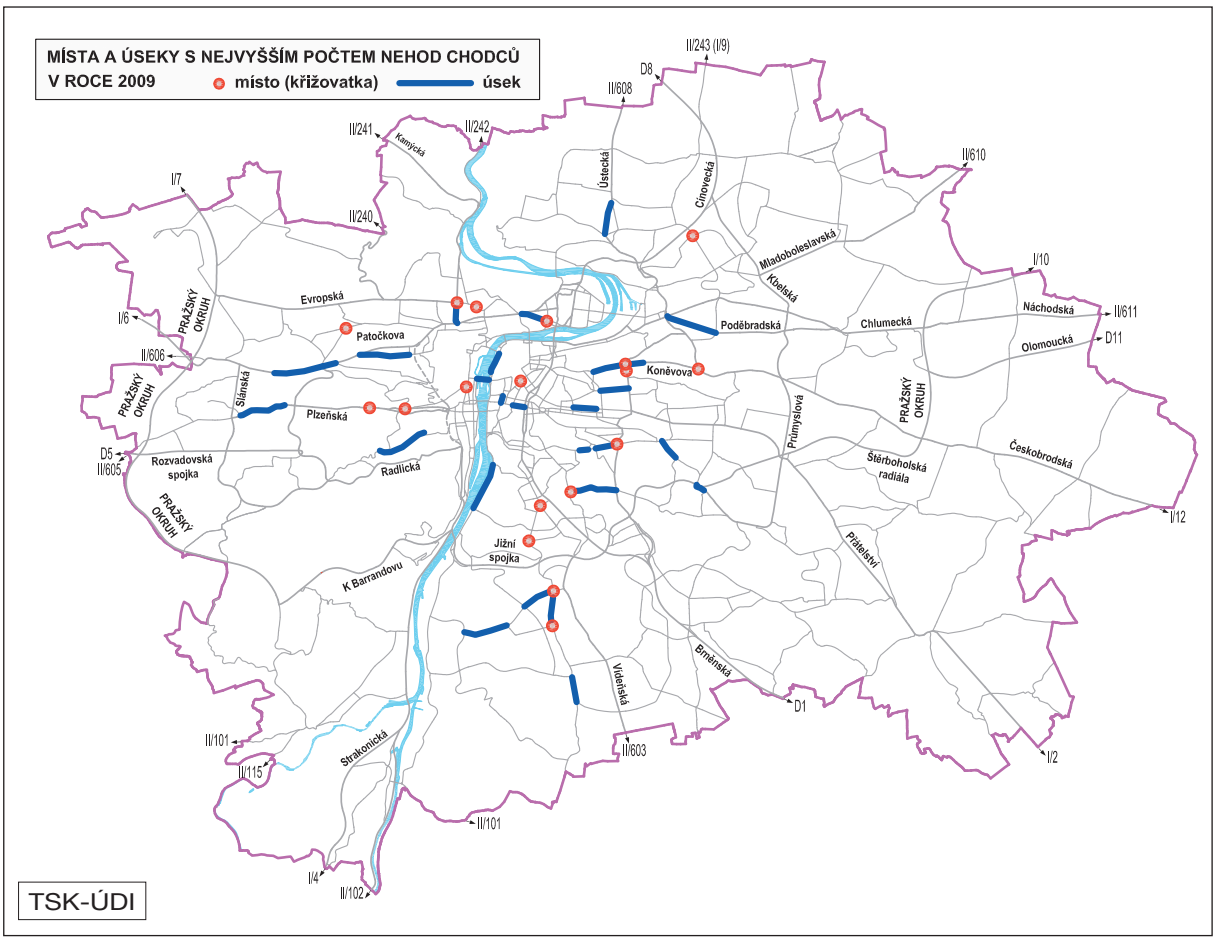
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony %
	počet	%	Počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	94	100	369	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
2009	**15 583**	**86**	**40**	**42**	**347**	**94**	**2 082**	**74**	**2,2**	**291**

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

Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961 – 2009
celá komunikační síť, rok celkem




MÍSTA A ÚSEKY S VYSOKOU NEHODOVOSTÍ V ROCE 2009
místo (křižovatka)
úsek
II/243 (I/9)
D8
II/608
II/241
Kamýcká
II/242
Ústecká
Cínovecká
II/610
I/7
II/240
Mladoboleslavská
Kbelská
I/10
Náchodská
II/611
D11
Olomoucká
Evropská
I/6
PRAŽSKÝ OKRUH
Patočkova
Chlumecká
Poděbradská
II/606
Koněvova
Šlánská
Plzeňská
Průmyslová
Štěrboholská radiála
Českobrodská
D5
II/605
Rozvadovská spojka
Radlická
I/12
Jižní spojka
Přátelství
K Barrandovu
Brněnská
Vídeňská
D1
II/101
Strakonická
II/603
I/2
II/115
II/101
I/4
II/102
TSK-ÚDI


MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ V ROCE 2009
místo (křižovatka)
úsek
II/243 (I/9)
D8
II/608
II/241
Kamýcká
II/242
Ústecká
Cínovecká
II/610
I/7
II/240
Mladoboleslavská
Kbelská
I/10
Náchodská
II/611
D11
Olomoucká
Evropská
I/6
PRAŽSKÝ OKRUH
Patočkova
Poděbradská
Chlumecká
II/606
Koněvova
Šlánská
Plzeňská
Průmyslová
Štěrboholská radiála
Českobrodská
D5
II/605
Rozvadovská spojka
Radlická
I/12
Jižní spojka
Přátelství
K Barrandovu
Brněnská
Vídeňská
D1
II/101
Strakonická
II/603
I/2
II/115
II/101
I/4
II/102
TSK-ÚDI

6.2 Dopravní výchova

V oblasti dopravní výchovy dětí byla v roce 2009 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 2009 v provozu devět stálých DDH. Nové DDH v Radotíně, při základní škole Loučanská zahájilo zkušební provoz v dubnu 2009. DDH v Praze 10 nebylo ani v roce 2009 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 2009 prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou výchovou 27 861 žáků základních škol. Odpoledních programů se zúčastnilo 9 630 dětí.

Program pro začínající cyklisty – Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC) 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 2009 konala ve Finsku. V roce 2009 se základních kol soutěže zúčastnilo 4 356 žáků ze 47 škol a oblastních kol 198 žáků z 6 městských částí. Celostátní kolo DSMC 2009 se konalo ve Zruči nad Sázavou.

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 16 pořadů.

V areálu Muzea policie České republiky bylo sehráno 46 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“. Děti jsou při nich vtaženy do děje, spolupracují s herci a loutkami. Pro nejmladší věkovou skupinu je to velmi zajímavá a účinná forma dopravní výchovy.

Evropský týden mobility 2009 na DDH Praha 2

Řada bezpečnostních akcí se v roce 2009 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.).

Součástí dopravní výchovy je i školení řidičů, které je každý zaměstnavatel povinen zajistit ve smyslu zákoníku práce pro zaměstnance, kteří řídí při plnění pracovních úkolů služební nebo soukromé motorové vozidlo do hmotnosti 3,5 t.

6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2009 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 48 mil. Kč. Běžné výdaje ve výši 15,2 mil. Kč byly použity zejména na osazování montovaných zpomalovacích prahů, zdrsňování vozovek, osazování silničních zrcadel, úpravy a osazovaní dopravně bezpečnostních svodidel a zábradlí, projekt „Bezpečná cesta do školy – přechody“ a na další dopravně bezpečnostní opatření. Na kapitálové výdaje byla vyčerpána částka 32,9 mil. Kč s určením na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, stavební úpravy okružních křižovatek, přisvětlení přechodů pro chodce a další bezpečnostní opatření stavebního i nestavebního charakteru.

Dlouhé, stavebně upravené zpomalovací prahy byly v roce 2009 dokončeny v lokalitách Radimova – Ve Střešovičkách, Radimova – Na Petynce, Na Dolinách, V Kuťatech, Střešovická – Za průsekem, Ke Stírce – Okrouhlická.

Montované (nestavební) krátké zpomalovací prahy byly podle požadavků jednotlivých silničních správních úřadů provedeny celkem ve 44 lokalitách.

Dlouhý zpomalovací práh integrovaný s přechodem pro chodce na křižovatce Radimova – Ve Střešovičkách

Osazení betonových svodidel, dopravně-bezpečnostního zábradlí a antiparkovacích sloupků se uskutečnilo ve 30 případech. V 7 lokalitách byla instalována silniční zrcadla, zdrsnění vozovek bylo provedeno na 4 úsecích.

Mezi další opatření přispívající ke zvýšení dopravní bezpečnosti lze zařadit i ovlivňování chování řidičů, např. kontrolou dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Pro zvýšení respektovanosti a dodržování maximální dovolené rychlosti byly v roce 2009 ve vybraných ulicích města instalovány informační měřiče rychlosti.

Stavební náklady 2,7 mil. Kč si vyžádala přestavba stykové křižovatky Novodvorská-Generála Šišky-Meteorologická na okružní křižovatku.

Významným prvkem zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce je jejich přisvětlení, které bylo instalováno celkem ve 33 lokalitách s finančními náklady 9,8 mil. Kč.

Křižovatka Novodvorská - Gen. Šišky - Meteorologická

Měření rychlosti ve Střešovické ulici

Na ostatní nestavební dopravně-bezpečnostní opatření zejména u škol a přechodů bylo ve 167 lokalitách vyčerpáno cca 9,4 mil. Kč.

Pro bezpečnost chodců v roce 2009 byla provedena např. úprava přechodů pro chodce v lokalitě Kateřinská – Lípová – Viničná (zkrácení délky přechodů stavebním vytažením nároží křižovatky), Hrozenkovská – Vratičová (nový přechod pro chodce včetně úpravy nároží), Ruská – Na Míčánkách (úprava bezbariérového přechodu) a Sázavská – Moravská (zvýšená plocha křižovatky před budovou ZŠ).

Zvýšená plocha na křižovatce Sázavská - Moravská

Ke zvýšení bezpečnosti cestujících MHD byl upraven záliv MHD BUS směr do centra v lokalitě Novosibřinská – Svojšická a současně vybudován nový přechod pro chodce se středovým ostrůvkem přes Novosibřinskou ulici.

DOPRAVA V KLIDU

7.1 Centrum města

Jádrem městského centra je území Pražské památkové rezervace (PPR) o rozloze 8,7 km^2, což je 1,7 % území celého města. Zahrnuje na levém břehu Vltavy městské čtvrti Hradčany a Malá Strana, na pravém břehu Vltavy městské čtvrti Josefov, Staré Město, Nové Město a Vyšehrad, to znamená celé území MČ Praha 1, značnou část území Prahy 2 a menší části území Prahy 4, 5, 6 a 7. PPR a přilehlé sousední historické čtvrti Smíchov a Holešovice na levém břehu Vltavy a Karlín, Žižkov a Vinohrady na pravém břehu Vltavy tvoří celoměstské centrum, ve kterém jsou soustředěny jak instituce a správní úřady celoměstského a celostátního významu, tak i značná část komerčních objektů, zařízení, obchodů, služeb a další občanské vybavenosti a množství kulturně historických památek. V důsledku toho je zde značná nabídka pracovních příležitostí (cca 200 tisíc) a je zde též čilý turistický ruch.

Naproti tomu v tomto území neustále klesá počet trvale bydlících obyvatel (např. na území MČ Praha 1 a 2 podle údajů Českého statistického úřadu ubylo v letech 1991 – 2008 celkem 25 500 trvale bydlících obyvatel). Proto v posledních letech je prvořadou snahou urbanistů a některých složek správních úřadů zachovat a pokud možno i posílit v centru města funkci bydlení. To vyžaduje kromě jiného zajistit alespoň nezbytný počet míst pro stání vozidel místních obyvatel. V současných podmínkách tento problém příslušné správní úřady obvykle řeší zřizováním zón placeného stání (ZPS). V centrální oblasti města jsou ZPS zřízeny v MČ Praha 1, 2, 3 a 7.

Značná převaha poptávky po stání vozidel nad jejich nabídkou zaplňuje ulice stojícími vozidly (ZPS v Praze 1 – Haštalské náměstí a Štupartská ulice, v Praze 7 – ulice Na ovčinách)

Počet a podíl jednotlivých druhů stání v zavedených ZPS koncem roku 2009

Druh stání		Praha 1		Praha 2		Praha 3		Praha 7	
		Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%
Rezidenti + abonenti (modrá zóna)		6 680	73	10 255	81	11 671	86	7 621	83
Návštěvníci	oranžová zóna	1 000	11	1 230	10	970	7	430	5
	zelená zóna	1 259	14	956	8	722	5	986	11
Sdružená invalidní stání		147	2	125	1	200	2	79	1
Celkem		9 086	100	12 566	100	13 563	100	9 116	100

O zřízení ZPS uvažují i další městské části v jádrovém městě, zejména MČ Praha 5, 6 a 8. Připravovanou ZPS v Karlíně na území MČ Praha 8 však místní obyvatelé v dotazníkovém průzkumu odmítli.

Funkci ZPS průběžně sledují provozovatelé zón a zástupci městských částí. Získané poznatky vyhodnocují a podle potřeby se pak funkce a provoz ZPS upravuje. V roce 2009 bylo nejvýznamnější změnou rozhodnutí Rady hl. m. Prahy o zavedení tzv. „smíšených zón“, které umožní efektivnější využití parkovacích kapacit v některých úsecích místních komunikací. Smíšené zóny mohou být zavedeny zejména tam, kde byla doposud vyznačena modrá parkovací zóna pro rezidenty a abonenty, ale i v některých částech zelených a oranžových zón, ve kterých je v noční době neuspokojená poptávka po stání vozidel rezidentů. Ve vybraných úsecích modrých (rezidentních a abonentních) zón budou umístěny parkovací automaty a bude v nich upraveno dopravní značení, v zónách pro návštěvníky bude třeba ve vybraných úsecích pouze upravit dopravní značení.

Stavebně upravené parkovací zálivy pro stání vozidel rezidentů v ZPS na Malé Straně (Újezd – Karmelitská)

K zavedení smíšených zón v roce 2009 nedošlo.

Abonenti a v menší míře i rezidenti mohou v centru města využívat k dlouhodobému stání vozidel i nevyužité kapacity v hromadných parkovacích a garážových objektech. Problémem je však poměrně vysoká cena za stání vozidla (ve srovnání s prakticky bezplatným stáním pro rezidenty na veřejných komunikacích), která dosahuje částky několika tisíc Kč za 1 měsíc (např. v hromadné garáži Anděl City 4 500 Kč/měsíc, Palladium cca 6 800 Kč/měsíc, v menší garáži Vojtěška na okraji centra v Praze 6 kolem 3 000 Kč/měsíc).

Soustředění bohaté vybavenosti v centru města a způsob jejího využívání vyžaduje kvalitní dopravní obsluhu. V poměrně rozsáhlém území celoměstského centra je proto velmi intenzivní nejen místní, nýbrž i cílová a zdrojová doprava. Změna využití původně bytových objektů a jednotek na kanceláře a komerční zařízení, zejména hotely a penziony, s sebou přináší i tlak investorů na výstavbu garážových a parkovacích stání pro osobní automobily v těchto soukromých objektech (většinou pod těmito objekty) nebo na pozemcích k nim patřících. Počet těchto stání, i při platnosti regulativů daných vyhláškou č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, roste. Známé jsou údaje o počtu míst pro stání vozidel ve veřejných hromadných parkovacích a garážových objektech (viz dále uvedenou tabulku), avšak počet stání v garážích nebo na plošných parkovištích v administrativních a komerčních soukromých objektech není centrálně evidován a většinou není znám. Cena za 1 hodinu stání pro návštěvníka ve veřejných hromadných garážích v centru se pohybuje obvykle mezi 40 a 50 Kč, u některých velkých obchodních center je pro vozidla nakupujících parkování cenově zvýhodněno.

Odtah vozidla z modré zóny ve Slezské ulici

Garáže Slovan

Návštěvníci centra Prahy mohou parkovat svá vozidla nejen v hromadných garážích a v oranžových a zelených zónách, ale též na hlídaných povrchových parkovištích. Většina z těchto parkovišť je na místních komunikacích, na pozemcích patřících městu, některá parkoviště však byla zřízena i na pozemcích patřících jiným subjektům. Například na území MČ Praha 1 je na hlídaných parkovištích na místních komunikacích k použití asi 300 parkovacích stání pro osobní automobily. Parkovací plochy jsou svými správci či vlastníky pronajímány konkrétním provozovatelům parkovišť. Cena za 1 hodinu stání na těchto hlídaných parkovištích se pohybuje v rozmezí 20 Kč/h (oblast Florence) až 50 Kč/h (např. Malostranské náměstí).

Počet stání přístupných veřejnosti v garážích a na parkovištích významných objektů v centru Prahy

MČ	Název a adresa objektu	Počet stání	
		garáže	parkoviště
Praha 1	Palladium (nám. Republiky)	900	-
	Rudolfinum/Parking Centrum (nám. J. Palacha)	460	-
	InterContinental (nám. Curieových 5)	190	
	OD Kotva (vjezd Královdvorská ul.)	360	-
	Renaissance (V celnici 7)	90	90
	Millennium Plaza (V celnici 10)	440	-
	Wilsonova (Hlavní nádraží)	310	210 + 10 bus
	Opletalova (Opletalova 9)	90	-
	Slovan (Wilsonova 77)	470	-
	Radisson Alcron Hotel (Štěpánská 40)	70	-
	Boscolo Carlo IV. (Senovážné nám. 13)	30	30
	Národní divadlo (Ostrovní 1)	220	-
Praha 2	Václavské garáže (Václavská 18)	150	-
Praha 4	Kongresové centrum (5. května 65)	650	450 + 6 bus
	Corinthia Towers (Kongresová 1)	40	90 + 5 bus
Praha 5	Obchodní centrum (Kartouzská ul.)	2 500	-
	Anděl City (vjezd ul. Radlická a Stroupežnického)	500	-
	Zlatý Anděl (Bozděchova ul.)	500	-
Praha 8	Hilton (Pobřežní 1)	150	280 + 17 bus
Celkem		8 120	1 150 + 38 bus

Pozn.: Počty stání jsou zaokrouhlené na desítky.

Placené veřejné parkoviště u hotelu Hilton v Praze 8

Vjezd do garáží hotelu Elite v Ostrovní ulici v Praze 1

7.2 Ostatní území města

S růstem počtu osobních automobilů v sídelních útvarech města vně jeho centra se stále zvyšují disproporce mezi požadavky na počet stání pro osobní automobily a existujícími možnostmi tyto nároky uspokojit. Obyvatelé bydlící na území města vně jeho centra zejména ve vysokopodlažní sídlištní zástavbě a jejich návštěvy mohou využívat ke stání svých vozidel převážně část ploch místních komunikací, v menším rozsahu existujících hromadných garáží nebo hlídaných plošných parkovišť. V lokalitách s nízkopodlažní zástavbou mohou stát vozidla místních obyvatel na soukromých pozemcích nebo v jednotlivých garážích.

Správní úřady příslušných městských částí stále hledají další rezervy pro stání vozidel v jimi spravovaném území. Např. na území MČ Praha 10 byl zřízen parkovací pruh v Průběžné ulici, parkovací plocha Topolová – Macešková, pro některé rezidenty z Prahy 10 byla dohodnuta možnost zakoupit si parkovací karty do ZPS na Praze 2 a 3, na území MČ Praha 15 byla uvedena do provozu 2 střežená parkoviště na sídlišti Košík. Roste též potřeba krátkodobého stání

u významných objektů lokální občanské vybavenosti. Proto byla např. na území MČ Praha 13 zřízena placená parkoviště u radnice této MČ a u polikliniky Lípa nebo na území MČ Praha 22 byla zřízena „oranžová zóna“ na 3 parkovištích na Novém náměstí.

Parkovací plocha Topolová – Macešková v Praze 10

„Oranžová zóna“ u radnice MČ Praha 22 – Uhříněvsi

Stále málo je využívána možnost výstavby hromadných garáží pro stání vozidel místních obyvatel. V roce 2009 byla pouze dokončena stavba garážového objektu Lovosická – Jetřichovická s kapacitou 327 stání na území MČ Praha 9.

Střežené parkoviště při Doupovské ulici na sídlišti Na Košíku v Praze 15

Nová hromadná garáž Lovosická – Jetřichovická v Praze 9

O veřejných hromadných a zejména soukromých a jednotlivých garážích na území města vně jeho centra mají (obvykle neúplný) přehled jen některé MČ. Proto přesný počet těchto garáží a stání v nich není znám. Odhaduje se, že celkově je k dispozici cca 200 tisíc míst pro stání vozidel v těchto garážích.

7.3 Záchytná parkoviště P+R

Přípravu, výstavbu a provoz záchytných parkovišť zajišťuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy (TSK). V roce 2009 přesáhly provozní náklady na systém P+R částku 20 mil. Kč.

TSK též poskytuje na svých internetových stránkách aktuální informace o obsazenosti jednotlivých záchytných parkovišť.

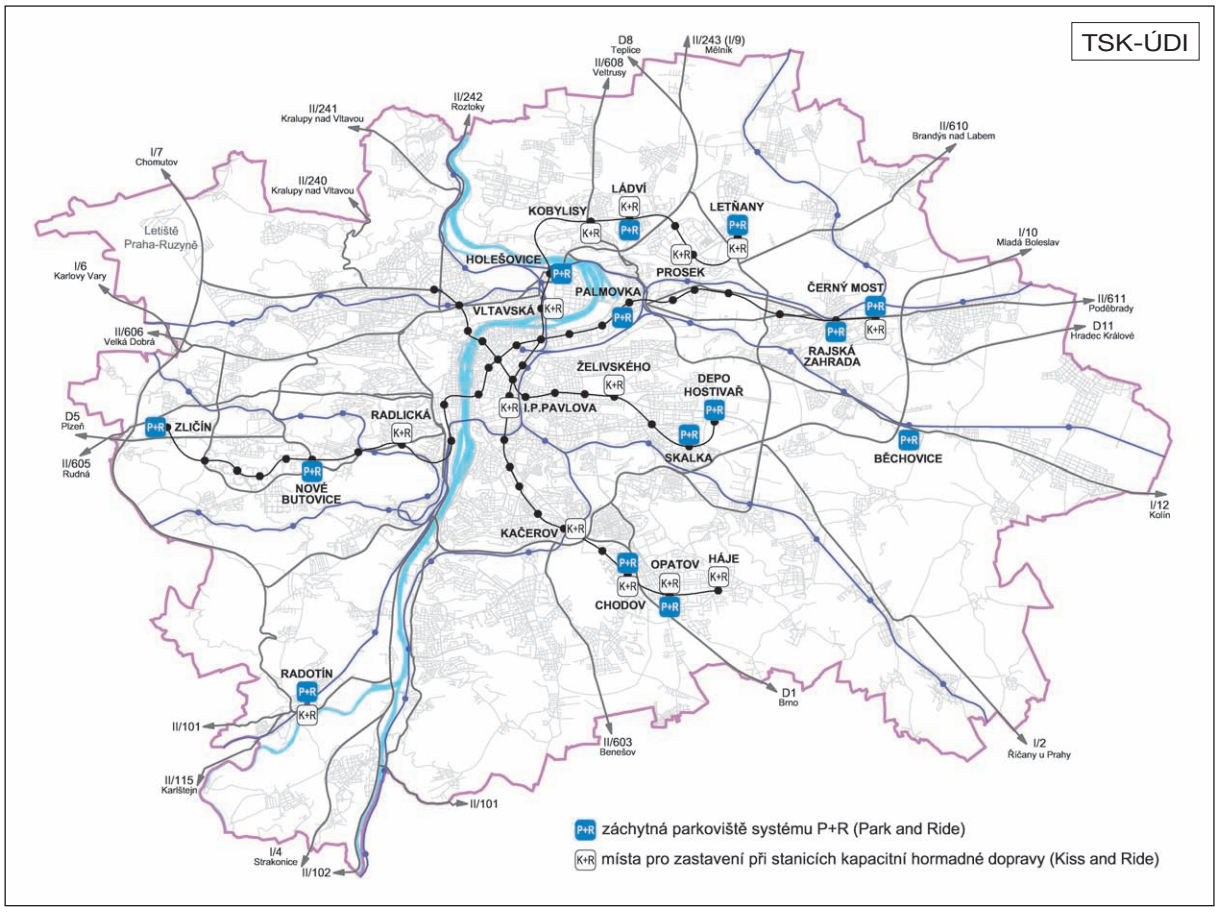
V kategorii stání pro základní funkci systému P+R bylo na všech 17 záchytných parkovištích k dispozici cca 2 900 parkovacích stání. V uvedeném počtu nejsou zahrnuta stání vyhrazená pro invalidy, pro rezidenty a ani pro jiné účely.

Tarifně jsou záchytná parkoviště začleněna do systému pražské integrované dopravy prostřednictvím předplatních jízdenek a zvýhodněných denních či zpátečních 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.

Počty parkovacích míst vyhrazených pro základní funkci systému P+R v roce 2009

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

Lokality záchytných parkovišť a míst pro zastavení v roce 2009



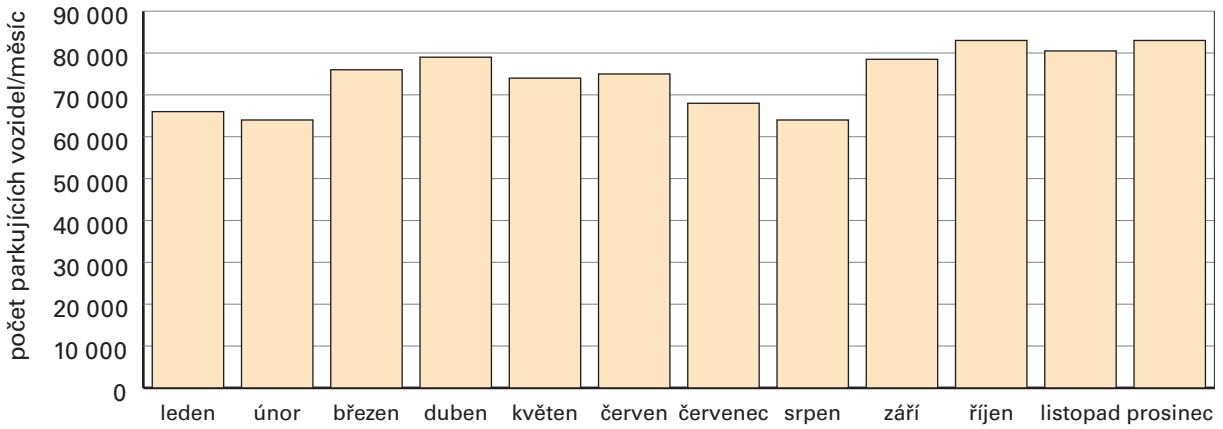
Vývoj počtu parkujících vozidel na záchytných parkovištích P+R v Praze

Počty vozidel parkujících na parkovištích P+R za měsíc říjen (1999 – 2009)

Parkoviště	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Běchovice	-	-	-	1 498	180	140	597	307	173	215	**191**
Černý Most 1	7 785	9 649	10 716	3 481	9 818	9 714	9 226	10 610	11 727	11 294	**10 942**
Černý Most 2	-	-	-	-	2 042	2 934	2 555	3 631	3 281	3 482	**2 912**
Depo Hostivař	-	-	-	-	-	-	-	2 439	4 519	5 936	**5 737**
Holešovice	2 835	3 125	3 226	1 453	3 299	2 759	2 765	3 318	2 890	3 500	**3 785**
Chodov	-	-	-	-	-	-	-	9 856	12 857	17 607	**19 763**
Ládví	-	-	-	-	-	2 184	2 117	2 612	2 748	2 593	**2 284**
Letňany	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12 456	**16 567**
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	**2 164**
Opatov	2 934	3 901	5 073	5 389	5 732	5 890	5 168	5 771	6 180	6 143	**6 039**
Palmovka	-	3 224	4 446	3 779	4 183	3 521	3 874	1 966	1 417	1 416	**1 225**
Radlická	1 274	1 391	1 272	948	1 169	1 003	-	-	-	-	**-**
Radotín	-	158	463	878	918	768	805	890	296	286	**431**
Rajská zahrada	1 976	2 345	2 837	409	2 697	2 626	2 701	2 919	2 595	2 920	**2 805**
Skalka 1	1 702	2 695	2 762	2 461	3 408	3 336	3 223	3 052	2 029	1 917	**1 745**
Skalka 2	-	-	-	-	-	-	-	332	318	731	**757**
Zličín 1	3 970	2 973	3 508	3 622	3 510	3 618	3 111	3 548	3 109	3 175	**2 879**
Zličín 2	2 006	2 085	2 111	3 432	2 505	2 609	2 240	2 508	2 735	2 746	**2 924**
Celkem	26 795	34 154	38 986	29 252	41 907	43 090	40 440	55 195	59 138	78 763	**83 150**

* parkoviště nebylo v provozu z důvodu rekonstrukce přilehlé komunikace

Roční variace počtu parkujících vozidel na parkovištích P+R



Doplňkové služby na záchytných parkovištích P+R

Úschova jízdních kol (Bike & Ride)

Bezplatná služba umožňuje odstavení jízdního kola proti vratné záloze v provozní době parkoviště P+R. 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.

Dlouhodobé stání vozidel

Možnost měsíčního pronájmu parkovacího stání na záchytných parkovištích byla nadále nabízena na parkovištích P+R Běchovice, P+R Opatov, P+R Skalka 1, P+R Skalka 2 a P+R Radotín.

Noční a víkendové parkování

Na záchytném parkovišti P+R Rajská Zahrada se nadále nabízela možnost pravidelného odstavování osobního vozidla během doby, kdy je záchytné parkoviště méně využíváno pro základní funkci

systému P+R. Doba, kdy je možno zde za měsíční poplatek ponechat odstavené vozidlo je stanovena mezi 17:30 h a 7:30 h všedního dne a celodenně o víkendu.

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 ve světě znám pod zkratkou K+R „Kiss and Ride“ (Polib a jeď).

V Praze jsou zejména u stanic metra možnosti k bezpečnému zastavení vozidla a výstupu nebo nástupu spolucestujících velice omezené. Aby řidič nepřekážel v jízdním pruhu ostatním účastníkům silničního provozu, ve kterém místní úprava zastavení obvykle vylučuje a zajistil co nejbezpečnější výstup nebo nástup posádky, obvykle si pro zastavení vozidla vybere záliv autobusové zastávky. Tím porušuje pravidla silničního provozu a dostává se do konfliktu i s autobusy hromadné dopravy, kterým komplikuje zastavení v zastávce.

Pro zajištění vhodnějších podmínek při uskutečňování přestupu cestujících jsou zejména při stanicích metra od roku 2001 vyznačována místa pro zastavení typu K+R.

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

B29 s E13

Místo pro zastavení K+R u stanice metra Želivského

IP11 s E13

Ke konci roku 2009 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)
Háje (U modré školy)	
Kačerov (Michelská)	
Opatov (Chilská)	
Radlická (Radlická)	
Vltavská (nábř. Kpt. Jaroše)	
Želivského (Vinohradská)	

Mimo rámec systému K+R je pro účely výstupu a nástupu spolucestujících a jejich doprovodu u stanice metra Nádraží Holešovice (Vrbenského, do centra) vyznačeno krátkodobé parkoviště („max. 15 min.“).

8

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V roce 2009 byly uvedeny do provozu **nové cyklistické trasy**:

Elznicovo nám. – Kolčavka, III. etapa (úsek U Rokytky – Čuprova)

Koncem září 2009 otevřená cyklostezka výrazně zlepšila průjezd podél Rokytky v úseku mezi ulicemi U Rokytky a Čuprova. Cyklostezka je součástí cyklistické trasy A26, která propojuje východní okraj Prahy (Dolní Počernice a okolí) s páteřní trasou A2 (Zámky – Zbraslav) a centrem. Otevřením tohoto úseku vznikl souvislý chráněný cyklistický průjezd od ulice Freyovy až po Čimický potok na severní hranici Prahy v délce cca 14 km.

Cyklostezka Elznicovo náměstí - Kolčavka

Dopravní režim střídá stezku pro chodce a cyklisty smíšenou a oddělenou, což vychází z šířkových možností a předpokládaného provozu (např. v oblasti plánovaného dětského hřiště). Stavba sestávala z cyklostezky v délce 654 m s povrchem ze zámkové dlažby, souvisejících úprav terénu (včetně dvou gabionových opěrných zdí), nového veřejného osvětlení, zahradnických úprav včetně výsadby nových dřevin a finančně náročného nového zábradlí nad korytem Rokytky.

Cyklistická stezka Rokytka – Freyova – Hořejší rybník

Páteřní komunikace pro cyklisty je tvořena samostatnou stezkou pro pěší a cyklisty šířky 3,5 m, má asfaltový povrch a mimoúrovňově překonává kolmé komunikace, především frekventované ulice Freyovu, Ocelářskou, U Elektry a Poděbradskou. Právě mostní objekty se podílejí na vysokých nákladech stavby (140,1 mil. Kč včetně dotace EU). Trasa je 3,2 km dlouhá, navazuje na již hotový úsek trasy vedoucí z uzlu Balabenka, využívá opouštěné těleso železniční vlečky a přes území Vysočan směřuje k Hloubětínu a Hrdlořezům.

Cyklistická stezka Rokytka – Freyova – Hořejší rybník

Mezi **další akce** realizované v roce 2009 pro zlepšení cyklistické dopravy patří:

- Cyklistické propojení Seifertova – tunel Vítkov – Balabenka. Akce zahrnuje vybudování nové komunikace pro pěší a cyklisty, dlouhé 4,5 km. Trasa je vedena po tělese bývalé železniční trati a je rozdělena na tři úseky (1. úsek propojuje Seifertovu ulici se západním portálem starého vítkovského tunelu, 2. úsek propojuje Žižkov s křižovatkou Krejcárek a zahrnuje využití starého železničního tunelu pod Vítkovem – předpoklad realizace v roce 2010 a 3. úsek spojuje Krejcárek s křižovatkou Balabenka).
- Dokončení posledního úseku 1. etapy cyklotrasy A214, zajišťující propojení Kamýku a Libuše.
- Zprovoznění dvou signalizovaných přejezdů pro cyklisty na Chodově přes ulici V parku (křižovatky Roztylská x V parku x Hráského a Roztylská x V parku x Láskova).

Rozestavěná cyklistická stezka Seifertova – tunel Vítkov – Balabenka

Jízdní pruhy pro cyklisty

Cyklopruhy na Vinohradské ulici mezi Florou a Želivského vznikly jako součást projektu BESIP, který měl prvotně řešit zvýšení bezpečnosti pro chodce, a to především v oblasti tramvajových zastávek „Olšanské hřbitovy“ a „Želivského“ ve Vinohradské ulici. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty směr centrum v délce 830 m je veden od křižovatky Želivského x Vinohradská k metru Flora. Vzhledem k příznivé šířce vozovky mezi obrubami bylo možné provést vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v optimálních návrhových parametrech. V opačném směru (z centra) byl cyklopruh nově opravený.

Cyklistický pruh v Počernické ulici

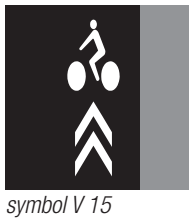
Cyklistický pruh v ulici Jugoslávských partyzánů

Cyklopruhy v západní části Záběhlické ulice byly vyznačeny v srpnu 2009 jako 1. etapa projektově připravovaného úseku cyklotrasy A23 mezi původní chodníkovou cyklostezkou v ulici U Plynárny a parkovou cestou podél Botiče pod Hostivařskou přehradou. Nové cyklopruhy v délce 1 200 m (v každém směru 600 m) slouží především pro zlepšení dopravního spojení oblasti Záběhlic a Zahradního Města s Michlí, Nuslemi a centrem města.

V červnu 2009 byly realizovány cyklopruhy v celkové téměř kilometrové délce v ulicích U Uranie a Jankovcova v Praze 7 a v srpnu 2009 v úseku dlouhém 750 m na ulici Jugoslávských partyzánů. Další cyklopruhy a cyklopiktokoridory byly realizovány na podzim 2009 v Praze 6 v ulici Střešovické a Na Petřinách, a to obousměrně mezi Patočkovou a Veleslavínskou ulicí na úseku dlouhém 2,1 km. Cyklopruhy byly zřízeny také v ulicích Počernická, V Olšinách a Tupolevova.

Cyklopiktokoridory

V místech, kde šířka jízdního pásu pro vozidla neumožňuje vyznačit samostatný jízdní pruh pro cyklisty a kde je pohyb cyklistů častý, je možno použít vodorovné značení (symbol V15) cyklopiktokoridor. Tento symbol informuje řidiče o zvýšeném pohybu cyklistů ve směru zobrazených šipek a cyklisté jsou zároveň šipkami směrováni tak, aby jejich pohyb v dopravním proudu byl co nejbezpečnější a plynulý.



symbol V 15 cyklopiktokoridor

První cyklopiktokoridor byl vyznačen v druhé polovině května 2009 ve Vršovické ulici v délce 300 m od ulice U Vršovického nádraží k řadicím pruhům před křižovatkou s ulicí Obloukovou. Další cyklopiktokoridory byly realizovány v lokalitách Koněvova, na nábřeží Kapitána Jaroše, Terronská, V Olšinách, Vinohradská, Dukelských hrdinů, Jugoslávských partyzánů, Na Petřinách, Střešovická, Vrbova.

Cyklopiktokoridor v ulici V Olšinách

Cyklopiktokoridor v Koněvově ulici

Vyhrazené bus-cyklo-taxi pruhy

Vyhrazený pruh s využitím dopravní značky V15, který byl již dříve používán pro dosažení preference autobusů hromadné dopravy, byl nově na některých místech v Praze vyznačen s vymezením i pro vozidla taxi a cyklisty. Takový společný vyhrazený pruh pro autobusy, cyklisty a vozidla taxislužby je zřizován s cílem preferovat v dopravním provozu vyznačené druhy dopravy. Pruh je vyznačen vodorovným a svislým dopravním značením. Zákaz vjezdu ostatních motorových vozidel do vyhrazeného pruhu bývá často časově omezen do špičkových období pracovních dnů.

symbol V15 vyhrazený pruh

V souvislosti s rozšiřováním preference pro autobusy byly v létě 2009 vyznačeny další vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy, jízdní kola a taxi. Významné jsou především nové realizace na trase linky 213 mezi stanicemi metra Želivského a Háje, na zatíženém autobusovém tahu na Vídeňské ulici a na trase linky 167 mezi Kotlářkou a Klamovkou. Nově vyznačené vyhrazené jízdní pruhy přinesly významné zlepšení nejen pro fungování veřejné dopravy, ale i pro cyklisty – a to i přes použité časové omezení jejich platnosti.

Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy MHD, cyklisty a taxi v ulici Bělocerkevské

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty na tramvajových kolejích v Korunní ulici

Propagace cyklistiky

Dne 16.3.2009 byla zahájena osvětová výstava „Praha cyklistická“, která je trvale umístěna ve Škodově paláci v budově Magistrátu hl. města Prahy a putuje i po vestibulech stanic metra. Dvanáct panelů provádí všechny uživatele prostoru Prahy (tedy cyklisty, ale i chodce, řidiče, bruslaře či cestující) po prvcích cyklistické infrastruktury. Každý panel obsahuje definice jednotlivých pojmů, jejich výklad a popis z pohledu různých účastníků, dopravní řešení, ilustrační fotografie

či obrázky, citace právních předpisů. Podrobné údaje obsahují i stránky www.praha-město.cz v sekci Praha cyklistická.

Cyklisté v Pražské integrované dopravě (PID)

Z důvodu postupně se zvyšujícího počtu nízkopodlažních tramvají Pražské integrované dopravy byla zkušebně od 1.9.2009 rozšířena možnost přepravy jízdních kol i na garantované nízkopodlažní spoje. Současně však platí, že osoby na vozíku či maminky s kočárky mají před cyklisty přednost. Přeprava jízdních kol v tramvajích je povolena i nadále celodenně v nepracovní dny a v pracovní dny od 20:00 do 6:00h v těchto úsecích: Anděl – Kotlářka – Sídliště Řepy, Dejvická – Červený Vrch – Divoká Šárka, Malostranská – Vozovna Střešovice – Petřiny, Nádraží Holešovice -Trojská – Kobylisy – Vozovna Kobylisy, Nádraží Modřany – Poliklinika Modřany – Sídliště Modřany, Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Vozovna Kobylisy, Palmovka – Ohrada – Spojovací, Smíchovské nádraží – Hlupočepy – Sídliště Barrandov.

V dubnu byla zahájena další sezona provozu linky cyklobusu Pražské integrované dopravy na trase Dobřichovice – Černolice – Řitka – Mníšek pod Brdy – Kytín. Cyklobus zlepšuje přístupnost výše položených cyklisticky atraktivních oblastí Brd veřejnou dopravou pro Pražany i obyvatele údolí Berounky. Provoz linky je zajištěn upraveným autobusem pro přepravu 25 jízdních kol připevněných v úchytech. Na lince platí tarif PID. Za přepravu jízdního kola se v cyklobusu platí 26 Kč bez ohledu na vzdálenost, ale při předložení platného dokladu ČD o přepravě jízdního kola ve vlaku do Dobřichovic je přeprava jízdního kola v cyklobusu za 13 Kč. Ve vlacích ČD je nutné odbavit jízdní kolo dle tarifu ČD jako spoluzavazadlo za 25 Kč.

Od 28.3. do 1.11.2009 byl v provozu v nepracovní dny v trase Praha Masarykovo nádraží – Praha Dejvice – Hostivice – Středokluky – Podlešín – Slaný cyklovlak Cykloturistika. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, který je vybaven speciálními prostory pro přepravu jízdních kol a je v něm snížen počet míst k sezení. Nakládku a vykládku jízdního kola si cestující zajišťuje sám.

Na všech šesti přívozech tarifně začleněných do PID bylo jízdní kolo přepravováno zdarma.

Pro zvýšení atraktivity cyklistické dopravy zajistila TSK hl. m. Prahy v roce 2009 na území města osazení 843 cyklistických stojanů.

Průzkum cyklistické dopravy

V dubnu až červnu 2009 se konal průzkum intenzit cyklistické dopravy. Průzkum probíhal jako v předešlých letech na celkem 66 stanovištích v pracovní dny (pondělí až čtvrtek) v období 7-20 hodin (na profilu Podolské nábřeží a Trojská lávka i mimo pracovní den) vždy v obou směrech. 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). Porovnáním dosažených výsledků v letech 2008 a 2009 na 66 srovnatelných profilech bylo zjištěno zvýšení intenzit cyklistů na 30 profilech, z toho na 19 profilech do 50 %, na 7 profilech o více než 50 % a na 4 profilech o více než 100 %. Nejzatíženější obousměrné profily byly Podolské nábřeží (1 921 cyklistů za období 7-20 hodin), Trojská lávka (1 918 cyklistů – víkendové sčítání) a Vltavanů v Modřanech (1 585 cyklistů).

Pro automatické sčítání cyklistů, které umožňuje získávat data 24 hodin denně a jejich další zpracování a vyhodnocování, byly na podzim 2009 osazeny sčítače na 10 významných cyklistických profilech (cyklotrasa A1-oblast Lahovice, A1-Holešovice, A2-Podolí, A2-Těšnov, A17-Dolní Šárka, A22-Krč, A23-Vršovice, A24-Dubeč, A26-Libeň, A160-Troja).

Všechny uvedené akce na podporu cyklistické dopravy v Praze vedly k viditelnému nárůstu využívání jízdních kol na území města a ke zvýšení významu cyklistické dopravy v dopravní obsluze hlavního města.

Stoupání na cyklomost přes Ocelářskou ulici

9

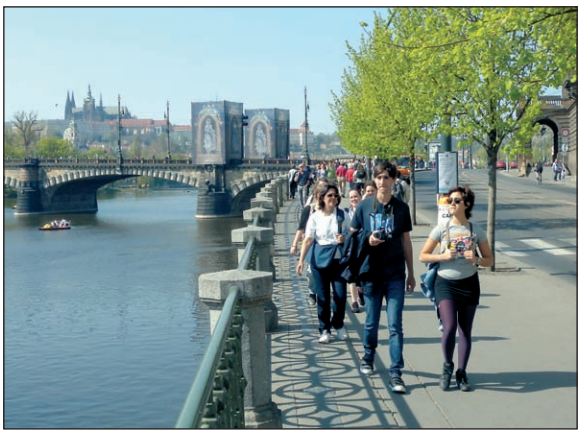
PĚŠÍ PROVOZ

Pohyb patří k životu, chůze je neoddělitelnou součástí lidského bytí. Nelze opomenout, že chůzí je možné vykonat nejen celou cestu od jejího zdroje k jejímu cíli, ale že 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. Má nejen funkci přepravní (přemísťovací), ale též rekreační a společenskou. Slouží k upevňování fyzického a duševního zdraví lidí, 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 funkci. Pěší doprava umožňuje okamžitou mobilitu nezávislou na prostorově a ekonomicky náročnějších druzích dopravy a přispívá ke zvýšení kvality života ve městě.

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 x ulice 28. října – Na příkopě), kde se v pracovním dnu pohybují v rozmezí mezi 5 000 až 8 000 chodců/h. Dále mezi nejfrekventovanější pěší trasy patří 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. 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, kde slouží komunikace pro chodce pouze k přemísťování osob, se intenzity chodců pohybují řádově v desítkách až stovkách chodců za hodinu.

Václavské náměstí



Masarykovo nábřeží

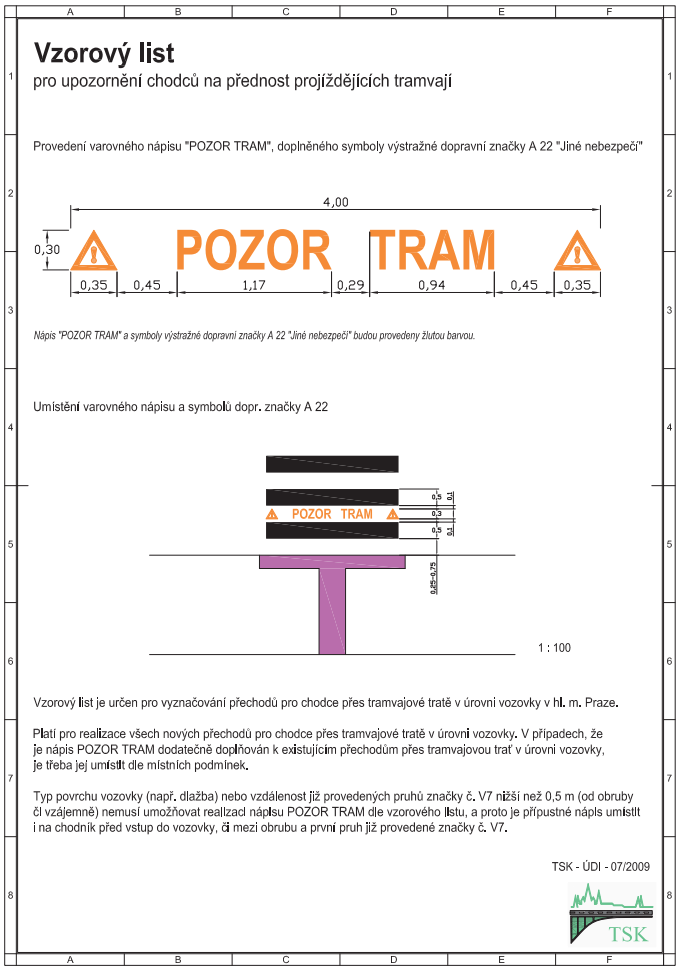
V roce 2009 bylo řešení pěšího provozu ovlivněno zejména dvěma skutečnostmi. První souvisela s dokončováním konceptu novely územního plánu hl. m. Prahy (ÚPP) a nutností komplexně se zabývat potřebami chodců, coby nejzranitelnějších účastníků provozu na místních komunikacích, druhou byla situace, která nastala v důsledku nabytí účinnosti a uplatňování znění vyhlášky MD č. 193/2006 Sb., upravující způsob značení přechodů pro chodce přes tramvajový pás.

Při plánování rozvoje města, rekonstrukcích a navrhování nových komunikací je třeba dbát mimo jiné i na zachování a rozvoj pěších vazeb a přiřadit odpovídající místo významu chůze a potřebám chodců i při stále se zvyšujících nárocích automobilové, veřejné hromadné a nově i cyklistické dopravy. Proto byly jako jeden z mnoha podkladových materiálů pro zhotovení konceptu novely ÚPP a následně i „generelu“ pěší dopravy vypracovány „Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy“. Zásady reagují na aktuální stav mnoha pěších tras, často neřešené pěší vazby mezi částmi města a na potřeby chodců při územním plánování a výstavbě nových objektů. Stanoví priority města při podporování pěší dopravy a směr jejího rozvoje a řešení v následných koncepčních a projektových dokumentech.

Návrh zásad zpracoval již v roce 2008 úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy v součinnosti se správními úřady hl. m. Prahy a městských částí, Útvarem rozvoje města a zástupci neziskových organizací (občanských iniciativ). Návrh zásad byl projednán Výborem

dopravy ZHMP dne 11.6.2009 s doporučením Radě HMP, aby zásady rozvoje pěší dopravy přijala a na jejich základě připravila koncepci zklidnění dopravy ve prospěch nejohroženějších účastníků silničního provozu.

Problematika přechodů pro chodce se vyhrotila v souvislosti s nabytím účinnosti vyhlášky MD č. 193/2006 Sb., podle které nelze přechod typu „zebra“ vyznačovat přes místní komunikace s tramvajovým provozem (především v úrovni vozovky), není-li toto kolizní místo chodců a vozidel světelně řízeno. Vzhledem k tomu, že v Praze je více než 800 přechodů, na kterých dochází ke křížení pěšího provozu s provozem tramvají, nastala obtížná situace. Některé správní úřady se ji snažily řešit rušením přechodů pro chodce přes místní komunikace s tramvajovým provozem, pokud nebyly řízené světelnou signalizací. Jednalo se o cca 80 lokalit.



Ve snaze operativně řešit nastalou situaci se v průběhu května a června roku 2009 uskutečnila jednání zástupců MD ČR a MHMP, jejichž výsledkem bylo doporučení MD ČR jak při řešení těchto případů postupovat. Zjednodušeně je lze shrnout takto. Tam, kde jezdí v podélném směru po tramvajových kolejích i další vozidla (i pouze při předjíždění nebo objíždění překážek), nejedná se podle názoru MD o tramvajový pás ve smyslu zákona a dopravní značku č. V 7 („zebru“) je možné na kolejích vyznačovat i když není přechod světelně řízen. Spolu s tím považuje MD ČR za nezbytné upozornit chodce na přednost projíždějících tramvají vhodným varovným nápisem. Provedení značení těchto přechodů je schematicky znázorněno na uvedeném vzorovém listu.

MD současně přislíbilo, že přehodnotí zákonnou úpravu včetně specifikace práv a povinností chodců na přechodech a na místech pro přecházení včetně konkrétního provedení dopravního značení, zejména značení „místa pro přecházení“.

Do konce roku 2009 bylo ve smyslu závěrů jednání mezi MD ČR a MHMP obnoveno téměř 50 přechodů pro chodce přes tramvajové tratě, náročnější úprava minimálně 16 dalších přechodů má být realizována v roce 2010. K přislíbené novelizaci vyhlášky do konce roku 2009 nedošlo.

Dočasná úprava přechodu přes Vršovickou ulici v Praze 10 pomocí cityblokù (v průběhu realizace)

Obnovený přechod doplněný nápisem POZOR TRAM a bezbariérovou úpravou (Jaromírova – Nezamyslova)

Zkvalitnění podmínek pro pěší provoz se v roce 2009 dosáhlo i stavbou, rekonstrukcemi a opravami komunikací pro chodce i realizací lokálních opatření ke zvýšení bezpečnosti chodců (např. stavebně provedených zpomalovacích prahů).

Nové chodníky byly vybudovány například podél Trojské ulice na území MČ Praha 7, v MČ Praha 11 chodník Kunratický les – Hrabákova, v MČ Praha 16 podél komunikace Na Baních a podél bytové zástavby při ul. V dolích, na území MČ Praha 19 při jižní straně úseku ulice Hornopočernická, na území MČ Praha 22 při ul. Pod Jankovem.

Nové chodníky v ulici Trojské v Praze 7 a na křižovatce ulic Pod Jankovem a U mezníku v Praze 22

Opravy chodníků se prováděly jako akce souvislé a běžné údržby (např. Vinohradská, Legerova, nám. Hrdinů, Radlická, Kotevní, nám. 14. října, Podbělohorská, Na Hřebenkách, Švédská, Myslbekova, Švehlova, Karlínské nám.) a v rámci tzv. chodníkového programu. Finančně nejnáročnější (nad 6 mil. Kč) byly rekonstrukce chodníků v ulicích Jeremenkova, pplk. Sochora, Ruská a Za Pohořelcem. Dále probíhaly úpravy bezbariérových přechodů, na které bylo v roce 2009 určeno 10,8 mil. Kč.

Stavby, rekonstrukce a opravy komunikací pro chodce byly financovány ze sdružených prostředků TSK a MČ v celkovém rozsahu cca 198,6 mil. Kč, z čehož činily kapitálové výdaje cca 67,6 mil. Kč a běžné výdaje cca 131 mil. Kč. Podíl TSK činil cca 31,3 mil. Kč, to je cca 16 %, zbytek finančního objemu připadal na jednotlivé MČ. K financování oprav chodníků přispěly i prostředky, přidělené v rámci projektu „Čistá a zelená Praha“ (51 mil. Kč).

Kromě výše uvedeného byla na území téměř všech MČ provedena v rámci akcí BESIP různá další lokální opatření ke zvýšení bezpečnosti chodců (viz kap. 6.3. ročenky).

Větší volnost byla poskytnuta chodcům v nově zřízených obytných zónách v Praze 7 (v Podhoří, na Řezáčově nám.), v Radotíně (Lahovská) a v Chuchli (Hvězdárna).

Obytná zóna na Řezáčově náměstí v Praze 7

Obytná zóna v ulici Chatová v Praze 16 – Radotín

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.

Věž řízení leteckého provozu, v pozadí Terminál 2

Letiště Praha má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž jedna je dlouhodobě uzavřená. Celková roční kapacita dráhového systému je přibližně 200 tis. pohybů letadel/rok. V roce 2009 činila maximální hodinová kapacita 46 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 2009 operovalo na Letišti Praha 51 dopravců, nabízejících možnost přepravy do více než 130 destinací. Nejvyšší objemy cestujících byly odbaveny na destinacích směřujících do Spojeného království (1 411 tis.), Německa (1 025 tis.), Itálie (869 tis.), Francie (818 tis.) a Španělska (742 tis.). Většina cestujících (90,5 %) byla odbavena na evropských destinacích, ze zbývajících 9,5 % připadá polovina (4,8 %) na destinace africké.

Vlivem ekonomické krize došlo v roce 2009 oproti roku 2008 ke všeobecnému poklesu letecké přepravy osob o 2,6 % a nákladů o 8 %. Pokles zasáhl prakticky všechny oblasti světa s výjimkou Středního východu, kde byl naopak zaznamenán nárůst jak v přepravě osob (7 %), tak v přepravě nákladů (4,9 %) a oblasti Asie Pacifik (včetně Indie), kde osobní přeprava vzrostla o 3,2 %, zatímco přeprava nákladů se i zde o 5,9 % snížila. Na letištích v Evropě došlo v souhrnu v osobní přepravě k poklesu o 5,6 %, v přepravě nákladů k poklesu o 12,6 %.

V mezinárodním srovnání je pozice Letiště Praha patrná z následující tabulky. Z uvedených údajů je zřejmé, že na většině letišť došlo v osobní přepravě k poklesu nejen oproti stavu z roku 2008, ale i pod úroveň dosaženou v roce 2007.

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

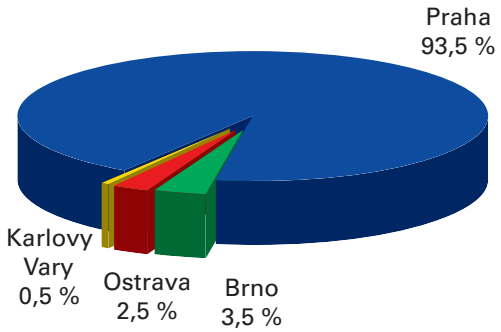
Letiště	2000	2007	2008	2009	09/08 (%)
Hartsfield-Jackson International (Atlanta)	80,2	89,4	90,0	**88,0**	97,8
O`Hare International (Chicago)	72,1	76,2	69,4	**64,4**	92,8
London Heathrow	64,3	67,9	66,9	**65,9**	98,5
Paris Charles de Gaulle	47,8	59,9	60,9	**57,9**	95,1
Frankfurt	49,0	54,2	53,5	**50,9**	95,1
Madrid Barajas	32,6	52,1	50,8	**48,3**	95,1
Amsterdam Schiphol	39,3	47,8	47,4	**43,5**	91,8
Roma Fiumicino	25,9	32,9	35,2	**33,8**	96,0
Copenhagen Kastrup	18,2	21,4	21,5	**19,7**	91,6
Vienna Schwechat	11,8	18,8	19,7	**18,1**	91,9
Brussels Airport	21,5	17,9	18,5	**17,0**	91,9
Stockholm Arlanda	18,3	17,9	18,1	**16,1**	89,0
Letiště Praha	5,8	12,4	12,6	**11,6**	92,2
Warsaw Frederic Chopin	4,3	9,3	9,5	**8,3**	87,4
Budapest Ferihegy	4,7	8,6	8,4	**8,1**	96,4
Bratislava M. R. Štefánika	0,3	2,0	2,2	**1,7**	77,3

Zdroj: Ročenky dopravy MDS ČR, The Chicago Department of Aviation, Fraport Group, ACI, webové stránky jednotlivých letišť

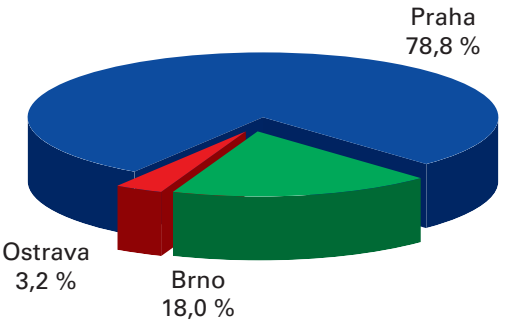
Celkový objem cestujících, odbavených v roce 2009 na čtyřech letištích s mezinárodním statutem (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary), činil 12,5 mil. cestujících, tj. o 8,1 % méně než v roce 2008. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) klesl oproti roku 2008 o 3,2 % a činil pouze 53,9 tis. t.

Podíl Letiště Praha na celkových výkonech čtyř výše uvedených tuzemských letišť v osobní přepravě činil 93,5 %, (o 0,3 % více než v roce 2008), v dopravě nákladní 78,8 %, (o 7,1 % méně než v roce 2008).

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 2009 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 11 643,4 tis. cestujících, což představuje oproti roku 2008 meziroční pokles o takřka 1 mil. cestujících (7,8 %). Z celkového objemu 11,6 mil. cestujících bylo 87,5 % přepraveno na linkách pravidelných, zbývajících 12,5 % v dopravě nepravidelné. Podíl síťových dopravců činil 64,5 %, podíl dopravců nízkonákladových 23,0 %. Podíl tranzitu a transferu z celkového počtu odlétajících cestujících (5,8 mil.) se v roce 2009 zvýšil na 23,7 %, což je o 3,7 % více než v roce 2008. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1 339,9 tis. osob), nejméně v únoru (616,1 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2008 bylo měsíční maximum dosažené v roce 2009 o 4,4 % nižší.

Celkový pohled na Letiště Praha – severní část

Hlavní vzletová a přistávací dráha Letiště Praha

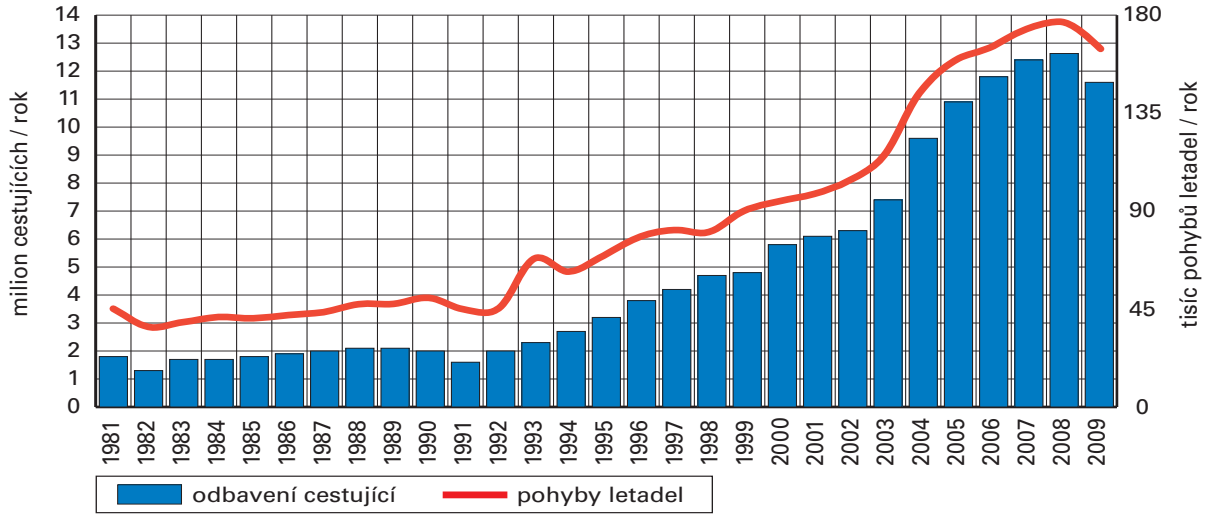
V nákladní přepravě byl v roce 2009 letecky odbaven náklad v celkovém objemu 42 476,2 t. Přeprava nákladu byla tedy oproti roku 2008 o 5 394,6 t nižší (pokles o 11,3 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v prosinci (4 267,7 t), nejméně v lednu (2 943,3 t). Měsíční maximum bylo v roce 2009 o 6,5 % nižší než v roce 2008.

Počet pohybů letadel v roce 2009 činil 163 816 pohybů/rok, což je o 14 812 pohybů méně než v roce 2008 (pokles o 8,3 %). Nejvyšší počet pohybů (16 017) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (10 871) v únoru. Ve srovnání s rokem 2008 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2009 o 6,3 % nižší.

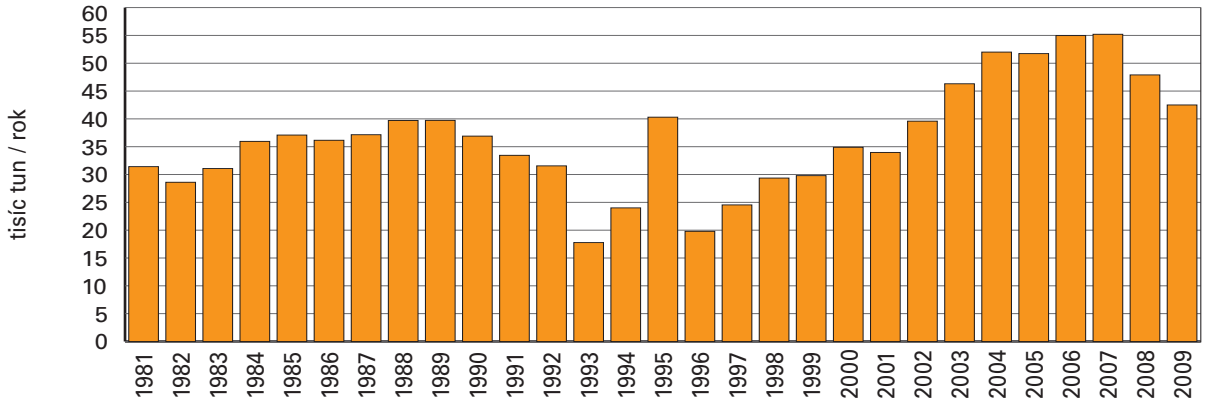
Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978-79). Současně vzrůstaly i počty pohybů letadel.

Dlouhodobý trend růstu výkonů letecké dopravy byl koncem roku 2008 a v roce 2009 vlivem ekonomické krize přerušen. Měsíční počty odbavených cestujících klesly pod úroveň minulých srovnatelných období a celkový objem cestujících odbavených na Letišti Praha v roce 2009 se snížil takřka až na úroveň roku 2006.

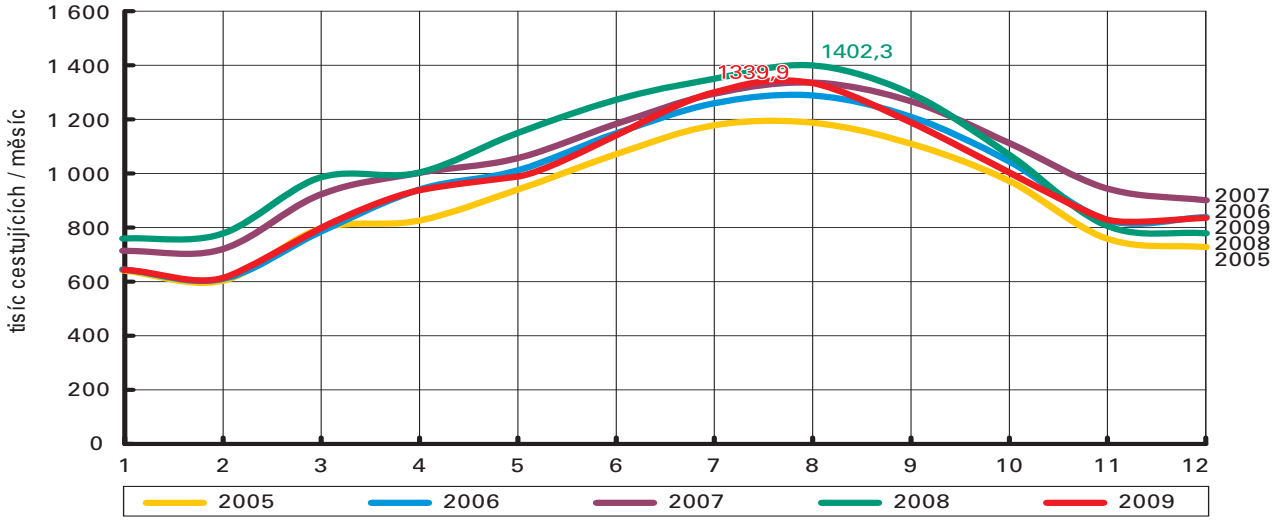
Vývoj počtu odbavených cestujících a pohybů letadel na letišti Praha – Ruzyně



Vývoj odbaveného nákladu (zboží a pošta) na letišti Praha – Ruzyně



Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha – Ruzyně v letech 2005 – 2009

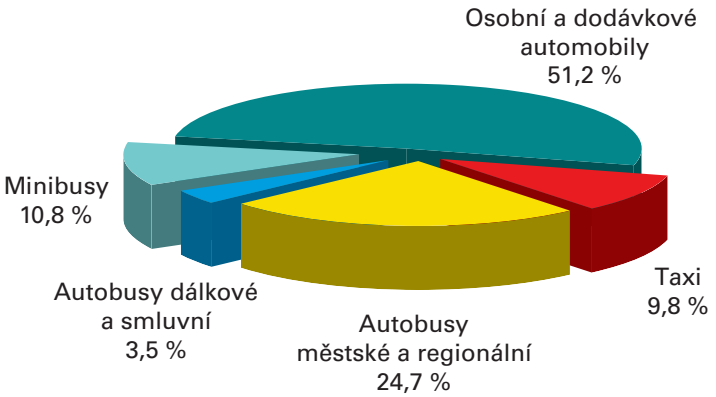


V dlouhodobém vývoji lze dále v osobní přepravě pozorovat mírný přesun zájmu cestujících do období mimo tradiční letní turistickou sezónu. Zatímco v roce 1990 činil podíl dvou prázdninových měsíců 25 % celoročního objemu, kolísá tento podíl v posledních letech okolo 22 % (2009 – 22,8 %).

Také přeprava nákladů na Letišti Praha od poloviny devadesátých let minulého století rostla 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 2000 – 2009 (45,9 tis. t/rok) i přes pokles, který nastal v letech 2008 – 2009, o 29,8 % vyšší.

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 vyjíždějících ze železniční stanice 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 2009, pracovní den, 6-22 h



V roce 2009 bylo v severní části areálu letiště k dispozici veřejnosti a zaměstnancům více než 7 200 odstavných a parkovacích stání, z toho přes 600 stání umístěných v zóně cargo. Největší počet stání (přes 5 000) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v parkovacích objektech A, C, D a T1+2. Většina stání je střednědobých a dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici 460 stání krátkodobých.

V jižní části areálu je pro veřejnost určeno 110 parkovacích míst situovaných u Terminálu 3. Další stání jsou v této části areálu k dispozici zaměstnancům letiště, organizací, které mají k letišti vztah a obyvatelům přilehlých bytových domů.

Terminál 3 v jižní části areálu Letiště Praha

Zóna cargo – terminál Skyport

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).

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2009

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
2009	**2 685**	**26 221**	**2 854**	**6 596**	**2 383**

Osobní lodní doprava po Vltavě má charakter převážně turistický a společenský. Celoročně zajišťuje provoz několik společností, které se specializují na různé typy okružních vyhlídkových jízd po Praze se širokou nabídkou další 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.

Hotelová loď Florentina

Loď Czechie mezi Štefánikovým a Čechovým mostem

Nejstarším provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze je Pražská paroplavební společnost a. s., která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost provozuje 6 lodí s přístavištěm na Rašínově nábřeží mezi Palackého a Jiráskovým mostem. Největší lodí je restaurační salonní parník Vyšehrad s kapacitou 300 míst, další parník Vltava má kapacitu 250 míst. Lodě Odra a Visla jsou vyhlídkové motorové lodě pro 200 osob. Motorové restaurační lodě Lužnice a Hamburg mají kapacitu 164 míst.

Společnost provozuje pravidelné linkové plavby: Praha – Mělník (2x ročně), Praha – Slapy (sezónně o víkendech a svátcích), Praha – Troja (v sezóně 3x denně), nemocnice Na Františku – ZOO (během

letních prázdnin denně v každou celou hodinu, v sezóně jen o víkendech). Kromě toho pořádá i řadu okružních plaveb (celoročně denně tzv. Velkou plavbu Prahou a v sezóně také Malou plavbu Prahou). V roce 2009 přepravila společnost na pravidelných linkách a na vyhlídkových plavbách celkem 93 650 cestujících, z toho 27 420 zahraničních návštěvníků.

Další společností provozující osobní lodní dopravu je Evropská vodní doprava, s. r. o.. Tato společnost provozuje 16 moderních lodí s přístavištěm u Čechova mostu. Největší z nich je parník Vltava, který byl v roce 2009 zrekonstruován a má kapacitu 450 míst. Dalších 12 lodí má kapacitu mezi 150 a 350 místy. V roce 2009 byly spuštěny na vodu dvě malé lodě Šárka a Libuše s kapacitou 12 osob, které společnost pronajímá na projížďky kolem Malé Strany, Národního divadla, Karlova mostu a na proplutí Čertovkou. S hotelovou lodí Florentina o kapacitě 100 cestujících pořádá společnost 4 – 8 denní plavby dle přání zákazníků. Provoz všech lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech nebo dle individuálních přání objednatelů. V roce 2009 přepravila tato společnost 146 800 cestujících, z toho cca 60 % zahraničních návštěvníků.

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. Salonní rychloloď Nepomuk s kapacitou max. 150 osob slouží k soukromým akcím. Společnost dále provozuje 4 celodřevěné uzavřené lodě s kapacitou 32 osob a 7 otevřených člunů pro 11 osob. Některé jsou nově postavené kopie tzv. vltavských naháčů, lodí s plochým dnem a téměř svislými boky, které mohou plout bez problémů i po mělčinách. Z přístavišť „Judita“ a „Čertovka“ vyjíždějí lodě každou celou hodinu. Společnost dále provozovala 5 pražských přívozů, které v roce 2009 přepravily téměř 240 000 osob. Všechny přívozy jsou zapojeny do systému PID (viz kapitola 3.1.2).

Přístaviště na Dvořákově nábřeží

Loď Atlantida v blízkosti Pelc-Tyrolky

Kromě těchto velkých společností existuje i řada společností menších, které provozují 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.

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.

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2009 (přepravené zboží v t/rok)

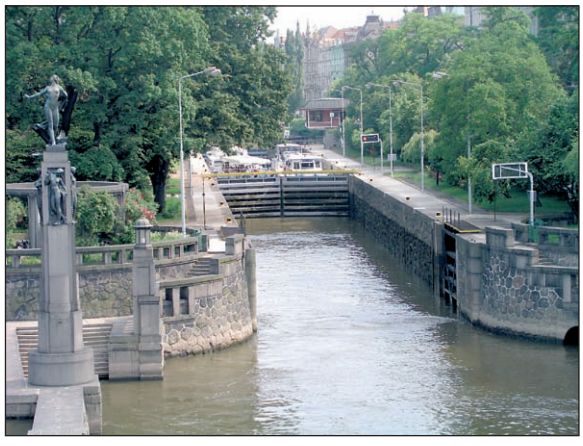
Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
1997	206 921	234 537	2 363	232 442	379 606
1998	136 407	196 487	1 320	191 624	403 840
1999	97 325	190 323	10	186 153	356 008
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2001	109 282	175 941	360	176 936	374 692
2002	71 136	126 206	7 251	117 296	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
2009	**476**	**23 903**	**31**	**55 213**	**219 145**

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.

Nákladní loď u ostrova Štvanice



Plavební komora Smíchov u Dětského ostrova

Vývoj objemů substrátů v pražských přístavech 2004 – 2009 (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	0
2007	20 597	9 986	182 974	0
2008	10 068	4 016	84 792	0
2009	0	78 237	24 845	0

12

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 především Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Rok 2009 byl ve znamení pokračujících stavebních prací na významných dopravních stavbách, jež po svém dokončení ovlivní celou dopravní síť v Praze (jižní segment Pražského okruhu, severní část Městského okruhu, Vysočanská radiála).

Městský okruh – stavba Špejchar, Hradčanská

Jednou z důležitých investic Prahy je výstavba **Městského okruhu Malovanka – Pelc Tyrolka** (OMI), jejíž součástí je i tunelový komplex Blanka. Celková délka této části Městského okruhu je 6 382 m. Navazuje na již provozovanou západní část okruhu s tunely Zlíchovským, Mrázovkou a Strahovským. Po zprovoznění, které se předpokládá v roce 2012, bude nejdelším automobilovým tunelem v České republice. V roce 2009 probíhaly stavební práce po celé délce nového úseku. Na staveništi Myslbekova byly zahájeny stavební práce v součinnosti s archeologickým dozorem a dne 1. října 2009 byla oficiálně zahájena ražba tunelů Brusnice. V oblasti Prašného mostu pokračovalo těžení stavební jámy po celé ploše a začala výstavba mostu Svatovítská. Pro urychlení propojení tunelů pod Královskou oborou byla v červenci 2009 zahájena protiražba ve směru z Letné do Troje.

Komunikace je v celé délce okruhu směrově rozdělena se samostatnými dvou až třípruhovými tubusy. Počet jízdních pruhů je navržen s ohledem na předpokládané intenzity dopravy, podélný sklon trasy a nároky mimoúrovňových křižovatek. Výškově trasa tunelů klesá v celé délce od křižovatky Malovanka až po Vltavu a odtud stoupá na povrch k trojskému portálu. Maximální klesání v úseku pod Královskou oborou dosahuje 5 %. Šířka jízdních pruhů je 3,5 m a výška průjezdného profilu 4,8 m. Návrhová rychlost komunikace je určena na 70 km/h.

Výstavba **jižní části Pražského okruhu** (ŘSD, celková délka 23 km) byla v roce 2009 jednou z nejdůležitějších a největších dopravních staveb v ČR, která po svém plánovaném dokončení v roce 2010 odlehčí městské komunikační síti od vnější, především tranzitní dopravy.

V průběhu roku 2009 byly na stavbě 512, jejímž předmětem je úsek mezi dálnicí D1 a obcí Jesenice, dokončeny zemní práce na hlavním tělese komunikace, zrealizovány spodní stavby a nosné konstrukce mostů a vymístěny veškeré přeložky inženýrských sítí mimo zábor stavby. Závěrem roku byly zahájeny práce na mostním objektu na dálnici D1.

Stavba Pražského okruhu v blízkosti Cholupic

Na stavbě 513, která začíná napojením na stavbu 512 v mimoúrovňové křižovatce s výhledovou dálnicí D3 a silnicí II/101 u obce Jesenice a končí rozsáhlou mimoúrovňovou křižovatkou Strakonická u Lahovic, pokračovala v roce 2009 výstavba mostů, především pak mostu přes Vltavu, kde byly dokončeny nosné konstrukce. Ražené tunely v místech komořanské stráně byly stavebně dokončeny, zahájena byla montáž technologie. V úseku mezi portálem Cholupice a začátkem stavby 512 se již prováděla betonáž vozovky a začaly práce na konečných terénních úpravách a úpravách středních dělících pasů a svahů, včetně ozelenění.

Pražský okruh – mosty přes údolí Berounky a Lochkovské údolí

Začátek stavby 514 navazuje na předchozí úsek u mostu přes Vltavu, od kterého přímo pokračuje mostní estakádou přes celé údolí Berounky a Radotína. Celková délka estakády je 2 059 m. Součástí stavby jsou dále tunely mezi portály Radotín a Lochkov, mosty přes Slavičí a Lochkovské údolí, mimoúrovňová křižovatka u Lochkova, za kterou se napojuje na dříve zprovozněný úsek Pražského okruhu (stavba 515). V průběhu roku 2009 byla dokončena ocelová konstrukce mostu přes Lochkovské údolí a provedena železobetonová mostovka. V tunelových troubách bylo dokončeno definitivní ostění a zahájeno osazování technologie. Byla dokončena hrubá stavba mostu přes údolí Berounky a zprovozněna část mimoúrovňové křižovatky Strakonická po definitivních vozovkách.

V roce 2009 se podařilo vyřešit majetkové spory, které dosud bránily v dostavbě **Vysočanské radiály** (OMI). Stavební práce pokračovaly především na úseku mezi mimoúrovňovými křižovatkami Kbelská a Budovatelská. Probíhalo zde odtěžovaní zeminy v plném profilu tělesa radiály a v místech, kde Vysočanská radiála protíná místní komunikace se stavěly dva „biomosty“. Zprovoznění 5,6 km dlouhé radiály v průběhu roku 2010 odlehčí od tranzitního provozu ulice Chlumeckou, Kolbenovu a Poděbradskou.

Rozestavěný úsek Vysočanské radiály u křižovatky s Kbelskou ulicí

Mezi významné rekonstrukce, které se podařilo v roce 2009 dokončit, patří přestavba **Karlovarské ulice** v úseku Slánská – Drnovská. Díky investovaným 195 miliónům se nevyhovující silnice změnila na moderní čtyřpruhovou komunikaci. Komunikace dostala v celém úseku nový živičný povrch, nové SSZ křižovatek a byla doplněna o protihlukovou stěnu. Investorem stavby byla TSK, finančně byla kryta především Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI).

Karlovarská ulice po rekonstrukci

V souvislosti se stavbou obchodního domu Kaufland Vypich (v provozu od září 2009) byla provedena celková rekonstrukce křižovatky Vypich včetně rozšíření **Bělohorské ulice** v úseku Kukulova – Bolívarova a ulic Ankarské a Kukulovy. Součástí stavby byly i chodníky, podchod, autobusové zastávky a nové SSZ na křižovatce Bělohorská – Slezanů – vjezd do obchodního domu Kaufland.

Od června do listopadu 2009 probíhala rekonstrukce **Francouzské ulice** (TSK). V celém úseku Blanická – Slovenská byly velké dlažební kostky nahrazeny živičným povrchem, což přispělo ke snížení hlukové zátěže v okolní zástavbě. Zároveň byla provedena rekonstrukce jižního chodníku, kde místo živice byla položena mozaiková dlažba.

Efekt snížení hluku sledovaly i **rekonstrukce dalších komunikací** (TSK), při nichž došlo k výměně dlažby za živičný kryt. V roce 2009 se jednalo o ulice Moskevskou (východní vozovka v úseku Vršovická – Baškirská), Budějovickou (východní vozovka v úseku Vyskočilova – Vokáčova) a Terronskou.

Výměna povrchu ve Francouzské ulici

Starochuchelská ulice po renovaci vozovky a chodníku

V březnu 2009 skončila rozsáhlá rekonstrukce lanového mostu na Jižní spojce (TSK), v jejíž závěrečné fázi byly mj. nainstalovány nové železobetonové římsy s novým způsobem ukotvení, nový systém odvodnění a vybudovány protihlukové stěny, které přispějí ke snížení hluku v okolí mostu. Náklady na rekonstrukci mostu přesáhly 120 mil. Kč. Na jižní části Městského okruhu (Jižní spojce) systematicky pokračovaly rekonstrukční práce, spočívající většinou ve frézování vozovky a náhradě obrusné vrstvy krytu. Tyto akce byly financovány SFDI.

SFDI se podílel i na financování opravy středního a vnitřního pruhu východní vozovky 5. května – Brněnská (TSK) v úseku mezi nultým km D1 a sjezdem na Městský okruh, opravy Liberecké ulice (úsek Levínská – Vysočanská) a křižovatky Vychovatelna (rampa V Holešovičkách – Zenklova, most).

Z investičních prostředků TSK realizovala ještě další opravy, například křižovatky ulic náměstí Míru x Anglická x Italská, nábř. E. Beneše (nábřežní zeď mezi Čechovým a Štefánikovým mostem) aj.

V průběhu roku 2009 byly v rámci běžných nákladů TSK realizovány další rekonstrukční práce na komunikacích města. Mezi finančně nejnáročnější patřily opravy ulic Vlastina (celá konstrukce

vozovky a chodníků v úseku Hodčina – Evropská), Starochuchelská (vozovka, most, chodníky), Ruzyňská (vozovka, chodníky) a Benátská včetně křižovatky s ul. Viničnou (vozovka, chodníky). Nejvýznamnějšími akcemi souvislé údržby byly opravy krytu vozovky (frézování, živičná náhrada) v ulicích Tupolevova, Střelničná, Čsl. Exilu – Generála Šišky včetně křižovatky.

Křižovatka náměstí Míru - Italská - Anglická

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. podepsal 22. prosince 2009 smlouvu se sdružením stavebních společností Metrostav a HOCHTIEF na výstavbu **5. provozního úseku trasy metra A** včetně 4 nových stanic (Červený vrch, Veleslavín, Petřiny, Motol). Náklady na prodloužení metra o šest kilometrů budou činit více než 16 mld. Kč bez DPH.

Mezi významné **rekonstrukce tramvajových tratí** patřila v roce 2009 obnova BKV panelů a výměna kolejnic na tramvajové trati v Bělohorské ulici mezi zastávkami Vypich a Bílá Hora (DPP). Součástí rekonstrukce bylo i vybudování nové tramvajové zastávky Obora Hvězda s podchodem pod Bělohorskou ulicí u komerčního centra Vypich.

V průběhu roku 2009 došlo ještě k dalším významným rekonstrukcím tramvajových tratí (DPP). Byla provedena celková oprava tramvajové tratě ve Štefánikově ulici mezi zastávkami Újezd a Anděl a zrekonstruována trať v Ďáblické ulici od Třebenické po smyčku Ďáblice. Dále byla provedena rekonstrukce kolejiště vozovny Kobylisy, kolejového trojúhelníku Klapkova – Střelničná včetně části smyčky Březiněvská a havarijní oprava tratě na Libeňském mostě.

Nová tramvajová zastávka Obora Hvězda

Zrekonstruovaná tramvajová smyčka Sídliště Ďáblice

Modernizace železničního traťového useku Praha Libeň – Praha Běchovice (SŽDC), která je součástí prvního železničního koridoru, pokračovala i v roce 2009. Na úseku dlouhém 8,7 km probíhala rekonstrukce mostů, odvodnění, náspů a kolejí. Nová trať bude zahrnovat vybudování třetí koleje, protihlukové stěny, opěrné zdi aj. Maximální rychlost úseku bude 120 km/h (140 km/h pro naklápěcí vlaky). Úsek by měl být dokončen na jaře 2011 a celkové náklady by měly dosáhnout 2,61 miliardy Kč.

Vybudovány byly i nové **cyklistické stezky** (viz kap. 8) a plněn byl i tzv. chodníkový program. Pro **opravy chodníků** posloužily i dodatečně přidělené prostředky (51 mil. Kč) projektu „Čistá a zelená Praha“ (viz kap. 9). Nadále v roce 2009 probíhala rekonstrukce Karlova mostu.

TSK plnila kromě investorské činnosti, jejíž konkrétní realizace si v roce 2009 vyžádala kapitálové náklady přes 1,2 mld. Kč (včetně příspěvku SFDI a městských částí), své povinnosti správce komunikací včetně mostů, tunelů a jejich příslušenství (dopravní značení, uliční vpusti, SSZ, telematické systémy, bezpečnostní zařízení), dále chodníků, uliční zeleně, parkovišť, nábřežních a pobřežních zdí, opěrných zdí, protihlukových stěn a valů, dopravních řídících ústředen a dalších spravovaných objektů. Jejich udržování v uspokojivém technickém a provozuschopném stavu vyžaduje provádět nezbytné opravy, zimní i letní údržbu, úklid a čištění. Běžné výdaje pro tuto činnost v roce 2009 přesáhly 2,4 mld. Kč (včetně prací hrazených z příspěvků SFDI a městských částí).

13

FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY

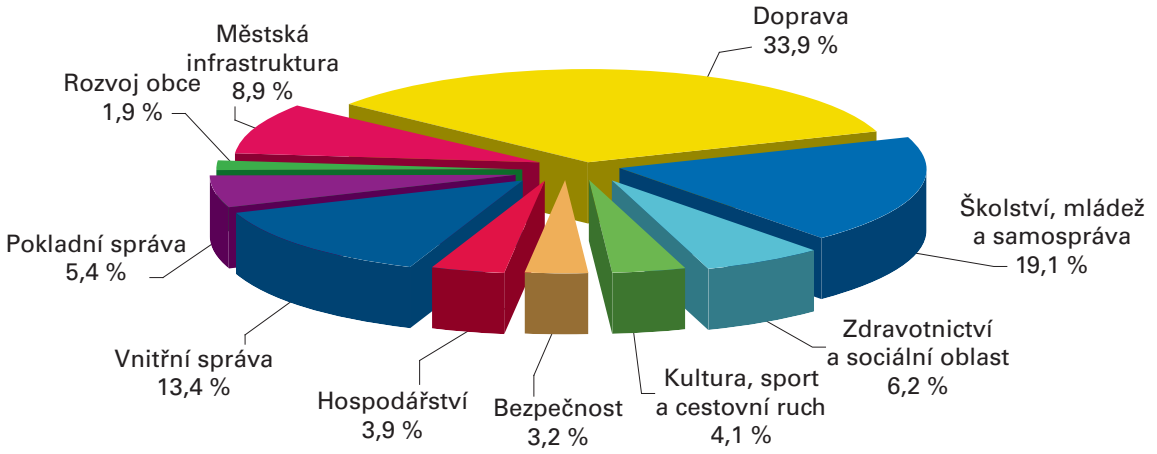
Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2009 financovány z rozpočtu hlavního města Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu, z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací. K financování jsou dále využívány dotace z fondů EU a úvěry EIB.

Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30.6.2009, dosáhl na výdajové straně 72,4 mld. Kč, z toho výdaje v kapitole 03 Doprava, včetně několika dalších položek zahrnutých v kapitole 07 (45 mil. Kč) činily 24,6 mld. Kč. Kapitola 03 tak byla i v roce 2009 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu (34 %).

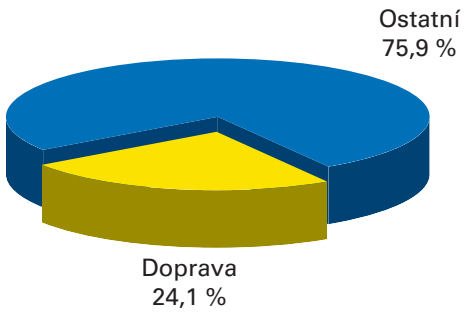
Na běžných výdajích hlavního města Prahy se doprava podílela 24 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 49 %. Běžné výdaje na dopravu byly rozhodnutím Zastupitelstva hlavního města Prahy posíleny v listopadu 2009 o dalších 900 mil. Kč, poskytnutých Dopravnímu podniku hlavního města Prahy jako zúčtovatelná záloha formou účelového neinvestičního transferu. Toto posílení není v údajích uváděných v dalším textu ani v grafech této kapitoly zahrnuto.

Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2009
(rozpočet upravený k 30.6.2009)

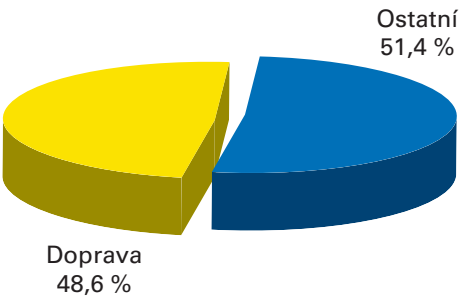
Celkové výdaje



Podíl dopravy na běžných výdajích



Podíl dopravy na kapitálových výdajích



Z uvedené částky 24,6 mld. Kč bylo 10,42 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 14,14 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 pak 2,7 mld. Kč.

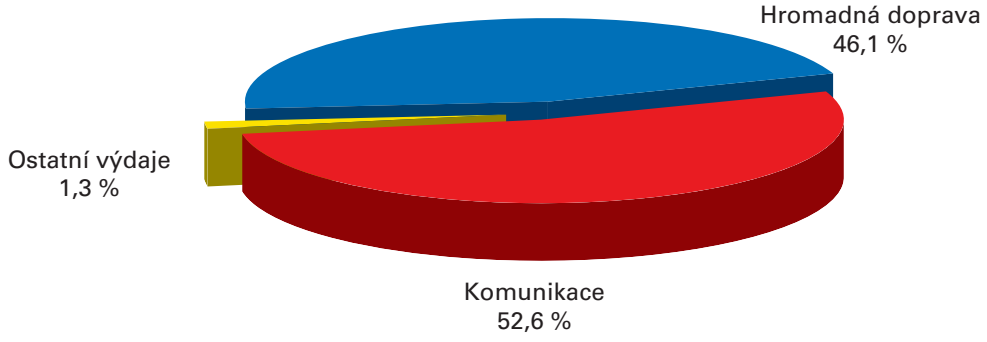
Z výdajů kapitálových byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (76 %) a dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních

cest a zařízení a obnova technického vybavení (24 %). Ve výdajích kapitálových v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 14,14 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 3,7 mld. Kč, na investice do komunikační sítě 10,2 mld. Kč.

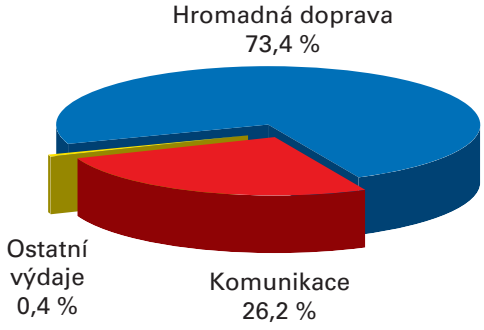
Z celkových výdajů, určených v upraveném rozpočtu na rok 2009 pro dopravu, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob 46 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 53 %.

Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2009
(rozpočet upravený k 30.6.2009)

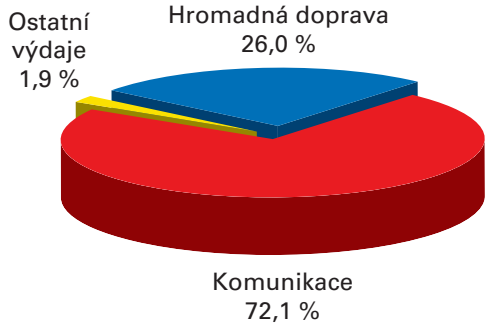
Celkové výdaje



Běžné výdaje

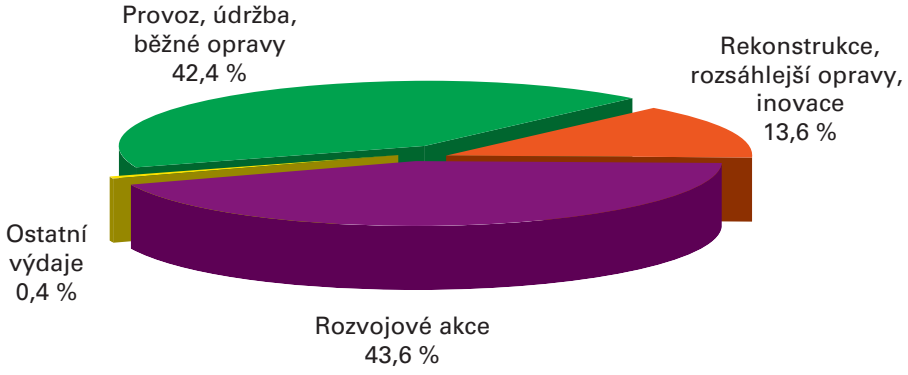


Kapitálové výdaje

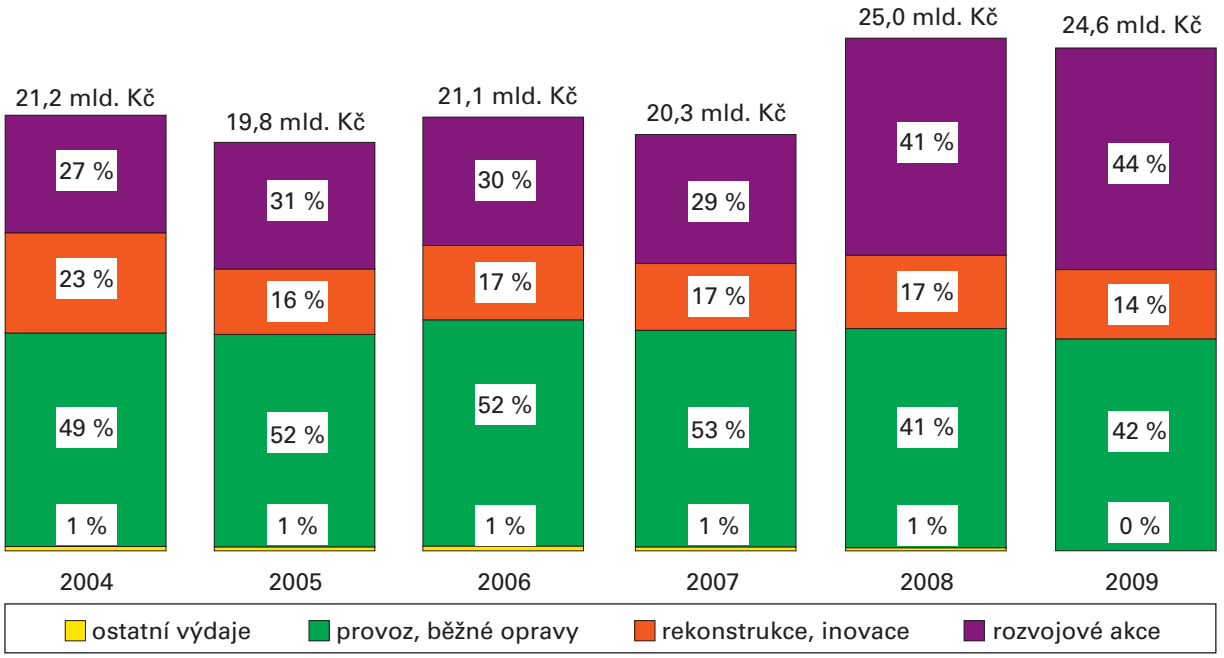


Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly výdajů ukazuje, že přes 10 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, více než 3 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení a necelých 11 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové.

Struktura celkových výdajů na dopravu v rozpočtu 2009
(rozpočet upravený k 30.6.2009)



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy



Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané příspěvky na provoz ochranných systémů metra a Strahovského automobilového tunelu a na nákup nových nízkopodlažních kloubových autobusů.

Nový nízkopodlažní kloubový autobus SORCITY NB 18

Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury bylo Praze přiděleno 1,1 mld. Kč na údržbu, opravy a výstavbu komunikací, které dočasně plní funkci chybějící nadřazené silniční sítě. Spolu s unijními fondy se státní rozpočet podílel na financování operačních programů EU a z unijních fondů byl Praze poskytnut příspěvek na systém řízení a regulace městského silničního provozu.

Stát se též podílí na výstavbě Pražského okruhu, za jehož financování převzal plnou garanci. V roce 2009 bylo na stavbách okruhu vyčerpáno na stavební práce celkem 8,3 mld. Kč, z toho dotace z Operačního programu Doprava a kohezního fondu 3,5 mld. Kč, z úvěrů Evropské investiční banky 2,7 mld. Kč a z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury 2,1 mld. Kč.

Částkou 1,5 mld. Kč přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., který z vlastních zdrojů pokryl mj. 38 % nákladů vynaložených v roce 2009 na obnovu vozového parku MHD (1,2 mld. Kč).

Významným zdrojem financování provozu Pražské integrované dopravy byly též tržby získané prodejem jízdenek hromadné dopravy osob.

PROJEKTY EU

Operační program Doprava (OPD)

V roce 2009 nadále pokračovala participace Technické správy komunikací hl. m. Prahy na projektech spadajících do Operačního programu Doprava. Ve spolupráci s odborem dopravy MHMP, odborem FEU MHMP a v koordinaci s ÚRM bylo v letech 2006 – 2008 dosaženo vyčlenění samostatné prioritní osy číslo 5 pro hlavní město 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 čerpají průběžně dva subjekty, a sice TSK hl. m. Prahy a DP hl. m. Prahy, a. s.

Z prostředků OPD rekonstruovaná křižovatka Karlovarská – Drnovská

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

Cílem tohoto projektu je zmírňovat negativní vlivy velkých objemů silniční dopravy pomocí zavádění telematických systémů na území hl. m. Prahy, 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). Rozpočet projektu 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

Oblast 1 – Řízení prostřednictvím SSZ	Oblast 4 – Sběr dopravních informací včetně meteočidel
Oblast 2 – Hlavní dopravní řídící ústředna Praha	Oblast 5 – Rozšíření funkcionality městské radiové sítě
Oblast 3 – Optická síť	Oblast 6 – Příprava, řízení a publicita projektu

V roce 2009 byly z peněz projektu realizovány v oblasti 1 obnovy SSZ na 25 křižovatkách. V oblasti 2 byly v rámci modernizace HDŘÚ Praha financovány dodávka nového velkoplošného zobrazení (Barco stěna), rekonstrukce napájení a chlazení ústředny a programové práce na softwarových modulech pro komunikaci a nasazování přednastavených dopravních scénářů. V oblasti 3 byla s využitím prostředků z OPD zahájena příprava položení optických kabelů v úseku tunelů metra A mezi náměstím Míru a Skalkou.

Možnosti sběru dopravních informací (oblast 4) se v roce 2009 výrazně rozšířily instalací 53 řezových a 8 úsekových strategických detektorů na komunikační síť hl. m. Prahy, tedy cca poloviny z počtu detektorů, které budou v rámci OPD spolufinancovány. Z OPD byla spolufinancována též instalace 15 meteočidel (ulice Kukulova, 5. května, Jižní spojka, most Barikádníků a další). Funkcionalita městské radiové sítě (oblast 5) byla během uplynulého roku rozšiřována vývojem firmwaru pro různé typy koncových zařízení (parkoviště P+R, proměnné informační tabule, řadiče SSZ i meteočidla). Jednotlivé prvky telematického systému pak byly následně k městské radiové síti přepojeny (např. SSZ Vypich, PIT Strakonická apod.).

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

Vzhledem k úspěšnému 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“.

Na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR z března 2009 byl tento projekt schválen ke spolufinancování z Fondu soudržnosti v rámci OPD. Princip financování je shodný s předchozím projektem, dotace z OPD činí 85 % nákladů, celkový rozpočet je 580 mil. Kč včetně DPH.

Projekt se zejména bude zabývat řízením a monitorováním dopravy v tunelech, poskytováním dopravních informací a harmonizací telematických systémů na Městském okruhu a na radiálách. Ve druhé polovině roku 2009 probíhala výběrová řízení na dodavatele.

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.

Byly stanoveny tři specifické cíle dílčích projektů (čerpání prostředků z fondů EU skončilo v roce 2008):

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

Projekt „Dopravní modelování“

Projekt „Dopravní modelování“ byl realizován v letech 2005 – 2007 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.

Logo projektu JPD 2 – Dopravní modelování

Zpracování projektu bylo zaměřeno na dopravní poměry na vybraných křižovatkách v Praze. Konkrétní podmínky na 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 a ten se nyní využívá k testování vybraných záměrů, dopravních opatření a plánů rozvoje dopravy ve městě ve smyslu principů dopravní politiky hlavního města Prahy.

Operační program Praha Konkurenceschopnost (OPPK)

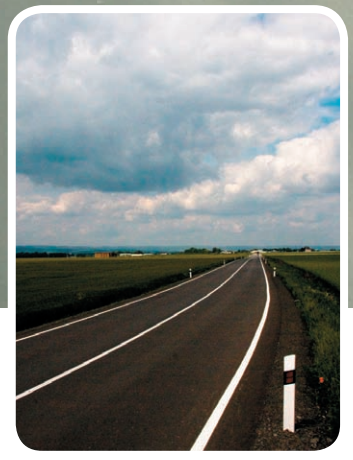
Po skončení JPD 2 navázal na jeho činnost nový Operační program Praha Konkurenceschopnost, jehož cílem je opět zvýšení konkurenceschopnosti Prahy jako dynamické metropole členské země EU prostřednictvím odstranění rozvojových bariér a slabin regionu, zkvalitněním městského prostředí, zlepšením dostupnosti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

V roce 2009 byla z programu OPPK financována stavba Nábř. E. Beneše – U Pichla, 4. etapa. Jednalo se o rekonstrukci nábřežní zdi a revitalizaci přilehlého území na levém břehu Vltavy. Celkové náklady stavby byly 63,30 mil. Kč, z toho dotace EU z programu OPPK byla ve výši 60,89 mil. Kč.

Dále byla v uplynulém roce z programu OPPK zahájena výstavba zavěšené lávky pro cyklistickou dopravu pod silničním mostem Pražského okruhu v Lahovicích. Celkové náklady stavby jsou 59,07 mil. Kč, přičemž dotace EU z programu OPPK je ve výši 57,77 mil. Kč.

Koncem roku 2009 byly na základě další výzvy OPPK, směrované na jaro 2010, připravovány další stavby, které se budou ucházet o získání příspěvku OPPK. Jedná se o cyklostezky na území Prahy (Roztocká – Sedlec, Kačerov – Záběhlice, Perucká – Michle a nájezdové rampy Lahovice).

www.eurovia.cz

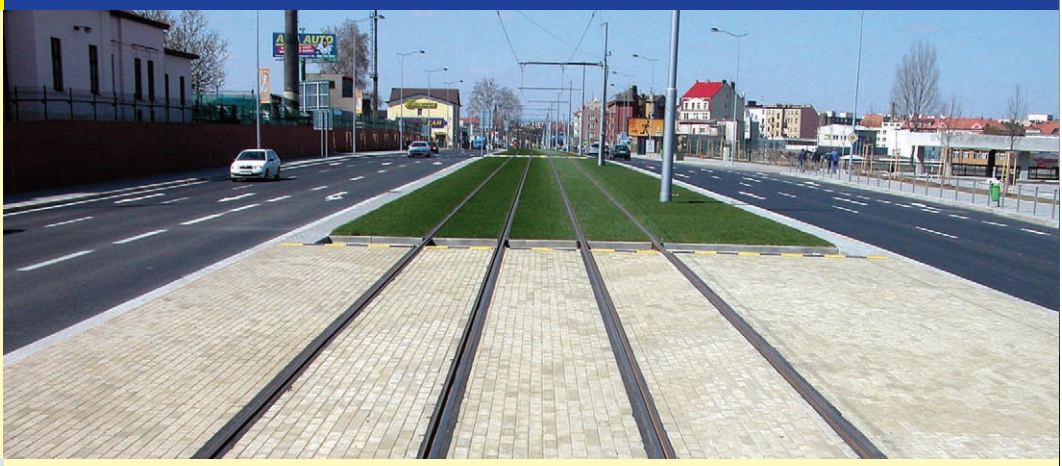


Na společné cestě

EUROVIA
VINCI

PSVS ®

Pražské silniční a vodohospodářské stavby, a.s.



Známe vaše cesty ...

www.psvs.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 9001:2009, 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

ELTODO
DOPRAVNÍ SYSTÉMY

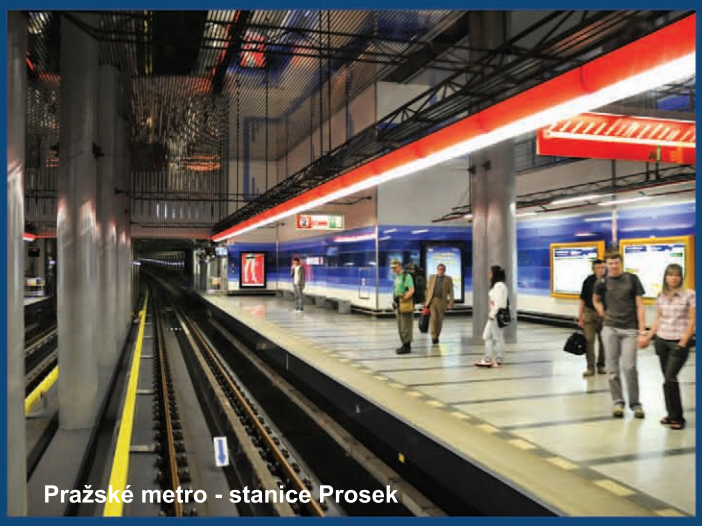
VÁŠ PARTNER
V OBLASTI ŘÍZENÍ DOPRAVY

www.eltodo.cz

PROJEKTUJEME DOPRAVNÍ STAVBY

Tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov

Letňany - terminál BUS


Pražské metro - stanice Prosek

Tramvajová trať Radlice

STAVCERT
Praha, spol. s r.o.
U Výstaviště 3 – Praha 7

CERTIFIKAČNÍ ORGÁN PROVÁDĚJÍCÍ CERTIFIKACI QMS, EMS, BOZP
vydává

ZLATÝ CERTIFIKÁT

Pro

METROPROJEKT
I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
IČ: 45271895

Tímto certifikátem se potvrzuje, že organizace má zavedený a udržovaný

integrovaný systém managementu

pro

- projektovou, inženýrskou a konzultační činnost ve výstavbě včetně činností prováděných hornickým způsobem
- zajištění výstavby budov, dopravních a inženýrských staveb
- výkon zeměměřických činností
- průzkumné a diagnostické činnosti včetně geologických prací
- posuzování vlivů staveb na životní prostředí

zahrnující systémy

managementu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2001
environmentálního managementu dle ČSN EN ISO 14001:2005
managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle ČSN OHSAS 18001:2008

Tento certifikát je vydán na základě získaných certifikátů pro jednotlivé systémy managementu

Certifikát č. ISM-057/2006

V Praze dne 29.6.2009

Ing. Václav Ondrgol, CSc.
ředitel

Síla v projektu

METROPROJEKT

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

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

www.subterra.cz

Nedržíme se při zemi

Subterra a.s.
Bezová 1658
147 14 Praha 4-Braník

Umění spolupráce

Kvalita, přesnost a důslednost v každém detailu.
Společná koordinovaná práce lidí mnoha oborů a profesí.
Schopnost řešit náročná zadání a odvaha hledat nová řešení.

1 | 2 | 3

1/ Stanice Střížkov na trase metra IV. C2
2/ Tunely Blanka, Městský okruh Praha
3/ Rekonstrukce hlavního nádraží v Praze

METROSTAV
člen DDM Group

www.metrostav.cz

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

Výstavba, obnova, správa, údržba a provozování veřejného osvětlení

Bezpečně k cíli

www.azd.cz

AŽD PRAHA

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

© TSK hl. m. Prahy, 2010
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: ACTIV Parking, s. r. o.; Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.; České dráhy, a. s.; Český statistický úřad; ČSAD Praha holding, a. s.; Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.; Evropská vodní doprava, s. r. o.; CHAPS, spol. s r. o.; Letiště Praha, a. s.; MHMP; Ministerstvo dopravy ČR; Policejní prezidium ČR; Povodí Vltavy, s. p.; Pražská paroplavební společnost, a. s.; ROPID; Ředitelství silnic a dálnic ČR; Správa železniční dopravní cesty, s. o.; úřady MČ hl. m. Prahy; Vinci Park CZ, a. s.; www.airport-brno.cz, www.airport-k-vary.cz, www.airport-ostrava.cz, www.cd.cz, www.dpp.cz, www.kr-stredocesky.cz, www.mdcr.cz, www.praha.eu, www.praha-město.cz, www.ropid.cz, www.tunelblanka.cz ● Fotografie: TSK-ÚDI, Ing. Michal Švanda, Jiří Beneš, Letiště Praha, a. s. ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● Vydáno TSK hl. m. Prahy v počtu 1 750 ks ● Praha 2010

PRAHA

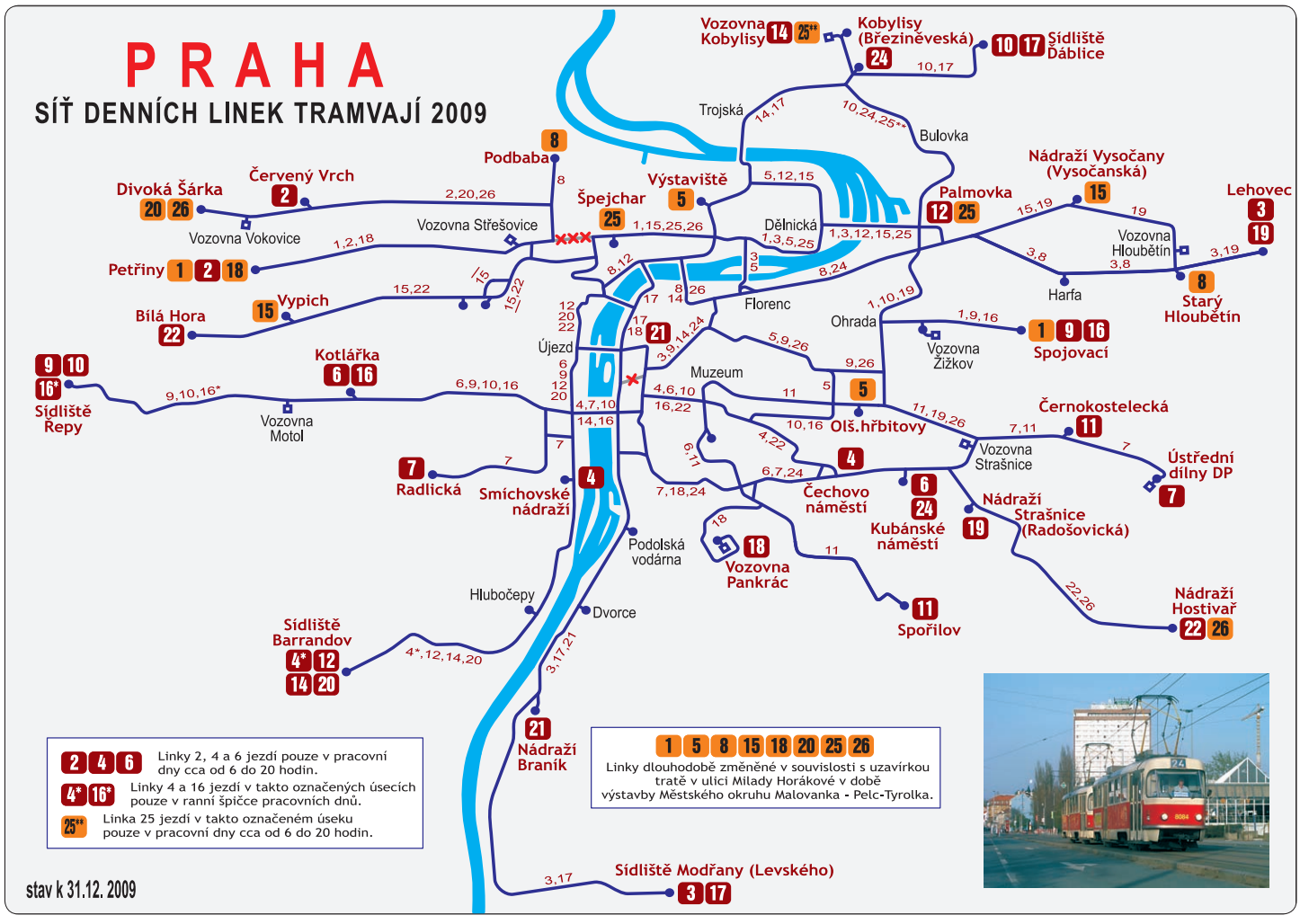
SÍŤ METRA 2009

a stanice s bezbariérovým přístupem

stav k 31.12. 2009

PRAHA

SÍŤ DENNÍCH LINEK TRAMVAJÍ 2009



2 4 6 Linky 2, 4 a 6 jezdí pouze v pracovní dny cca od 6 do 20 hodin.

4* 16* Linky 4 a 16 jezdí v takto označených úsecích pouze v ranní špičce pracovních dnů.

25** Linka 25 jezdí v takto označeném úseku pouze v pracovní dny cca od 6 do 20 hodin.

1 5 8 15 18 20 25 26 Linky dlouhodobě změněné v souvislosti s uzavírkou tratě v ulici Milady Horákové v době výstavby Městského okruhu Malovanka - Pelc-Tyrolka.

stav k 31.12. 2009

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

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