

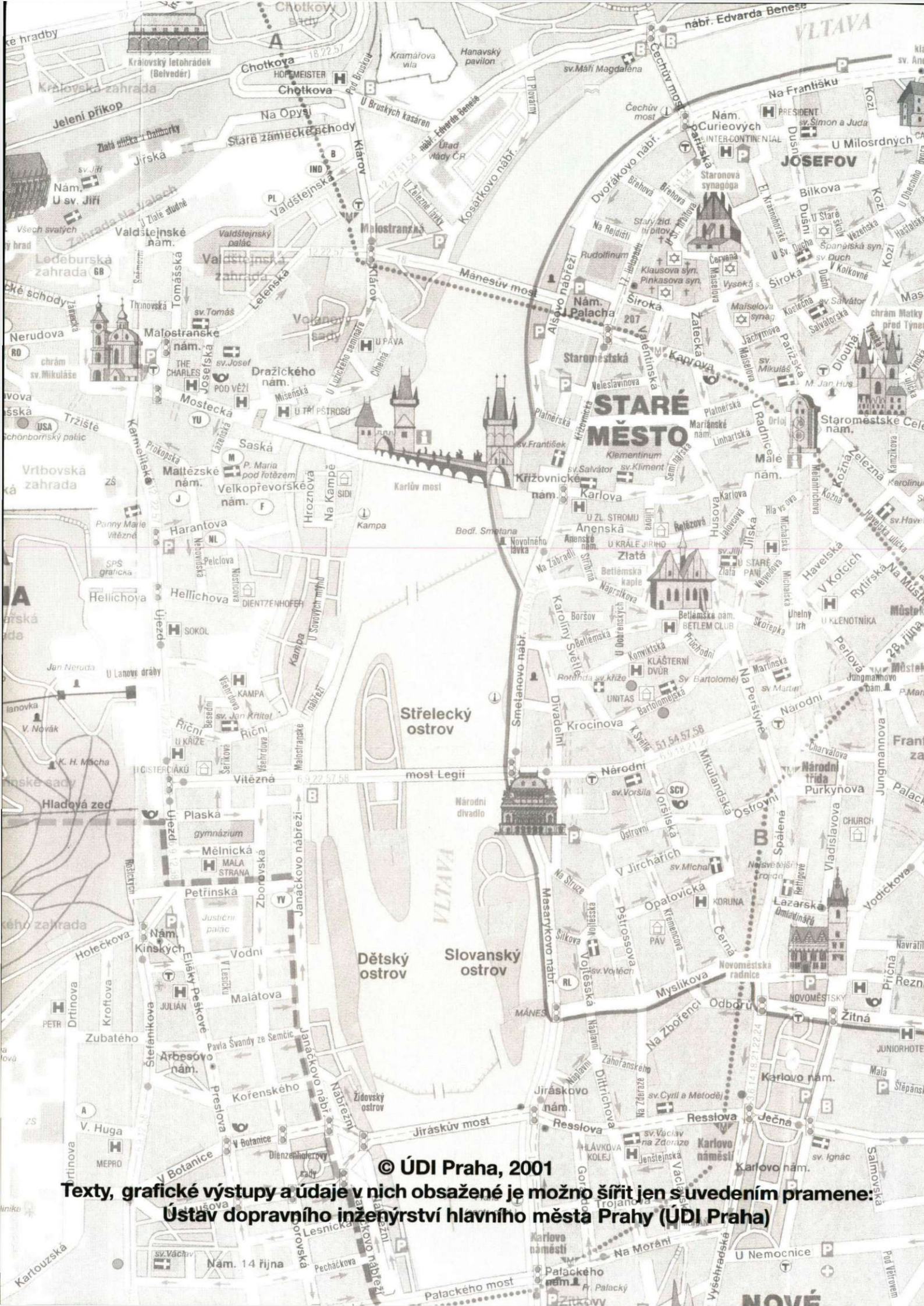


ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



ROČENKA DOPRAVY

PRAHA 2000



© ÚDI Praha, 2001

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

**ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**



**ROČENKA DOPRAVY
PRAHA 2000**



Úvodní informace

Dopravní informace:

[pro řidiče](#)
[pro odborníky](#)

[Zkoušky řidičů taxi](#)

[Cyklistická doprava](#)

[Další informace](#)
[o dopravě - odkazy](#)

Aktualizováno
13.03.2001

<< zpět

Úvodní informace



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HL. M. PRAHY

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERING OF THE CITY OF PRAGUE



[Sekce ÚDI Praha](#)

[Kontakty - telefony](#)

[Nabídka služeb](#)



ÚDI Praha, Bolzanova 1, 110 00, Praha 1 ☎ (02) 24211094
E-mail: udi@udi.mepnet.cz

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

Mezi základní směry činnosti patří:

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

ÚDI Praha, Bolzanova 1, 110 00, Praha 1 ☎ (02)24211094
E-mail: udi@udi.mepnet.cz

Vážení čtenáři,

dostává se Vám do rukou ročenka, která dokumentuje vývoj dopravy na území hlavního města Prahy za poslední rok 20. století. Století, které se dá bezesporu nazvat i stoletím automobilu. Vždyť například při vzniku Velké Prahy v roce 1922 bylo v Praze 2 026 automobilů, z toho 1 451 osobních. Jeden osobní automobil připadal na 467 obyvatel. Koncem století je v Praze evidováno již 746 832 motorových vozidel, z toho 620 663 osobních. Jeden osobní automobil tedy připadá na 1,9 obyvatele a Praha tak patří nyní mezi města s nejvyšším stupněm automobilizace na světě vůbec.

Obrovským rozmachem prošla také hromadná doprava osob v Praze. Porovnejme jen například 156 miliónů přepravených osob v roce 1922 s více než jednou miliardou v roce 2000 nebo sedm desítek kilometrů délky sítě městské hromadné dopravy v roce 1922 (jen tramvaje) a téměř tisíc kilometrů sítě MHD koncem století (metro, tramvaje, autobusy).

Jak vypadalo poslední desetiletí a poslední rok v pražské dopravě? Enormní nárůst automobilové dopravy, který začal po roce 1989 a trval po 8 let, se v posledních třech letech již zpomalil. Počet osobních automobilů evidovaných na území města se v roce 2000 prakticky nezměnil. Objem dopravních výkonů na pražské komunikační síti - jako nejpřesnější ukazatel, který charakterizuje vývoj automobilové dopravy v ulicích města - se v roce 2000 zvýšil jen o 4 %. V posledním desetiletí však došlo celkem k více než zdvojnásobení dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze (nárůst na 228 %). Každý den tak nyní v Praze motorová vozidla najedou již 16,6 miliónů kilometrů.

Trvalá optimalizace organizace a řízení městského silničního provozu, návrhy dopravně inženýrských opatření ke snižování dopravní nehodovosti, sledování a vyhodnocování vývoje dopravy i systematická příprava dalšího rozvoje celé dopravní soustavy města patří mezi základní úkoly oboru dopravního inženýrství. Pro potřeby hlavního města Prahy, ale i pro ostatní města a regiony, poskytuje služby v tomto oboru **Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy**.

Vážení čtenáři, byl bych rád, kdyby informace z této ročenky posloužily jak k získání potřebného přehledu o současné situaci dopravy v Praze, tak i pro kvalifikované rozhodování o dalším řešení pražského dopravního systému. Podrobnější nebo další údaje Vám rádi poskytneme přímo v našem ústavu nebo na našich internetových stránkách www.udipraha.cz.




Ing. Ladislav Pivec
ředitel
1. dubna 2001

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 a dopravní výkony automobilové dopravy	8
2.3	Skladba dopravního proudu vozidel	15
2.4	Časové variace automobilové dopravy	16
2.5	Rekreační automobilová doprava	18
3	VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA	22
3.1	Pražská integrovaná doprava	22
3.2	Vnější hromadná doprava	26
4	ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ	27
4.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení	27
4.2	Řídicí ústředny	30
5	ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY	31
5.1	Změny v organizaci dopravy v centru Prahy	31
5.2	Změny v organizaci dopravy mimo centrum Prahy	32
5.3	Preference tramvajové dopravy organizačními a stavebními opatřeními	32
6	DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI	37
6.1	Dopravní nehody	37
6.2	Dopravní výchova	40
6.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	41
7	DOPRAVA V KLIDU	43
7.1	Parkování v centru města	43
7.2	Hromadné garáže v centru města	44
7.3	Ostatní území města	44
7.4	Záchytná parkoviště P + R	45
8	PĚŠÍ PROVOZ	47
9	LETECKÁ DOPRAVA	51
10	LODNÍ DOPRAVA	56
11	ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	57
11.1	Dopravní stavby	57
11.2	Financování dopravy a dopravních staveb	59
12	PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE	62

1 ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Hlavní město Praha

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2000

Rozloha města	.....	496	km ²
Počet obyvatel	.....	1 181 126	
Počet pracovních příležitostí	.....	cca 780 000	
Celková délka komunikační sítě	.....	3 366	km
z toho dálnice na území města	.....	10	km
ostatní rychlostní komunikace	.....	74	km
Počet motorových vozidel	.....	746 832	
z toho počet osobních automobilů	.....	620 663	
Stupeň motorizace			
vozidel na 1 000 obyvatel	.....	632	
Stupeň automobilizace			
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	.....	525	
Délka sítě metra (provozní)	.....	49,8	km
Délka tramvajové sítě	.....	136,4	km
z toho tramvajové tratě na vlastním tělese	.....	51	%
Délka sítě autobusů MHD	.....	812,6	km
Počet světelných signalizačních zařízení	.....	398	
z toho v koordinaci do zelených vln	.....	266	
řízeno dynamicky	.....	150	
s preferencí tramvají	.....	59	
samostatné přechody pro chodce	.....	57	
Dopravní výkon automobilové dopravy			
na celé komunikační síti:			
za průměrný pracovní den	.....	16,6	mil. vozokm
za rok	.....	5,5	mld. vozokm
Dělbá přepravní práce (podle počtů všech cest na území města, v průběhu celého pracovního dne)			
hromadná doprava	.....	57	%
automobilová doprava	.....	43	%
Počet dopravních nehod	.....	40 560	
Počet zranění při dopravních nehodách:			
smrtelných	.....	80	
těžkých	.....	521	
lehkých	.....	3 260	
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů)	.....	7,4	

1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

	Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km ²)	496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)	1,2	10,3	11,7
Počet motorových vozidel (tis.)	747	5 231	14,3
z toho osobní automobily (tis.)*	621	3 720	16,7
Stupeň motorizace (motor. vozidel na tis. obyvatel)	632	510	
(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,6	2,0	
Stupeň automobilizace (osob. automobilů na tis. obyvatel)	525	362	
(obyvatel na 1 osobní automobil)	1,9	2,8	

* viz poznámka v kapitole 2.1



Dopravní výkony 1990 - 2000 (mil. vozokm/prům. prac. den 0 - 24 h)

Rok	Praha*	ČR ⁺
1990	7,3	80,9
1999	16,0	122,1
2000	16,6	131,2
Index 00/90	228	162
Index 00/99	104	107

* celá komunikační síť

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

2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

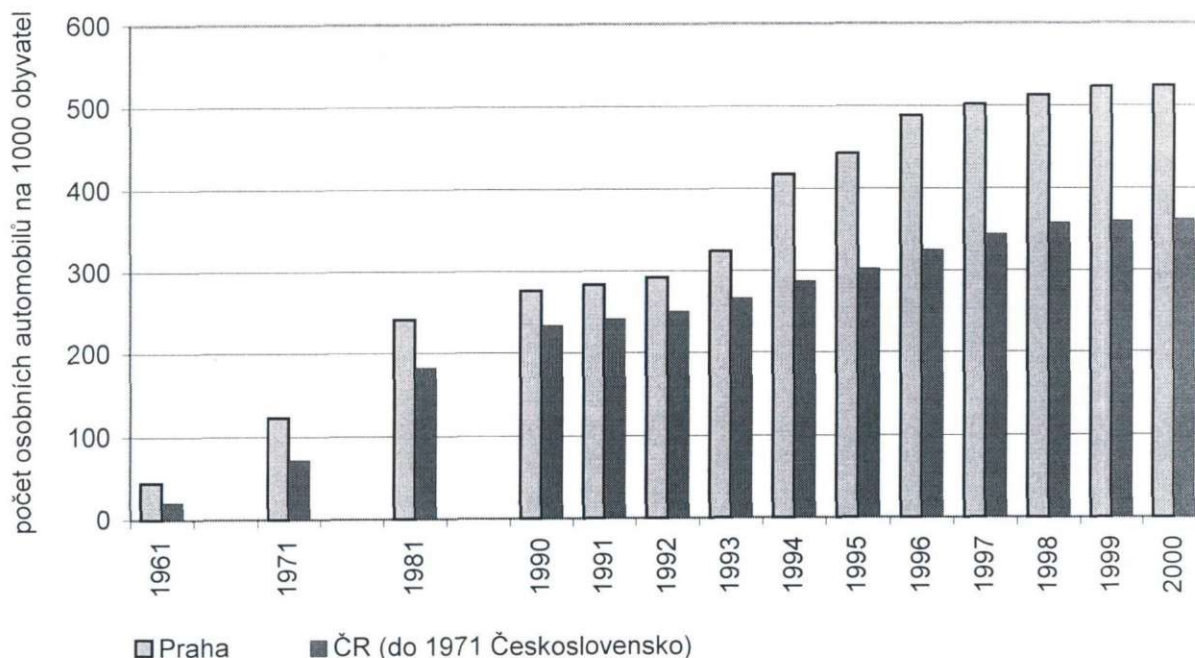
2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy stále stoupá a tím vzrůstá i stupeň motorizace a automobilizace. Tempo nárůstu z 60. a 70. let se v 80. letech značně zpomalilo, počet motorových vozidel se začal výrazně zvyšovat po roce 1990. Rozhodující podíl na přírůstcích motorových vozidel tvoří osobní automobily.

Zatímco v 80. letech přibývalo v Praze každým rokem v průměru jen 6 000 osobních automobilů, v období 1991 - 1996 se průměrný meziroční přírůstek zvýšil na 42 100. V období 1997 - 1998 se tento nárůst snížil na 11 600 osobních automobilů za rok, v roce 1999 se počet evidovaných osobních automobilů zvýšil jen o 8 500 a v roce 2000 se nárůst téměř zastavil (přibýlo pouze 77 osobních automobilů).

Ke konci roku 2000 připadal v Praze 1 osobní automobil na 1,9 obyvatele. Tím Praha předstihuje i nejmotorizovanější západoevropská velkoměsta, kde se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v hodnotách 1 osobní automobil na 2,1 až 2,3 obyvatele.

Stupně automobilizace 1961 - 2000



Počty registrovaných motorových vozidel 1961 - 2000 (dle Policie ČR)

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

V počtech osobních automobilů jsou zahrnuty též dodávkové automobily vzaté do evidence do konce roku 1994 (od roku 1995 zahrnuje Policie dodávkové automobily do nákladních automobilů)

100 % = rok 1990

Stupně motorizace a automobilizace 1961 - 2000

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
1996	583	1,7	489	2,0	484	2,1	325	3,1
1997	601	1,7	502	2,0	506	2,0	344	2,9
1998	616	1,6	513	1,9	523	1,9	358	2,8
1999	627	1,6	523	1,9	510	2,0	360	2,8
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8

2.2 Intenzity a dopravní výkony automobilové dopravy

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

Základním agregovaným ukazatelem vývoje automobilové dopravy v Praze jsou dopravní výkony (ujetá vozokilometry) na celé komunikační síti. Dopravní výkony sleduje ÚDI Praha od roku 1978 s využitím vlastního databankového softwaru IDIS (Informační dopravní inženýrský systém).

Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, tj. periodická dopravní sčítání na místech vytvářejících

ucelený kordon všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti. Vývoj vnitroměstské dopravy je sledován 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 sadami na východě a Vyšehradem na jihu. Vývoj vnější dopravy je sledován na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města. Časové řady na obou kordonech jsou v ÚDI Praha 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 vozidel pražské integrované dopravy (PID).

Základní tendence vývoje od 60. let a jejich změny dokumentuje následující přehled.

Průměrné meziroční nárůsty intenzit a dopravních výkonů

	Meziroční nárůst intenzity				Meziroční nárůst dopravních výkonů	
	Centrální kordon		Vnější kordon		Celá komunikační síť	
	(voz/6-22 h)	%	(voz/6-22 h)	%	(vozokm/0-24 h)	%
60. léta	17 000	9	4 000	8	279 000	8
70. léta	0	0	3 000	3	50 000	1
80. léta	14 000	5	4 000	3	192 000	3
1991 - 1996	24 000	5	21 000	11	1 101 000	11
1997	5 000	1	45 000	17	998 000	7
1998	42 000	7	11 000	4	511 000	3
1999	- 9 000	- 1	16 000	5	574 000	3,7
2000	8 000	1	14 000	4	662 000	4,1

V 60. letech byl relativně vysoký nárůst vnitroměstské i vnější dopravy i celkového dopravního výkonu, ale vzhledem k nízkým výchozím hodnotám byla celková automobilová doprava ve srovnání se současným stavem nízká.

V 70. letech vnitroměstská doprava stagnovala a nárůst vnější dopravy i celkového dopravního výkonu se výrazně zpomalil.

V 80. letech se obnovil nárůst vnitroměstské i vnější dopravy i celkového dopravního výkonu, ale ve srovnání s 60. léty bylo jeho tempo nižší.

V 90. letech rostl počet automobilů i intenzity automobilové dopravy v Praze takovým explozivním tempem, které nemá - s výjimkou měst v bývalé NDR - v Evropě obdoby. Trend nárůstu intenzit pokračoval i v roce 2000, avšak již jen mimo centrum města. Tempo nárůstu v posledních třech letech se ve srovnání s první polovinou 90. let zpomalilo.

Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2000 zvýšila - měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti - **v průměru o 4,1 % ve srovnání s rokem 1999.**

V širší oblasti centra města (dle sčítání na tzv. centrálním kordonu) se intenzita AD ve srovnání s rokem 1999 zvýšila o 1 %. Ve srovnání s rokem 1990 však vjíždělo do širší oblasti centra města o 44 % vozidel více. Veškerý nárůst v 90. letech byl tvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o 34 %.

Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2000 za 6 - 22 h průměrného pracovního dne 314 tisíc vozidel, z toho 297 tisíc osobních automobilů.

Ve středním pásmu města se automobilový provoz v roce 2000 zvýšil oproti roku 1999 o 3 až 6 %. Ve srovnání s rokem 1990 vzrostla na některých komunikacích ve středním pásmu doprava za posledních 10 let trojnásobně až čtyřnásobně.

Ve vnějším pásmu města (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu) vzrostla intenzita automobilové dopravy v roce 2000 o 4 % oproti roku 1999. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) přibližně o 150 % vozidel více.

Do Prahy z jejího okolí přijíždělo v roce 2000 za 6 - 22 h průměrného pracovního dne 175 tisíc vozidel, z toho 152 tisíc osobních automobilů.

Nejzatíženějšími místy na pražské komunikační síti v roce 2000 byly Jižní spojka v úseku 5. května - Vídeňská, kde projíždělo průměrně 113 tisíc vozidel za den (0 - 24 h), Barrandovský most se 105 tisíci vozidel za den a Wilsonova ulice na přemostění Masarykova nádraží se 103 tisíci vozidel za den.

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2000 byly 5. května - Jižní spojka (172 000 vozidel za den), Jižní spojka - Vídeňská (142 000 vozidel za den) a Strakonická - Barrandovský most (135 000 vozidel za den).

Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami byly Žitná - Mezibranská (76 000 vozidel za den), Muzeum (75 000 vozidel za den) a Argentinská - Plynární (rovněž 75 000 vozidel za den).

Průměrná obsazenost osobních automobilů v roce 2000 byla:

- | | |
|---|----------------------|
| - v širší oblasti centra města (na centrálním kordonu): | 1,37 osob na vozidlo |
| - ve vnějším pásmu města (na vnějším kordonu): | 1,49 osob na vozidlo |
| - v průměru po celé Praze: | 1,44 osob na vozidlo |

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

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

- | | | |
|---------------|-------------|-------------------|
| • 1981 - 1990 | + 192 000 | vozokm/den za rok |
| • 1991 - 1996 | + 1 101 000 | vozokm/den za rok |
| • 1997 | + 998 000 | vozokm/den |
| • 1998 | + 511 000 | vozokm/den |
| • 1999 | + 574 000 | vozokm/den |
| • 2000 | + 662 000 | vozokm/den |

Ve srovnání s první polovinou 90. let, kdy se průměrný denní dopravní výkon zvyšoval ročně o více než 1 milion vozokilometrů, se v letech 1998 - 2000 tempo meziročního nárůstu denního dopravního výkonu snížilo na cca 0,5 - 0,6 milionu vozokilometrů. I přes toto snížení tempa nárůstu však automobilová doprava v Praze stále roste téměř 3x rychleji než například v 80. letech (kdy průměrný meziroční nárůst denního dopravního výkonu činil cca 0,2 milionu vozokilometrů).

Celkově se denní dopravní výkon zvýšil za posledních 10 let (1991 - 2000) o 9,3 mil. vozokm/den. To znamená, že v uplynulých 10 letech narostl automobilový provoz v Praze více, než za předcházejících 100 let existence automobilismu od konce 19. století až do roku 1990.

Relativní míra nárůstu dopravních výkonů v Praze po roce 1990 je ve srovnání s ostatním územím státu 2,1x vyšší. V období 1991 - 2000 se dopravní výkony zvýšily:

v Praze (celá komunikační síť)	o 128 %
na dálnicích a silnicích 1., 2. a 3. třídy v ČR /včetně úseků na území Prahy/ (dle ŘSD ČR)	o 62 %

Téměř veškerý nárůst automobilové dopravy v Praze po roce 1990 je způsoben osobními automobily, neboť dopravní výkony nákladních automobilů a autobusů víceméně stagnovaly. V období 1991 - 2000 se dopravní výkony v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

osobní automobily	+ 159 %
nákladní automobily a autobusy	+ 4 %
vozidla celkem	+ 128 %

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 - 2000 se zvýšil automobilový provoz následovně:

v průměru na celé síti	+ 128 %
v širší oblasti centra města	+ 44 %
ve vnějším pásmu	+ 151 %
ve středním pásmu města	+ 100 až + 300 %

Na relativně nižší míru nárůstu intenzit v centru města má vliv ta skutečnost, že ve špičkových obdobích již dopravní nároky na řadě míst dosáhly kapacitních mezí klíčových křižovatek.

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

- zvyšuje se celkový počet cest po městě, související zřejmě s rozvojem podnikání a se změnou životního stylu obyvatelstva
- vzrůstá počet osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí (za období 1991 - 2000 zvýšení o 201 %, tj. na trojnásobek stavu roku 1990)
- významná část obyvatel přestala používat k cestám po městě MHD a místo toho jezdí po Praze osobními automobily. Pokles cestujících MHD, ke kterému docházelo především do roku 1998, a jejich přesun na osobní automobily je pro dopravní poměry i pro život ve městě velmi nepříznivý.

Poznámka: v letech 1991 - 2000 se počet cestujících MHD v Praze (podle statistiky DP hl. m. Prahy, a. s.) snížil o 0,9 milionu za den, jak ukazuje následující porovnání počtů přepravených osob MHD za průměrný pracovní den, 0 - 24 h:

▪ v roce 1990	4,186 mil. osob/den
▪ v roce 1997	3,393 mil. osob/den
▪ v roce 1998	3,349 mil. osob/den
▪ v roce 1999	3,302 mil. osob/den
▪ v roce 2000	3,290 mil. osob/den
▪ rozdíl 2000/1990	- 0,896 mil. osob/den
▪ rozdíl 2000/1990 v procentech	- 21 %.

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 - 2000

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

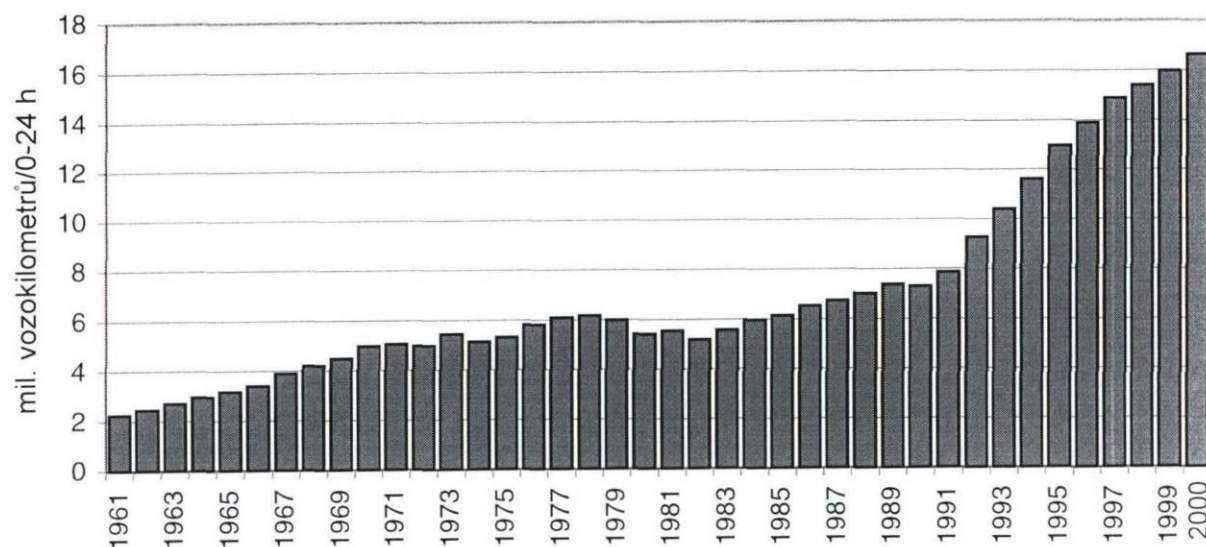
Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopr. výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
1996	13,896	191	12,426	212	89
1997	14,894	204	13,405	229	90
1998	15,405	211	14,001	239	91
1999	15,979	219	14,503	248	91
2000	16,641	228	15,131	259	91

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 1961 - 2000

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



Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2000

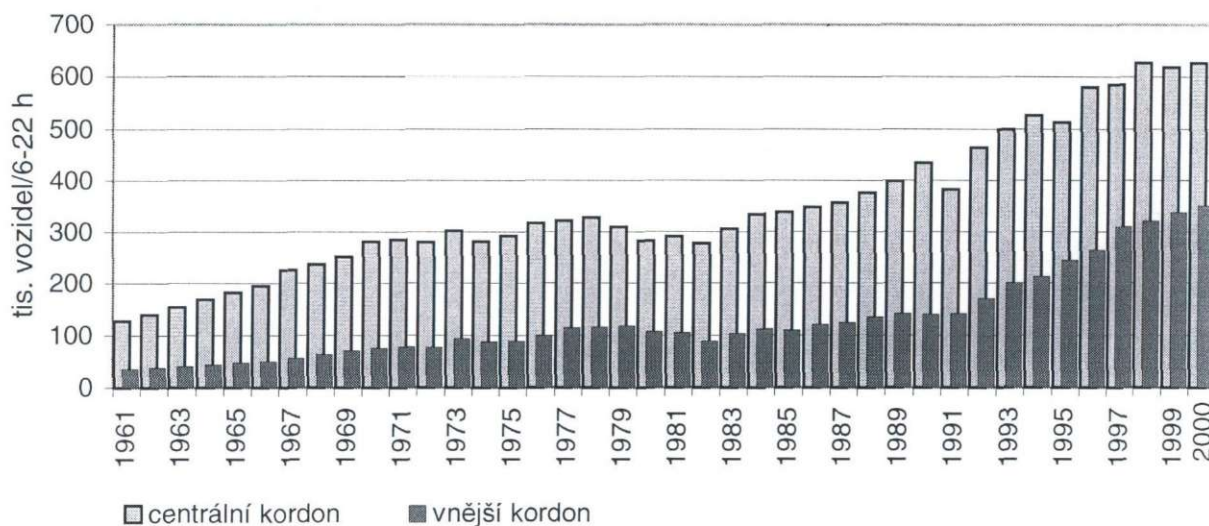
Pracovní den, oba směry celkem, období 6 - 22 h

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
1996	543 000	141	30 000	77	581 000	134	222 000	220	38 000	112	265 000	189
1997	550 000	143	27 000	69	586 000	135	263 000	263	43 000	126	310 000	221
1998	591 000	154	27 000	69	628 000	144	277 000	274	39 000	115	321 000	229
1999	584 000	152	25 000	64	619 000	142	290 000	287	42 000	124	337 000	241
2000	594 000	154	23 000	59	627 000	144	304 000	301	43 000	126	351 000	251

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2000

Průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 6 - 22 h



První dopravní problémy jako důsledek přibývajícího počtu automobilů vznikaly v Praze již ve 30. letech. Vlivem 2. světové války a poválečného vývoje se automobilový provoz ve městě na čas významně utlumil (málo známou skutečností například je, že stupeň automobilizace z roku 1937 - kdy 1 osobní automobil připadal v Praze na 32 obyvatel - byl v období po válce dosažen znovu teprve v roce 1959). Rozvoj automobilové dopravy od počátku 60. let s sebou přinesl opětovný vznik známých dopravních problémů a jedním z nich byla nedostatečná kapacita klíčových křižovatek vzhledem k dopravním nárokům. Důsledkem pak byl vznik front pomalu popojíždějících vozidel. Ve srovnání se současným stavem se však až do konce 80. let tyto problémy týkaly spíše jen malého počtu klíčových křižovatek, omezovaly se většinou jen na centrum města, měly v průběhu dne obvykle jen krátkodobé trvání a vyskytovaly se převážně pouze v dopravních špičkách (ve srovnání s rokem 2000 byl například v roce 1970 automobilový provoz v Praze v průměru 3,3x nižší a v roce 1990 cca 2,3x nižší).

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

- Přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter. Za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásma města o rozměrech cca 7 x 6 km, vymezenou zhruba Strahovem na západě, mostem Barikádníků na severu, nákladovým nádražím Žižkov na východě a Pankrácí na jihu.



- V důsledku prudkého nárůstu automobilového provozu v Praze dochází v posledních letech stále častěji k dopravním zácpám nejen v centru města, ale i na řadě míst v celé komunikační síti. Dopravní zácpy se tvoří i na nejkapacitnějších rychlostních komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojnici).
- Postupně se snižuje rozdíl mezi špičkami a sedlovými obdobími, neboť na řadě míst se intenzita automobilové dopravy zvyšuje již jen v mimošpičkových obdobích, když ve špičkových hodinách již tato místa více vozidel nepropustí.
- Prodlužuje se zároveň doba v průběhu dne, kdy je kapacita rozhodujících křižovatek vyčerpána, a tak jsou dopravní zácpy stále četnější, rozsáhlejší a déle trvající. Tato „doprava popojížděním“ má velký negativní vliv na životní prostředí, obzvláště v centru města.
- Závažným negativním důsledkem popsaného vývoje je, že není omezována pouze automobilová doprava (kdy se automobily zdržují samy mezi sebou), nýbrž že dochází i k významnému ovlivňování provozu povrchové MHD (protože jsou tramvaje a autobusy MHD těmito automobily ovlivňovány a omezovány); výsledkem jsou pak popojíždějící vozidla MHD zablokovaná v popojíždějících kolonách automobilů.

2.3 Skladba dopravního proudu vozidel

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Zvyšování intenzit automobilové dopravy je způsobováno nárůstem jízd osobních automobilů, zatímco počty ostatních vozidel v dopravním proudu (na centrálním kordonu od 70. let, na vnějším kordonu od 80. let) stagnují až mírně klesají. Důsledkem toho je, že průměrný podíl osobních automobilů v dopravním proudu trvale stoupá (celosíťové hodnoty):

- v roce 1961 56 %
- v roce 1971 70 %
- v roce 1981 78 %
- v roce 1990 80 %
- v roce 1999 91 %
- v roce 2000 91 %

Co se týče územního rozložení, podíl osobních automobilů v dopravním proudu se zvyšuje směrem k centru města. V roce 2000 činil:

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

Skladba dopravního proudu 1961 - 2000 (v procentech)

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

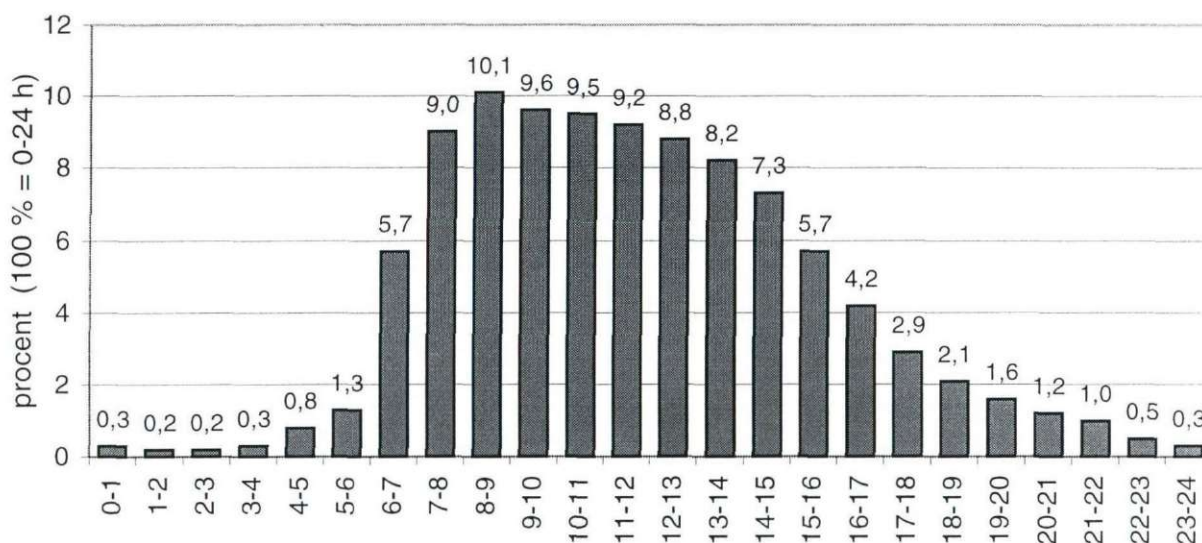
	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)
1961	53,7	19,4	29,4	2,0	38,6	22,1	34,4	4,9
1971	79,3	5,6	13,3	1,8	63,2	8,6	25,1	3,1
1981	84,3	0,4	13,2	2,0	65,1	0,6	30,3	4,0
1990	88,6	0,7	9,1	1,6	72,1	0,5	24,0	3,4
1996	93,5	0,3	5,1	1,1	84,0	0,2	14,2	1,6
1997	93,9	0,4	4,6	1,1	84,6	0,2	13,9	1,3
1998	94,1	0,5	4,3	1,1	86,4	0,2	12,0	1,4
1999	94,3	0,7	4,0	1,0	86,2	0,2	12,4	1,2
2000	94,7	0,6	3,7	1,0	86,5	0,2	12,1	1,2

2.4 Časové variace automobilové dopravy

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

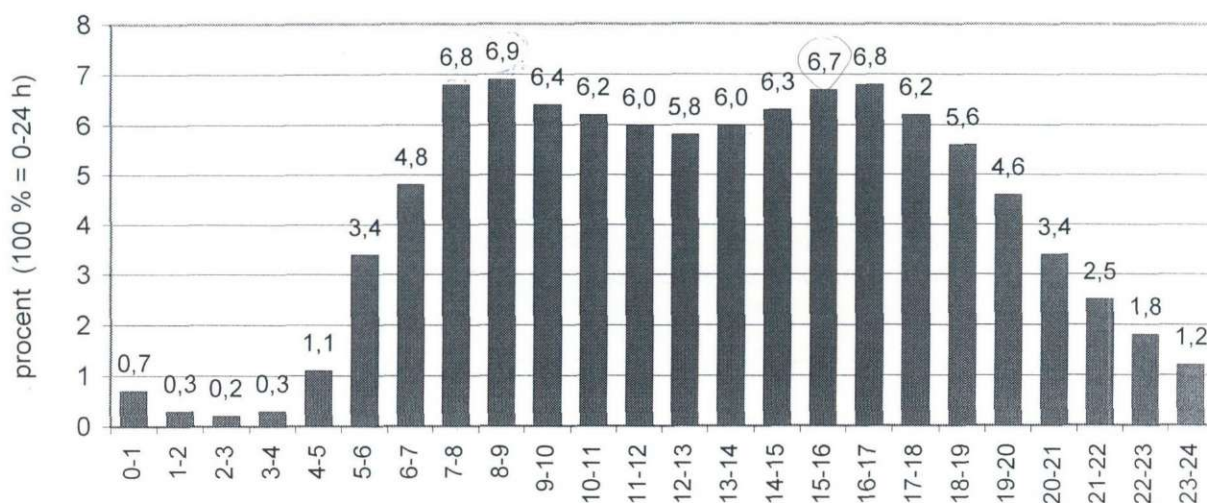
- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (75 % za 6 - 18 h, respektive 81 % za 6 - 19 h), podíl období 6 - 22 h činí 91 %.
- Po 17. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkovou hodinou je období 8 - 9 h, odpolední špičkovou hodinou je období 16 - 17 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny v roce 2000 činil 6,9 %, podíl odpolední špičkové hodiny 6,8 % (100 % = 0 - 24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v dopoledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Sedlová hodina 12 - 13 h představuje 5,8 % z celého dne.
- Denní variace dopravních výkonů nákladních vozidel a autobusů (bez MHD) mají odlišný průběh od celkových variací. Jejich špičková hodina v roce 2000 byla 8 - 9 h a činila 10,1 % z celodenních výkonů nákladních vozidel a autobusů. Po 9. hodině následoval mírný pokles bez sedla a další špičky, významněji se dopravní výkony začínaly snižovat již od 13. hodiny a zrychlení poklesu nastalo po 15. hodině.
- V důsledku toho se podíl nákladních vozidel a autobusů v dopravním proudu v průběhu dne významně mění:
 - v průměru celého dne činí 9 %
 - v dopoledním období se zvyšuje až na 16 %
 - odpoledne klesá až na 7 %
 - večer a v noci se pohybuje mezi 4 až 10 %.

Denní variace
Nákladní automobily a autobusy (bez MHD)

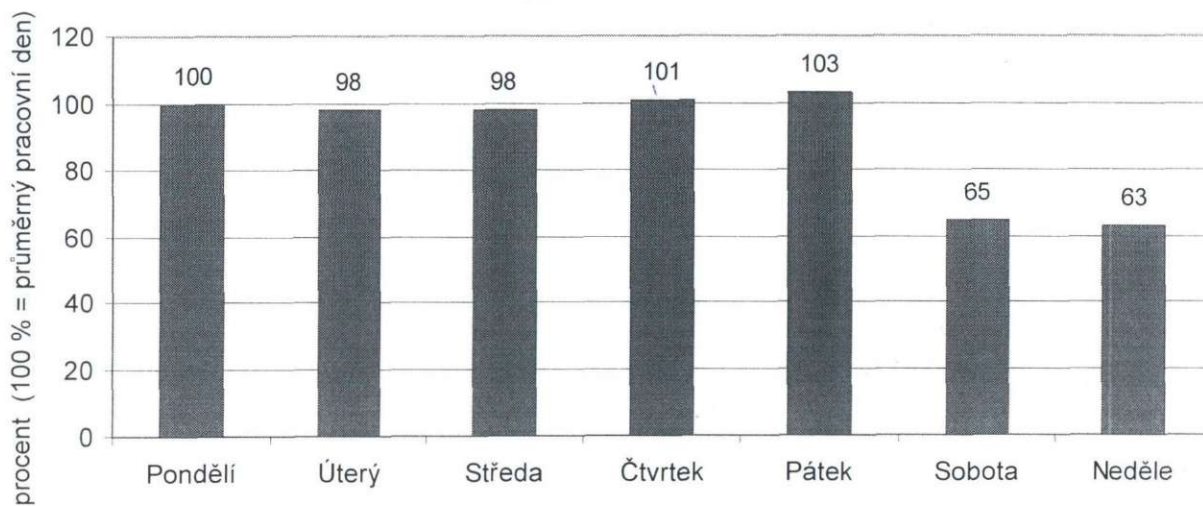


Časové variace automobilové dopravy v Praze v roce 2000

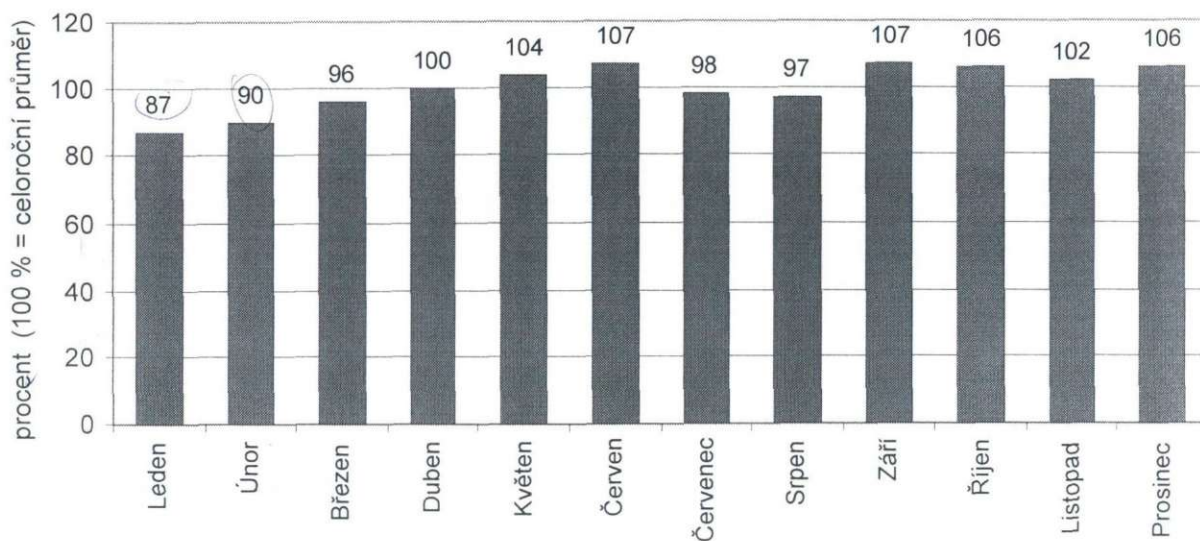
Denní variace



Týdenní variace



Roční variace



2.5 Rekreační automobilová doprava

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

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

Průměrné meziroční nárůsty vozidel	Vnější kordon, směr do Prahy	
	(voz/14 - 22 h)	%
70. léta	400	0,5
80. léta	1 400	2
1991 - 2000	2 000	1,7
z toho 1991	- 27 000	- 27
1992	12 000	16
1993	10 000	12
1994	4 000	4
1995	2 000	2
1996	13 000	13
1997	- 3 000	- 3
1998	- 1 000	- 1
1999	4 000	4
2000	6 000	5

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

Ve skladbě dopravního proudu při rekreační dopravě jednoznačně převažují osobní automobily; v roce 2000 činil jejich podíl 97 %.

Průměrná obsazenost osobních automobilů při rekreační dopravě v roce 2000 byla 2,21 osoby na vozidlo.



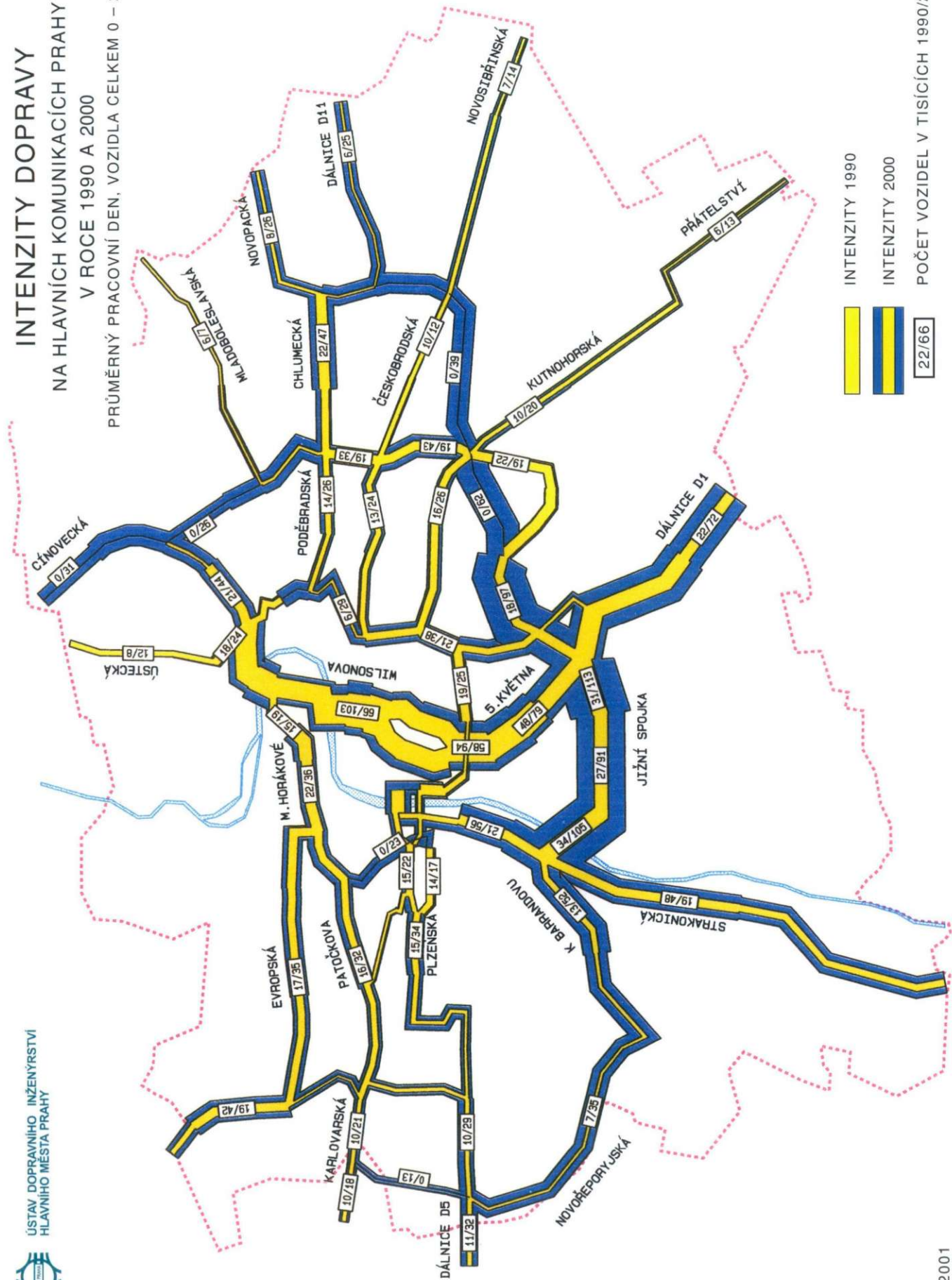
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

INTENZITY DOPRAVY

NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY

V ROCE 1990 A 2000

PRŮMĚRNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM 0 – 24 H



Orientační mapka ulic zóny placeného stání v Praze 1

Platná k 1. 11. 2000
dle vyhlášky hlavního města Prahy č. 42/2000



Příklad svíslého dopravního značení



**Modrá zóna
(rezidentní a
abonentní
stání)**



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

Příklad svíslého dopravního značení



**Oranžová zóna
(parkovací
hodiny)**



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

Příklad svíslého dopravního značení



**Zelená zóna
(parkovací
hodiny)**



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

Provozovatel zóny placeného stání : Evropark Praha a. s., Politických vězňů 21, 110 00 Praha 1
tel. : (02) 24221568, (02) 24212269, fax : (02) 24224828

informace na internetových stránkách : <http://www.evropark.cz> , e-mail : evropark@evropark.cz

Intenzita rekreační dopravy 1973 - 2000

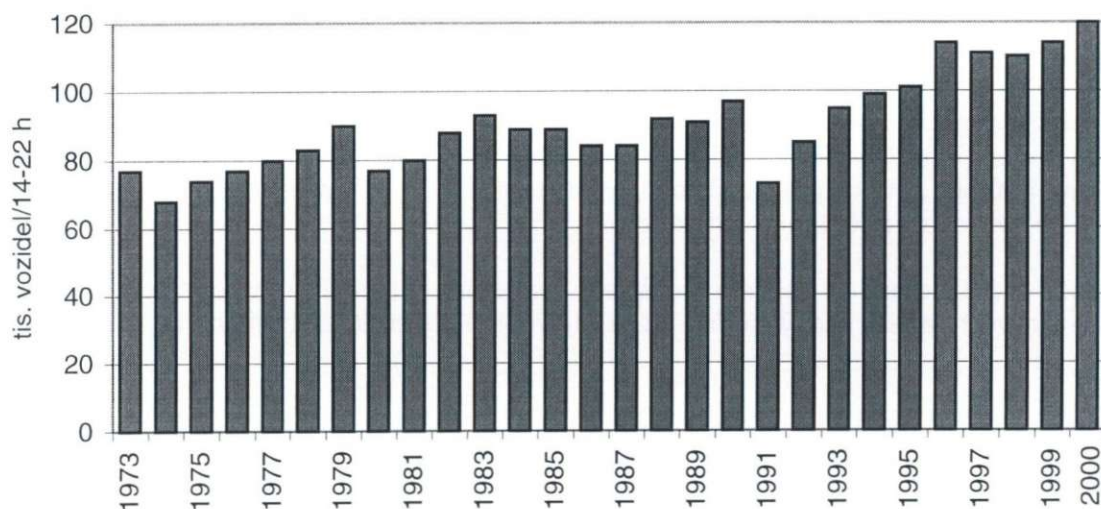
Neděle, vnější kordon, směr do Prahy, období 14 - 22 h

Rok	Osobní automobily		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%
1973	70 000	74	77 000	77
1981	77 000	82	80 000	80
1990	94 000	100	100 000	100
1996	111 000	118	114 000	114
1997	108 000	115	111 000	111
1998	108 000	115	110 000	110
1999	111 000	118	114 000	114
2000	116 000	123	120 000	120

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity rekreační dopravy 1973 - 2000

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



3 VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA

3.1 Pražská integrovaná doprava

3.1.1 Základní údaje

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

Do systému Pražské integrované dopravy (PID) jsou kromě hlavního města Prahy zapojeny i některé mimopražské obce, které přispívají na provoz autobusových linek mimo území hlavního města. Provozovateli jsou Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., který provozuje metro, tramvaje, lanovku a většinu autobusových linek, České dráhy, s. o., provozující železniční dopravu, a dvanáct dalších menších dopravců, podílejících se na provozování autobusových linek.

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

V roce 2000 došlo k dalšímu rozšíření systému Pražské integrované dopravy, zejména severovýchodně a jihovýchodně od Prahy včetně zavedení 5. tarifního pásma.

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1995 - 2000

Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	15	55	69	83	104	159
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	60	181	181	181	181	190
Počet příměstských autobusových linek PID	11	31	38	48	54	89
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil. vozokm)	0,097	2,552	4,123	5,030	7,994	9,357
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici /metro + tramvaje + městské a příměstské autobusy/ (mil. vozokm)	145	152	150	149	156	157
Podíl jízdních dokladů PID na železničních tratích zapojených do PID (v procentech z celkového počtu)	25,5	29,1	32,5	35,6	37,2	39,2

3.1.2 Městská hromadná doprava (MHD)

Metro je páteřní síť MHD. Tvoří ji tři trasy s celkovou provozní délkou 49,8 km a 50 stanicemi (včetně tří přestupních uzlů). Bezbariérový přístup je možný již do 22 stanic. Vlaky metra jezdí průměrnou cestovní rychlostí 35,7 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 038 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2000 dosáhl 41,0 % z celkového počtu cestujících MHD. Inventurní stav vozového parku tvoří 504 vozidel. V roce 2000 bylo dodáno dalších 6 souprav nových vlaků metra M1, na nichž probíhaly provozní a předávací zkoušky a již i jízdní zkoušky s cestujícími.

Tramvajová síť měří 136,4 km. Na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách, vedených mimo komunikace) je 51 % tratí, 49 % tratí je v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti je 500 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílí 30,5 %. Vozový park tramvají tvořilo ke konci roku 954 vozů, z toho 47 vozů tříčlankových.

Autobusy tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťují jednak plošnou obsluhu území, zejména ve vnějším pásmu města, jednak některá důležitá tangenciální spojení. Provozní délka sítě je 812,6 km s průměrnou vzdáleností stanic a zastávek 698 m. V evidenčním stavu vozového parku je 1 342 autobusů, z toho 1 013 standardních a 329 kloubových typu Karosa. Vozový park byl v průběhu roku obnoven 80 nízkopodlažními autobusy Karosa. Celkem je ve vozovém parku 175 nízkopodlažních vozidel, které jsou nasazovány na 21 pravidelných linkách, z toho 11 je obsluhováno výhradně nízkopodlažními vozidly. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob je 28,5 %.

Základní údaje o městské hromadné dopravě - rok 2000 (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě (km)	49,8	136,4	812,6	998,8
z toho na vlastním tělese (%)	100	51	-	-
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 038	500	698	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,7	18,9	25,2**	-
Ujeté vozokilometry za rok (tis.)	40 713	46 856	65 414**	152 983
Přepravené osoby za rok (tis.)	423 187	315 220	294 763**	1 033 170**
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	12 499			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	2 451			
Provozní náklady (mil. Kč)*	10 236			
Podíl tržby/náklady (%)	23,94			

* náklady jsou očištěny o prodané cenné papíry a vklady

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

++ osoby přepravené DP hl. m. Prahy, a. s. na území Prahy

Vývoj vybraných charakteristik MHD

Rok	Provozní délka sítě v km ⁺				Průměrná cestovní rychlost (km/h)				Dopravní a přepravní výkony za prům. prac. den	
	Metro	Tramvaje	Autobusy	Trolejbusy	Metro	Tramvaje	Autobusy	Trolejbusy	Místové km (mil.)	Přepraveno osob (tis.)*
1961	-	133	154	41	-	15,4	20,3	18,1	21	2 129
1971	-	138	332	9	-	15,6	20,2	18,1	30	1 745
1981	19,3	122,9	545	-	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	4 186
1995	43,6	136,2	671,4	-	34,9	19,0	23,3	-	53,4	3 409
1996	43,6	136,2	724,6**	-	34,9	19,0	23,8**	-	54,5++	3 423++
1997	43,6	136,4	745,6**	-	34,9	18,9	24,0**	-	54,1++	3 393++
1998	49,8	136,4	759,7**	-	34,9	18,7	24,3**	-	54,4++	3 349++
1999	49,8	136,4	797,5**	-	34,9	19,0	24,3**	-	56,1++	3 302++
2000	49,8	136,4	812,4**	-	35,7	18,9	25,2**	-	56,0++	3 290++

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

^{*} Do roku 1973 se počet přepravených osob vykazoval jako počet cest, od roku 1974 po zavedení nepřestupného tarifu jako počet jízd.

Cesta znamená přemístění cestujícího od zdroje k cíli a skládá se z jedné až několika jízd podle počtu nutných přestupů.

Jízda znamená použití jednoho dopravního prostředku MHD a každý přestup při cestě znamená započítání další jízdy.

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

⁺⁺ výkony a osoby přepravené DP hl. m. Prahy, a. s. na území Prahy

Poznámky: Průměrná cestovní rychlost tramvají je oproti předchozím ročenkám uváděna zpětně od roku 1990 podle nové metodiky DP hl. m. Prahy, a. s. a je vykazována jako průměr se zahrnutím všech tramvajových linek včetně nočních. Pro ročenku dopravy za rok 1999 uvedl dopravce přepravní výkon pro rok 1999 včetně linek PID jím provozovaných.



3.1.3 Vnější hromadná doprava PID

Vnější hromadnou dopravu PID (tj. dopravu, přesahující hranici hl. m. Prahy) zajišťuje jednak železniční, jednak autobusová doprava. Železniční příměstskou dopravu provozují České dráhy, s. o. na všech 10 železničních tratích, zaústěných do Prahy. Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 145 km. Na těchto tratích v pracovní dny je provozováno průměrně 420 osobních a spěšných vlaků, které lze využívat v rámci tarifního uspořádání PID a ve kterých se přepraví průměrně 77 400 cestujících denně v obou směrech. Největší výkony dosahuje železniční doprava na tratích Praha - Kolín a Praha - Benešov u Prahy. V pracovní dny se na těchto tratích na území hl. m. Prahy přepraví denně kolem 35 tisíc cestujících oběma směry ve 121 vlacích, které jezdí v období přepravních špiček v intervalech 20 - 30 minut.

Nejzatíženější úseky v příměstské železniční dopravě na území Prahy

Úsek	Průměrný počet cestujících	Průměrný počet vlaků
Praha Masarykovo nádraží – Praha - Klánovice	17 540	61
Praha hlavní nádraží – Praha - Kolovraty	17 370	60

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

Trať	Interval ve špičce	Doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice – Praha Masarykovo nádraží	30 min	20 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha hlavní nádraží	20/30 min	23 min	17 km
Praha-Radotín – Praha hlavní nádraží	30 min	18 min	13 km

Příměstskou autobusovou dopravu PID tvoří celkem 89 linek, z toho 19 linek je vedeno zcela mimo území města. Linky provozuje 12 dopravců včetně Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. Do města v pracovním dnu vyjíždí nebo z něj vyjíždí více jak 2 000 spojů, dalších více než 400 spojů je vedeno zcela mimo území města. Větší část (62 %) dopravních výkonů těchto linek se realizuje mimo území města. Proti předcházejícímu roku se dopravní výkony autobusové dopravy PID zvýšily o 1 363 tis. vozokm, tj. o 17 %, přitom dopravní výkony mimo území města se zvýšily téměř o 19 %. Podle provedených průzkumů překračuje na těchto spojích hranici Prahy v obou směrech denně okolo 40 tisíc cestujících.

V průběhu roku 2000 došlo k dalšímu rozšíření Pražské integrované dopravy, a to zejména v okrese Praha - východ v oblasti mezi Kostelcem nad Černými Lesy a městem Sázava a dále v oblasti Brandýsa nad Labem.

3.2 Vnější hromadná doprava

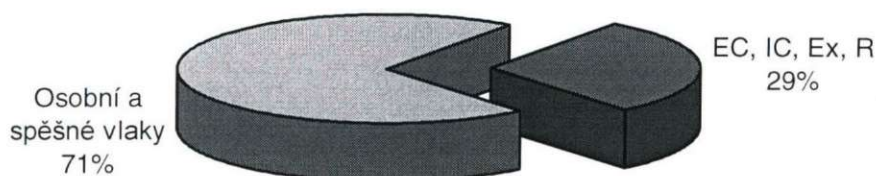
3.2.1 Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje přepravní vztahy mezi Prahou a ostatním územím osobními a dálkovými vlaky, z nichž přibližně 23 % jsou rychlíky a expresní vlaky. Na tratích v pražském železničním uzlu ČD provozují v pracovní dny denně průměrně 544 vlakových spojů a podle údajů GŘ ČD přepravují včetně příměstské dopravy v průměru 108,5 tisíc cestujících v obou směrech.

Počet přepravených cestujících na území hl. m. Prahy (průměrný pracovní den)

Osobní a spěšné vlaky		EC, IC, Ex a R	
Průměrný počet cestujících	Průměrný počet vlaků	Průměrný počet cestujících	Průměrný počet vlaků
77 400	420	31 100	124

Podíly jednotlivých druhů vlaků na přepravě cestujících
(průměrný pracovní den)



3.2.2 Veřejná autobusová doprava

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím provozuje řada dopravců z celé České republiky, některé mezinárodní linky i dopravci z jiných států. Denně přijíždí do Prahy nebo z Prahy odjíždí okolo 50 000 cestujících. Z celkového počtu cca 2 300 spojů, přecházejících oběma směry hranici Prahy ve 24 h průměrného pracovního dne, je cca 80 spojů mezinárodních a cca 830 spojů dálkových tuzemských. Na území města je více než 200 zastávek a autobusových nádraží.

4 ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ

4.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení

V průběhu roku 2000 byla na území hl. m. Prahy:

uvedena do provozu tři nově postavená SSZ:

0.630 Černokostelecká - Ústřední

4.479 Štúrova - přechod

8.978 Čimická - přechod

rekonstruována čtyři SSZ:

3.302 Husitská - Prokopova

3.352 Prokopova - Rokycanova

5.518 Podbělohorská - Nad Klamovkou

8.220 Sokolovská - Švábky.

Žádné SSZ nebylo zrušeno.

Byla provedena výměna řadičů na 44 SSZ. Výměna řadičů BX2 a ER1, které již neodpovídají platným normám, probíhá od roku 1998. Nově jsou osazovány moderní mikropočítačové řadiče typu Signalbau Huber MTC a Eltodo ELS (v poslední době SITRAFFIC C 800 ELS).

K 31.12.2000 bylo v Praze celkem 398 SSZ. Ve správě TSK hl. m. Prahy je z tohoto počtu 388 SSZ. Do koordinovaných skupin je vzájemně propojeno 67 % SSZ (se synchronizací signálních programů vždy v celé skupině tak, aby byl vozidlům v koordinovaných směrech zajištěn pokud možno plynulý průjezd bez zastavování před světelnou signalizací, tzv. zelené vlny). Z celkového počtu SSZ tvoří 57 míst samostatné přechody pro chodce, z nichž je většina vybavena tlačítky pro vyvolání chodce z zelené na výzvu.

Při výstavbě a rekonstrukcích SSZ jsou na přechodech pro chodce (samostatných i v rámci křižovatek) osazována akustická návěstidla pro nevidomé (výjimky jsou povolovány jen se souhlasem Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR). K 31.12.2000 bylo akustickými návěstidly vybaveno 115 SSZ.

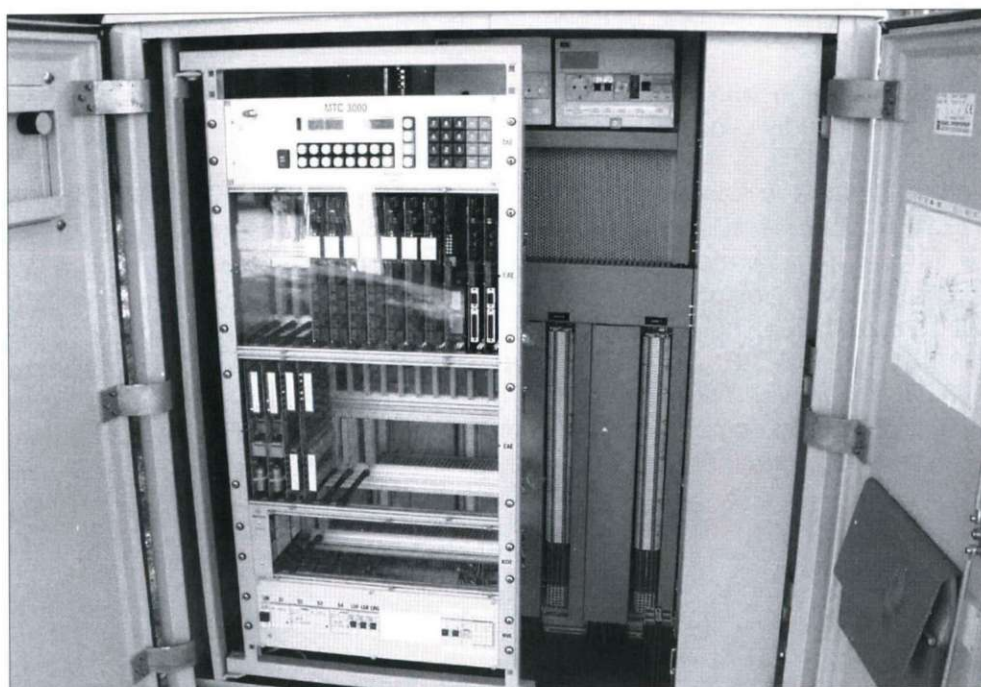
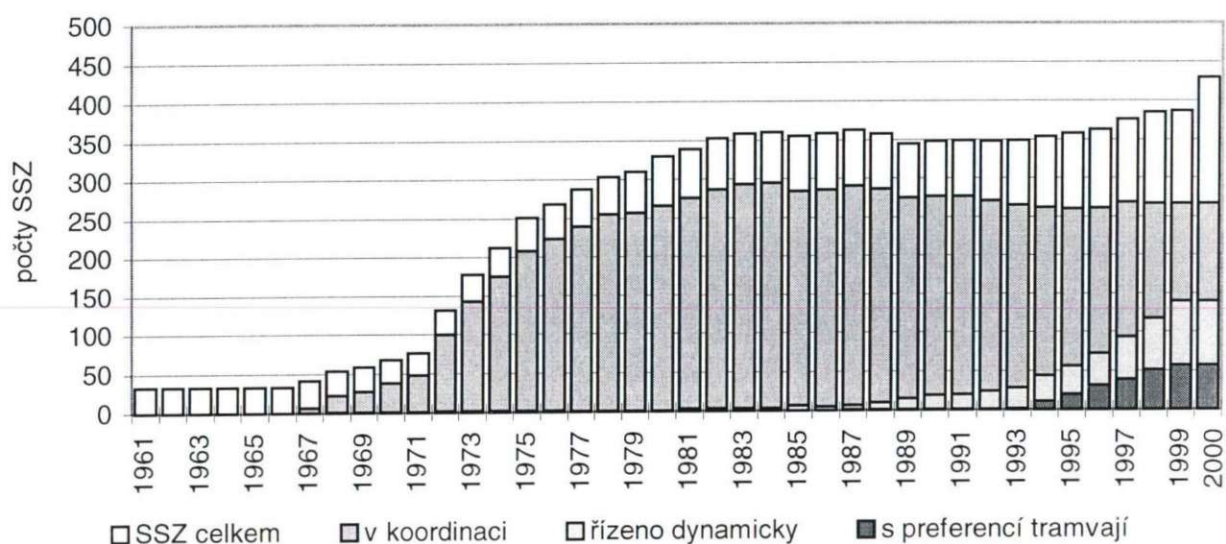
Všechna nová a rekonstruovaná signalizační zařízení jsou vybavována tak, aby umožňovala tzv. dopravně závislé - dynamické řízení na základě poptávky vozidel a chodců. Toto řízení umožňuje i preferenci MHD před dopravou automobilovou, to znamená přednostní volbu signálu „volno“ jedoucimi vozidly MHD tak, aby tato vozidla mohla projíždět křižovatkami bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením. K datu 31.12.2000 bylo řízeno dynamicky 150 SSZ. Počet SSZ s možností preference tramvají dosáhl 59 míst, což představuje 31 % z celkového počtu 188 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 25 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována tzv. preference absolutní, na ostatních místech tzv. preference podmíněná.

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 - 2000

Rok	1961	1971	1981	1990	1996	1997	1998	1999	2000
Počet SSZ celkem	33	76	339	348	366	376	385	395	398
z toho přechody pro chodce	-	9	37	45	49	51	54	55	57
řízeno v koordinaci	-	48	276	277	263	269	267	272	266
řízeno dynamicky	-	1	3	19	72	93	117	149	150
s preferencí tramvají	-	-	-	1	31	39	51	57	59

Do roku 1998 jsou uváděny SSZ jen ve správě TSK hl. m. Prahy.

Světelná signalizace 1961 - 2000



SSZ umožňující preferenci tramvaji 1993 - 2000

	Rok (stav k 31.12.2000)							
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Celkem SSZ na tramvajové síti	183	183	186	186	187	189	187	188
z toho počet SSZ s preferencí tramvaji	2	11	20	31	39	51	57	59
%	1	6	11	17	21	27	30	31

SSZ s preferencí tramvaji v provozu - stav k 31. 12. 2000

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
1.010	Národní divadlo	6.148	Patočkova - Střešovická
1.011	Mánes (Masarykovo nábreží - Myslíkova)	6.149	Patočkova - Myslbekova (A)
1.012	Jiráskovo náměstí	7.002	nábř. kpt. Jaroše - Letenský tunel
1.035	Křižovnická - Karlova	7.028	nábř. kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů
1.056	Křižovnická - Kaprova	7.125	Dělnická - Jankovcova (A)
1.106	Malostranské náměstí - Letenská	7.129	Strossmayerovo náměstí
1.156	Klárov - Letenská	7.130	Dukelských hrdinů - Veletržní
2.013	Palackého náměstí	7.133	Dukelských hrdinů - U Výstaviště
2.020	Rašínovo nábreží - Libušina	7.135	Bubenské nábreží - Argentinská
2.021	Výtoň (Rašínovo nábreží - Svobodova)	7.137	Argentinská - Plynární
2.022	Svobodova - Vyšehradská (A)	7.141	Dělnická - Komunardů
2.023	Svobodova - Na Slupi	7.142	Plynární - Komunardů (A)
2.066	Vyšehradská - Benátská (A)	7.155	Letenské náměstí
3.364	Koněvova - Spojovací	7.163	Dukelských hrdinů - Kostelní
3.374	Koněvova - Na Vrcholu (A)	7.172	Plynární - Osadní (A)
3.613	Vinohradská - Pod židovskými hřbitovy (A)	7.176	Partyzánská - Vrbenského (A)
4.401	Bělehradská - Otakarova	7.187	Bubenské nábreží - tramvajová trať
4.418	Podolské nábreží - Podolská (A)	8.220	Sokolovská - Švábky
4.419	Podolské nábreží - Kublov (A)	8.251	Elznícovo náměstí - Voctářova (A)
4.420	Podolské nábreží - Jeremenkova (A)	8.251	Elznícovo náměstí - Kotlaska (A)
4.450	Kolarovova - Čs. Exilu (A)	8.251	Zenklova - přechod (A)
4.469	Modřanská - Údolní (A)	9.209	Balabenka
4.470	Kolarovova - odbočení tramvaje (A)	9.210	Sokolovská - Na rozcestí (A)
4.628	Modřanská - Branická (A)	9.233	Sokolovská - Na břehu (A)
5.514	Pižetná - Kartouzská	0.327	Vinohradská - Starostrašnická
5.582	Nádražní - Nádraží Smíchov	0.342	Vinohradská - Za Strašnickou vozovnou (A)
5.583	Nádražní - U Královské louky	0.359	Vršovická - Užocká (A)
5.595	Pižetná - Tomášková	0.622	Švehlova - Práčská (A)
6.122	Bělohorská - Ankarská (Vypich)	0.632	Černokostelecká - Sazečská
6.147	M. Horákové - U Brusnice		
Celkem 59 SSZ, z toho 25 SSZ s absolutní preferencí (A)			

4.2 Řídicí ústředny

V roce 2000 pokračovala realizace „Systému řízení a regulace městského silničního provozu“. Zásady budování tohoto systému schválila rada Zastupitelstva hl. m. Prahy svým usnesením č. 710 ze dne 20.6.1995. Dle těchto zásad bude městský silniční provoz řízen a regulován prostřednictvím oblastních řídicích ústředen. Na ně budou napojeny nejen všechny řadiče SSZ v dané oblasti, ale i ostatní technická zařízení pro regulaci a řízení městského silničního provozu. Oblastní řídicí ústředny budou propojeny do jedné hlavní ústředny, právě tak jako kamery dopravního televizního dohledu.

Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDRÚ) se nachází v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na Bojišti a je ve správě TSK hl. m. Prahy. Obsluhu ústředny zabezpečují příslušníci Policie České republiky - Správy hl. m. Prahy.

Dodavatelem dopravního počítačového systému VRS 2100 pro hlavní dopravní řídicí ústřednu je firma Signalbau-Huber. Zkušební provoz tohoto systému byl zahájen v roce 1997. Koncem roku 2000 bylo na systém VRS 2100 připojeno do HDRÚ z oblasti 1 - Holešovice 27 SSZ.

Na HDRÚ je dále napojeno řízení dopravy ve Strahovském automobilovém tunelu (SAT) a v průběhu roku 2000 bylo na HDRÚ napojeno i řízení dopravy v Těšnovském automobilovém tunelu (TAT) včetně 2 blízkých SSZ. V červnu roku 2000 bylo rovněž napojeno řízení technologie Těšnovského tunelu na samostatné pracoviště ve velínu Strahovského tunelu.

V některých oblastech (Praha 5 a Praha 7) byl rozšířen televizní dohled. Kritická místa komunikační sítě (zejména křižovatky a portály tunelu SAT) jsou monitorována prostřednictvím ovladatelných otočných kamer, případně pevných kamer. Obrazové signály všech kamer jsou přenášeny do HDRÚ, signály od portálů tunelu i do velínu tunelu.

Do HDRÚ byl začleněn systém P + R (Park and Ride /Zaparkuj a jed'/) v západní části města (parkoviště P + R Zličín, Nové Butovice, Radlice). Dynamický naváděcí systém informuje o počtu volných parkovacích míst ještě před dojezdem na parkoviště.

V několika lokalitách města byly instalovány proměnné informační tabule, které pomocí textových zpráv řidiče informují o důležitých aktuálních změnách v dopravě v dané oblasti (kongesce, nehody, dopravní situace). Přenos dat a informací pracuje na bázi bezdrátového spojení pomocí GSM.

5 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY

5.1 Změny v organizaci dopravy v centru Prahy

K nejzávažnějším změnám došlo v polovině roku (od 8.7.2000) v souvislosti s přerušením průjezdu automobilové dopravy ulicemi Spálená, Jungmannova a Vodičkova v Praze 1.

V rámci těchto a souvisejících dopravních opatření byly provedeny tyto konkrétní změny a úpravy:

Spálená ulice v úseku Národní třída - Ostrovní ulice

- rozšíření nástupiště tramvajové zastávky ve směru Národní třída - Lazarská ulice k průjezdnému průřezu tramvajové tratě,
- omezení vjezdu AD do zaslepeného úseku Spálené ulice mezi Národní třídou a zastávkovým prostorem ve směru od Národní třídy pouze na zásobování,
- vymezení plochy pro zastavení vozidel zásobování na chodníku v úseku s povoleným zásobováním a zabránění vjezdu vozidel na přilehlé plochy chodníku pomocí litinových sloupků.

Ostrovní ulice v úseku mezi ulicemi Spálená - Mikulandská

- obrácení směru provozu AD od ulice Spálené k ulici Mikulandské,
- propojení západního chodníku podél Spálené ulice přes vyústění Ostrovní ulice v jedné výškové úrovni, vytvoření jakéhosi „zpomalovacího prahu“ na vjezdu do Ostrovní ulice.

Vodičkova ulice v úseku Palackého ulice - Václavské náměstí

- zákaz vjezdu všech vozidel mimo MHD a cyklistů v době od 9.00 h do 20.00 h ve směru od ulice Palackého,
- zrušení vyznačených parkovišť s krátkodobým stáním vozidel.

Palackého ulice

- změna směru provozu AD, jednosměrný provoz od ulice Vodičkovy k ulici Jungmannově.

Jungmannova ulice

- obrácení směru provozu v úseku mezi ulicemi Národní - Charvátova od ulice Charvátovy k ulici Národní.

Ve Spálené ulici se tak zlepšily podmínky pro chodce a cestující MHD na zastávce a v okolí tramvajové zastávky Národní třída, která je silně frekventovaným přestupním uzlem. Úpravou dopravního režimu v ulicích Jungmannově, Palackého a Vodičkově se přerušila možnost přímého spojení mezi křižovatkou u Národního divadla a křižovatkou Bulhar, čímž se snížil automobilový provoz v těchto pro chodce atraktivních obchodních ulicích, často s nedostatečnou kapacitou chodníků a vytvořily se podmínky pro zlepšení plynulosti tramvajového provozu.

Následně byly ještě provedeny tyto dílčí úpravy dopravního režimu:

- Povolení levého odbočení AD z Národní třídy na Masarykovo nábřeží v křižovatce Národní divadlo (T: 31.8.2000).
- Zákaz vjezdu AD mimo dopravní obsluhu do ulice Opatovické ve směru od ulice Ostrovní (T: 7.9.2000).
- Obrácení směru provozu AD v úseku ulice Řeznické mezi ulicemi Školská - Štěpánská od ulice Štěpánské k ulici Školské (T: 6.10.2000).

5.2 Změny v organizaci dopravy mimo centrum Prahy

K nejvýznamnější změně dopravního režimu mimo centrum Prahy patřilo zprovoznění Pražského okruhu (PO) v úseku Třebonice - Řepy v srpnu 2000. Na novou část PO byl převeden i II. dopravní okruh. Po otevření nového úseku PO došlo k výraznému poklesu intenzity dopravy zejména na trase Rozvadovská spojka - Jeremiášova - Slánská - Karlovarská, která vedla převážně obytnou zástavbou. Vzrůst intenzit dopravy byl naopak zaznamenán na komunikaci Karlovarské v úseku PO - Drnovská a mírně i na Drnovské ulici.

V roce 2000 byla vyprojektována a schválena změna trasy I. dopravního okruhu. Z Jiráskova mostu, Rašínova nábřeží, ulice Na Slupi, Křesomyslovy a Vršovické ulice bude převeden I. dopravní okruh do nové trasy:

- ve směru od Smíchova: Radlická - Ostrovského - Vltavská - Svornosti - Strakonická - Barrandovský most - Jižní spojka - Chodovská,
- v opačném směru: Chodovská - Jižní spojka - Barrandovský most - Strakonická - Hořejší nábřeží - V Botanice - Kartouzská (změna bude realizována v 1. čtvrtletí 2001).

Pro zlepšení plynulosti dopravy v ulici K Barrandovu byly zřízeny 2 jízdní pruhy na rampě „H“ Barrandovského mostu ve směru od sídliště Barrandov na most.

5.3 Preference tramvajové dopravy organizačními a stavebními opatřeními

V roce 2000 byla kromě preferenčních opatření pro zvýšení plynulosti provozu tramvajové dopravy a zlepšení podmínek pro cestující na nástupišťích tramvajových zastávek ve Spálené a Vodičkově ulici provedena řada opatření k zamezení vjezdu automobilů na tramvajové těleso. Byly osazeny podélné dělicí prvky (tvarovky) v úsecích ulic:

- Francouzská mezi nám. Míru a ulicí Blanickou v obou směrech v délce 145 m,
- Nuselská mezi nám. brí. Synků a ulicí Tábořskou ve směru z centra v délce 29 m,
- Chotkova mezi Jelením příkopem a ulicí U Bruských kasáren ve směru do centra v délce 171 m.

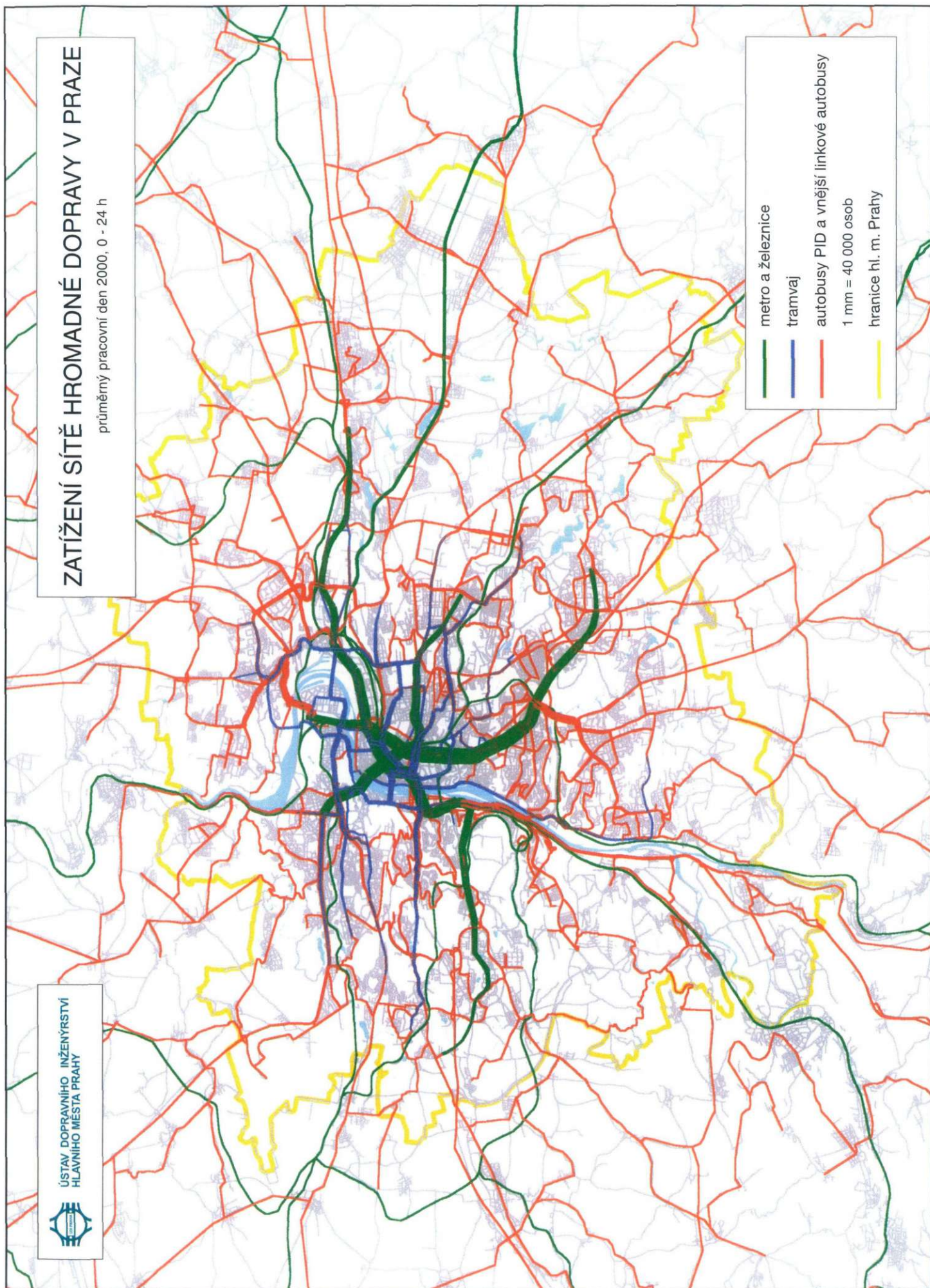




ZATÍŽENÍ SÍTĚ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE

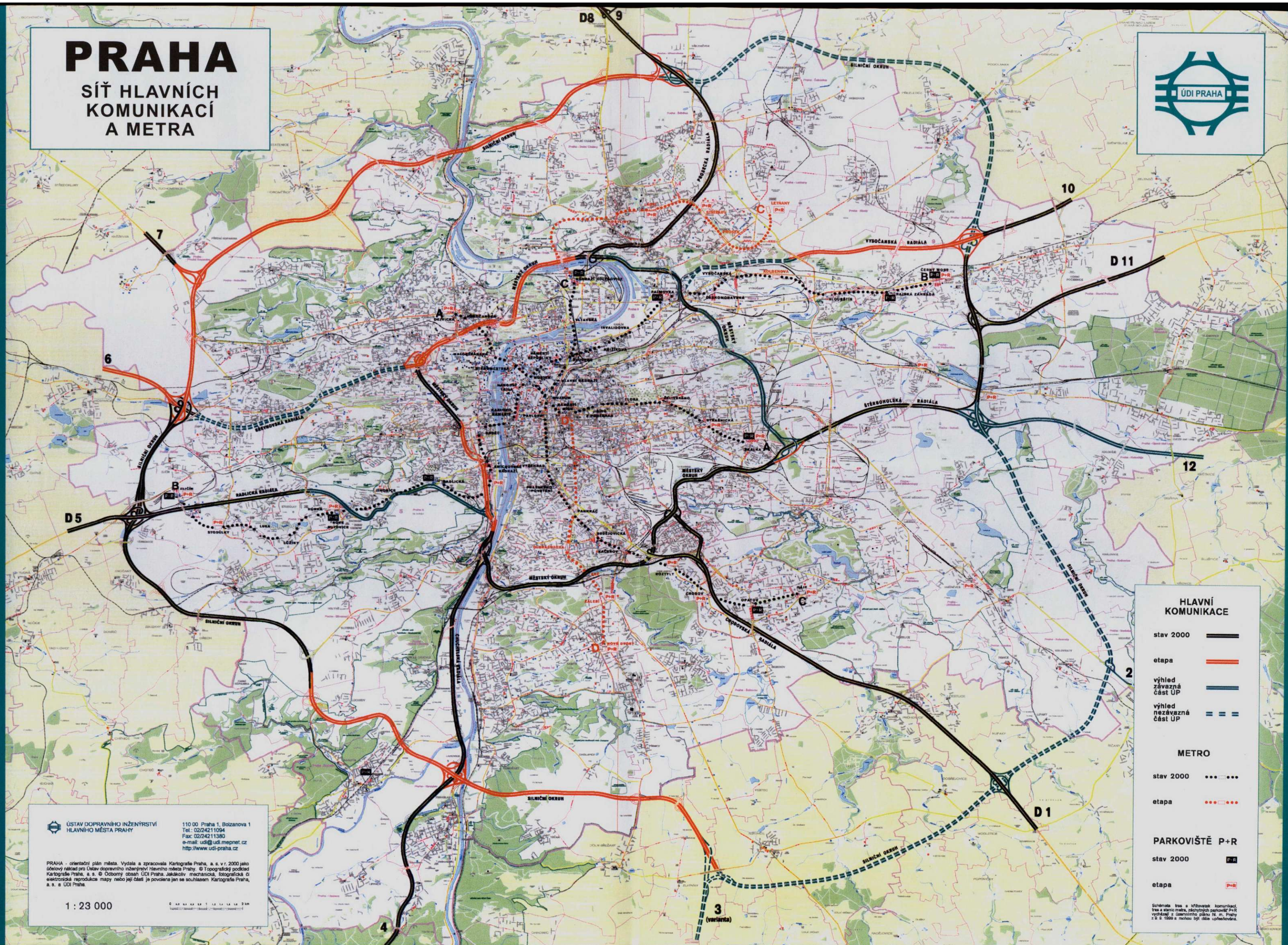
průměrný pracovní den 2000, 0 - 24 h

metro a železnice
tramvaj
autobusy PID a vnější linkové autobusy
1 mm = 40 000 osob
hranice hl. m. Prahy



PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH
KOMUNIKACÍ
A METRA



HLAVNÍ KOMUNIKACE

stav 2000 ———

etapa ———

výhled
závazná část ÚP ———

výhled
nezávazná část ÚP ———

METRO

stav 2000

etapa
.....

PARKOVIŠTĚ P+R

stav 2000 P+R

etapa P+R

Schéma trasy a křižovatek komunikací,
trasy a stanic metra, záchytných parkovišť P+R
vycházejí z územního plánu M. Prahy
z č. 1/1999 a mohou být dále upraveny.



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

110 00 Praha 1, Bolzanova 1
Tel.: 02/24211094
Fax: 02/24211380
e-mail: udi@udi.mepnet.cz
http://www.udi-praha.cz

PRAHA - orientační plán města. Vydala a zpracovala Kartografie Praha, a.s. v.r. 2000 jako
účelový náklad pro Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy. © Topografický podnik
Kartografie Praha, a.s. © Odborný obsah ÚDÍ Praha. Jakákoliv mechanická, fotografická či
elektronická reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem Kartografie Praha,
a.s. a ÚDÍ Praha.

1 : 23 000

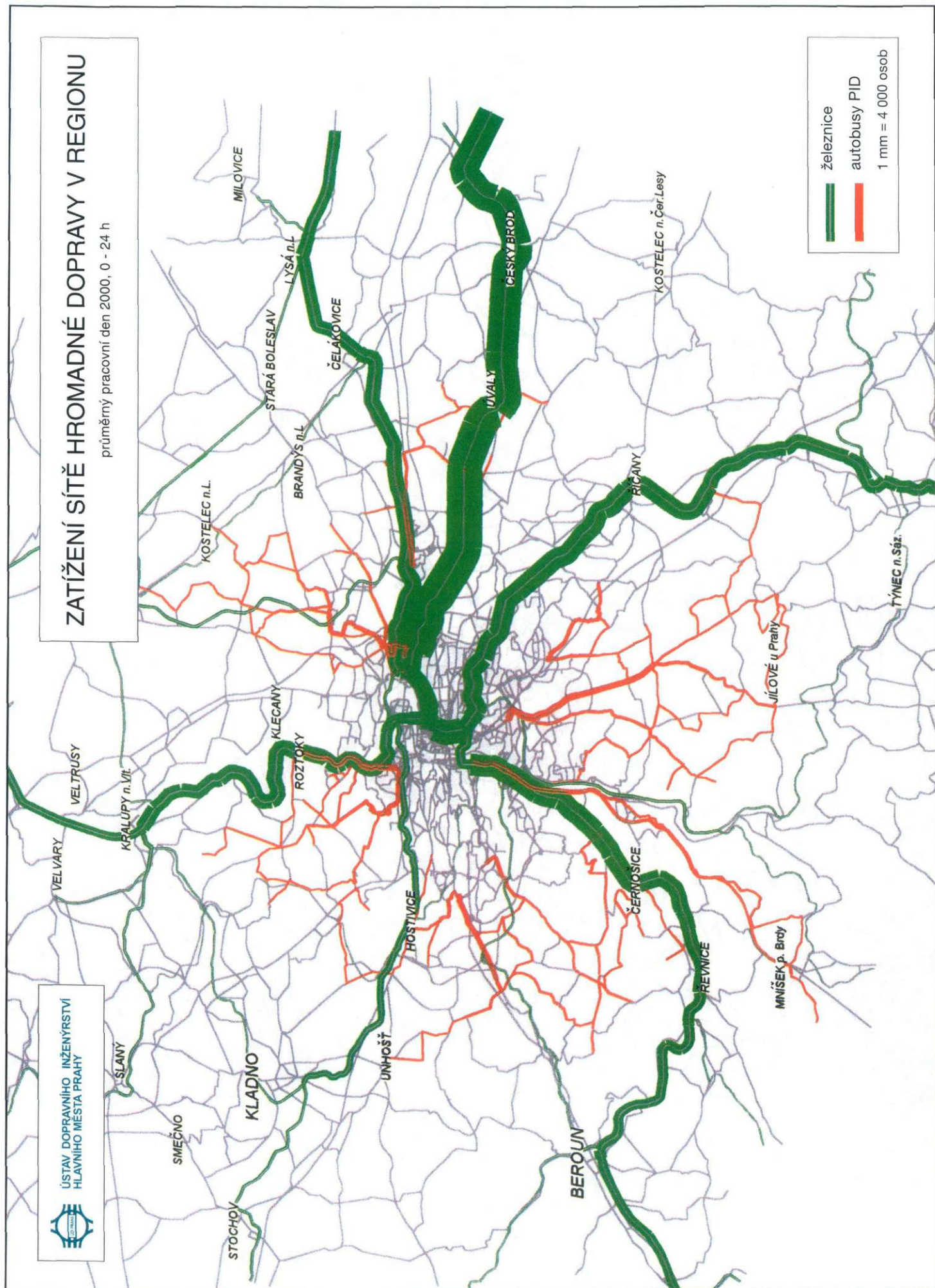
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

ZATÍŽENÍ SÍŤ HROMADNÉ DOPRAVY V REGIONU

průměrný pracovní den 2000, 0 - 24 h



železnice

autobusy PID

1 mm = 4 000 osob

6 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI

6.1 Dopravní nehody

V roce 2000 došlo v Praze k 40 560 nehodám (- 8 % oproti roku 1999), 80 osob bylo usmrceno (+ 8 %) a 3 781 osob bylo zraněno (- 8 %). S účastí chodců došlo k 923 nehodám (- 9 %), 30 osob bylo usmrceno (+ 20 %) a 931 osob bylo zraněno (- 9 %). Chodci sami zavinili 531 nehod (- 7 %), přičemž bylo usmrceno 14 osob (- 22 %) a 547 osob bylo zraněno (- 3 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (39 281 ze 40 560 nehod, tj. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a nesprávné předjíždění. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 989 (+ 5 %).

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

Rok	1997	1998	1999	2000	rozdíl 00/99 (%)
počet nehod	39 473	42 131	44 192	40 560	- 8
počet smrtelných zranění	90	65	74	80	+ 8
počet těžkých zranění	539	535	540	521	- 4
počet lehkých zranění	3 720	3 568	3 558	3 260	- 8
počet nehod se zraněním	3 448	3 400	3 354	3 133	- 7
počet nehod bez zranění	36 025	38 731	40 838	37 427	- 8
zaviněno řidičem	37 987	40 842	42 884	39 281	- 8
– rychlost	3 339	3 026	3 389	2 950	- 13
– předjíždění	476	518	465	465	0
– nedání přednosti v jízdě	10 175	10 623	11 347	9 863	- 13
– způsob jízdy	23 997	26 675	27 683	26 003	- 6
nezaviněno řidičem	1 486	1 289	1 308	1 279	- 2
– zaviněno závadou komunikace	279	151	204	189	- 7
– zaviněno chodcem	669	609	571	531	- 7



Základní trend nehodovosti v roce 2000: pokles počtu nehod a počtu těžkých a lehkých zranění, nárůst počtu usmrcených osob ve srovnání s předcházejícím rokem.

Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961 - 2000

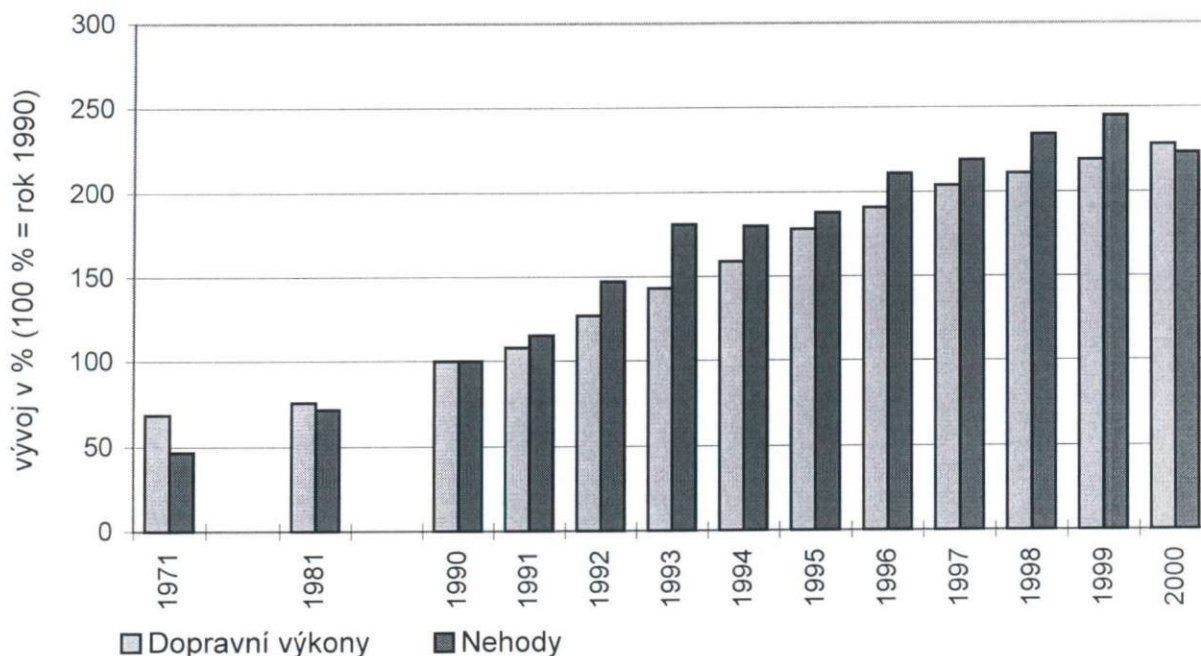
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony %
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	91	100	369	100	2 806	100	7,5	100
1997	39 473	219	90	99	539	146	3 720	133	8,0	204
1998	42 131	234	65	71	535	145	3 568	127	8,3	211
1999	44 192	245	74	81	540	146	3 558	127	8,4	219
2000	40 560	225	80	88	521	141	3 260	116	7,4	228

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 a dopravní výkony 1961 - 2000



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

Od roku 1990 se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou, neboť dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Celkový počet nehod v letech 1991 - 1999 vzrostl o 145 %, zatímco dopravní výkon se zvýšil pouze o 119 %. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika, vyjádřená ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů). V roce 2000 se však počet nehod významně snížil, a to i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu, takže se míra nehodového rizika vyjádřená relativní nehodovostí snížila meziročně o 12 % a je nyní na zhruba stejné úrovni jako v roce 1990.

Ve srovnání s 80. léty (průměrný nárůst 551 nehod/rok) byl průměrný meziroční nárůst nehod v období 1991 - 2000 4,1x vyšší (2 254 nehod/rok). Meziroční přírůstky nehod měly až do roku 1993 výrazně zvyšující se tendenci. V roce 1994 se po delší době nárůst nehod zastavil, v letech 1995 až 1999 však počet nehod opět výrazně stoupal. Teprve v roce 2000 se počet nehod významně snížil (o 3 600 nehod za rok, tj. o 8,2 %).

Meziroční přírůstky nehod

Rok	nehod/rok
průměr 1961 - 1971	300
průměr 1971 - 1981	457
průměr 1981 - 1990	551
průměr 1991 - 2000	2 254
z toho rok 1991	2 763
1992	5 783
1993	6 030
1994	- 82
1995	1 380
1996	4 193
1997	1 382
1998	2 658
1999	2 061
2000	- 3 632

K nárůstu nehod v průběhu 90. let (s výjimkou roku 1994 a 2000) docházelo na celé komunikační síti: na přímých úsecích, ve směrových obloucích, na řízených i neřízených křižovatkách, na dopravních komunikacích i na obslužných ulicích. Jedním z hlavních faktorů tohoto nepříznivého vývoje je pokles dopravní kázně řidičů i chodců, nedostatečný dozor nad dodržováním pravidel silničního provozu a nárůst lehkomyšlnosti, bezohlednosti a hazardérství. Je pravděpodobné, že pokles kázně řidičů je ovlivněn i rostoucí neprůjezdností komunikační sítě v Praze.

Relativně příznivou skutečností je, že počet zranění při nehodách rostl pomaleji než celkový počet nehod i než dopravní výkon. Počet smrtelných zranění při dopravních nehodách byl v roce 2000 dokonce nižší než před 10 lety.

6.2 Dopravní výchova

Rozvoj automobilové dopravy je jedním ze základních charakteristických rysů moderní doby. Přináší nesporně celou řadu pozitivních výsledků do většiny oblastí našeho života. Na druhé straně přináší také řadu negativních důsledků. Jedním z nejvýznamnějších jsou ztráty na životech a zdraví osob a nezanedbatelné materiální a finanční škody.

Cestou ke snižování počtu dopravních nehod je i výchova k dopravní kázní a informovanost co nejširších vrstev naší populace, včetně dětí a mládeže. Proto se Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy podílí i na dopravní výchově, a to jak dospělých účastníků silničního provozu, tak i dětí a školní mládeže. Většina akcí zaměřených na prevenci dopravní nehodovosti probíhá ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a spojů a Ústředním automotoklubem ČR, který byl Ministerstvem dopravy a spojů vybrán jako garant těchto činností na území České republiky.

V roce 2000 bylo na dopravně-výchovné akce uvolněno z prostředků hl. m. Prahy 290 000 Kč (dalších 350 000 Kč bylo použito na realizaci výukového programu Bezpečně na kole, který bude využíván k výuce dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích a základních školách) a cca 300 000 Kč z prostředků Ministerstva dopravy a spojů.

V oblasti dopravní výchovy dětí se jedná o následující programy:

1. Program pro začínající cyklisty - Dopravní soutěž cyklistů
2. Program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích (DDH).
3. Příprava rozhlasového výchovného programu Zlatá zebra (samotný program byl přesunut do začátku roku 2001)

V jarních měsících proběhla základní a obvodní kola Dopravní soutěže cyklistů 2000 v sedmi z deseti pražských obvodů. ÚDI Praha se podílel na organizaci obvodních kol a dne 6.6.2000 organizoval pro vítěze celopražské kolo.

Program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích probíhal ve všech obvodech, na jejichž území se dětská dopravní hřiště nacházejí (tj. na Praze 2,3,6,7,8,9 a 10. Na území Prahy 1 není DDH nezbytně nutné (malý počet základních škol a snadná dostupnost DDH v Praze 2), výstavba DDH na území Prahy 4 se dosud řeší, na DDH v Praze 5 byla zpracována projektová dokumentace.

Výcvik na DDH je veden podle Metodického listu vydaného sekretariátem Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu. V roce 2000 prošlo výcvikem na pražských dětských dopravních hřištích celkem 31 613 dětí, z toho 25 184 dětí podle harmonogramů zpracovaných školskými úřady a 6 429 bylo účastníků odpoledních programů pro družiny, mateřské školy a veřejnost.

Ve spolupráci s Autoklubem neslyšících Praha uspořádal ÚDI Praha přednášky pro řidiče, zaměřené na neslyšící občany, a pomohl zorganizovat dopravně výchovnou soutěž pro neslyšící děti a děti neslyšících rodičů.

V dubnu proběhl 8. ročník Jarních jízd zručnosti a v říjnu 8. ročník Podzimních jízd zručnosti o Pohár BESIP, který je určen motoristické veřejnosti a organizuje se ve spolupráci s Klubem automobilových orientačních soutěží Praha.

Ve spolupráci s Automotoklubem handicapovaných motoristů a Autoklubem neslyšících Praha bylo zorganizováno několik akcí, například v jarních měsících soutěž pro handicapované motoristy a v říjnu akce Jízda bez nehod.

Ve spolupráci s Městskou policií hl. m. Prahy bylo zorganizováno zdarma 16 kursů bezpečné jízdy na kluzné folii. Šlo o přípravu na zimní období pro řidiče Městské policie, Policie ČR a Vojenské policie Praha.

6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

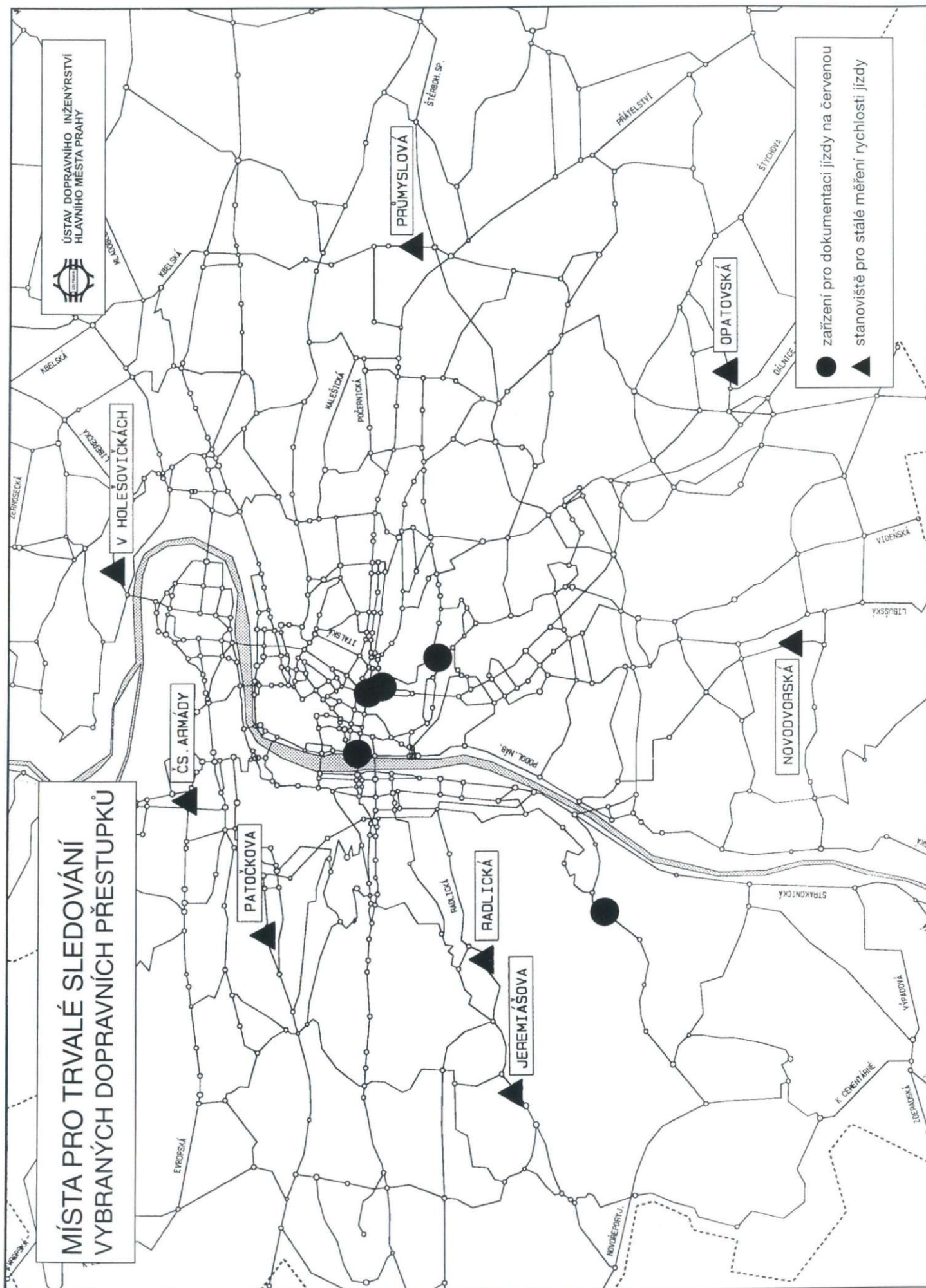
Dopravní nehoda je obvykle důsledkem nepříznivého spolupůsobení 4 faktorů (člověk, vozidlo, komunikace a dopravní poměry), přičemž rozhodující roli hraje člověk. Významně může působit i faktor náhody. Vliv komunikace a dopravních poměrů se uplatňuje pouze zprostředkovaně a projevuje se tím, že na některých místech lidé - účastníci silničního provozu - chybují více než jinde, čímž zde dochází k dopravním nehodám. Aby se vzniku dopravních nehod předcházelo, provádějí se dopravně bezpečnostní opatření na nehodových místech nebo na místech z nějakých důvodů potenciálně nebezpečných (například v místech, kde školáci přecházejí vozovky).

V roce 2000 město věnovalo na dopravně bezpečnostní opatření v rámci BESIP 33,08 mil. Kč. Pro zvýšení bezpečnosti byla provedena zejména tato opatření:

- kontrolní zařízení pro dokumentaci jízdy na červenou na křižovatkách I. P. Pavlova - Ječná a K Barrandovu - Lamačova
- zřízení stanoviště pro měření rychlosti jízdy radarem na Jeremiášově
- zřízení varovného systému proti vzniku náledí na Novopacké
- osazení betonových svodidel na 4 místech
- ochrana chodců betonovými bloky na 15 místech
- osazení silničních lanových svodidel na Evropské
- osazení zábradlí na 11 místech
- zvýraznění vodorovného značení u škol (barevná dopravní značka „Děti“ na vozovce) na 16 místech
- vyznačení přechodů pro chodce vodorovným dopravním značením na 7 místech
- osazení silničních zrcadel na 6 místech
- zdrsňování vozovek nadměrně kluzkých za mokra na 35 úsecích
- přestavba 2 průsečných křižovatek (Opatovská - Bohúňova a Opatovská - Výstavní) na okružní křižovatky
- osazení zpomalovacích prahů na 51 místech
- osazení oplocení ve středovém dělicím pásu komunikace na 2 úsecích (Lodžská - Čimická, Čimická)
- přisvětlení jedné okružní křižovatky (Vídeňská - Kunratická spojka)
- přisvětlení 6 přechodů pro chodce
- osazení tlumičů nárazu LUCO na 2 místech
- zřízení optických/akustických brzd

MÍSTA PRO TRVALÉ SLEDOVÁNÍ
VÝBRANÝCH DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ

- zařazení pro dokumentaci jízdy na červenou
- ▲ stanoviště pro stálé měření rychlosti jízdy



7 DOPRAVA V KLIDU

7.1 Parkování v centru města

Parkování v centru města je s ohledem na rozsah poptávky po parkování a na nedostatek parkovacích míst regulováno.

Důsledně je zatím regulace uplatňována na území v pravobřežní části Prahy 1 (cca 3 km²), a to formou „Zóny placeného stání“ (ZPS).

Pravidla parkování v ZPS jsou od listopadu 2000 nově upravena vyhláškou č. 42/2000 Sb. hl. m. Prahy.

Úseky ulic v ZPS jsou rozděleny:

- na stání časově omezená, tzv. „oranžová a zelená zóna“, určená pro vozidla návštěvníků,
- na stání časově neomezená, tzv. „modrá zóna“, určená pro rezidenty (držitele automobilů trvale v ZPS bydlicí) a abonenty (právnícké nebo fyzické osoby se sídlem nebo provozovnou v ZPS).

Počet míst k stání v ZPS:

- krátkodobá (oranžová a zelená zóna)	2 290	míst
- dlouhodobá (modrá zóna)	6 154	míst
- invalidé	225	míst
- ostatní (vyhrazená stání institucím a orgánům)	335	míst

Průměrná obsazenost míst k stání v ZPS (2000):

- krátkodobá stání	92	%
- dlouhodobá stání	89	%

Míra respektování pravidel stanovených v ZPS pro využívání míst k stání (2000):

- krátkodobá stání	23	%
- dlouhodobá stání	49	%

Ceny za využívání míst k stání v ZPS:

- krátkodobá stání (oranžová zóna)	40	Kč/h
- krátkodobá stání (zelená zóna)	30	Kč/h
- krátkodobá stání (zelená zóna - okrajové úseky)	15	Kč/h
- 1. vozidlo fyzické osoby	500	Kč/voz/rok
- 2. vozidlo fyzické osoby	5 000	Kč/voz/rok
- 3. a další vozidlo fyzické osoby	10 000	Kč/voz/rok
- vozidlo právnické osoby	50 000	Kč/voz/rok

V levobřežní části Prahy 1 o ploše 2,4 km² a kapacitě 1,5 tisíce parkovacích míst je vyznačena zóna, v níž mimo vyhrazená stání a střežená parkoviště mohou parkovat pouze vozidla rezidentů, označená povolením Úřadu městské části Praha 1.

7.2 Hromadné garáže v centru města

V současné době jsou v centru města (Pražské památkové rezervaci) k dispozici následující hromadné garáže:

Hromadné garáže veřejné	
Lokalita	Počet stání
Václavské garáže	95
Národní divadlo	216
Parking Palachovo náměstí	453
Hotel Intercontinental	200
Parking Kotva	300
Parking Marriott	480
Garáže Opletalova	90
Garáže Helios	520
Hlavní nádraží - Bolzanova	371
Hotel Renaissance	90

Hromadné garáže neveřejné	
Lokalita	Počet stání
Na Florenci (Česká typografie)	140
Na Florenci (ČSOB)	90
Petrská – Obchodní centrum	290
Blok mezi Soukenickou a Klimentskou	100
Celní Dvůr	100
Politických vězňů mezi Olivovou a Opletalovou	90
Senovážné náměstí	120
Myslbek	320
Holan Centrum	180
Vladislavova	90
Lazarská - Vodičkova	90
Štěpánská	190
Na Rybníčku	90
Kateřinská	250
Na Bojišti	138
Rubešova (TRANSGAS)	90
Lublaňská (MVČR)	220
Šafaříkova - Bělehradská	90

Celkem	2 815
--------	-------

Celkem	2 678
--------	-------

7.3 Ostatní území města

Celoměstská bilance garáží není k dispozici. Odhaduje se, že celková kapacita garáží činí 150 až 160 tisíc stání. Evidence mimouličních parkovacích lokalit je rozpracována. Na celém území Prahy je dosud evidováno 335 lokalit o kapacitě 30,5 tisíc míst k stání.

Z hlediska provozního režimu jsou tato parkoviště dělena na dva základní typy:

- s regulovanou dobou stání
- bez časového omezení

Z hlediska využití slouží první typ zejména návštěvníkům a druhý zejména rezidentům.

7.4 Záchytná parkoviště P + R

Záchytná parkoviště zařazená do systému P + R, který se začal uvádět do provozu v roce 1997, má za úkol snížit počet radiálních cest osobních automobilů, snížit počet zaparkovaných vozidel v centru města a tím napomáhat zkvalitnění životního prostředí tohoto území.

Na začátku roku 2000 bylo v systému P + R k dispozici celkem 1 108 stání na parkovištích Zličín I, II, Nové Butovice, Radlická, Opatov, Skalka, Černý Most, Rajská zahrada a Nádraží Holešovice. V dubnu byla uvedena do provozu dvě nová parkoviště Palmovka (122 stání) a Radotín (62). Parkoviště Radotín je první lokalitou P + R, která nemá vazbu na metro, ale na železnici.

Celková kapacita všech parkovišť se tak zvýšila na 1 289 stání (včetně snížení kapacity P + R Radlická z 40 na 37 stání z důvodu rekonstrukce).

Přehled využití parkovišť v říjnu 1999 a říjnu 2000 zobrazuje následující tabulka.

Počet vozidel parkujících na parkovištích P + R za měsíc říjen 1999 a říjen 2000

Parkoviště	Kapacita		Počet parkujících vozidel		Průměrný počet vozidel na 1 stání	
	1999	2000	10/1999	10/2000	10/1999	10/2000
Zličín I	94	94	3 970	2 973	42	32
Zličín II	70	70	2 006	2 085	29	30
Nové Butovice	60	60	2 313	2 608	39	43
Radlická	40	37	1 274	1 391	32	35
Skalka	175	175	1 702	2 695	10	15
Opatov	212	212	2 934	3 901	17	18
Rajská zahrada	80	80	1 976	2 345	25	29
Černý Most	300	300	7 785	9 649	26	32
Holešovice	77	77	2 835	3 125	37	41
Palmovka	0	122	0	3 224	0	26
Radotín	0	62	0	158	0	3
Celkem	1 108	1 289	26 795	34 154	24	26

Poptávka uživatelů je z různých přístupových směrů do centra města odlišná. V některých lokalitách kapacita parkovišť již nepostačuje (Zličín I, Zličín II, Nové Butovice, Radlická), některá parkoviště mají ještě rezervu kapacity (Skalka, Opatov, Radotín).

Parkoviště P + R s větší rezervou se dočasně využívají k parkování rezidentů z okolí parkoviště. V říjnu 2000 bylo dočasně zavedeno trvalé stání rezidentů s měsíčním předplatným na parkovištích Skalka (vyčleněno 61 stání) a Opatov (26). Všechna tato stání byla pronajata. V Radotíně je takto možno využívat libovolná stání (vzhledem k zatím malému využití zde nedochází ke kolizi se systémem P + R).

Celková kapacita systému P + R po vyčlenění části plochy na Skalce a na Opatově činí 1 202 stání. Ve stádiu úvah a prověřování je systém parkování rezidentů na parkovištích P + R ve večerních a nočních hodinách.

Nedílnou součástí racionálního fungování systému P + R je naváděcí systém s využitím statického nebo dynamického dopravního značení.

Pro dynamické navádění vozidel na parkoviště P + R se používají informační tabule, obsahující dopravní značky a zařízení pro provozní informace s proměnnými symboly. Provedení informačních tabulí zohledňuje jejich situování jak na intravilánové, tak na extravilánové komunikační síti, včetně komunikací pro motorová vozidla.

Dynamický systém navádění na parkoviště P + R je v plném rozsahu použit na příjezdu do hl. m. Prahy ve směru od dálnice D 5 pro zachytná parkoviště P + R Zličín I a II, Nové Butovice a Radlická. Na informačních tabulích je umístěna dopravní značka č. IP 13d „P + R“ se symbolem vozidla (osobní), pro které je parkoviště určeno a provozní informaci obsahující název parkoviště, vzdálenost a proměnný symbol, informující o počtu volných míst na parkovištích. V rozhodujícím bodě před odbočením na jednotlivá parkoviště obsahuje proměnný symbol VOLNO - OBSAZENO.

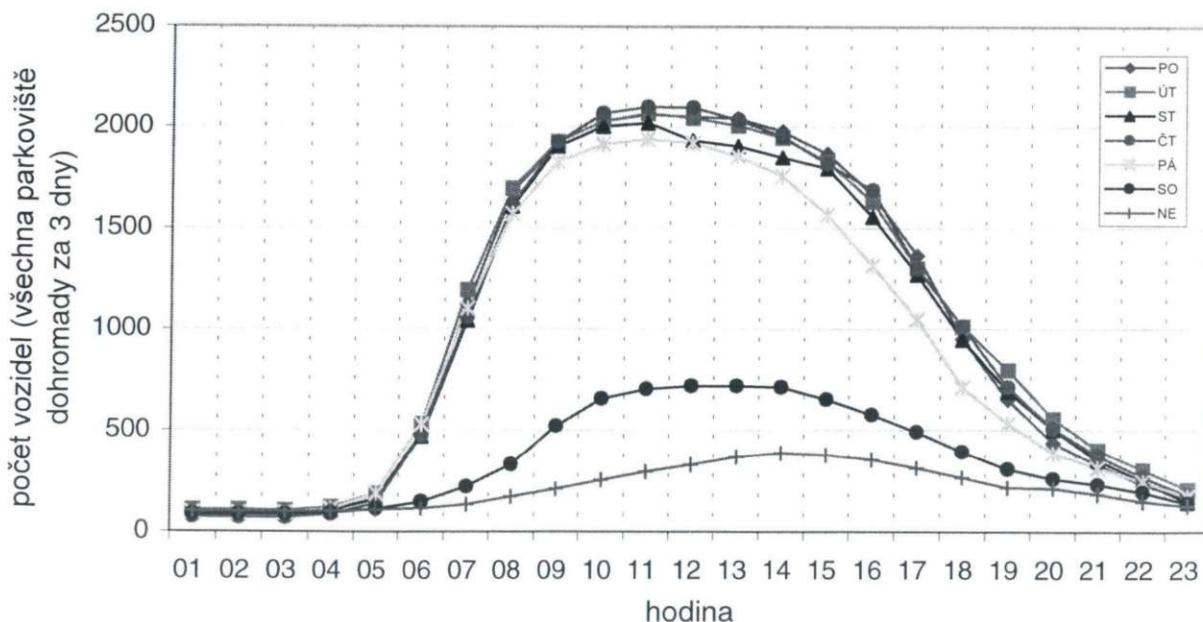
Zkušební provoz dynamického naváděcího systému pro parkoviště P + R Zličín, Nové Butovice a Radlická, realizovaný podle dokumentace Nederland Haarlem a AŽD Praha - DAST, byl uveden do provozu dne 26.4.2000. Systém obsahuje monitorovací část na HDRÚ a naváděcí systém proměnných informačních tabulí na komunikační síti.

U parkovišť P + R, která se nenacházejí na společné příjezdové trase, spočívá dynamické navádění pouze v osazení zařízení pro provozní informaci s proměnným symbolem VOLNO - OBSAZENO, a to buď bezprostředně před vjezdem na parkoviště, nebo u poslední dopravní značky před odbočením na parkoviště.

Na začátku října 2000 započalo prostřednictvím TSK hl. m. Prahy a její subdodavatelské firmy Green center s. r. o. dynamické sledování využití parkovišť P + R novým způsobem. Využívá se přitom elektronický odbavovací systém instalovaný na jednotlivých parkovištích. Tento systém shromažďuje kumulované počty vjezdů a výjezdů, které se postupně přičítají a na konci dne se databáze vjezdů a výjezdů vynuluje. Dále systém zaznamenává okamžitou obsazenost parkoviště. Tato data se pak vysílají do centrálního velína na Strahově, kde se data zpracovávají do výsledného formátu. Na obrázku je uveden graf průběhu obsazenosti šesti parkovišť P + R, do tohoto systému již zapojených, v jednotlivých dnech týdne.

Průběh obsazenosti v jednotlivých dnech týdne

Parkoviště Holešovice + Černý Most + Rajska zahrada + Opatov + Palmovka + Radlice
Po 2.10. - Ne 22.10.2000



8 PĚŠÍ PROVOZ

Chůze je nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemísťování osob. Chůzí začíná a končí každá cesta vykonávaná dopravními prostředky. Přibližně 23 % všech vnitroměstských cest se koná pouze pěšky.

Z hlediska času jsou většinou pěší cesty, s výjimkou cest rekreačních, krátké; 63 % samostatných pěších cest je kratších než 10 minut a jen 10 % delších než 20 minut. Nejčastějším zdrojem či cílem samostatných pěších cest je bydliště (44 %), dalšími jsou pracoviště nebo škola (30 %) a obchodní zařízení (15 %).

Největší počet pěších cest se realizuje v centrální oblasti města, zejména pak na území městské části Praha 1. Ze všech vnitroměstských cest konaných pěšky (bez použití dopravního prostředku) má v Praze 1 svůj zdroj či cíl 23 % cest, dalších 9 % pěších cest se koná výlučně na tomto území, tj. nepřesahuje hranici této městské části. Městské části Praha 1 se tedy týká téměř třetina všech pěších cest v Praze.

Z tohoto důvodu provádí ÚDI Praha především na vybraných ulicích území městské části Praha 1 již od roku 1963 v časových periodách 10 - 15 let ověřovací průzkumy pěšího provozu v běžném pracovním dnu. Poslední rozsáhlé průzkumy pěšího provozu na tomto území byly realizovány v letech 1999 - 2000, doplňující šetření budou prováděna ještě v roce 2001. Některé zajímavé výsledky pravidelně opakovaných průzkumů pěšího provozu jsou uvedeny v následující tabulce (vývoj v maximální špičkové hodině pracovního dne):

Ulice	Úsek	1963	1975	1990	2000
Václavské náměstí	Vodičkova - Na Příkopě	18 420	17 000	16 000	7 380
Vodičkova	Palackého - Václavské nám.	7 470	10 800	6 400	4 710
Jindřišská	Václavské nám. - Panská	7 250	10 500	6 250	3 320
Národní	Spálená - Jungmannova	8 400	10 540	9 000	5 350
Na Příkopě	Panská - Nekázanka	11 680	11 600	12 600	4 890
Revoluční	Truhlářská - Soukenická	-	6 630	4 300	1 670
Na Poříčí	Revoluční - Havlíčkova	4 890	5 730	4 450	1 650
Karlův most		1 310	2 200	2 600	3 450
Karlova	Seminářská - Husova	-	-	2 400	2 890
Staré zámecké schody		-	-	600	1 980
Palackého most		-	-	350	350
Jiráskův most		-	-	250	200
Štefánikův most		-	-	150	210

Z dosud provedených průzkumů lze vyvodit tyto nejdůležitější závěry:

- Až na výjimky dochází od roku 1963 do současnosti k trvalému poklesu počtu chodců pohybujících se ve špičkových hodinách na ulicích centra Prahy.
- Zatímco v cca 25letém období mezi roky 1963 - 1990 se jednalo o úbytek počtu chodců, pohybujících se řádově v jednotkách procent, v 10letém období mezi roky 1990 a 2000 se většinou jedná řádově o desítky procent.
- Rostoucí oblibu a návštěvnost Prahy zahraničními a tuzemskými turisty dokládají přibývající intenzity pěšího provozu ve špičkové hodině pracovního dne v období mezi lety 1990 a 2000 na pěších trasách spojujících Pražský hrad a Staroměstské

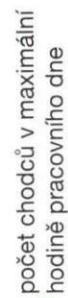
nám. Například na Karlově mostě vzrostl v tomto období počet procházejících chodců cca o 36 % a v Karlově ulici o 20 - 28 %, na Starých zámeckých schodech o 230 % a na Mánesově mostě o 122 %. Nerovnoměrné změny intenzit pěšího provozu v některých úsecích tzv. „královské cesty“ (Pražský hrad - Nerudova ul. - Malostranské nám. - Karlův most - Karlova ul. - Staroměstské nám. - Celetná - Prašná brána), kde v některých jejích částech dochází i ke značnému poklesu počtu chodců (např. v Celetné ul. až o 46 %), a naopak výrazný nárůst počtu chodců v některých úsecích paralelních tras (např. Staré zámecké schody - Mánesův most) svědčí o tom, že v důsledku zkvalitnění stavu, vzhledu a vybavení některých lokalit historického centra města, dříve pro chodce nepřitažlivých ulic a průchodů, dochází k rozproštění pěšího provozu do většího území centra, a to zvláště v jižní a východní části Starého Města. O víkendu (zvláště v sobotu) nebo v jiných dnech pracovního klidu intenzita pěšího provozu na turisticky přitažlivých trasách dále vzrůstá cca o 15 - 20 %.

- Na většině mostů zůstávají intenzity pěšího provozu téměř neměnné.

Pro usnadnění orientace tuzemských i zahraničních návštěvníků centra Prahy bylo v dubnu 2000 osazeno na území Pražské památkové rezervace (PPR) cca 1 300 informačně orientačních značek.



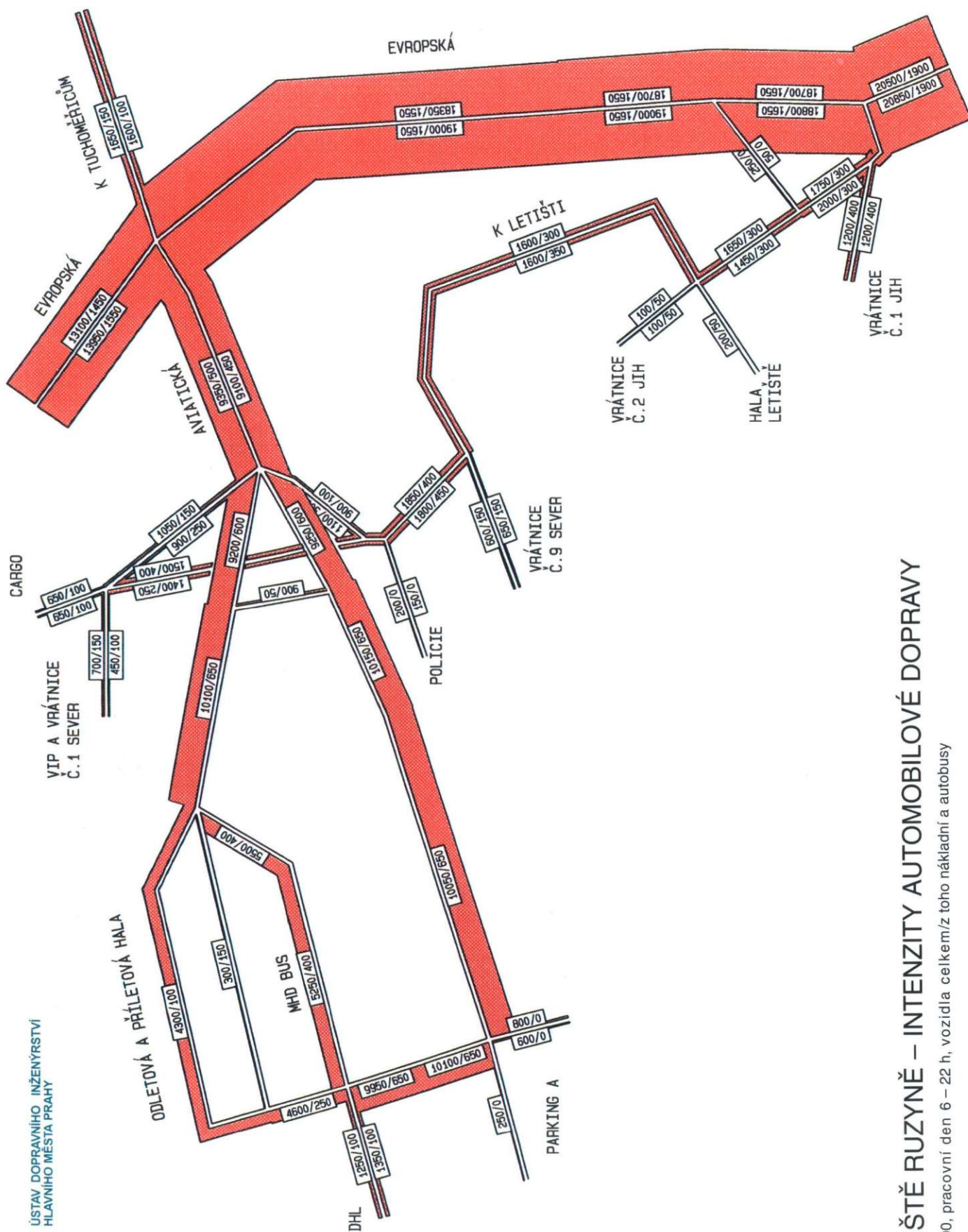
Vyznačeny byly trasy k přibližně 50 kulturně historickým cílům (památkovým objektům) z 56 výchozích míst, nacházejících se na území PPR, případně vně jeho hranice, a k několika dalším cílům (stanice metra, stanice lanovky, Hlavní pošta, První pomoc, Turistické informace - PIS). Návrh informačně orientačního značení zpracoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy podle „Zásad pro informačně orientační značení na pozemních komunikacích“ (TP 117). Informačně orientační značení (IOZ) je většinou provedeno jako sestava jednotlivých značek, osazených buď na samostatných sloupcích nebo na sloupech veřejného osvětlení či ukazatelů času. Každá jednotlivá značka obsahuje směrovou šipku, název cíle a symbol (piktogram) cíle. Barevné provedení značek udávajících kulturní, turistický či komunální cíl, respektuje TP 117. Informačně orientační značení v PPR je otevřený systém, který bude moci být v budoucnu upravován, doplňován a rozšiřován na celé území hlavního města Prahy.



INTENZITY PĚŠÍ DOPRAVY



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



LETIŠTĚ RUŽYŇĚ – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

září 2000, pracovní den 6 – 22 h, vozidla celkem/z toho nákladní a autobusy

9 LETECKÁ DOPRAVA

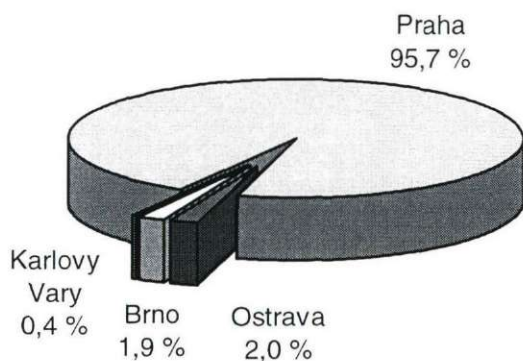
Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha - Ruzyně. Ostatní tři pražská letiště slouží většinou jiným, speciálním účelům. Letiště Praha - Ruzyně má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž dvě umožňují přístrojový provoz s maximální kapacitou 36 pohybů (startů a přistání) letadel/h. Celková roční přepravní kapacita letiště je 6,2 mil. odbavených cestujících. V současné době operuje na letišti přes 30 leteckých společností, které zajišťují pravidelná přímá spojení do takřka 70 míst celého světa. Spojení s evropskými městy a spojení do New Yorku je zajišťováno každodenně.

Celkový objem cestujících odbavených na čtyřech letištích, která mají v České republice mezinárodní statut (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary), stoupl oproti roku 1999 o 14,2 %, objem přepravených nákladů (zboží a pošty) o 13 %.

Podíl letiště Praha - Ruzyně na celkovém objemu letecké přepravy v ČR stoupá. Oproti roku 1999 vzrostl v roce 2000 v přepravě osob o 0,7 %, v přepravě nákladů o 6,7 %.

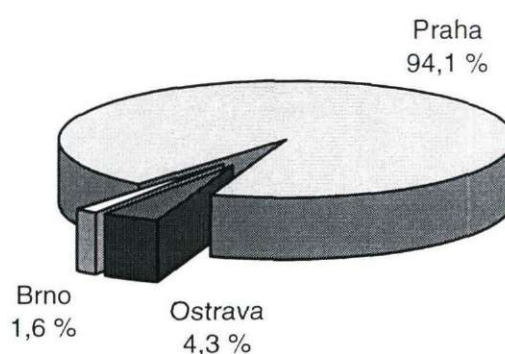
**Podíl letišť na výkonech
v osobní přepravě**

% z celkového objemu
odbavených cestujících



**Podíl letišť na výkonech
v přepravě nákladů**

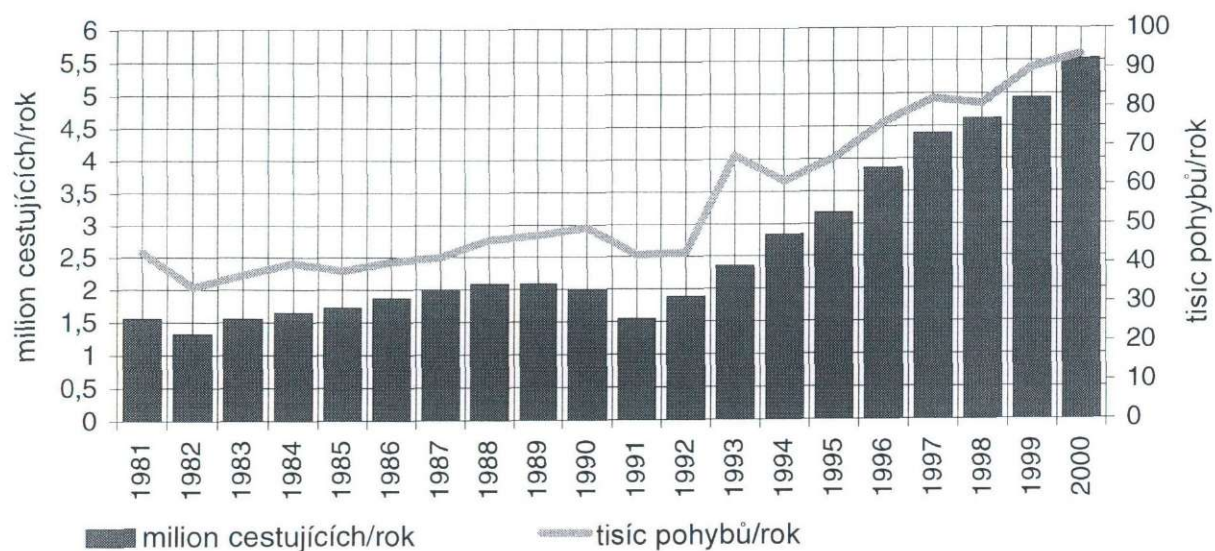
% z celkového objemu přepravených
nákladů včetně pošty



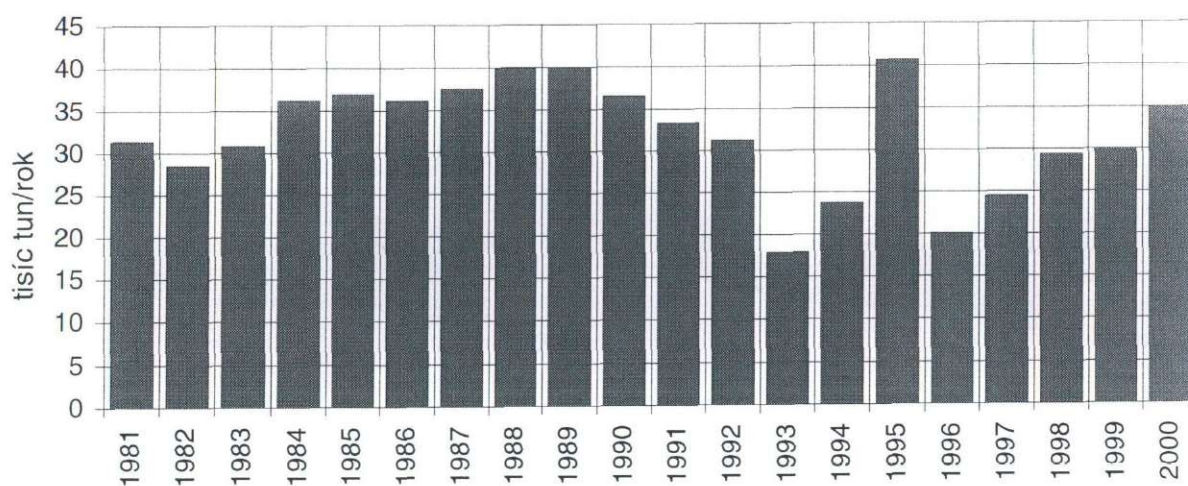
V roce 2000 bylo na letišti Praha - Ruzyně odbaveno celkem 5 554 tis. cestujících, což představuje nárůst o 15,2 % oproti roku 1999. Dále bylo přepraveno 30 284 t zboží a 4 609 t pošty, takže přeprava nákladu vzrostla o 17,1 %. Nejvyšší nárůst počtu cestujících byl ve srovnání s rokem 1999 zaznamenán v období leden - duben (až o 23,4 %), v letních měsících se nárůst (s výjimkou června - 9,7 %) pohyboval přes 14 %. Nejvíce cestujících (621,1 tis. osob) bylo odbaveno v srpnu, nejméně (296,3 tis. osob) v lednu. Počet pohybů letadel v roce 2000 činil 94 117 pohybů/rok, což je o 5 498 pohybů/rok více než v roce 1999 (+ 5 %). Nižší relativní nárůst počtu pohybů letadel než počtu odbavených osob znamená, že letecké společnosti nasadily v roce 2000 ve větší míře letadla s vyšší přepravní kapacitou.

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). Obdobně vzrůstají i počty pohybů letadel. Přeprava nákladů je však zatím v období 1991 - 2000 ve srovnání s léty 1981 - 90 stále ještě nižší (v průměru 28,5 tis. t/rok, oproti 35,4 tis. t/rok).

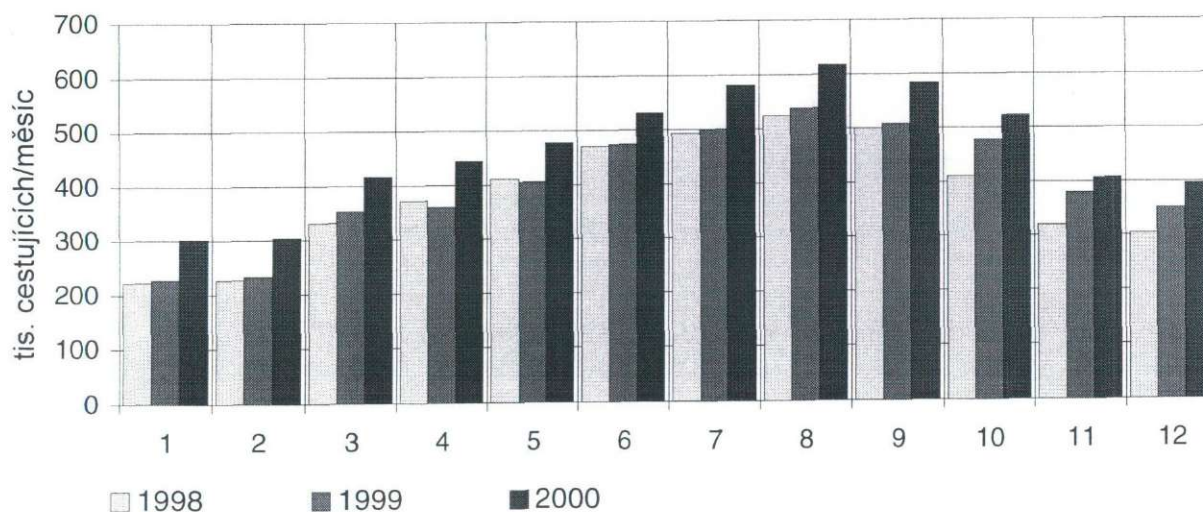
Vývoj výkonů letiště Praha - Ruzyně
počty odbavených cestujících a pohybů letadel



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

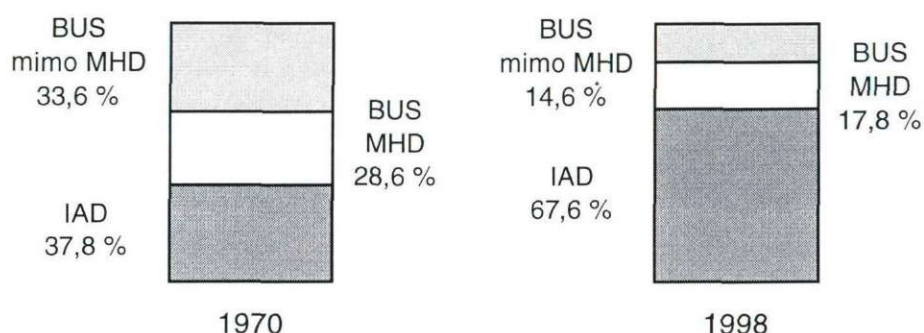


Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha - Ruzyně 1998 - 2000



Od centra města, kde je umístěn vnitroměstský terminál, je letiště Praha - Ruzyně vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno speciální autobusovou dopravou, kromě toho letiště obsluhuje městská autobusová doprava, směřující v radiálním směru do Dejvic k trase A metra, ve směru tangenciálním přes Břevnov a Motol do Jihozápadního Města. Rozhodující podíl (68 %) při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má však individuální automobilová doprava.

Vývoj podílů jednotlivých doprav při přepravě osob na letiště Praha - Ruzyně (pracovní den)

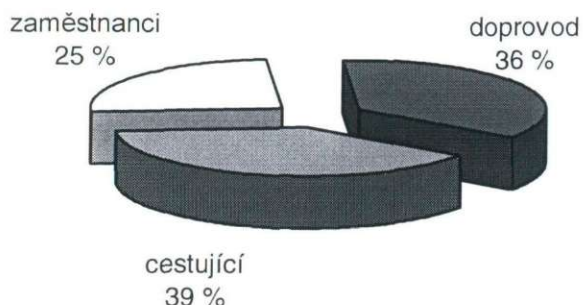


V první polovině září roku 2000 proběhl komplexní dopravní průzkum v areálu letiště Praha - Ruzyně. Jeho součástí byly dílčí průzkumy automobilové dopravy a parkování vozidel na veřejně přístupných komunikacích, průzkumy hromadné dopravy a anketní průzkumy zaměstnanců, leteckých cestujících a návštěvníků letiště. Průzkumy byly prováděny v pracovních dnech úterý, středa, čtvrtek v době od 5:00 (resp. 6:00) do 22:00 hodin. Údaje získané přímým šetřením byly doplněny statistickými údaji ČSL, s. p., takže souhrnné výsledky průzkumu umožňují komplexní pohled na současný stav dopravní obsluhy areálu letiště Praha - Ruzyně.

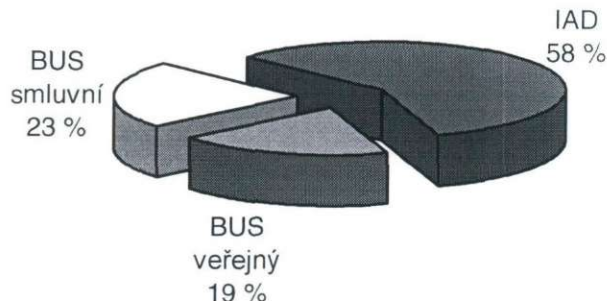


Podle výsledků anketního průzkumu vykonali ve sledovaný den (čtvrtek 7.9.2000) letečtí cestující, jejich doprovod a osoby zaměstnané na letišti ve vztahu k letištnímu areálu prostřednictvím pozemních doprav celkem 49,4 tis. cest.

**Podíly jednotlivých kategorií osob
na celkovém počtu cest**



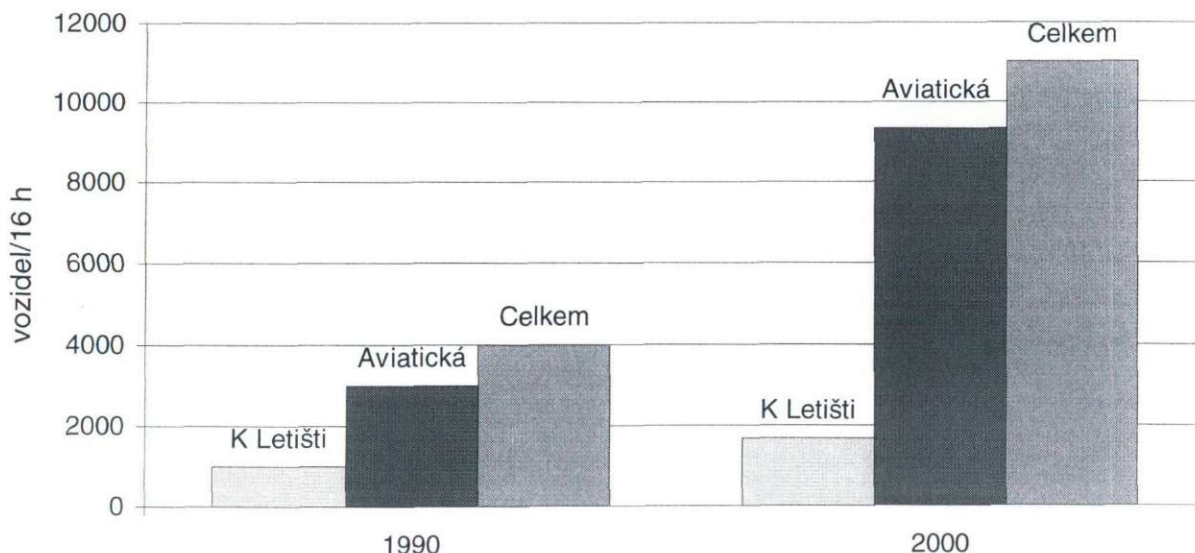
**Podíly jednotlivých doprav
při realizaci cest**



Zdrojem a cílem cest leteckých cestujících a doprovázejících osob je ze 60 % Praha. Z osob zaměstnaných v areálu letiště jich téměř 50 % bydlí v Praze, třetina dojíždí z Kladna. V dělbě přepravní práce při příjezdech na letiště a odjezdech z jeho areálu převládá individuální automobilová doprava. Vlivem vyššího počtu sezónních charterových letů, konaných v období průzkumu (začátek září), k nimž jsou cestující dopravováni převážně smluvní autobusovou dopravou, je však její podíl zjištěný z výsledků anketního šetření nižší než by odpovídalo údajům zjištěným v roce 1998 (konec října).

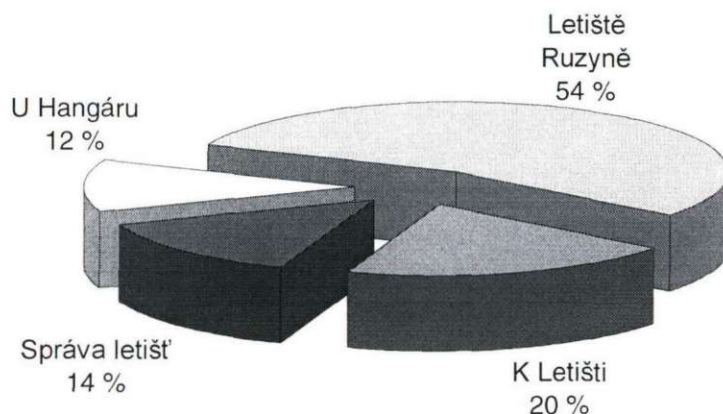
Při sčítání automobilové dopravy (6. a 7.9.2000) bylo na profilech v ulicích Aviatické a K Letišti zachyceno celkem 11 100 vozidel vjíždějících v době od 6 do 22 hodin do areálu letiště, z toho 800 vozidel klasifikovaných jako vozidla těžká. Celkový počet vozidel se oproti roku 1990 zvýšil o 180 %, počet vozidel těžkých vzrostl o 78 %. Výrazně více přitom za posledních deset let vzrostla doprava v ulici Aviatické (o 224 %), než v ulici K Letišti (o 62 %).

Vývoj zatížení v ulicích K Letišti a Aviatická
pracovní den, 6 - 22 h, směr k letišti

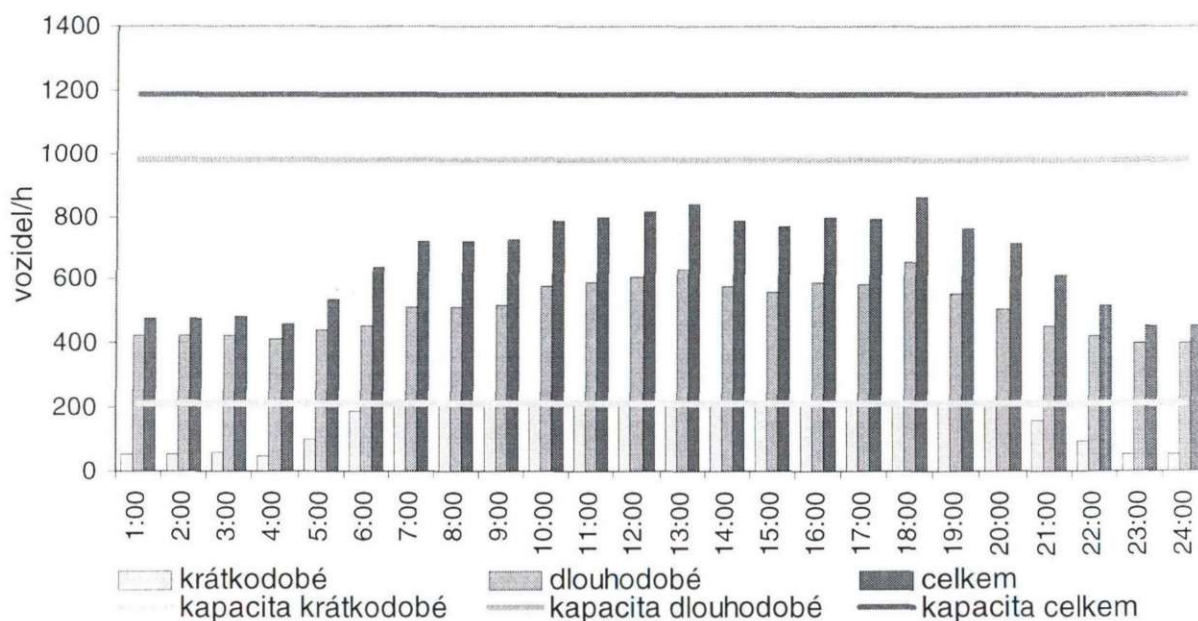


Při průzkumu dne 7.9.2000 v době od 5:00 do 22:00 hodin na linkách městské hromadné dopravy 119, 179, 225, 254 byl na hranicích areálu letiště zjištěn celkový počet cestujících v obou směrech 7,5 tis. osob/17h. Celkový obrát cestujících na zastávkách sledovaných v rámci průzkumu činil 10 tis. osob/17h, z toho přes 50 % připadá na obrát koncové zastávky Letiště Ruzyně.

Podíly zastávek MHD na celkovém obrátu cestujících



Využití veřejných parkovišť v severní části areálu středa 6.9.2000



Celkový počet odstavných a parkovacích stání v severní části areálu (tj. v okolí hlavní odbavovací budovy) činí cca 3,5 tisíce stání. Z toho 1 208 stání je umístěno na veřejných placených parkovištích - 980 stání na parkovišti dlouhodobém, 228 stání na parkovišti krátkodobém. Průměrné hodinové využití všech ploch situovaných v areálu sever jako celku bylo dne 5.9.2000 (úterý) zjištěno v hodnotě 44 %, maximální využití v době od 11:00 do 12:00 činilo 58 %. Veřejná parkoviště vykázala při šetření provedeném dne 6.9.2000 (středa) hodnoty využití vyšší. Na dlouhodobém parkovišti bylo průměrné využití 55 %, maximální 62 %. Na parkovišti krátkodobém dosáhl průměr hodnoty 76 %, maximum hodnoty 100 %.

10 LODNÍ DOPRAVA

Lodní doprava, provozovaná na území hlavního města Prahy na řece Vltavě v úseku Zbraslav - Sedlec (v délce 30,5 km), uskutečňuje přepravu osob i nákladů. Kapacita vodní cesty v Praze je dána kapacitou plavebních komor Podbaba 5,2 mil. t/rok a plavební komorou Smíchov 2,8 mil t/rok. Kapacita plavební komory Smíchov je výrazně čerpána podílem intenzivní osobní lodní dopravy.

Osobní lodní dopravu, která má prakticky pouze rekreační charakter, provozuje několik společností, které pořádají každodenní okružní projížďky historickým jádrem města a v letní sezóně i výletní jízdy v trasách Praha - Mělník, Praha - Slapy, Praha - Zoologická zahrada. Kromě těchto plaveb jsou uskutečňovány i plavby gastronomické a společenské, a to buď pravidelné nebo podle individuální objednávky. Provoz osobní lodní dopravy je celoroční.

Největšími provozovateli osobní lodní dopravy jsou Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS) a Evropská vodní doprava s. r. o. (EVD), které zajišťují dopravu osob 2 parníky a 9 loděmi.

PPS, a. s. přepravila v roce 2000 celkem 133 tisíc osob. Z toho 87 tisíc byli cestující, kteří si zakoupili jednotlivé vstupenky, ostatní byli účastníci hromadných zájezdů a společenských akcí. Asi 48 % klientely tvořili cizinci. EVD s. r. o. přepravila 185 tisíc cestujících za rok.

Kromě těchto společností existuje v Praze řada menších lodních společností (např. Beta-tour nebo Boat trip), které se zabývají pronájmem menších lodí a loděk pro různé společenské akce, případně pro rekreační využití jednotlivcům.

Objem nákladní dopravy proti roku 1999 mírně stoupl, jak je patrné z následující tabulky.

Objemy lodní dopravy v letech 1999 - 2000

Plavební komora	Přepravené zboží (t)		Proplavené lodě (osobní a nákladní)	
	1999	2000	1999	2000
Modřany	97 325	108 168	1 897	1 898
Smíchov	190 323	197 740	20 305	27 716
Mánes	10	238	3 919	3 747
Štvanice	185 768	201 712	4 794	5 775
Podbaba	356 008	370 037	1 649	1 897

Nejvytíženější komorou na vodní cestě je komora Smíchov s kapacitou 46 proplavených nákladních lodí za den.

Na území města se nacházejí 3 přístavy sloužící pro překládku různého druhu nákladů. Nejvýznamnější je přístav Holešovice, který v současné době je nejvíce využíván, protože umožňuje překládací relace voda - silnice, voda - železnice. Součástí přístavu je i kontejnerové překladiště. Dalšími přístavy jsou Smíchov a Radotín. Význam přístavu Radotín vzroste po vybudování jižní části Pražského okruhu.

Kromě přístavů fungují na území města ještě překladiště Rohanský ostrov, Holešovice a Sedlec. Příležitostně jsou zřizována i dočasná překladiště na březích a nábřezích Vltavy dle aktuálních potřeb.

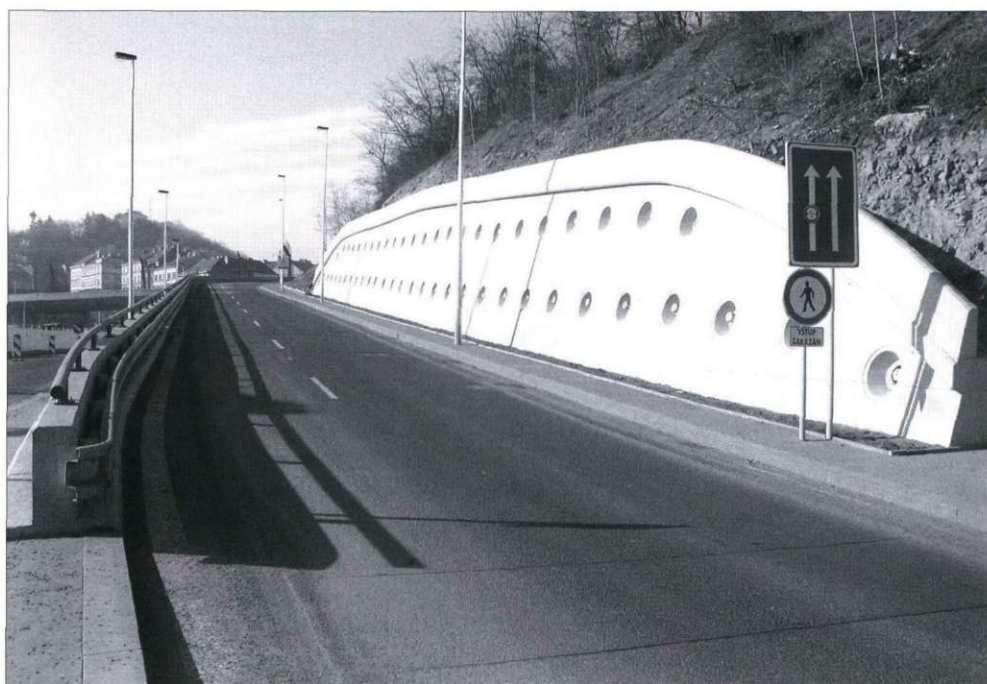
11 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

11.1 Dopravní stavby

I v roce 2000 probíhala na území města rozsáhlá stavební činnost zaměřená na výstavbu a rekonstrukce jednotlivých částí dopravního systému města. V rozpočtu hlavního města Prahy na rok 2000 je zapsána řada jmenovitých stavebních akcí, které město zcela nebo zčásti finančně zajišťovalo. Kromě toho některé další stavební akce kryl ze svých prostředků Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. Ze státního rozpočtu jsou hrazeny náklady na výstavbu pražského silničního okruhu.

Nejdůležitější dopravní stavbou uvedenou v roce 2000 do provozu byla další část Pražského okruhu v úseku Třebonice - Řepy. Zkrátily se tím jízdy automobilů směřujících z jihozápadní části Pražského okruhu na silnice I/6 a I/7 a významně se omezil provoz na původní trase dopravního okruhu, především na Slánské ulici, která prochází sídlištěm Řepy. Intenzita automobilové dopravy v této ulici klesla téměř o 30 % a intenzita těžkých automobilů o plných 50 %.

Další významnou akcí, jejíž výstavba byla prakticky dokončena v roce 2000 a do provozu uvedena v lednu 2001, je přímá rampa z Kartouzské ulice do Strahovského tunelu. Zprovozněním této rampy došlo ke zklidnění Tomáškovy ulice a ke značnému zlepšení složité dopravní situace v ulicích Plzeňské a Duškově v úseku mezi ulicemi Kartouzskou a Tomáškovou. Realizačně byl dokončen i soubor staveb Podbabská - Roztocká v Praze 6.



Do provozu byla uvedena dvě nová záchytná parkoviště P+R (Radotín, Palmovka) s celkovým počtem 184 stání a zrealizovány byly též dvě malé okružní křižovatky náhradou za stávající křižovatky průsečné.

Kromě výše uvedených staveb, které již byly zprovozněny, probíhala v roce 2000 řada dalších stavebních akcí, jejichž cílem je postupné zlepšení dopravní obsluhy hlavního města Prahy. Mezi nejdůležitější z nich patří dostavba IV. provozního úseku trasy B metra Českomoravská - Černý Most (v roce 2000 byl uveden do provozu západní vestibul stanice Vysočanská a provedeno opláštění povrchového úseku mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most) a výstavba obou komunikačních okruhů, tj. městského okruhu v úseku Strahovský tunel - Barrandovský most a Pražského okruhu v úseku Řepy - Ruzyně.



V září bylo započato s výstavbou IV. provozního úseku trasy C metra v části Holešovice - Ládví. Tím byla opět po 11 letech zahájena výstavba dalšího provozního úseku metra. Proběhla rekonstrukce stanice metra Malostranská a provedeny byly opravy ve stanici metra Vyšehrad. V síti elektrických drah byly rekonstruovány mj. tramvajové tratě v ulicích Plzeňské, Koněvově, Milady Horákové a trať Jelení - Keplerova - Dlabačov. V rámci uzavírky při výstavbě městského okruhu v úseku Zlíchov - Radlická byla zrekonstruována tramvajová smyčka Hlubočepy, a to již s ohledem na budoucí prodloužení tramvajové tratě do sídliště Barrandov.

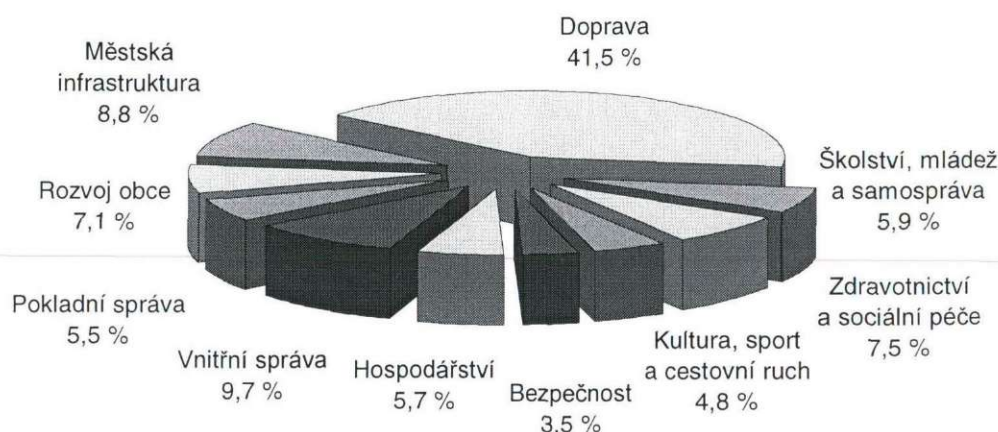
V komunikační síti pokračovala realizace souboru staveb modřanské komunikace a provedena byla řada rekonstrukcí, např. na mostě Barikádníků, na Jižní spojce, v ulicích Chotkově, Veletržní, Průmyslové a dalších.

11.2 Financování dopravy a dopravních staveb

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby v roce 2000 byly financovány z rozpočtu hlavního města Prahy, k němuž v malé míře přispívaly zdroje státního rozpočtu a vlastní zdroje Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.

Po zahrnutí úprav, provedených Zastupitelstvem hlavního města Prahy v říjnu 2000, dosáhl celkový úhrn výdajů souboru rozpočtů hlavního města Prahy částky 29,7 mld. Kč, z toho 12,3 mld. Kč výdaje v kapitole 03 - Doprava. Podílem 41,5 % byla i v roce 2000 doprava nejvýznamnější součástí výdajové stránky městského rozpočtu.

Podíly rozpočtových kapitol na výdajích rozpočtu 2000

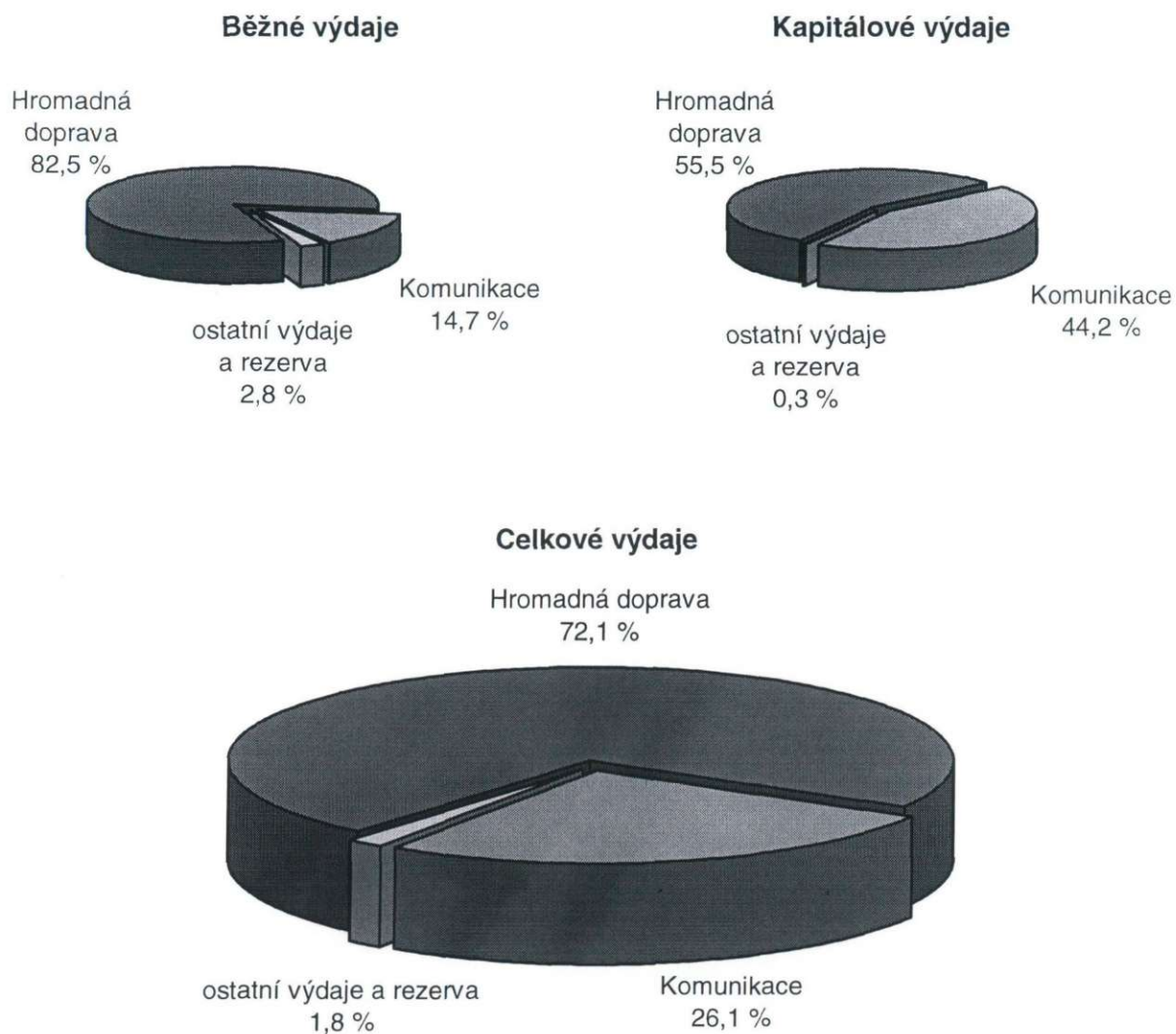


Z částky 12,3 mld. Kč, vyčleněné v rozpočtu pro dopravu, bylo 7,6 mld. Kč určeno pro krytí běžných provozních výdajů, 4,7 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Na čerpání **běžných provozních výdajů** se v dopravě rozhodující měrou podílí dotace hromadné dopravy osob na území města a v jeho okolí. Na tento účel bylo v rozpočtu stanoveno celkem 6,26 mld. Kč, z toho 6,12 mld. Kč pro Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. jako dotace provozu městské hromadné dopravy. Dalších 1,34 mld. Kč bylo určeno na úhradu běžných oprav komunikací, zimní údržbu, údržbu zeleně a další výdaje potřebné pro udržování dopravního systému v provozuschopném stavu.

Z **výdajů investičních (kapitálových)** byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (56 %), dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení (44 %). I v části výdajů kapitálových převažovaly v rozpočtu výdaje, určené pro zlepšení stavu hromadné dopravy - z celkové částky 4,7 mld. Kč bylo na investice do hromadné dopravy vyčleněno 2,6 mld. Kč, pro obnovu a rozvoj komunikační sítě 2,1 mld. Kč. Celkově v upraveném rozpočtu na rok 2000 převládaly výdaje na zabezpečení provozu, obnovu a rozvoj hromadné dopravy osob, jejichž podíl na celkových výdajích kapitoly Doprava přesáhl 70 %.

Struktura výdajů kapitoly 03 upraveného rozpočtu 2000



Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly Doprava ukazuje, že přibližně 7,4 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 2,1 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, 2,6 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové a 0,2 mld. Kč tvořily ostatní výdaje potřebné pro udržování dopravního systému v provozuschopném stavu.

Struktura celkových výdajů kapitoly 03 upraveného rozpočtu 2000



Účelové prostředky ze státního rozpočtu byly poskytnuty hlavnímu městu Praze jako příspěvky na opravy a údržbu pozemních komunikací plnících funkci silnic a výstavbu vybraných komunikačních úseků, dále na výstavbu metra (370 mil. Kč) a na nákup nízkopodlažních autobusů (148 mil. Kč). Na financování příměstské dopravy se podílely i obce v okolí Prahy, jejichž obyvatelé tuto dopravu v rámci PID využívají a stát zde rovněž poskytl podle zákona o silniční dopravě příspěvek (30 mil. Kč) na zajišťování základní dopravní obslužnosti území. Prostřednictvím Ministerstva dopravy a spojů České republiky již v minulých letech převzal stát závazek vybudovat postupně silniční okruh kolem Prahy. Celkem bylo v roce 2000 z celostátních zdrojů na tento účel vynaloženo 761 mil. Kč. Na dokončení úseku Třebonice - Řepy bylo použito 265 mil. Kč, zbývajících 496 mil. Kč bylo investováno do rozestavěného úseku Řepy - Ruzyně, který má být uveden do provozu v roce 2001.



12 PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE

V uplynulých letech i v roce 2000 se hlavní město Praha a jeho organizace podílely na řešení řady projektů, vypsaných Evropskými komisemi DG VII, XII a XIII v rámci 4. a 5. rámcového programu EU a týkajících se dopravy.

CAPE (Coordinated Action for Pan-European Transport and Environment Telematics Implementation Support)

Projekt 4. rámcového programu EU, oblast IST, jehož cílem bylo podpořit vyšší využití telematiky v Evropské unii a státech střední a východní Evropy, řešilo konsorcium partnerů z Belgie, Německa, Rakouska, Itálie, Maďarska a České republiky v letech 1998 - 99. ÚDI Praha zpracoval za hlavní město Prahu podklady pro řešení, které v ČR garantoval Inženýrský atelier PPÚ - Babiš, s. r. o.

LEDA (Legal and Regulatory Measures for sustainable Transport in Cities)

Projekt byl zaměřen na právní a regulační prostředky k dosažení vyhovující dopravy z hlediska životního prostředí. Na projektu, který byl v rámci 5. rámcového programu řešen v letech 1998 - 2000, se podílelo 21 států, rozdělených do 4 skupin. Ve skupině s Rakouskem, Švýcarskem, Slovenskem, Slovinskem, Maďarskem a Polskem byl za ČR partnerem ÚDI Praha. Projekt se zabýval rozsáhlým souborem celkem 216 opatření k zajištění snesitelné dopravy ve městech, z nichž 20 méně obvyklých opatření bylo podrobně rozebráno na příkladu vybraných měst.

Benchmarking místních systémů přepravy osob

Pilotní projekt byl vypsán EU v rámci programu na podporu zavádění tzv. "občanské sítě" a jeho smyslem bylo podpořit využívání veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy a snižování závislosti občanů na osobních automobilech. Na projektu se od roku 1998 zúčastnilo 15 měst, za Prahu byl garantem DP hl. m. Prahy, a. s. a spolupracovateli ÚDI Praha, ÚRM a ROPID. Po ukončení pilotního projektu v roce 1999 bylo Evropskou komisí schváleno pokračování, ke kterému se pod vedením belgické firmy OGM přihlásilo již 35 partnerů a je otevřeno i dalším zemím EU včetně přidružených zemí. Práce byly oficiálně zahájeny 2.2.2001.

PRISMATICA (Pro-active Integrated Systems for Security Management by Technological, Institutional and Communication Assistance)

Projekt 5. rámcového programu EU, zpracováváný 15 partnery z Francie, Velké Británie, Portugalska, Itálie a ČR, je zaměřen na bezpečnost ve veřejné dopravě ve městech. Práce, které za hlavní město Prahu zajišťuje DP hl. m. Prahy, a. s., jsou rozloženy do let 2000 - 2003.

MOST (Mobility Management Strategies for the next Decades)

Projekt 5. rámcového programu EU je zpracováván v šesti tematických skupinách konsorciem 16 států. Do skupiny „Dopravní konzultace a střediska multimediálních dopravních informací - centra mobility“ je prostřednictvím DP hl. m. Prahy, a. s. zapojeno i hlavní město Praha. Výsledkem této části projektu, řešené v letech 2000 - 2002, má být mj. studie na zřízení Centra mobility v Praze, které soustředí všechny dosud roztříštěné informace o hromadné dopravě v Praze i v jejím okolí.

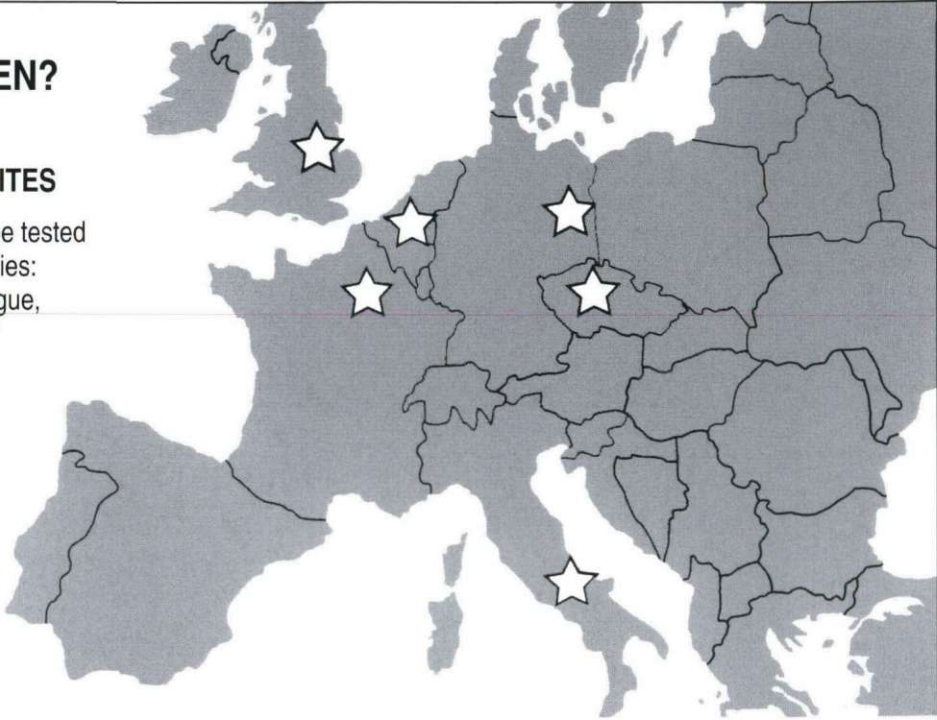
HEAVEN (Healthier Environment through Abatement of Vehicle Emission and Noise)

Projekt 5. rámcového programu EU, oblast IST, zaměřený na integraci dat o dopravě, znečištění ovzduší a zatížení hlukem a na jejich využití pro operativní řízení dopravy s ohledem na stav životního prostředí, řeší konsorcium měst Řím, Berlín, Paříž, Rotterdam, Leicester a Praha pod vedením STA Rome. V Praze se hlavní důraz klade na možnosti predikce stavu znečištění ovzduší na základě modelování (model AIRVIRO) a na strategii rozhodování při řízení dopravy podle výsledků modelového hodnocení. Za Prahu se na řešení podílejí ÚRM, ČHMÚ a ÚDI Praha. Práce na projektu byly zahájeny v roce 2000 a potrvají do roku 2002. V roce 2000 byla dokončena analýza uživatelských požadavků na systém informací a jejich využívání, architektura systému a rozpracován návrh validace systému.

Where is HEAVEN?

THE APPLICATION SITES

The HEAVEN tools will be tested in six major European cities:
Berlin, Rome, Paris, Prague, Rotterdam and Leicester



THE PARTNERSHIP

Società Trasporti Automobilistici, Rome, Elsag, Mizar Automazione, World Health Organisation,	Airparif, Ville de Paris, Carte Blanche Conseil, DREIF/SIER, MERCUR,
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, IVU Traffic Technologies AG, European Academy for the Urban Environment, Beratungs-und Servicegesellschaft Umwelt mbH,	Leicester City Council, Institute for Transport Studies Leeds, Swedish Meteorological & Hydrological Institute,
City of Rotterdam, Environmental Protection Agency (DCMR), Netherlands Organisation for Applied Scientific Research (TNO), Goudappel Coffeng,	City Development Authority of Prague, Institute of Transportation Engineering of Prague, Czech Hydrometeorological Institute.

RUBENS - RUE (Rational Use of Energy - Best Practice Guide for Urban Public Transport in European Cities)

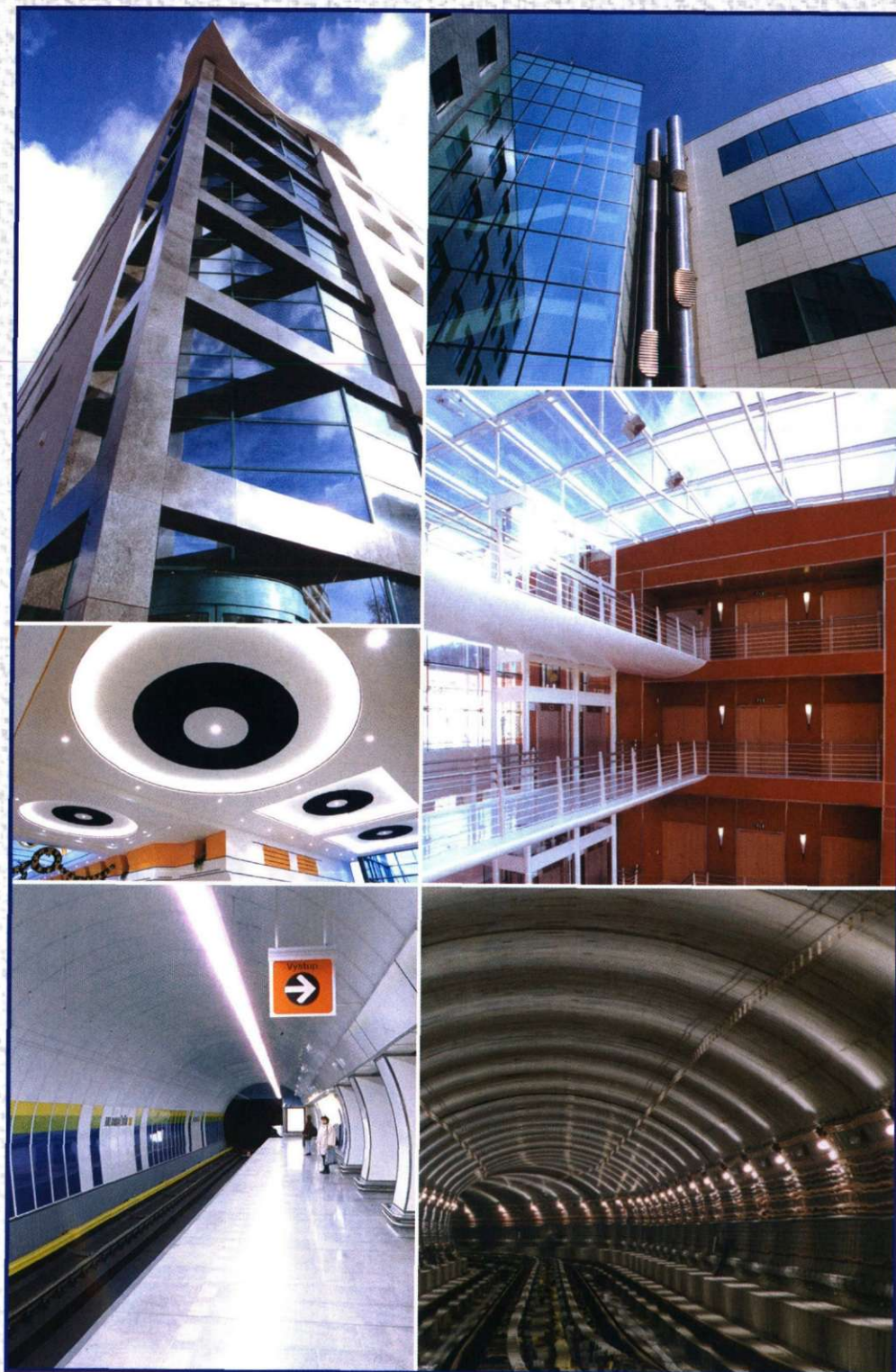
Projekt je součástí programu SAVE a jeho obsahem má být účelné využívání energie ve veřejné dopravě. Za Prahu se na jeho řešení, plánovaném na léta 1999 - 2003, podílí DP hl. m. Prahy, a. s.

Zpracovatel děkuje všem, kteří poskytli údaje potřebné pro vydání této ročenky,
zejména DP hl. m. Prahy, a. s. a TSK hl. m. Prahy.

METROSTAV

1971 - 2001

Na každém kroku



Stavby pro bydlení, obchod, průmysl a dopravu, inženýrské a podzemní stavby, rekonstrukce a opravy objektů. Investiční záměry od studie k projektu v daném termínu a realizace na klíč, to je kompletní program firmy Metrostav.

Metrostav a.s.
Koželužská 2246
180 00 Praha 8
Tel.: 02-667 09 110
www.metrostav.cz

Signalbau Huber

Všichni účastníci silničního provozu potřebují inteligentní řízení dopravy.
Naši spolupracovníci a naše výrobky dopravě inteligentní řízení dodávají.



Signalbau Huber CZ, s.r.o.

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

Sídlo firmy:

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

Technická divize:

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

AŽD Praha s.r.o.

**Divize automatizace silniční dopravy
Křižíkova 32 , 612 00 Brno – Královo Pole**



- ✓ Křižovatky
- ✓ Parkoviště
- ✓ Výjezdy vozidel HZS (RZS)
- ✓ Řešení uzavírek
- ✓ Dopravní systémy
- ✓ Dopravní průzkum a poradenská činnost

Držitel certifikátu jakosti dle ČSN ISO 9001

Tel.: + 420 5 49 21 00 75
www.azd.cz

Fax: + 420 5 49 21 00 74
azd-dast@brno.comp.cz

**PŘIPRAVEN
JÍT DÁL**



EVROPARK PRAHA A.S.

Provozovatel Zóny placeného stání v centru Prahy

Provozování parkovišť včetně podzemních garáží

Technologické a systémové poradenství
v oblasti parkování

Součást společnosti



- přední světová firma v oblasti parkování
- 720 000 parkovacích míst po celém světě
- 6 500 zaměstnanců
- obrat 0,4 bilionu Euro

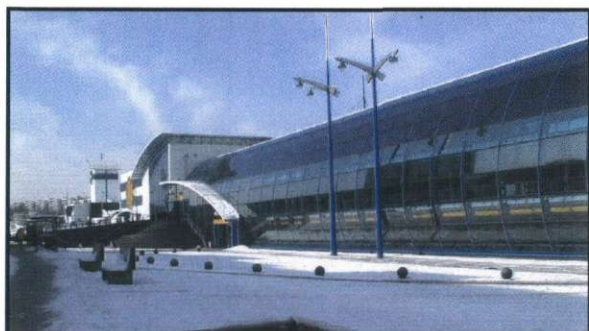
MÁTE STAROSTI S PROJEKTOVOU PŘÍPRAVOU VAŠÍ INVESTICE ?



METROPROJEKT Praha a.s.

Máme dlouholeté zkušenosti s projektovou přípravou a koordinací rozsáhlých staveb.

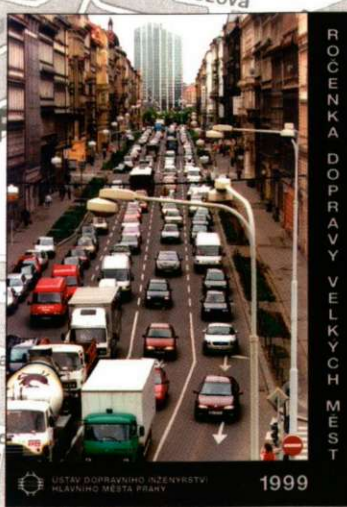
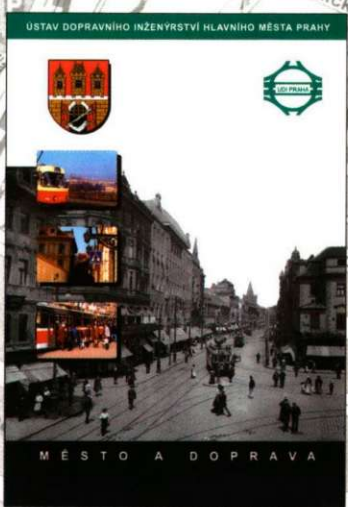
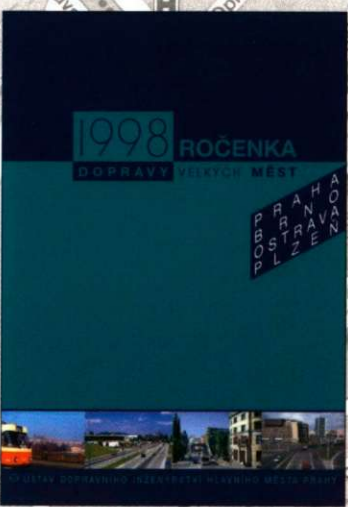
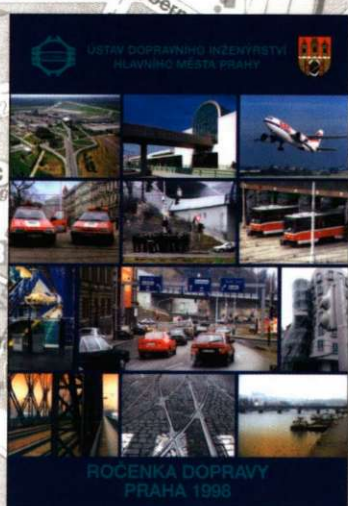
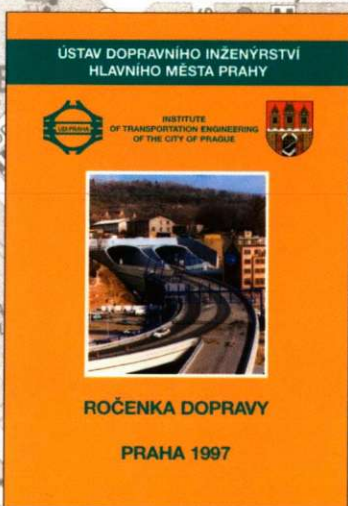
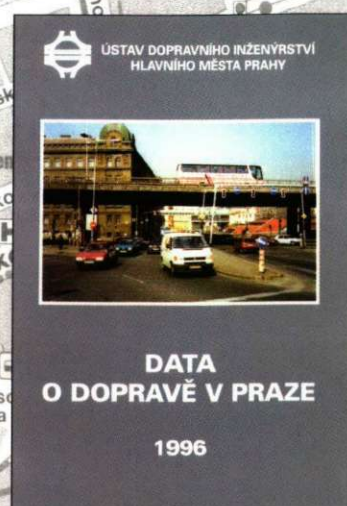
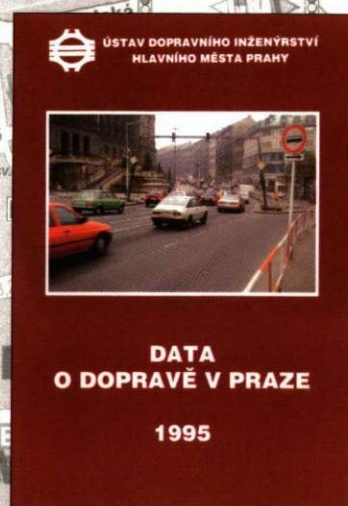
Podle našich projektů byly úspěšně realizovány na území České republiky:



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



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



Ročenku připravil Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy • Odpovědná redaktorka: Mgr. Eva Černá • Podklady: ÚDI Praha, České dráhy, s. o., ČSL, s. p., ČSÚ, DP hl. m. Prahy, a. s., EVD s. r. o., Evropark Praha, a. s., PCR, Povodí Vltavy a. s., PPS, a. s., ROPID, ŘSD ČR, TSK hl. m. Prahy • Fotografie: ÚDI Praha • Výroba: SOFIPRIN Praha • Vydáno v počtu 1 200 ks • Praha 2001



**ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

110 00 Praha 1, Bolzanova 1

Tel.: 02/24 21 10 94

Fax: 02/24 21 13 80

e-mail: udi@udi.mepnet.cz

<http://www.udi-praha.cz>