



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2001

Titulní strana: zasouvání tunelu metra do řečiště Vltavy u nádraží Holešovice (foto Josef Husák)

2. strana obálky: letecký snímek křižovatky Pražského okruhu a Evropské ulice (foto Josef Husák)



© ÚDI Praha, 2002

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 2001



Úvodní informace

Dopravní informace:

[pro řidiče](#)

[pro odborníky](#)

[Zkoušky řidičů taxi](#)

[Cyklistická doprava](#)

[Další informace
o dopravě - odkazy](#)

Aktualizováno
8.3.2002

<< zpět



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

Vážený čtenáři,

jako každoročně Vám předkládáme ročenku, dokumentující základní data o dopravě v Praze v roce 2001. Můžeme konstatovat, že se zřejmě již zastavil pokles počtu přepravených osob městskou hromadnou dopravou a dokonce se o 5 % zvýšil. Přesto se toto zvýšení nepromítlo do stagnace automobilové dopravy, neboť dopravní výkony na komunikační síti města se také o 3 % zvýšily. Také počet evidovaných osobních automobilů, i když stupněm automobilizace se Praha řadí v žebříčku evropských měst na nejpřednější místa, dále mírně vzrostl.



V roce 2001 se podařilo výrazněji zvýšit tempo výstavby dopravního systému, zejména metra. Byla dokončena poslední rozestavěná stanice metra na trase B a úspěšně pokračovala výstavba úseku trasy C metra z Holešovic do Severního Města. Po delší odmlce ve výstavbě tramvajových tratí byly zahájeny práce na trati do sídliště Barrandov. Také tempo výstavby komunikací, zejména západní části městského okruhu, se zvýšilo. Ze státních prostředků se podařilo dokončit a uvést do provozu další úsek Pražského okruhu. Je fatální chybou, že není možno ihned pokračovat ve výstavbě navazujícího úseku a tím Pražský okruh v jeho etapové podobě co nejdříve dokončit.

I v roce 2001 byla řešena a postupně uplatňována četná organizační opatření, směřující k zajištění preference městské hromadné dopravy a ke zvýšení bezpečnosti dopravy jako celku. Zvláštní pozornost byla s ohledem na nová ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích věnována chodcům a jejich bezpečnosti na přechodech. I když se počet nehod s účastí chodců v roce 2001 o 8 % zvýšil, bylo dosaženo celkového snížení počtu nehod o 16 %, což znamená největší meziroční pokles za posledních dvacet let.

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 dopravního inženýrství. Pro potřeby hlavního města Prahy i pro ostatní města a regiony, poskytuje služby v tomto oboru **Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy**.

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

1. března 2002


Ing. Ladislav Pivec
ředitel

OBSAH

1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	5
1.1	Hlavní město Praha	5
1.2	Porovnání Prahy s Českou republikou	6
2	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	7
2.1	Vývoj motorizace a automobilizace	7
2.2	Intenzity a dopravní výkony automobilové dopravy	8
2.3	Skladba dopravního proudu vozidel	12
2.4	Časové variace automobilové dopravy	13
2.5	Rekreační automobilová doprava	15
3	VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA	17
3.1	Pražská integrovaná doprava	17
3.2	Vnější hromadná doprava	20
4	ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ	21
4.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení	21
4.2	Řídicí ústředny	25
5	ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY	26
5.1	Změny v organizaci dopravy v centru Prahy	26
5.2	Změny v organizaci dopravy mimo centrum Prahy	26
5.3	Preference tramvajové dopravy organizačními a stavebními opatřeními	27
6	DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI	28
6.1	Dopravní nehody	28
6.2	Dopravní výchova	38
6.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	39
7	DOPRAVA V KLIDU	40
7.1	Parkování v centru města	40
7.2	Hromadné garáže v centru města	41
7.3	Ostatní území města	41
7.4	Záchytná parkoviště P + R	42
7.5	Kombinovaná parkoviště K + R	44
8	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	45
9	PĚŠÍ PROVOZ	46
10	LETECKÁ DOPRAVA	48
11	LODNÍ DOPRAVA	52
12	ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	53
12.1	Dopravní stavby	53
12.2	Financování dopravy a dopravních staveb	54
13	PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE	58

1 ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Hlavní město Praha

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2001

Rozloha města	496	km ²
Počet obyvatel (předběžný údaj)	1 170 000	
Počet pracovních příležitostí	cca 780 000	
Celková délka komunikační sítě	3 411	km
z toho dálnice na území města	11	km
ostatní rychlostní komunikace	76	km
Počet mostních objektů na komunikační síti	583	
z toho mostů přes Vltavu	27	
mimoúrovňových křížení	205	
podchodů	121	
Počet tunelů (celková délka 3 087 m)	5	
Počet motorových vozidel	760 726	
z toho počet osobních automobilů	627 891	
Stupeň motorizace		
vozidel na 1 000 obyvatel	650	
Stupeň automobilizace		
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	537	
Délka sítě metra (provozní)	49,8	km
Délka tramvajové sítě	137,5	km
z toho tramvajové tratě na vlastním tělese	51	%
Délka sítě autobusů MHD	669,5	km
Počet světelných signalizačních zařízení	406	
z toho v koordinaci do zelených vln	277	
řízeno dynamicky	156	
s preferencí tramvají	60	
samostatné přechody pro chodce	55	
Dopravní výkon automobilové dopravy za rok 2001		
na celé komunikační síti:		
za průměrný pracovní den	17,1	mil. vozokm
za rok	5,65	mld. vozokm
Dělba přepravní práce (podle počtů všech cest na území města, v průběhu celého pracovního dne)		
hromadná doprava	57	%
automobilová doprava	43	%
Počet dopravních nehod za rok 2001	34 195	
Počet zranění při dopravních nehodách:		
smrtelných	67	
těžkých	452	
lehkých	3 521	
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů)	6,1	



1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

	Praha	ČR*	Praha/ČR (%)
Rozloha (km ²)	496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)	1,2	10,3	11,7
Počet motorových vozidel (tis.)	761	5 358	14,2
z toho osobní automobily (tis.)*	628	3 789	16,6
Stupeň motorizace (motor. vozidel na tis. obyvatel)	650	521	
(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,5	1,9	
Stupeň automobilizace (osob. automobilů na tis. obyvatel)	537	368	
(obyvatel na 1 osobní automobil)	1,9	2,7	

* viz poznámka v kapitole 2.1

* stav k 30.6.2001



Dopravní výkony 1990 - 2001 (mil. vozokm/prům. prac. den 0 - 24 h)

Rok	Praha*	ČR*
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2001	17,1	x
Index 00/90	228	162
Index 01/00	103	x

* celá komunikační síť

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

x údaj nebyl k 31.3.2002 k dispozici

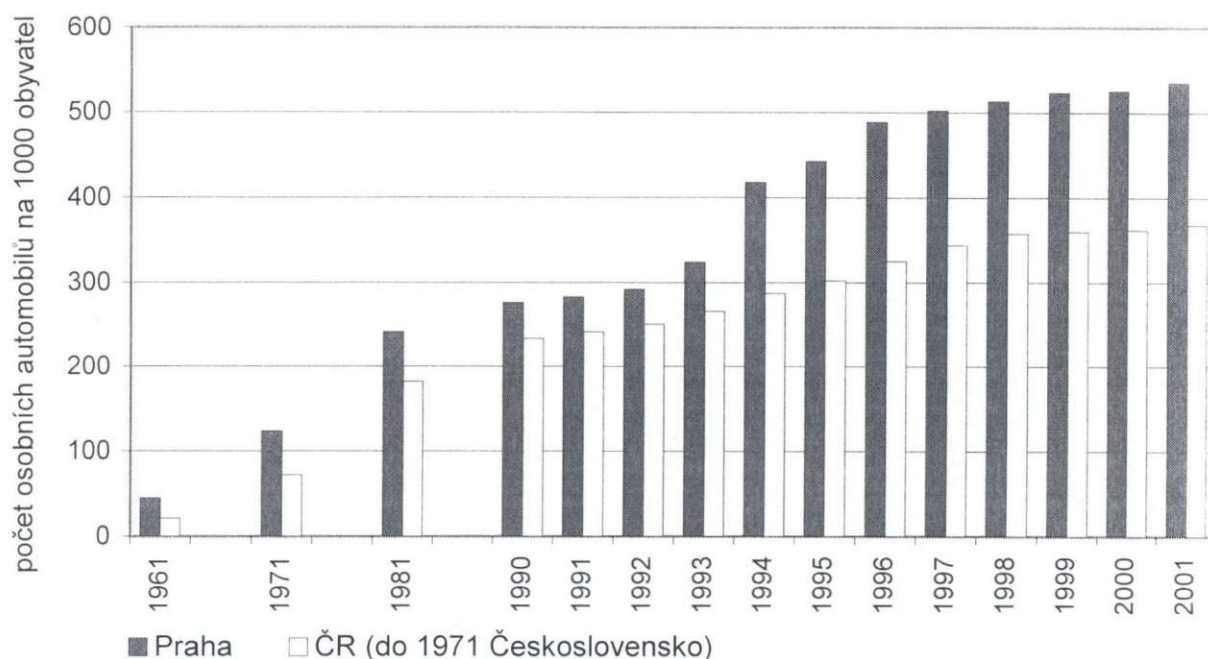
2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

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

Ke konci roku 2001 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 - 2001



Počty registrovaných motorových vozidel 1961 - 2001

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
2001	1 170*	760 726	177	627 891	187	10 288*	5 357 727*	133*	3 788 627*	157*

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

100 % = rok 1990;

+ předběžný údaj

* stav k 30.6.2001

Stupně motorizace a automobilizace 1961 - 2001

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
2001	650	1,5	537	1,9	521*	1,9*	368*	2,7*

* stav k 30.6.2001

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 (ujeté vozokilometry) na celé komunikační síti. Dopravní výkony sleduje ÚDI Praha od roku 1978 s využitím vlastního databankového softwaru IDIS (Informační dopravně inženýrský systém).

Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, 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.

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2001

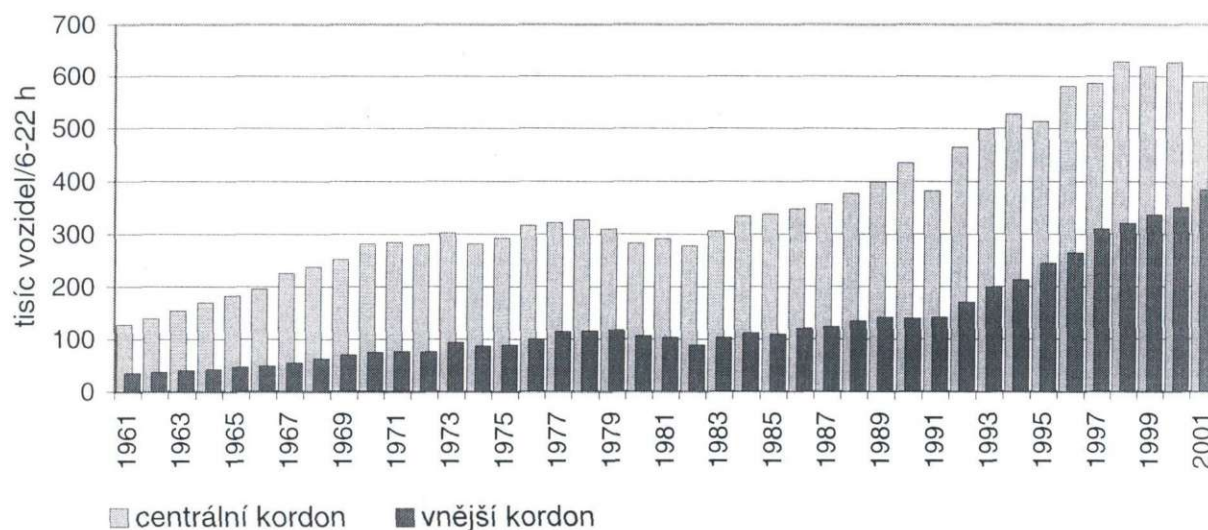
Pracovní den, oba směry celkem, období 6 - 22 h

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
2001	556 000	144	21 000	54	589 000	135	310 000	307	43 000	126	385 000	256

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2001

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



Od roku 1991 rostl počet automobilů i intenzita automobilové dopravy v Praze takovým explozivním tempem, které nemá - s výjimkou měst bývalé NDR - v Evropě obdoby. Trend nárůstu intenzit pokračoval i v roce 2001, avšak již jen mimo centrum města. Tempo nárůstu v posledních třech letech se ve srovnání s první polovinou 90. let zpomalilo.

V širší oblasti centra města (dle sčítání na tzv. centrálním kordonu) se intenzita AD ve srovnání s rokem 2000 snížila o 6 %. Ve srovnání s rokem 1990 však vjíždělo do širší oblasti centra města o 35 % vozidel více. Veškerý nárůst po roce 1990 byl tvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o 46 %.

Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2001 za 6 - 22 h průměrného pracovního dne 295 tisíc vozidel, z toho 278 tisíc osobních automobilů.

Ve středním pásmu města se automobilový provoz v roce 2001 zvýšil oproti roku 2000 o 2 až 4 %. 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 2001 o 2 % oproti roku 2000. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) přibližně o 156 % vozidel více.

Do Prahy z jejího okolí přijíždělo v roce 2001 za 6 - 22 h průměrného pracovního dne 179 tisíc vozidel, z toho 155 tisíc osobních automobilů.

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 - 2001 se zvýšil automobilový provoz následovně:

v průměru na celé síti	+ 135 %
v širší oblasti centra města	+ 35 %
ve vnějším pásmu	+ 156 %
ve středním pásmu města	+ 100 až + 300 %

Výrazně rychleji se zvyšovala intenzita dopravy zejména ve středním pásmu města, kde ve srovnání s rokem 1990 vzrostla na některých komunikacích doprava za posledních 11 let trojnásobně až čtyřnásobně. Na relativně nižší míru nárůstu intenzit v centru města má vliv ta skutečnost, že ve špičkových obdobích již dopravní nároky na řadě míst dosáhly kapacitních mezí klíčových křižovatek a přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2001 byly

- Jižní spojka v úseku 5. května - Vídeňská, kde projíždělo průměrně 114 000 vozidel za den (0 - 24 h), z toho tranzitní doprava tvořila 12 %. Z počtu těžkých nákladních automobilů (8 000 vozidel za den) činil podíl tranzitních jízd 25 %,
- Barrandovský most (109 000 vozidel za den),
- Wilsonova ulice na přemostění Masarykova nádraží (104 000 vozidel za den),
- Wilsonova ulice u Hlavního nádraží (97 000 vozidel za den),
- Jižní spojka v úseku V Korytech - Zahradní Město (95 000 vozidel za den).

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2001 byly

- 5. května - Jižní spojka (184 000 vozidel za den),
- Jižní spojka - Vídeňská (148 000 vozidel za den),
- Strakonická - Barrandovský most (135 000 vozidel za den),
- Bulhar (130 000 vozidel za den),
- Jižní spojka - Chodovská (119 000 vozidel za den).

Nejzatíženějšími úrovněnými křižovatkami v roce 2001 byly

- Žitná - Mezibranská (76 000 vozidel za den),
- Muzeum (72 000 vozidel za den),
- Anglická - Legerova (70 000 vozidel za den),
- Letenské náměstí (68 000 vozidel za den),
- Vinohradská - Legerova (67 000 vozidel za den).

Průměrná obsazenost osobních automobilů v roce 2001 byla:

- v širší oblasti centra města (na centrálním kordonu): 1,36 osob na vozidlo
- ve vnějším pásmu města (na vnějším kordonu): 1,46 osob na vozidlo
- v průměru po celé Praze: 1,42 osob na vozidlo

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

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 - 2001 tempo meziročního nárůstu denního dopravního výkonu snížilo na cca 0,5 - 0,6 milionu vozokilometrů. I přes toto snížení tempa nárůstu však automobilová doprava v Praze stále roste 2,5x až 3x rychleji než například v 80. letech (kdy průměrný meziroční nárůst denního dopravního výkonu činil cca 0,2 milionu vozokilometrů).

Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1990 ve srovnání s 80. léty bylo v první polovině 90. let více než 5x vyšší, v roce 2001 pak přibližně 2,5x vyšší, jak ukazuje porovnání průměrných meziročních přírůstků denních dopravních výkonů na celé komunikační síti:

• 1981 - 1990	+ 192 000	vozokm/den za rok
• 1991 - 1996	+ 1 101 000	vozokm/den za rok
• 1997	+ 998 000	vozokm/den
• 1998	+ 511 000	vozokm/den
• 1999	+ 574 000	vozokm/den
• 2000	+ 662 000	vozokm/den
• 2001	+ 480 000	vozokm/den

Celkově se denní dopravní výkon zvýšil za posledních 11 let (1991 - 2001) o 9,8 mil. vozokm/den. To znamená, že v uplynulých 11 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 dvakrát vyšší.

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 - 2001 se dopravní výkony v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

osobní automobily	+ 167 %
nákladní automobily a autobusy	+6 %
vozidla celkem	+ 135 %



Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 - 2001

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

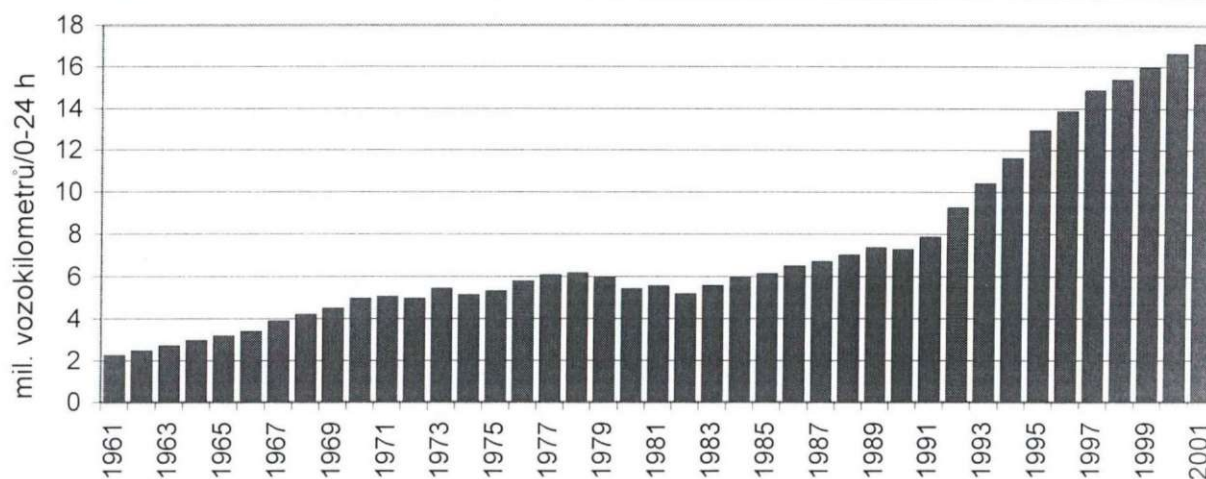
Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopr. výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
1996	13,896	191	12,426	212	89
1997	14,894	204	13,405	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
2001	17,121	235	15,585	267	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 - 2001

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



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 2001 91 %

Co se týče územního rozložení, podíl osobních automobilů v dopravním proudu se zvyšuje směrem k centru města. V roce 2001 činil:

- na centrálním kordonu 94 %
- na vnějším kordonu 87 %
- v průměru na celé síti 91 %.

Skladba dopravního proudu 1961 - 2001 (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
2001	94,4	0,9	3,6	1,1	86,5	0,3	12,1	1,1

2.4 Časové variace automobilové dopravy

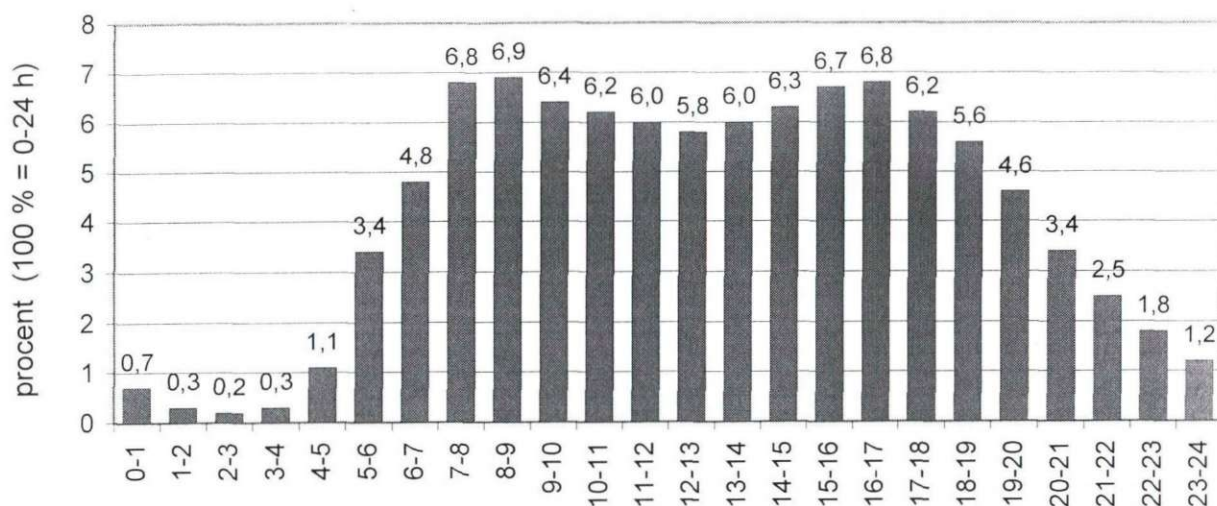
Denní variace dopravních výkonů automobilové dopravy v pracovní dny jsou charakteristické následujícími skutečnostmi.

- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (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 činí 6,9 %, podíl odpolední špičkové hodiny 6,8 % (100 % = 0 - 24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v dopoledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Sedlová hodina 12 - 13 h představuje 5,8 % z celého dne.
- Denní variace dopravních výkonů nákladních vozidel a autobusů (bez MHD) mají odlišný průběh od celkových variací. Jejich špičková hodina je 8 - 9 h a činila 10,1 % z celodenních výkonů nákladních vozidel a autobusů. Po 9. hodině následuje mírný pokles bez sedla a další špičky, významněji se dopravní výkony začínají snižovat již od 13. hodiny a zrychlení poklesu nastává po 15. hodině.
- V důsledku toho se podíl nákladních vozidel a autobusů v dopravním proudu v průběhu dne významně mění:
 - v průměru celého dne činí 9 %
 - v dopoledním období se zvyšuje až na 16 %
 - odpoledne klesá až na 7 %
 - večer a v noci se pohybuje mezi 4 až 10 %.

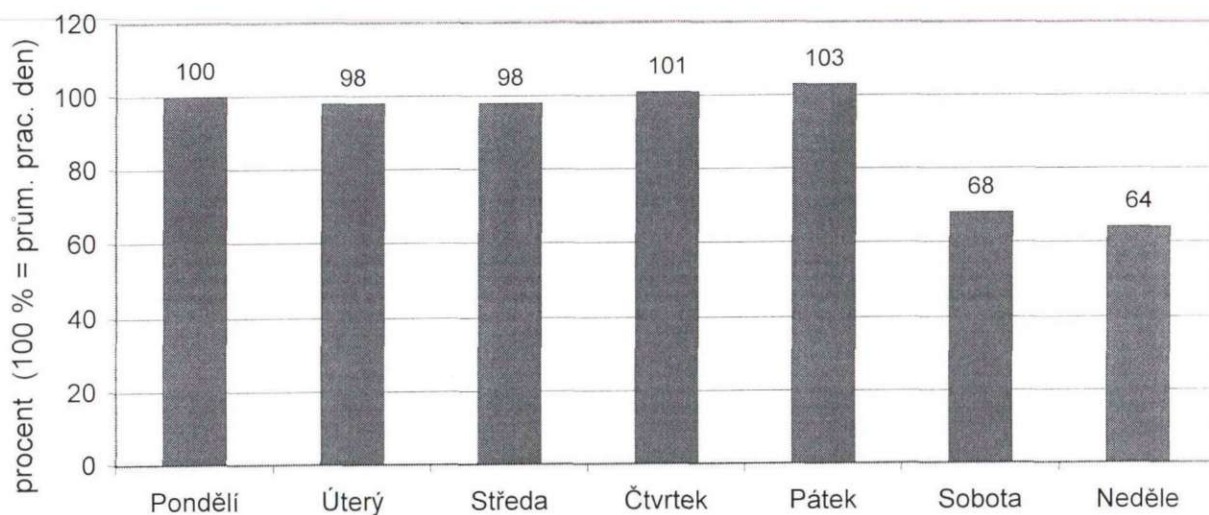
Časové variace automobilové dopravy v Praze v roce 2001

Denní variace

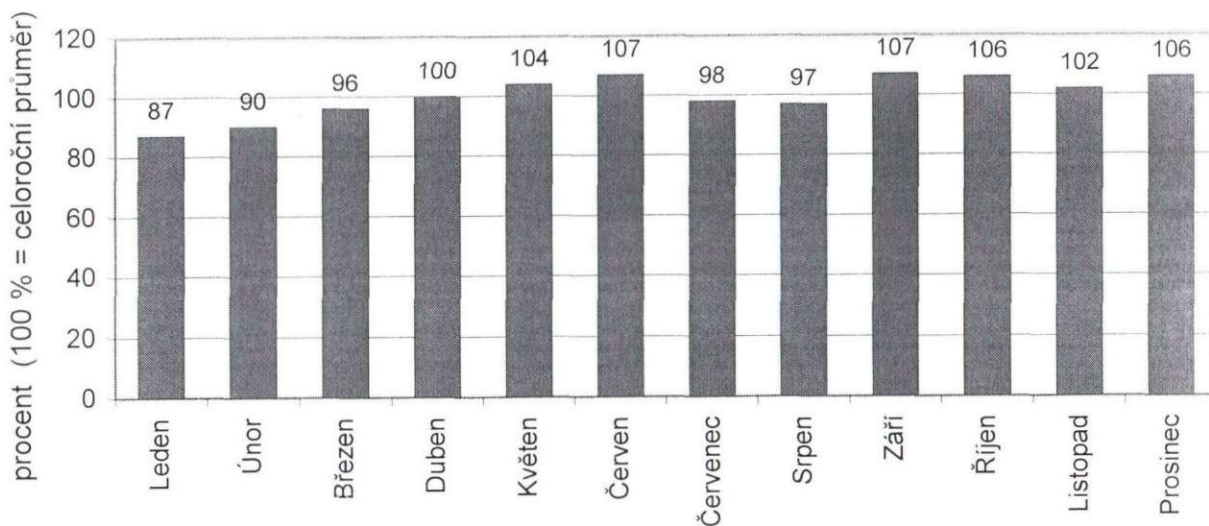
12-6 → 9%



Týdenní variace

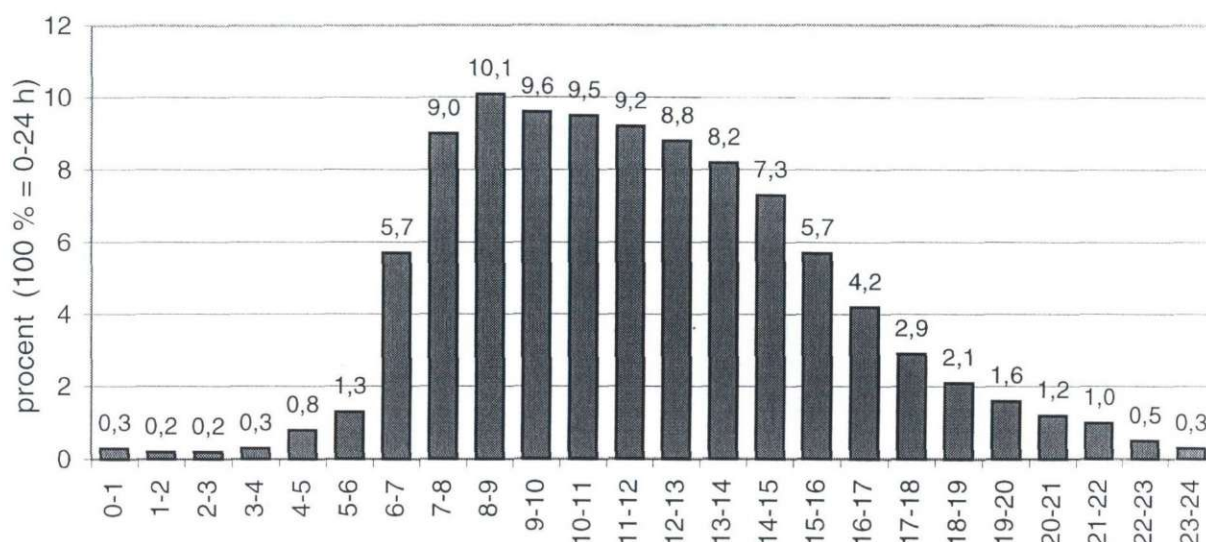


Roční variace



Denní variace nákladní dopravy Nákladní automobily a autobusy (bez MHD)

22-6 → 4%



2.5 Rekreační automobilová doprava

Součástí každoročního pravidelného sledování intenzit automobilové dopravy ÚDI Praha je i sčítání rekreační dopravy na hranici města. Zatímco rekreační výjezd z města se uskutečňuje v pátek odpoledne mezi 15. až 19. h, v sobotu mezi 8. až 11. h 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
90. léta	2 000	1,7
z toho 1998	- 1 000	- 1
1999	4 000	4
2000	6 000	5
2001	1 000	1

Po výrazném meziročním poklesu v roce 1991, způsobeném zdvojnásobením ceny benzínu v roce 1990, dosáhla rekreační automobilová doprava výchozí úrovně roku 1990 v letech 1993 - 1994. Ve druhé 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 21 % ve srovnání s rokem 1990.

Ve skladbě dopravního proudu při rekreační dopravě jednoznačně převažují osobní automobily; v roce 2001 činil jejich podíl 97 %.

Průměrná obsazenost osobních automobilů při rekreační dopravě v roce 2001 byla 2,17 osoby na vozidlo.



Intenzita rekreační dopravy 1973 - 2001

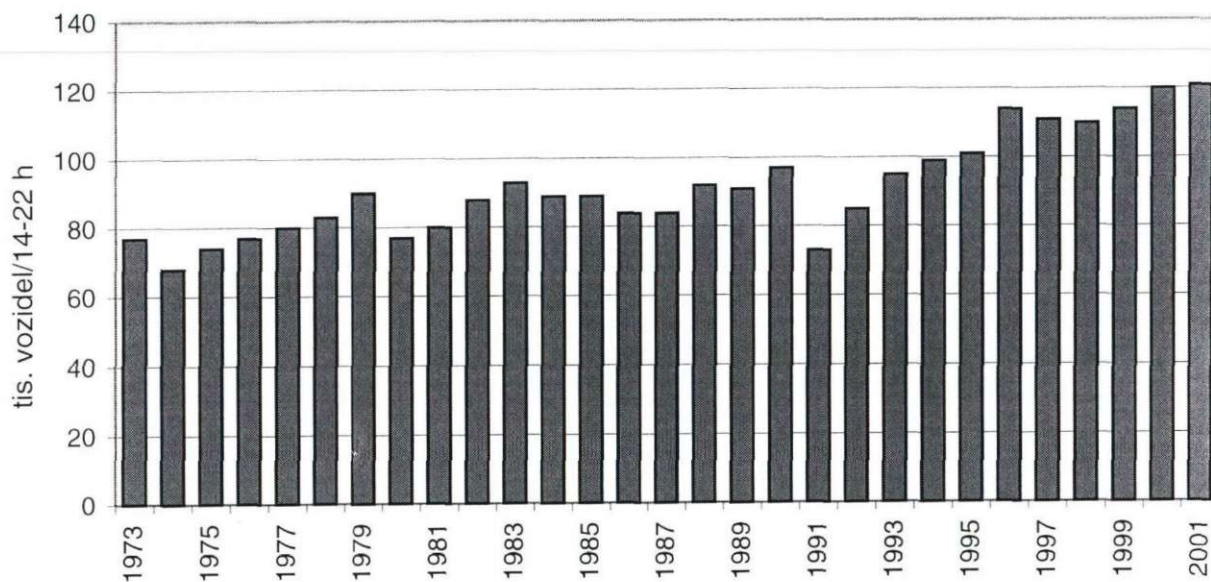
Neděle, vnější kordon, směr do Prahy, období 14 - 22 h

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
2001	117 000	124	121 000	121

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity rekreační dopravy 1973 - 2001

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 jedenáct 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 2001 došlo k dalšímu rozvoji celé integrované soustavy, a to zavedením jak dalších linek v radiálním směru k hlavnímu městu, tak řady linek na území regionu, zlepšujících dopravní spojení mezi významnějšími místy regionu. V severní části regionu se jednalo o oblast Kralupy nad Vltavou - Brandýs nad Labem - Čelákovice - Úvaly a Český Brod - Kostelec nad Černými Lesy, v jižní části o oblast Kamenice - Pyšely a v jihozápadní části o oblast Řevnice, Beroun. Ke konci roku 2001 bylo v provozu celkem 114 regionálních autobusových linek. Z tohoto počtu bylo 30 linek vedeno zcela mimo území hl. m. Prahy.

Počet provozovaných autobusových linek v denním provozu

(bez linek nočních, školních a linek pro osoby se sníženou pohyblivostí)

Provozovatel	na území města	linky mezi městem a územím regionu	území regionu
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	148	20	0
Ostatní provozovatelé	6	64	30

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1995 - 2001

Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	55	69	83	104	159	218
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	181	181	181	181	190	200
Počet příměstských autobusových linek PID	31	38	48	54	89	114
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil. vozokm)	2,552	4,123	5,030	7,994	9,357	12,910
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici /metro+tramvaje+ městské a příměstské autobusy/ (mil. vozokm)	152	150	149	156	157	163
Podíl jízdních dokladů PID na železničních tratích zapojených do PID (v procentech z celkového počtu)	29,1	32,5	35,6	37,2	39,2	43,0



3.1.2 Městská hromadná doprava (MHD)

Metro je páteří sítě MHD. Tvoří ji tři trasy s celkovou provozní délkou 49,8 km a 51 stanicemi (včetně tří přestupních uzlů). Bezbariérový přístup je možný již do 22 stanic. Vlaky metra jezdí průměrnou cestovní rychlostí 35,4 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 038 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2001 dosáhl 40,8 % z celkového počtu cestujících MHD. Evidenční provozní park (bez vozů v rekonstrukci, v modernizaci, historických vozů a vozů určených k likvidaci) je 490. V roce 2001 byly dodány další nové soupravy vlaků metra M1, takže v provozu je již 15 nových vlakových souprav.

Tramvajová síť měří 137,5 km. Na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách, vedených mimo komunikace) je 51 % tratí, 49 % tratí je v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti je 505 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílí 30,6 %. Evidenční provozní park tramvají tvořilo ke konci roku 941 vozů (bez historických vozů a vozů určených k likvidaci) včetně 47 vozů tříčlánkových a 50 modernizovaných vozů T3.

Autobusy tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím. Zajišťují jednak plošnou obsluhu území, zejména ve vnějším pásmu města, jednak některá důležitá tangenciální spojení. Provozní délka sítě na území města je 669,5 km s průměrnou vzdáleností stanic a zastávek 681 m. V evidenčním provozním vozovém parku je 1 325 autobusů, z toho je 754 vozů standardních, 225 vozů nízkopodlažních, 345 vozů kloubových a 1 vůz nízkopodlažní kloubový. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob je 28,6 %.

Lanová dráha zajišťuje spojení mezi Újezdem a Petřínem (s mezilehlou zastávkou Nebozízek). Dva vagóny o obsaditelnosti 100 osob se pohybují po kolejové dráze 510 m dlouhé průměrnou cestovní rychlostí 6,12 km/h a překonávají výšku 130,45 m. Lano, spojující oba vagóny, je poháněno elektricky a má průměr 35,3 mm. Ročně lanová dráha přepraví přibližně 1,5 milionu cestujících.

Základní údaje o městské hromadné dopravě - rok 2001 (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě (km)	49,8	137,5	669,5	856,8
z toho na vlastním tělese (%)	100	51	-	-
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	137,3	137,3
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 038	505	681	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,4	19,2	25,9	-
Ujeté vozokilometry za rok (tis.)	40 374	46 474	61 696	148 544
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	1 366	1 366
Přepravené osoby za rok (tis.)	442 448	332 488	310 560	1 085 496
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)			18 843	18 843
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	12 631			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	2 622			
Provozní náklady (mil. Kč)	11 097			
Podíl tržby/náklady (%)	23,63			

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	Metro	Tramvaje	Autobusy	Místové km (mil.)	Přepraveno osob (tis.)*
1981	19,3	122,9	545,0	32,2	15,7	23,8	46,7	3 638
1990	38,5	130,5	607,3	34,6	18,7	23,7	57,6	4 186
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++
2001	49,8	137,5*	806,8**	35,4	19,2	25,9**	56,8++	3 468++

⁺ 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.

^x Upřesněný údaj DP hl. m. Prahy, a. s.

^{*} Počet přepravených osob je vykazován jako počet jízdy. Jízda znamená použití jednoho dopravního prostředku MHD a každý přestup při cestě se počítá jako další jízda.

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

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

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 425 osobních a spěšných vlaků, které lze využívat v rámci tarifního uspořádání PID a ve kterých se přepraví průměrně 77 200 cestujících 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 120 vlacích, které jezdí v období přepravních špiček v intervalech 30 minut.

Nejzatíženější úseky v příměstské železniční dopravě na území Prahy (průměrný pracovní den)

Úsek	Průměrný počet cestujících	Průměrný počet vlaků
Praha Masarykovo nádraží – Praha - Klánovice	18 625	61
Praha hlavní nádraží – Praha - Kolovraty	16 629	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.

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



Příměstskou autobusovou dopravu PID tvoří celkem 114 linek. Linky provozuje 12 dopravců včetně DP hl. m. Prahy, a. s., který zajišťuje obsluhu 20 linek. Z celkových dopravních výkonů příměstské autobusové dopravy PID 12,91 mil. vozokm/rok se větší část 8,64 mil. vozokm, tj. 67 %, realizovala mimo území města. Proti předcházejícímu se roční dopravní výkony autobusové dopravy PID zvýšily o 3 553 tis. vozokm, tj. o 38 %, přitom dopravní výkony mimo území města se zvýšily téměř o 49 %. Podle provedených průzkumů v roce 2000 překračuje autobusy PID hranici Prahy v obou směrech denně okolo 40 tisíc cestujících.

3.2 Vnější hromadná doprava

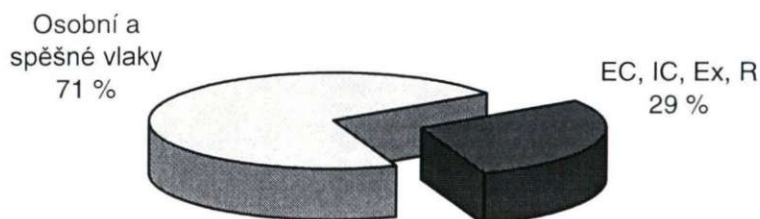
3.2.1 Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje přepravní vztahy mezi Prahou a ostatním územím osobními a dálkovými vlaky. Z celkového počtu vlaků je přibližně 24 % rychlíků a expresních vlaků. Na území města je situováno 44 železničních stanic a zastávek. Na tratích v pražském železničním uzlu provozují ČD, s. o. v pracovní dny denně průměrně 561 vlakových spojů, ve kterých se podle údajů GŘ ČD přepraví včetně příměstské dopravy v průměru 109,3 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
77 200	425	32 100	136

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 téměř 50 000 cestujících. Z celkového počtu zhruba 2 200 spojů, přechází hranici Prahy oběma směry za 24 hodin průměrného pracovního dne 780 spojů dálkových a 80 spojů mezinárodních. Na území města je více než 200 zastávek a autobusových nádraží. V roce 2001 bylo do nové polohy přesunuto autobusové nádraží Roztyly.

4 ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ

4.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení

V roce 2001 pokračovala obnova a další rozvoj světelných signalizačních zařízení (SSZ), které mají jako základní součást dopravního systému města zásadní význam při zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu i při operativním řízení dopravy.

Ke konci roku 2001 bylo v Praze celkem 406 SSZ. Z celkového počtu SSZ tvoří 55 míst samostatné přechody pro pěší, z nichž je většina vybavena tlačítky pro vyvolání volna pro chodce na výzvu.

277 SSZ je vzájemně propojeno do koordinovaných skupin se synchronizací programů řízení v celé skupině tak, aby byl zajištěn pokud možno plynulý průjezd vozidel bez zastavování před světelnou signalizací.

V průběhu roku 2001 bylo na území hl. m. Prahy

uvedeno do provozu 12 nově postavených SSZ:

- 0.627 Ústřední - OBI
- 4.421 Barrandovský most - rampa Braník
- 4.411 Ryšavého - Tomíčková
- 4.412 Ryšavého - rampa 5.května
- 4.434 Vyskočilova - Telčská
- 4.480 Opatovská - Arkalycká
- 5.025 Barrandovský most - rampa Smíchov
- 5.085 Kartouzská - KOC Nový Smíchov
- 5.539 Jeremiášova - Baumax
- 5.976 Strakonická - přístav Smíchov
- 9.264 Kolbenova přechod
- 9.607 Českobrodská - parkoviště P + R

rekonstruováno 23 SSZ:

- 1.071 Čechův most - Dvořákovo nábreží
- 1.089 Nábreží E. Beneše - Čechův most
- 1.108b Karmelitská - Harrantova
- 1.501 Újezd - Vítězná
- 3.304 Táboritská - Ondříčkova
- 3.306 Olšanské náměstí
- 5.014 Zborovská - V Botanice
- 5.015 Zborovská - Matoušova
- 5.018 Jiráskův most - Janáčkovo nábreží
- 5.024 Svornosti - Vltavská
- 5.068 Lidická - Zborovská
- 5.084 Hořejší nábreží - Vltavská
- 5.502 Preslova - V Botanice
- 5.503 Štefánikova - Kartouzská
- 5.504 Preslova - Matoušova
- 5.505 Nádražní - Vltavská
- 5.511 Radlická - Ostrovskeho
- 5.512 Plzeňská - Radlická
- 5.514 Plzeňská - Kartouzská
- 5.548 Radlická - Za Ženskými domovy
- 5.565 Ostrovskeho - Stroupežnického
- 5.573 Kartouzská - Radlická
- 7.129 Strossmayerovo náměstí



Na 36 SSZ byla provedena výměna řadičů, které již neodpovídají platným normám, za nové mikropočítačové typu Signalbau Huber MTC, Eltado ELS a SITRAFFIC C800 ELS.

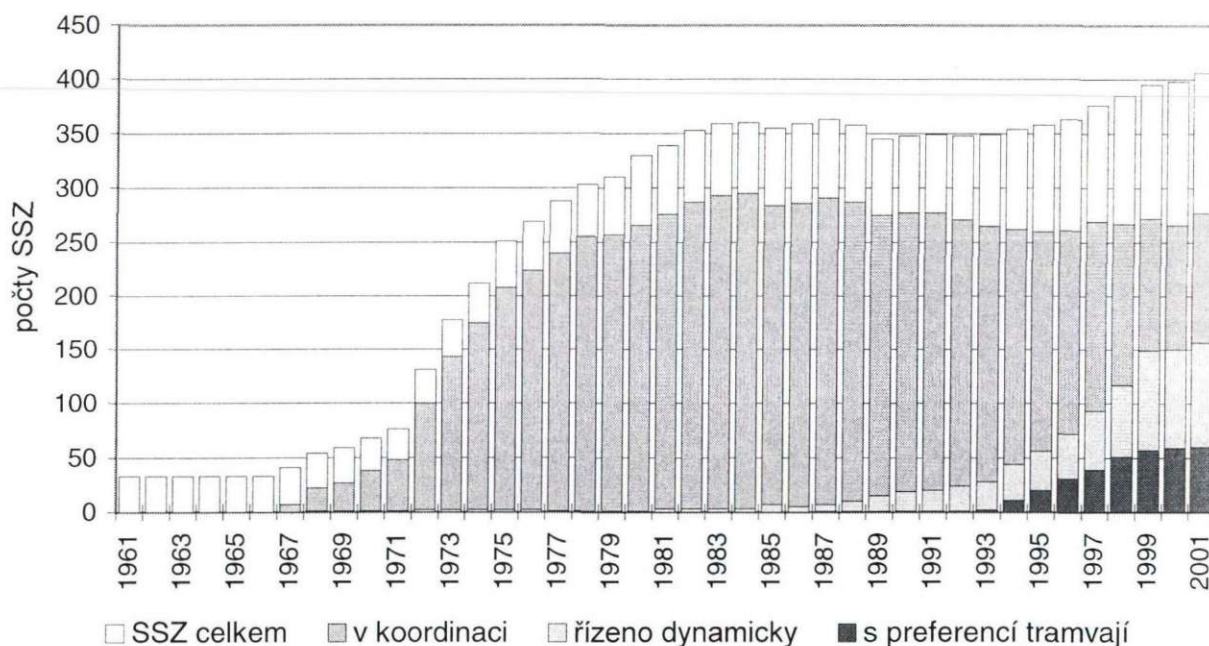
Při výstavbě a rekonstrukcích SSZ byla na všech přechodech pro chodce (samostatných i v rámci křižovatek) osazena zvuková návěstidla pro nevidomé.

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 - 2001

Rok	1961	1971	1981	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Počet SSZ celkem	33	76	339	348	366	376	385	395	398	406
z toho přechody pro chodce	-	9	37	45	49	51	54	55	57	55
řízeno v koordinaci	-	48	276	277	263	269	267	272	266	277
řízeno dynamicky	-	1	3	19	72	93	117	149	150	156
s preferencí tramvají	-	-	-	1	31	39	51	57	59	60

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

Světelná signalizace 1961 - 2001



Všechna nová a rekonstruovaná SSZ jsou vybavena tak, aby kromě dynamického řízení na základě poptávky vozidel a chodců umožňovala i upřednostňování vozidel MHD před automobilovou dopravou.

K datu 31.12.2001 dosáhl počet SSZ s preferencí tramvají 60 míst, což představuje 31 % z celkového počtu 192 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 26 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná. Postup zavádění preference je uveden v následujícím přehledu.

SSZ umožňující preferenci tramvají 1993 - 2001

	Rok (stav k 31.12.)								
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Celkem SSZ na tramvajové síti	183	183	186	186	187	189	187	188	192
z toho počet SSZ s preferencí tramvají	2	11	20	31	39	51	57	59	60
%	1	6	11	17	21	27	30	31	31

Preference byla nově zavedena na 6 křižovatkách:

- Čechův most - Na Františku (při rekonstrukci SSZ)
- Čechův most - nábreží E. Beneše (při rekonstrukci SSZ)
- Táboritská - Ondříčkova (při rekonstrukci SSZ)
- Olšanské náměstí (při rekonstrukci SSZ)
- Trojská - přejezd tramvajové tratě (současně se zřízením provizorní světelné signalizace)
- Kolbenova - přechod (nově zřízené SSZ)

Preference byla zlepšena (zvýšena její účinnost) na 6 křižovatkách:

- Palackého náměstí
- Národní divadlo
- nábreží kpt. Jaroše - Štefáníkův most
- nábreží kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů
- Dukelských hrdinů - Kostelní
- Strossmayerovo náměstí

Z důvodů zajištění plynulosti dopravy v širším území a z důvodů rekonstrukcí bylo na 5 křižovatkách od preference tramvají upuštěno.



SSZ s preferencí tramvají v provozu - stav k 31.12.2001

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
1.010	Národní divadlo	6.147	M. Horákové - U Brusnice
1.011	Mánes (Masarykovo nábreží - Myslíkova)	6.148	Patočkova - Střešovická
1.012	Jiráskovo náměstí	6.149	Patočkova - Myslbekova (A)
1.035	Křižovnická - Karlova	7.002	nábř. kpt. Jaroše - Letenský tunel
1.056	Křižovnická - Kaprova	7.028	nábř. kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů
1.071	Čechův most - Na Františku	7.125	Dělnická - Jankovcova (A)
1.089	Čechův most - nábreží E. Beneše	7.129	Strossmayerovo náměstí
1.106	Malostranské náměstí - Letenská	7.130	Dukelských hrdinů - Veletržní
1.156	Klárov - Letenská	7.133	Dukelských hrdinů - U Výstaviště
2.013	Palackého náměstí	7.137	Argentinská - Plynární
2.020	Rašínovo nábreží - Libušina	7.141	Dělnická - Komunardů
2.021	Výtoň (Rašínovo nábreží - Svobodova)	7.142	Plynární - Komunardů (A)
2.022	Svobodova - Vyšehradská (A)	7.155	Letenské náměstí
2.023	Svobodova - Na Slupi	7.163	Dukelských hrdinů - Kostelní
2.066	Vyšehradská - Benátská (A)	7.172	Plynární - Osadní (A)
3.304	Táboritská - Ondříčkova	7.176	Partyzánská - Vrbenského (A)
3.306	Olšanské náměstí	8.220	Sokolovská - Švábky
3.364	Koněvova - Spojovací	8.251	Elznicovo náměstí - Voctářova (A)
3.374	Koněvova - Na Vrcholu (A)	8.251	Elznicovo náměstí - Kotlaska (A)
3.613	Vinohradská - Pod Židovskými hřbitovy (A)	8.251	Zenklova - přechod (A)
4.401	Bělehradská - Otakarova	8.731	Trojská - přejezd tramvajové tratě (A)
4.418	Podolské nábreží - Podolská (A)	9.209	Balabenka
4.419	Podolské nábreží - Kublov (A)	9.210	Sokolovská - Na Rozcestí (A)
4.420	Podolské nábreží - Jeremenkova (A)	9.233	Sokolovská - Na Břehu (A)
4.450	Kolarovova - Čs. Exilu (A)	9.264	Kolbenova - přechod (A)
4.469	Modřanská - Údolní (A)	0.327	Vinohradská - Starostrašnická
4.470	Kolarovova - odbočení tramvaje (A)	0.342	Vinohradská - Za Strašnickou vozovnou (A)
4.628	Modřanská - Branická (A)	0.359	Vršovická - Užocká (A)
5.582	Nádražní - Nádraží Smíchov	0.622	Švehlova - Práčská (A)
5.583	Nádražní - U Královské louky	0.632	Černokostelecká - Sazečská
Celkem 60 SSZ, z toho 26 SSZ s absolutní preferencí (A)		Celkem SSZ na tramvajové síti: 192	

4.2 Řídicí ústředny

V roce 2001 pokračovala realizace „Systému řízení a regulace městského silničního provozu“. Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDRÚ) je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ul. Na Bojišti. Je ve správě TSK hl. m. Prahy, obsluhu ústředny zabezpečují příslušníci Policie ČR - Správy hl. m. Prahy. V ústředně jsou provozovány pro řízení SSZ systémy VRS, MIGRA a ADT a dále tunelová ústředna KERBERUS.

Na ústřednu **VRS 2100** je od konce roku 2000 připojeno 27 SSZ z oblasti 1 - Holešovice a v roce 2001 přibýlo dalších 14 SSZ z oblasti 5 - Centrum. V současné době se používá časové řízení; připravuje se dopravně závislé řízení dle strategických detektorů (dopravně závislá volba programů řízení). Na všech světelně řízených křižovatkách je uplatněno dynamické řízení dopravy na základě poptávky vozidel, chodců a tramvají, s možností sběru a archivace dat z dopravních detektorů.

Oblastní řídicí ústředna **MIGRA** slouží k řízení oblasti 3 - Smíchov. V současné době je řízeno 20 světelných křižovatek, počítá se s připojením dalších 18 SSZ. Doprava je zatím řízena prostřednictvím pevných signálních programů, popřípadě pevných signálních programů s výzvou.

Z ústředny **ADT** je řízeno 69 SSZ. Z tohoto počtu se 51 SSZ nachází v centrální oblasti města a jejich řízení je založeno na principu prodlužování fází strukturálního signálního plánu pomocí zastavovacích bodů. Dalších 18 SSZ tvoří koordinovaný tah křižovatek na Evropské ulici.

Na HDRÚ je napojeno i řízení dopravy ve Strahovském automobilovém tunelu a Těšnovském automobilovém tunelu.

V rámci HDRÚ je provozován i televizní dohled, který zajišťuje monitorování kritických míst komunikační sítě prostřednictvím otočných či pevných kamer. Na pražských komunikacích je umístěno celkem 76 kamer.

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

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 GSM.

V roce 2001 byly zahájeny práce na **telematickém systému** pro hl. m. Prahu. Telematické, jinak také inteligentní dopravní systémy využívají možností, které nabízí informační a telekomunikační technologie pro dopravní systém města. Telematický systém integruje subsystémy, které dosud fungovaly samostatně a zlepšuje operace s daty vzájemně propojených subsystémů. To umožňuje efektivnější řízení dopravy, vyšší bezpečnost dopravního procesu a lepší informovanost individuálních účastníků. V roce 2001 byl zpracován návrh telematického systému hl. m. Prahy. Je to první komplexní návrh inteligentního dopravního systému nejen v rámci hl. m. Prahy, ale i celé ČR. Vymezuje hranice působení telematického systému, definuje jeho funkce, popisuje jednotlivé funkční oblasti, datové toky, vazby na ostatní subsystémy a jeho fyzické uspořádání. Pro jeho realizaci je nutná spolupráce jak městských institucí, tak i privátní sféry. Od roku 2002 budou s ohledem na celkovou architekturu systému budovány jednotlivé funkční oblasti, praktická realizace telematického systému hl. m. Prahy je dlouhodobá záležitost, s ohledem na svůj velký rozsah bude probíhat postupně.



5 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY

5.1 Změny v organizaci dopravy v centru Prahy

V průběhu roku 2001 došlo v centru Prahy k řadě lokálních změn v organizaci dopravy, z nichž nejdůležitější byly:

- zřízení pěší zóny ve Vodičkově ulici v části úseku mezi ulicí Palackého a Václavským nám. včetně úpravy tramvajové zastávky a použití výsuvného sloupku
- vyznačení obytné zóny v oblasti křižovatky Václavské nám. - Vodičkova - Jindřišská a v navazující části Václavského nám. směrem k Můstku a dále ve Veleslavínově ulici v části úseku mezi ul. Křižovnickou a Alšovým nábř.
- omezení vjezdu všech vozidel mimo dopravní obsluhu do ulice U Lužického semináře
- omezení rychlosti jízdy vozidel do 30 km/h na Pohořelci a v úseku ul. Vojtěšské, do 20 km/h v úseku ul. Karoliny Světlé (od Krocínovy ul.)
- změny směru jízdy automobilové dopravy v ulicích Opatovické, Řeznické a V Kotcích
- zřízení kruhového objezdu v křižovatce ulic Široká - Věžeňská - V Kolkovně - Dušní
- uzavření úseku ulice Vinohradské mezi ulicemi Wilsonovou a Legerovou a dílčí úpravy dopravního režimu v ul. Legerově v souvislosti s ochranou objektu pro vysílání Rádía Svobodná Evropa.

5.2 Změny v organizaci dopravy mimo centrum Prahy

K nejvýznamnější změně dopravního režimu mimo centrum Prahy patřilo uvedení do provozu Pražského okruhu (PO) v úseku Řepy - Ruzyně koncem října 2001. Krátce po otevření nového úseku PO zde byla naměřena obousměrná intenzita dopravy 19 100 vozidel/6 - 22 h pracovního dne, s výrazně převládajícím podílem nákladních automobilů nad 6 t celkové hmotnosti.

Po otevření nového úseku došlo ke značnému poklesu intenzity dopravy na trasách, které dříve nahrazovaly toto spojení, a to v ulici Karlovarské v úseku PO - Drnovská a v ulici Drnovské. Pokles zatížení na těchto trasách dosáhl někde až hodnoty přes 16 tisíc vozidel/6 - 22 h. K výraznému a viditelnému úbytku zatížení došlo i na ulici Evropské v Ruzyni, především ve směru do centra, a to o přibližně 4 tisíce vozidel/6 - 22 h.

V souvislosti s otevřením nového úseku PO došlo i ke změně názvů ulic ve všech jeho již provozovaných úsecích na „Pražský okruh“.

K výrazným změnám v organizaci dopravy došlo dále na území MČ Praha 5. Koncem října byl uveden do provozu tzv. malý smíchovský okruh, spočívající v jednosměrném vedení dopravy ulicemi V Botanice, Kartouzská směrem západním a ulicemi Ostrovského, Vltavská a Hořejší nábřeží směrem východním. Uvedená změna dopravního režimu si vyžádala zřízení dvou jízdních pruhů na Hořejším nábřeží, některé úpravy jednosměrnosti obslužných ulic uvnitř tohoto okruhu, úpravy přechodů pro chodce na hlavních komunikacích, úpravy světelné signalizace na křižovatkách a úpravy vodorovného a svislého dopravního značení. Současně byla realizována pěší zóna v části ulic Plzeňské, Nádražní a Štěfánikově.

V oblasti Zličína byla provedena úprava dopravního režimu na ulici Plzeňské a tím dosaženo omezení intenzity dopravy v úseku Jeremiášova - Řevnická.

Ke zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy přispělo další omezení jízdy nákladních automobilů v levém jízdním pruhu v ulici K Barrandovu v úseku od ulice Štěpařské po Pražský okruh a na dalších úsecích Jižní spojky.

5.3 Preference hromadné dopravy

Kromě uplatňování preference tramvajové dopravy na signalizovaných křižovatkách byla v roce 2001 realizována i řada opatření stavebního a organizačního charakteru.

Jednalo se především o další aplikaci podélných betonových tvarovek, oddělujících tramvajovou trať od přilehlého jízdního pruhu na Národní třídě, nábřeží E. Beneše, Strossmayerově a Tylově náměstí a ve Vodičkově ulici v celkové délce 295 m.

V ulicích U Santošky a Ostrovského (úsek mezi ulicemi Bieblovou a Kováků) byl vyznačen jízdní pruh pro autobusy, dlouhý 280 m.



6 DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI

6.1 Dopravní nehody

V roce 2001 došlo v Praze k 34 195 nehodám (- 16 % oproti roku 2000), 67 osob bylo usmrceno (- 16 %) a 3 973 osob bylo zraněno (+ 5 %). S účastí chodců došlo k 1 001 nehodám (+ 8 %), 37 osob bylo usmrceno (+ 23 %) a 973 osob bylo zraněno (+ 5 %). Chodci sami zavinili 470 nehod (- 11 %), přičemž bylo usmrceno 16 osob (+ 14 %) a 442 osob bylo zraněno (- 19 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (33 140 ze 34 195 nehod, t.j. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy a nesprávné předjíždění. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 1 001 (+ 1 %).

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

Rok	1998	1999	2000	2001	rozdíl 01/00 (%)
počet nehod	42 131	44 192	40 560	34 195	- 16
počet smrtelných zranění	65	74	80	67	- 16
počet těžkých zranění	535	540	521	452	- 13
počet lehkých zranění	3 568	3 558	3 260	3 521	+ 8
počet nehod se zraněním	3 400	3 354	3 133	3 243	+ 4
počet nehod bez zranění	38 731	40 838	37 427	30 452	- 19
zaviněno řidičem	40 842	42 884	39 281	33 140	- 16
– rychlost	3 026	3 389	2 950	3 298	+ 12
– předjíždění	518	465	465	314	- 32
– nedání přednosti v jízdě	10 623	11 347	9 863	8 776	- 11
– způsob jízdy	26 675	27 683	26 003	20 752	- 20
nezaviněno řidičem	1 289	1 308	1 279	1 065	- 17
– zaviněno závadou komunikace	151	204	189	147	- 22
– zaviněno chodcem	609	571	531	470	- 11

Základní trend nehodovosti v roce 2001: pokles počtů nehod a smrtelných a těžkých zranění, nárůst počtu lehkých zranění ve srovnání s předcházejícím rokem.

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

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

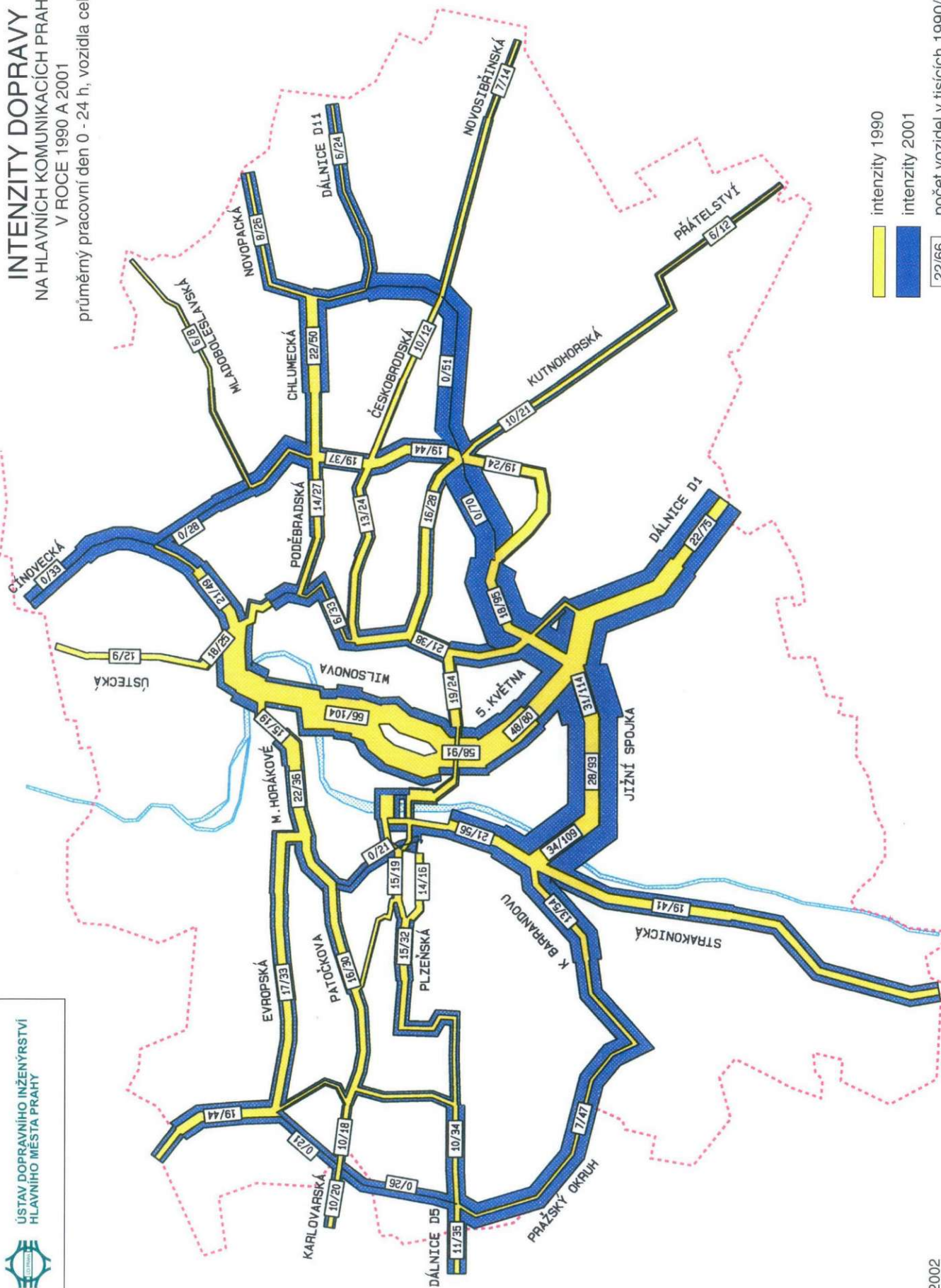
V roce 2001 připadalo v celopražském průměru 6,1 dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

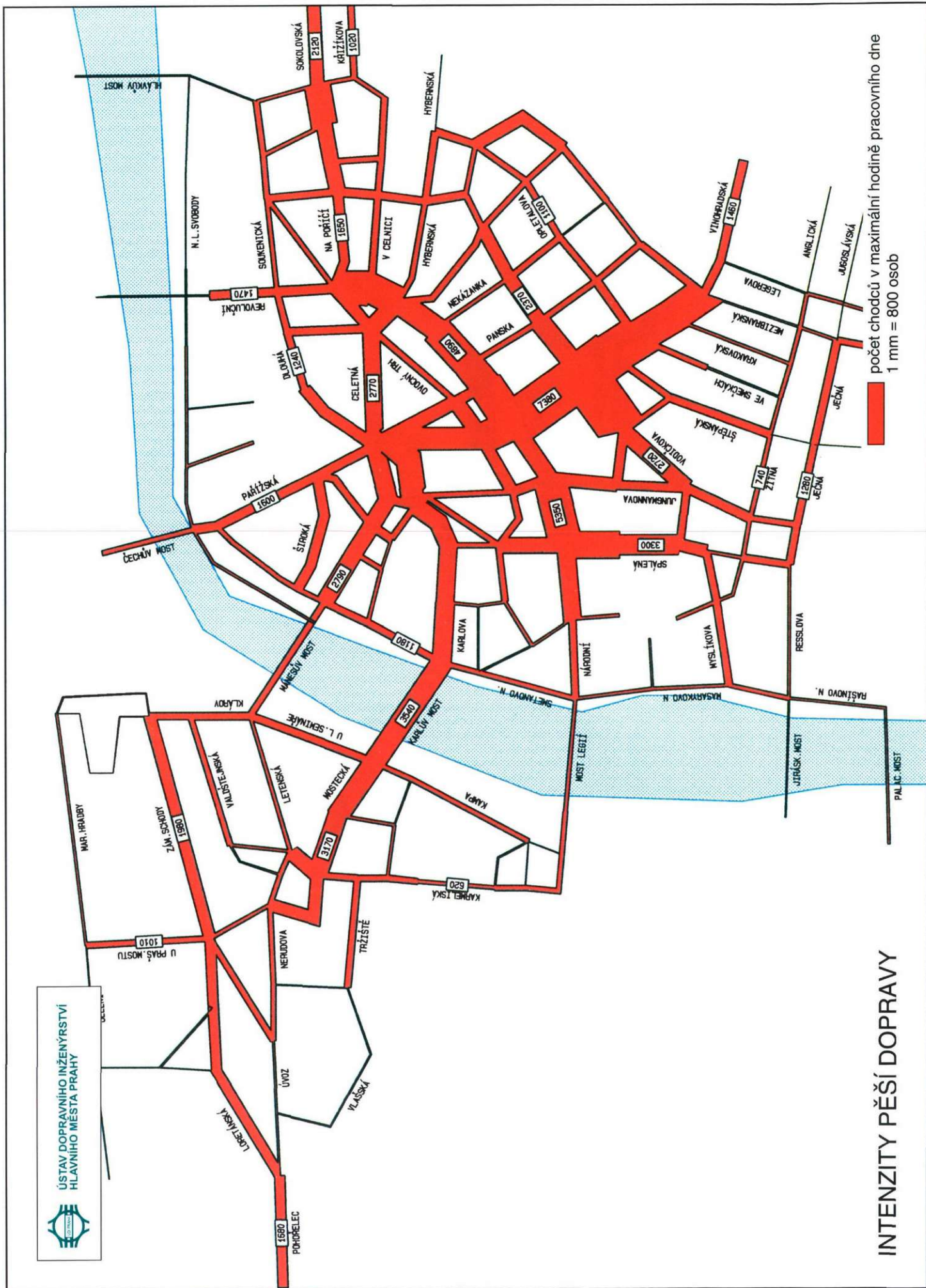


INTENZITY DOPRAVY

NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY
V ROCE 1990 A 2001

průměrný pracovní den 0 - 24 h, vozidla celkem





PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH
KOMUNIKACÍ
A METRA



HLAVNÍ KOMUNIKACE

stav 2001

etapa

výhled
závazná
část ÚIP

výhled
nezávazná
část ÚIP

tunel

METRO

stav 2001

etapa

PARKOVIŠTĚ P+R

stav 2001

etapa

Schématy tras a klíčových komunikací, tras
a stanic metra, záchytných parkovišť P+R
vycházejí z územního plánu hl. m. Prahy
z 9. 9. 1990 a mohou být dále upřesňovány.



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

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

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

Orientační mapka ulic zóny placeného stání v Praze 1



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). Provozni 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). Provozni doba, způsob platby a cena je uvedena na parkovacích hodinách označených zelenou barvou.

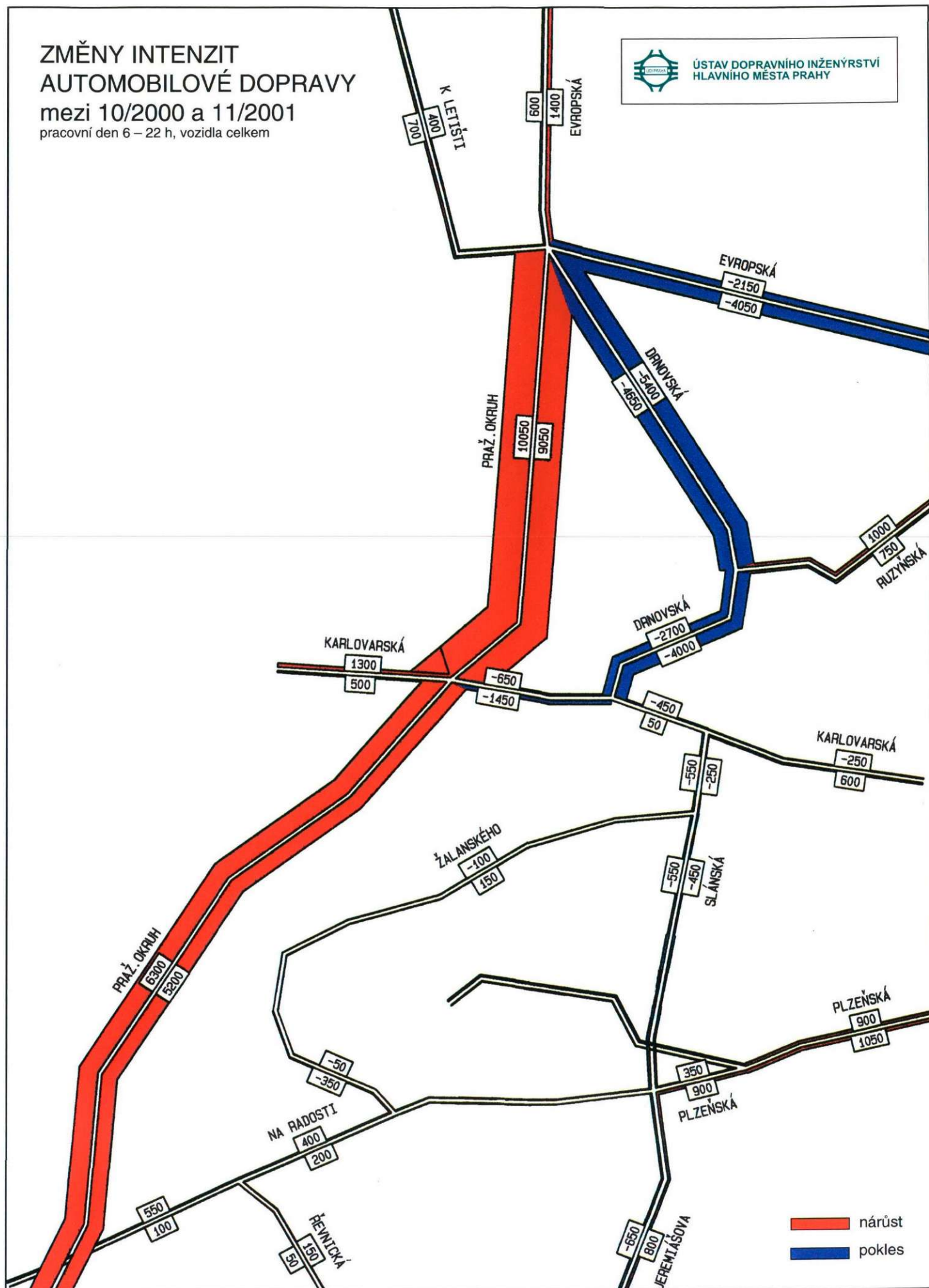
Evropark Praha a. s., Politických vězňů 21, 110 00 Praha 1, tel. : (02) 24221568, (02) 24212269, fax : (02) 24224828
informace na internetových stránkách : <http://www.evropark.cz> , e-mail : evropark@evropark.cz

ZMĚNY INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY mezi 10/2000 a 11/2001

pracovní den 6 – 22 h, vozidla celkem



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961 - 2000

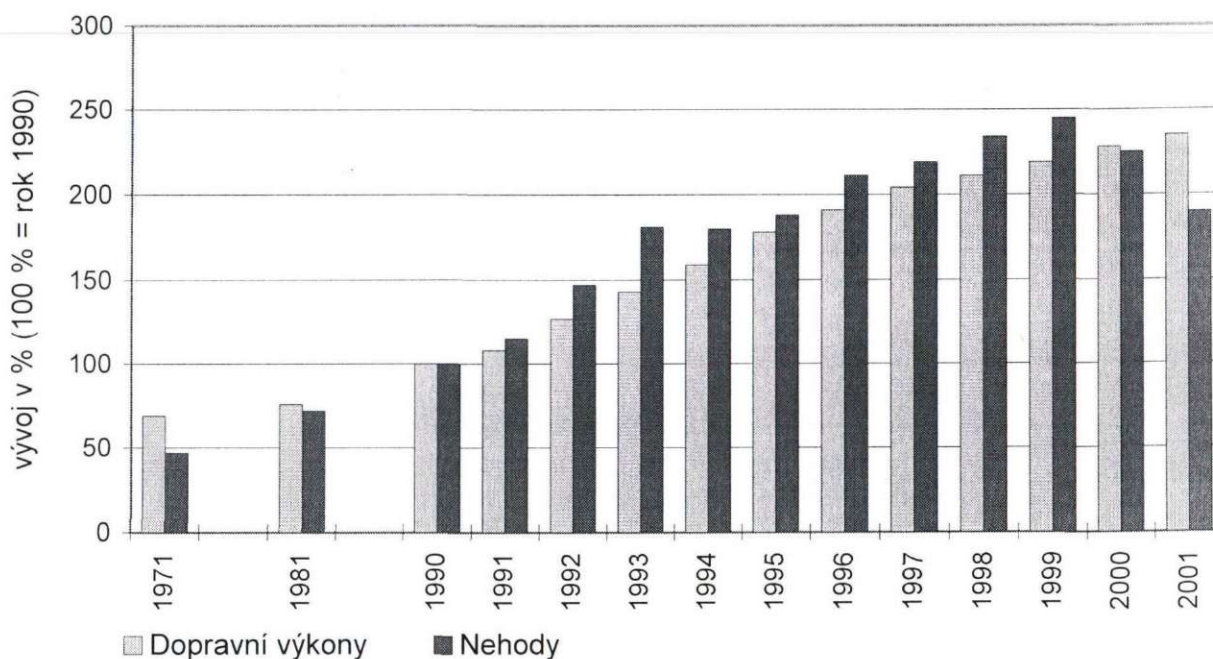
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony %
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	91	100	369	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
2001	34 195	190	67	74	452	122	3 521	125	6,1	235

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 - 2001



6.2 Dopravní výchova

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

V roce 2001 bylo na tyto dopravně výchovné akce uvolněno z prostředků hl. m. Prahy 1 507 tis. Kč (z toho 870 tis. Kč na společný projekt Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy a Městské policie hl. m. Prahy „Bezpečně na kole i pěšky“) a cca 300 tis. Kč z prostředků Ministerstva dopravy a spojů.

V oblasti dopravní výchovy dětí probíhaly v roce 2001 tyto programy:

1. Program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž cyklistů)
2. Program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH)
3. Program Zlatá zebra (dopravně výchovná akce probíhající ve spolupráci s rozhlasem zaměřená na žáky I. stupně základních škol)
4. Výtvarný program „Děti, pozor, červená!“

V jarních měsících proběhla základní a obvodní kola Dopravní soutěže cyklistů 2001, v červnu se uskutečnilo kolo celopražské.

Program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích probíhal ve všech sedmi obvodech, na jejichž území se dětská dopravní hřiště nacházejí. Na území Prahy 1 není DDH nezbytně nutné (malý počet základních škol a snadná dostupnost DDH v Praze 2), v obvodě Prahy 4 (MČ Praha 11) byla na nové DDH zpracována projektová dokumentace, v Praze 5 bylo DDH koncem roku 2001 zkolaudováno. V roce 2001 prošlo výcvikem na pražských dětských dopravních hřištích celkem 23 150 dětí.

Ve spolupráci s Muzeem policie se uskutečnilo 15 interaktivních dopravně výchovných pořadů Pohádkový semafor, které navštívilo cca 1 800 dětí.

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

- V dubnu proběhl 9. ročník Jarních jízd zručnosti a v říjnu 9. ročník Podzimních jízd zručnosti o Pohár BESIP, které jsou určeny motoristické veřejnosti a organizují se ve spolupráci s klubem automobilových orientačních soutěží Praha.
- Ve spolupráci s Automotoklubem handicapovaných motoristů a Autoklubem neslyšících Praha bylo zorganizováno několik akcí, např. v jarních měsících bezpečnostní soutěž pro handicapované motoristy, v říjnu akce Jízda bez nehod a samostatná dopravně výchovná soutěž byla uspořádána také pro děti z dětských domovů v Horních Počernicích a Klánovicích.
- Ve spolupráci s Městskou policií hl. m. Prahy bylo zorganizováno 24 kursů bezpečné jízdy na kluzné folii. Šlo o přípravu na zimní období zejména pro řidiče Městské policie, Policie ČR a Vojenské policie Praha.
- Koncem roku 2001 bylo natočeno 10 televizních šotů pro TV PRIMA zaměřených na prevenci dopravní nehodovosti v Praze.

6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

V roce 2001 byla realizována řada opatření ke zvýšení bezpečnosti zejména chodců, spočívající v optimalizaci počtu, ev. umístění přechodů pro chodce, osazení prvků BOCH, CITY BLOCK, dopravně bezpečnostního zábradlí a dalších drobných úprav na stávajících přechodech pro chodce.

Ochrana chodců betonovými bloky byla provedena na 14 místech (např. v ulicích Opletalově, Rumunské, Lamačově, Radlické a dalších).

Na 46 přechodech (křižovatkách) bylo provedeno přisvícení veřejným osvětlením (nejvíce v městských částech Praha 11, 12).

Větší úpravy ke zvýšení bezpečnosti chodců byly provedeny

- v ulici Radimově (zamezení stání vozidel na vnitřní straně směrového oblouku, snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h, osazení příčných zpomalovacích prahů, doplnění vodorovného a svislého dopravního značení a úprava křižovatky Radimova x Sartoriova zmenšením pojezdové plochy).
- v ulici Trojské (v lokalitách „Pod Havránkou“ v oblasti křižovatky Trojská x Pod Havránkou a zastávky BUS MHD „Kovárna“, před ZŠ a gymnáziem Svatopluka Čecha v úseku přechodu pro chodce a zastávky autobusů MHD „Čechova škola“ a před Úřadem MČ Praha - Trója a mateřskou školou v úseku přechodu pro chodce a zastávky autobusů MHD „Kazanka“) byla snížena nejvyšší dovolená rychlost na 30 km/h, osazeny příčné zpomalovací prahy a doplněno vodorovné a svislé dopravní značení.

Ke snížení nehodovosti na Vídeňské ulici byla křižovatka Vídeňská - Dobronická rekonstruována na malou okružní křižovatku. Malá okružní křižovatka byla realizována též v místě křížení ulic Hvězdoslavovy a Mikulovy.

Ke snížení rychlosti vozidel byly v 98 profilech komunikací osazeny příčné prahy, mnohé z nich v blízkosti škol. Vodorovné dopravní značení se symbolem značky A12 „Děti“ bylo instalováno v 9 lokalitách a svislé dopravní značky A12 v provedení LED na dalších 12 místech. Na 21 místech bylo instalováno zábradlí.

Ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy bylo prováděno zdrsňování vozovek (snížení nehodovosti za mokra) v 15 lokalitách a ve 12 lokalitách byla osazena betonová svodidla.

Na Kunratické spojnici bylo dokončeno další měřicí místo k predikci vzniku náledí.

Na 5 významných pražských křižovatkách bylo v roce 2001 zprovozněno zařízení pro kontrolu jízdy vozidel na červenou. Byly to křižovatky Černokostelecká - Průmyslová, Kolbenova - Kbelská, Střelničná - Dáblická, Opatovská - Chlidská, Plzeňská - Slánská. Drobná dopravněinženýrská opatření, realizovaná na více než 100 místech města, spočívala v instalaci svislých a vodorovných dopravních značek.

Na ulici K Barrandovu bylo zřízeno další stanoviště pro stálé měření rychlosti jízdy.

Na realizaci bezpečnostních opatření bylo v roce 2001 v rámci BESIP vynaloženo celkem 41,9 mil. Kč.

7 DOPRAVA V KLIDU

7.1 Parkování v centru města

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

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

Pravidla parkování v ZPS jsou od listopadu 2000 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 (fyzické osoby trvale v ZPS bydlící) a abonenty (právnícké nebo fyzické osoby se sídlem nebo provozovnou v ZPS).

Počet míst k stání v ZPS:

- krátkodobá (oranžová a zelená zóna)	2 283	míst
- dlouhodobá (modrá zóna)	6 167	míst
- invalidé	220	míst
- ostatní (vyhrazená stání institucím a orgánům)	328	míst

Průměrná obsazenost míst k stání v ZPS (2001):

- krátkodobá stání	92,5 %
- dlouhodobá stání	87,5 %

Míra respektování pravidel stanovených v ZPS pro využívání míst k stání (2001):

- krátkodobá stání	23,0 %
- dlouhodobá stání	47,0 %

Ceny za využívání míst k stání v ZPS:

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

7.2 Hromadné garáže v centru města

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

Hromadné garáže veřejné	
Lokalita	Počet stání
Václavské garáže	95
Národní divadlo	216
Parking Palachovo náměstí	453
Hotel Intercontinental	200
Parking Kotva	300
Parking Marriott	480
Garáže Opletalova	90
Garáže Helios	520
Hlavní nádraží - Bolzanova	371
Hotel Renaissance	90
TV věž	98
Želivského (Don Giovanni)	150
Olšanská (u hřbitova)	160
Olšanka (hotel)	100
Kongresové centrum	1 090
Zlatý Anděl	400
KOC Nový Smíchov	2 000

Celkem	6 813
---------------	--------------

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	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
Lucemburská	84
Vinohradská (SONY)	97
Koněvova (Raiffeisen)	68
Ondříčkova	154
Prokopova	72
Parukářka	326
Celkem	3 479

7.3 Ostatní území města

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

Dále je na území města 324 lokalit mimouličních parkovišť o kapacitě 35 178 míst k stání (evidence se průběžně doplňuje).

7.4 Záchytná parkoviště P + R

V roce 2001 bylo v systému kombinované přepravy P + R provozováno celkem 11 záchytných parkovišť P + R o kapacitě 1 289 stání. Jejich využití v roce 2001 dále vzrostlo (viz následující tabulka):

Počet vozidel parkujících na parkovištích P + R za měsíc říjen 1999, říjen 2000 a říjen 2001

Parkoviště	Kapacita			Počet parkujících vozidel			Průměrný počet vozidel na 1 stání		
	1999	2000	2001	10/1999	10/2000	10/2001	10/1999	10/2000	10/2001
Zličín I	94	94	94	3 970	2 973	3 508	42	32	37
Zličín II	70	70	70	2 006	2 085	2 111	29	30	30
Nové Butovice	60	60	60	2 313	2 608	2 572	39	43	43
Radlická	40	37	37	1 274	1 391	1 272	32	35	34
Skalka	175	175	175	1 702	2 695	2 762	10	15	16
Opatov	212	212	212	2 934	3 901	5 073	17	18	24
Rajská zahrada	80	80	80	1 976	2 345	2 837	25	29	35
Černý Most	300	300	300	7 785	9 649	10 716	26	32	36
Holešovice	77	77	77	2 835	3 125	3 226	37	41	42
Palmovka	0	122	122	0	3 224	4 446	0	26	36
Radotín	0	62	62	0	158	463	0	3	7
Celkem	1 108	1 289	1 289	26 795	34 154	38 986	24	26	30

K největšímu nárůstu počtu parkujících vozidel došlo zejména na parkovištích Opatov, Černý Most, Rajská zahrada a Palmovka.

Následující tabulka uvádí okamžitou dopolední (11 h) obsazenost vybraných parkovišť s udáním % čerpání kapacity.

Parkoviště	kapacita	11/ 2000 obsazenost	% využití	11/ 2001 obsazenost	% využití
Zličín I	94	neudáno	neudáno	87	93
Radlická	37	36	97	35	95
Opatov	212	120	57	143	67
Rajská zahrada	80	60	75	68	85
Černý Most	300	268	89	272	91
Holešovice	77	75	97	75	97
Palmovka	122	115	94	115	94
Radotín	62	8	13	12	19

K největšímu využití dochází zejména v jarních a podzimních měsících (duben - červen, říjen - listopad).

Na parkovištích s větší rezervou kapacity pokračovalo dočasné využívání části stání pro rezidenty, zahájené na podzim roku 2000. V současné době je na parkovišti Opatov vyhrazeno 26 stání, na parkovišti Skalka 85 stání pro rezidenty. Na parkovišti Radotín nejsou vyhrazena konkrétní stání pro rezidenty, je povoleno využít pro tuto formu parkování až 50 % kapacity parkoviště (cca 30 stání). Měsíční poplatek pro soukromé osoby činí 500 Kč, pro podnikatelské subjekty 800 Kč.

Během roku 2001 byly zahájeny přípravy na výstavbu dalších záchytných parkovišť P + R na území hl. m. Prahy. Jednalo se zejména o lokality Běchovice, Modřany, Skalka II, Černý Most II a Zličín III. Parkoviště v Běchovicích bylo stavebně dokončeno, na parkovišti v Modřanech byly stavební práce zahájeny.



Součástí kvalitního fungování parkovišť P + R je naváděcí systém, který informuje řidiče o názvu (lokalitě) parkoviště, druhu návazné dopravy, vzdálenosti parkoviště, dalších nejbližších parkovištích P + R, obsazenosti parkoviště a odjezdech návazné hromadné dopravy.

Navádění na parkoviště P + R je buď statické nebo dynamické. Statické navádění využívá dopravního značení s neproměnnými symboly. Pro dynamické navádění vozidel na parkoviště P + R se užívají neproměnné dopravní značky a zařízení pro provozní informace s proměnnými symboly.

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

U ostatních parkovišť P + R, která se nenacházejí na společné příjezdové trase, spočívá dynamické navádění pouze v osazení informačních tabulí s proměnným symbolem VOLNO - OBSAZENO, a to buď bezprostředně před vjezdem na parkoviště, nebo jako poslední značky před odbočením na parkoviště.

Zobrazování skutečného odjezdu návazné hromadné dopravy se připravuje u parkoviště P + R Běchovice (bude zobrazován reálný čas odjezdu vždy dvou nejbližších následujících vlakových spojů).

7.5 Kombinovaná parkoviště K + R

Další formou kombinované přepravy, která se v Praze v roce 2001 začala zavádět, je přeprava způsobem K + R (Kiss and Ride). Je to způsob osobní dopravy, kdy spolucestující vystoupí z osobního automobilu a dále pokračuje hromadnou dopravou, zatímco řidič autem ihned odjede. V Praze je nejatraktivnější přestup na metro, proto je část ploch vozovky u stanic metra pro tuto formu vyhrazena. Doba stání je zde omezena do 5 minut.

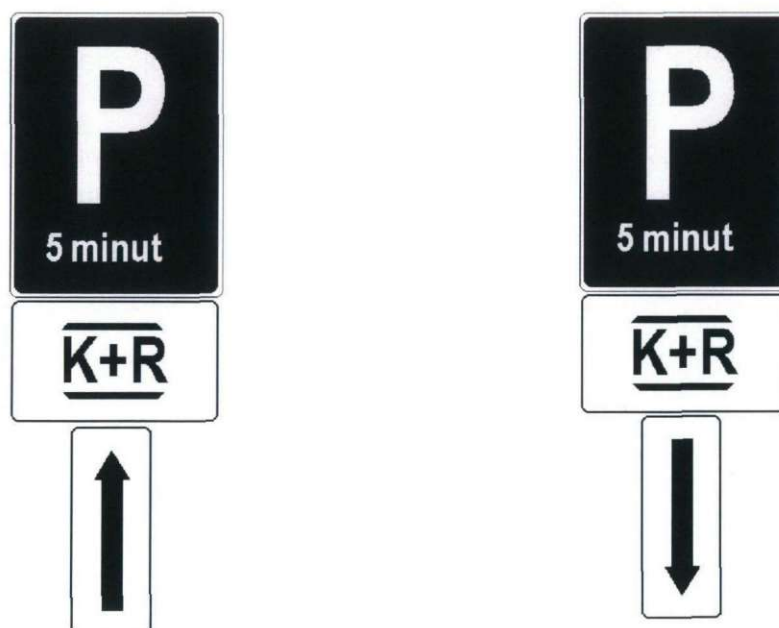
Průzkumem byla poptávka K + R v pracovní den zjišťována u stanic metra Černý Most, Nové Butovice, Radlická, Kačerov a Opatov. Následující tabulka ukazuje frekvenci výstupu a nástupu osob z příjezdějících resp. odjíždějících vozidel:

Počty vozidel a osob ve shodných časových obdobích průzkumu

Lokalita	Černý Most		Nové Butovice		Radlická		Kačerov		Opatov	
Časové období	6-10	14-18	6-10	14-18	6-10	14-18	6-10	14-18	6-10	14-18
Počet nastupujících	89	56	39	52	11	13	56	20	89	45
Počet vozidel	62	44	35	37	9	12	50	19	71	35
Počet vystupujících	259	202	115	172	47	36	144	164	195	250
Počet vozidel	213	162	108	137	46	29	136	141	156	179

Poptávka po využití způsobu přepravy K + R není zanedbatelná a při jeho dalším rozvoji může významně přispět k omezení jízd automobilů po městě.

V roce 2001 byla pro potřeby K + R vyznačena místa u stanice metra trasy B Radlická v obou směrech a u stanice metra trasy B Černý Most ve směru z centra.



Svislé dopravní značení - začátek a konec hrany komunikace pro K + R.

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

„Základní systém cyklistických komunikací na území hl. m. Prahy“, byl schválen usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 323 ze dne 14.3.1993. Koncepce systému předpokládá postupnou realizaci 400 km cyklistických tras. Její struktura je zvolena tak, aby trasy pokryly celé území města a cyklista měl minimální kontakt s intenzivní automobilovou dopravou.

Trasy jsou proto situovány, pokud to místní poměry dovolí, do ulic s nízkou intenzitou automobilové dopravy, na komunikace, kde je cyklistická doprava vedena společně s chodci, nebo přímo na samostatné komunikace pouze pro cyklisty.

V současné době je vyznačeno 180 km cyklistických tras. Z toho je 60 km vedeno po komunikacích bez automobilové dopravy, a to společně s pěším provozem, po stávajících samostatných komunikacích v parcích a sadech nebo po nově vybudovaných samostatných komunikacích pro cyklisty a chodce.

Do roku 2001 byly již realizovány a jsou provozovány následující trasy celoměstského systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy:

- Florenc - Anděl, celková délka trasy 4 km
- Ovocný trh - Letná, celková délka trasy 2 km
- Újezd - Letná, celková délka trasy 3 km
- Florenc - Spojovací, celková délka trasy 5,5 km
- Anděl - Malá Chuchle, celková délka trasy 6 km
- Spojovací - Dolní Počernice, celková délka trasy 7 km
- Malá Chuchle - Radotín, celková délka trasy 4,5 km
- Dolní Počernice - Xaverov, celková délka trasy 4 km
- Malá Chuchle - Prokopské údolí, celková délka trasy 6 km
- Braník - Chodov, celková délka trasy 8 km
- Chodov - Újezd, celková délka trasy 5 km
- Letná - Sobín, celková délka trasy 14 km
- Trója - Letná, celková délka trasy 5,5 km
- Nové Butovice - Lužiny, celková délka trasy 2 km
- Radotín - Vrané nad Vltavou, celková délka trasy 8 km
- Císařský mlýn - Vypich, celková délka trasy 9 km
- Císařský mlýn - Liboc, celková délka trasy 8 km
- Podolí - Modřany - Komořany (úsek Vyšehrad - U Kempinku), celková délka trasy 3,5 km
- Podbabská - hranice Prahy (úsek V Podbabě - Kamýcká), celková délka trasy 1 km

V roce 2001 bylo v rámci akcí pro cyklisty realizováno:

- úsek v ulici Na Slupi - propojení parku Folimanka s pravobřežní trasou, délka úseku 220 m,
- trasa Hostavice - Dolní Počernice - Štěrboholy - Dubeč - Kralovice - hranice hl. m. Prahy (úsek trasy č. 1 cyklotras ČR „Praha - Brno“) - /Nedvězí/, celková délka 15 km značené cyklistické trasy převážně po komunikacích III. třídy,
- úsek „Horní Počernice - Klánovice“ (část propojení cyklotras ČR č. 1 a č. 14 „Praha - Nymburk“), celková délka 1 600 m,
- levobřežní trasa podél Berounky směrem k Lahovicím, část 1. etapy (3. a 4. úsek) v délce 630 m,
- u 10 stanic metra byly umístěny stojany pro jízdní kola.



9 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.

Největší počet pěších cest se realizuje v polyfunkční 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 tudíž týká téměř třetina všech pěších cest v Praze.

V roce 2001 dokončil Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy sérii ověřovacích průzkumů špičkových intenzit pěšího provozu v běžném pracovním dni na vybraných ulicích území městské části Praha 1, prováděných již od r. 1963 periodicky v časových intervalech 10 - 15 let. V jarním a podzimním období let 1999 - 2001 byly zjištěny špičkové hodinové intenzity chodců na téměř 240 uličních profilech komunikací na území MČ Praha 1, případně i na přilehlém území.

Porovnání výsledků tohoto průzkumu s hodnotami zjištěnými v minulosti pro skupiny ulic podle jejich převažující funkce (obchodní, turistická, dopravní) je obsahem následující tabulky:

Intenzity pěšího provozu ve vybraných uličních profilech v letech 1980, 1990 a 2000 - 2001

Funkce	Ulice	Úsek	1980	1990	2000 - 01
OBCHODNÍ	Václavské náměstí	Vodičkova - Na Příkopě	11 400	16 000	7 380
	Vodičkova	Palackého - Václavské náměstí	7 400	6 400	4 710
	Jindřišská	Václavské nám. - Panská	5 700	6 250	3 320
	Národní	Spálená - Jungmannova	4 150	9 000	5 350
	Na Příkopě	Panská - Nekázanka	9 350	12 600	4 890
	Revoluční	Truhlářská - Soukenická	3 800	4 300	1 670
	Na Poříčí	Revoluční - Havlíčkova	5 100	4 450	1 650
	Rytířská	Perlová - Na Můstku	2 550	2 800	1 760
	Spálená	Lazarská - Myslíkova	3 550	3 400	2 050
	Ječná	Salmovská - Lípová	1 000	1 200	1 280
	Žitná	Příčná - Školská	950	1 000	740
	Tylovo náměstí	Rumunská - Jugoslávská	1 900	3 100	1 650
	Havlíčková	Na Poříčí - V Celnici	2 800	2 100	1 540
	Vítězná	Újezd - Šeříková	1 500	1 150	940
TURISTICKÁ	Karlův most		2 070	2 600	3 450
	Karlova	Seminářská - Husova	1 070	2 400	2 890
	Staré zámekové schody		690	600	1 980
	Pohořelec	Úvoz - schodiště na Strahovské nádvoří	790	1 400	1 680
	Hradčanské náměstí	u Vojenského muzea	1 040	1 200	1 280
	Mariánské hradby	u Hradu - tram. zastávka	180	180	420
	Jelení	U Prašného mostu - U Brusnice	130	-	150
	Široká	Pařížská - E. Krásnohorské	800	-	1 000
	Pařížská	Jáchymova - Staroměstské nám.	2 150	2 900	1 230
	Celetná	Králodvorská - U Prašné brány	2 950	2 950	2 930
	Karlova - Jilská	u Malého nám.	1 400	2 000	3 840
	Michalská	Vejvodova - Hlavsova	1 080	1 000	980

Funkce	Ulice	Úsek	1980	1990	2000 - 01
TURISTICKÁ	Loretánská	Loretánské nám. - U Kasáren	620	1 900	1 530
	Úvoz	Pohořelec - cesta pod Strahovský klášter	170	250	230
	Karmelitská	Harantova - Prokopská	900	900	1 020
	Na Můstku	Provaznická - Rytířská	2 500	8 050	5 450
	Na Perštýně	Národní - Martinská	2 200	2 500	2 790
DOPRAVNÍ	Palackého most		1 250	350	350
	Jiráskův most		600	250	200
	Štefánikův most		780	150	210
	Pod Bruskou	pěší komunikace pod lávkou	890	100	140
	Dvořákovo nábř.	u hotelu President	530	400	380
	U Obecního domu		900	1 250	890
	Rašínovo nábřeží	Trojanova - Resslova	870	600	370
	Masarykovo nábřeží	Náplavní - Myslíkova	1 750	550	730
	Resslova	Na Zderaze - Dittrichova	800	950	420
	Karlovo náměstí	Odborů - tram. zastávka	4 800	2 200	1 230
	Karlovo náměstí	Ječná - Žitná	1 650	1 500	1 020
	Ječná	Ke Karlovu - Melounová	940	1 450	1 350
	Žitná	Krakovská - Ve Smečkách	1 370	1 250	660
	Mezibranská	u Čelakovského sadů	640	1 300	320
	Sokolská	Žitná - Ječná	750	750	560
	Sokolská	nám. I. P. Pavlova - Na Bojišti	900	900	1 050
	Legerova	Anglická - nám. I. P. Pavlova	1 850	1 500	350
	Legerova	Rumunská - I. P. Pavlova	500	500	510
	Washingtonova	Politických vězňů - Václavské náměstí	1 150	1 500	1 250
	Růžová	Opletalova - Washingtonova	200	200	260
	Přechod přes Wilsonovu	Národní muzeum - Václavské náměstí	2 300	2 300	1 460
	Politických vězňů	Jindřišská - Opletalova	1 600	1 200	1 030
	Opletalova	Politických vězňů - Václavské náměstí	2 000	2 300	1 440
	Opletalova	Růžová - Jeruzalémská	2 200	750	1 100
	Opletalova	Bolzanova - Hybernská	1 850	700	1 300
	Průchod mezi ul. Na Poříčí a Na Florenci		800	1 300	920
	Těšnov	Petrská - Na Poříčí	2 000	500	560
	Sokolovská	Ke Štvanici - vestibul metra	1 400	1 950	2 020
	Křížíkova	Na Florenci - Ke Štvanici	1 460	1 000	1 020

Z porovnání hodnot špičkových intenzit pěšího provozu v letech 1990 a 2000 - 2001 vyplývá, že v posledních 10 letech došlo především na území Prahy 1 k celkovému poklesu špičkových intenzit pěšího provozu:

- v ulicích převážně obchodního charakteru cca o 43 %,
- v ulicích s převážně dopravní funkcí (např. mosty) cca o 20 %.

Výjimkou jsou turistické trasy, zejména spojnice Pražského hradu a Staroměstského nám.

Výsledky průzkumů pěšího provozu v historickém jádru Prahy, provedených v letech 1999 - 2001, jsou graficky vyjádřeny ve schématu umístěném uvnitř ročenky.

10 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha - Ruzyně. Ostatní tři pražská letiště slouží většinou jiným, speciálním účelům. Letiště Praha - Ruzyně má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž dvě umožňují přístrojový provoz s maximální kapacitou 36 pohybů (startů a přistání) letadel/h. Celková roční přepravní kapacita letiště je 6,2 mil. odbavených cestujících. Počet leteckých společností operujících na pravidelných linkách se pohybuje v rozmezí 28 - 35 společností a okolo 30 společností též operuje na linkách charterových. Pravidelná přímá spojení jsou zajišťována do takřka 70 míst celého světa, z toho spojení s evropskými městy jsou zajišťována každý den. Počet spojení do New Yorku, které bylo po většinu roku též zajišťováno každodenně, byl po událostech z 11.9.2001 omezen. Pozice letiště Praha - Ruzyně v mezinárodním srovnání je patrná z následující tabulky.

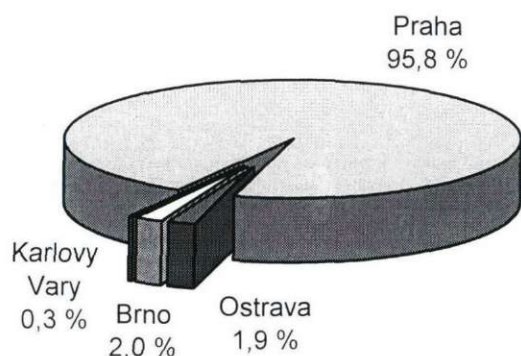
Letiště	1994	1995	1996	1997	1998	98/94 %
Chicago O'Hara	66,47	67,25	69,15	70,39	72,49	109,1
London Heathrow	51,37	54,13	55,73	57,87	60,36	117,5
Frankfurt Rhein-Main	34,38	37,40	38,02	39,61	42,08	122,4
Paris Ch. de Gaulle	28,36	28,00	31,43	35,10	38,47	135,6
Amsterdam Schiphol	23,07	24,86	27,26	31,02	33,95	147,2
Roma Fiumicino	19,91	20,71	22,71	24,62	25,00	125,6
Madrid Barajas	18,22	19,57	21,27	23,12	24,92	136,8
Bruxelles National	11,24	12,50	13,36	15,82	18,40	163,7
Stockholm Arlanda	12,77	12,71	13,88	14,95	16,15	126,5
Copenhagen Kastrup	13,67	14,31	15,59	16,61	14,49	106,0
Vienna Schwechat	7,52	8,37	8,95	9,59	10,49	139,5
Lisboa	6,32	6,01	6,19	6,63	7,76	122,8
Praha Ruzyně	2,75	3,21	3,80	4,36	4,63	168,4
Budapest Ferihegy	2,87	2,94	3,31	3,62	3,94	137,3
Warsawa Okęcie	2,38	2,74	3,09	3,55	3,82	160,5
Bratislava M. R. Štefánika	0,14	0,19	0,25	0,28	0,32	228,6

Zdroj: Ročenka dopravy 2000 MDS ČR (ICAO)

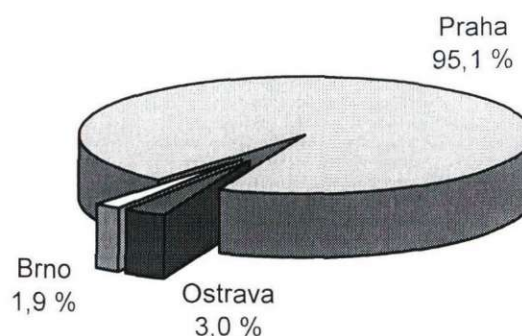
Celkový objem cestujících odbavených na čtyřech letištích, která mají v České republice mezinárodní statut (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary), stoupl oproti roku 2000 o 9,9 %, objem přepravených nákladů (zboží a pošty) naopak o 3,7 % poklesl.

Oproti minulým letům, kdy podíl letiště Praha - Ruzyně na celkovém objemu letecké přepravy v ČR trvale stoupal, v roce 2001 je v tomto směru patrná jistá stagnace. Oproti roku 2000 stoupl podíl v přepravě nákladů pouze o 1,0 %, v přepravě osob dokonce pouze o 0,1 %.

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

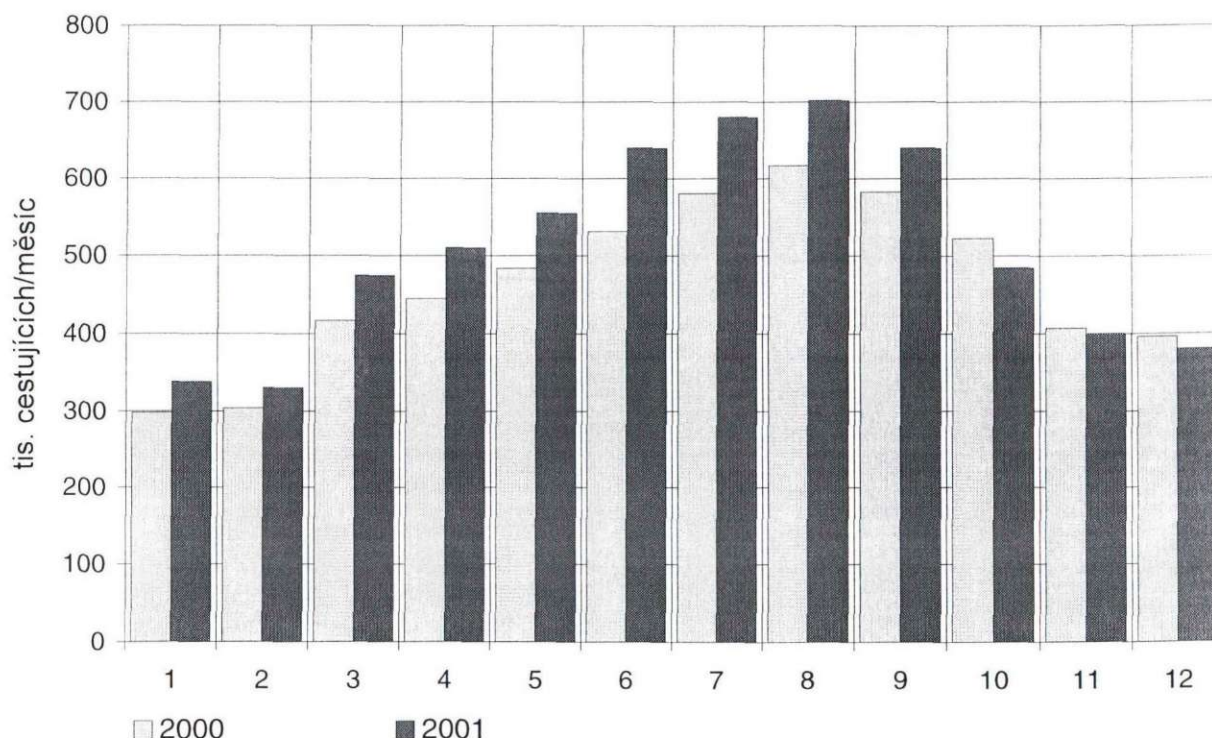


**Podíl letišť na výkonech
v přepravě nákladů**
% z celkového objemu přepravených
nákladů včetně pošty



V roce 2001 bylo na letišti Praha - Ruzyně odbaveno celkem 6,1 mil. cestujících, což představuje nárůst o 9,8 % oproti roku 2000. Dále bylo přepraveno 29 571 t zboží a 4 394 t pošty, takže přeprava nákladu oproti roku 2000 o 3,7 % poklesla. Ve srovnání s rokem 2000 byl v období leden - září 2001 patrný v jednotlivých měsících nárůst počtů odbavených cestujících v rozmezí 11 - 22 %. Ve zbývajících měsících roku však došlo vlivem teroristického útoku dne 11. září v New Yorku k výraznému poklesu a celkový počet odbavených cestujících byl v tomto období o 5,6 % nižší než v roce 2000. Pokles odbavených cestujících byl v tomto období zaznamenán na většině evropských letišť. Ve srovnání se zářím 2000 byl počet odbavených cestujících v září 2001 nižší na letištích v Mnichově a ve Vídni shodně o 3,6 %, ve Frankfurtu nad Mohanem o 7,2 % a v Londýně (Heathrow) dokonce o 13 %. Na letišti v Praze - Ruzyni se pokles projevil až v říjnu (- 8,2 %), byl však menší než např. ve Vídni (v říjnu - 13,1 %).

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

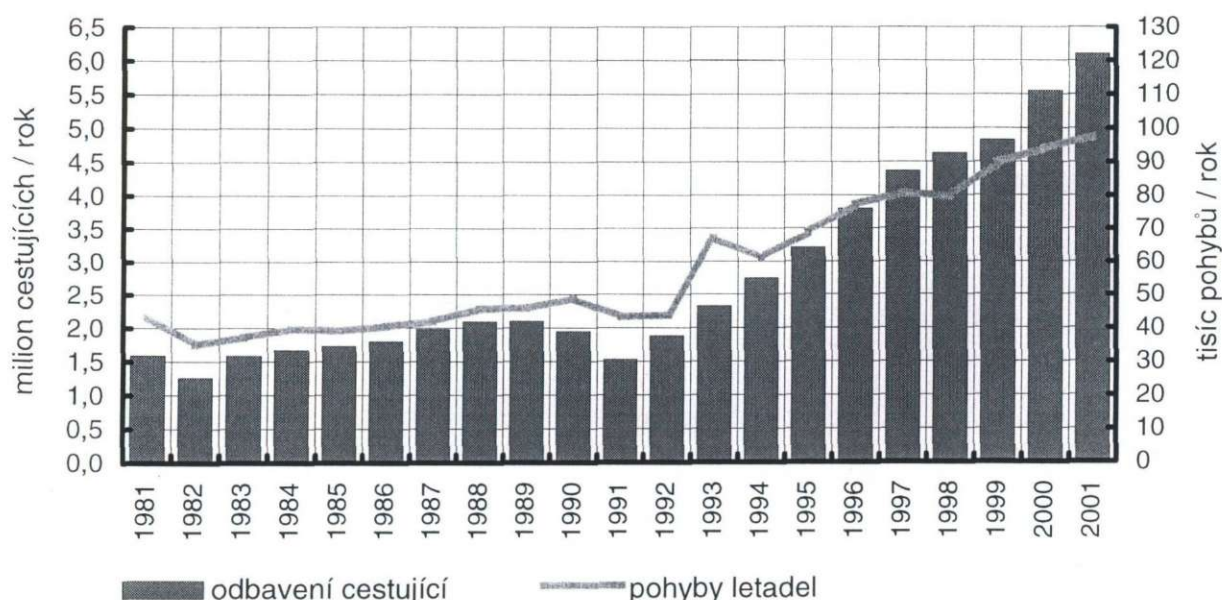


Počet pohybů letadel v roce 2001 činil 97 542 pohybů/rok, což je o 3 425 pohybů/rok více než v roce 2000 (+ 3,6 %). Nižší relativní nárůst počtu pohybů letadel než počtu odbavených osob znamená, že trend k vyššímu využívání letadel s větší přepravní kapacitou u leteckých společností stále trvá.

Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978 - 79). Současně vzrůstají i počty pohybů letadel. Přeprava nákladů je však zatím v období 1992 - 2001 ve srovnání s léty 1981 - 90 stále ještě o cca 20 % nižší (v průměru 28,6 tis. t/rok, oproti 35,4 tis. t/rok).

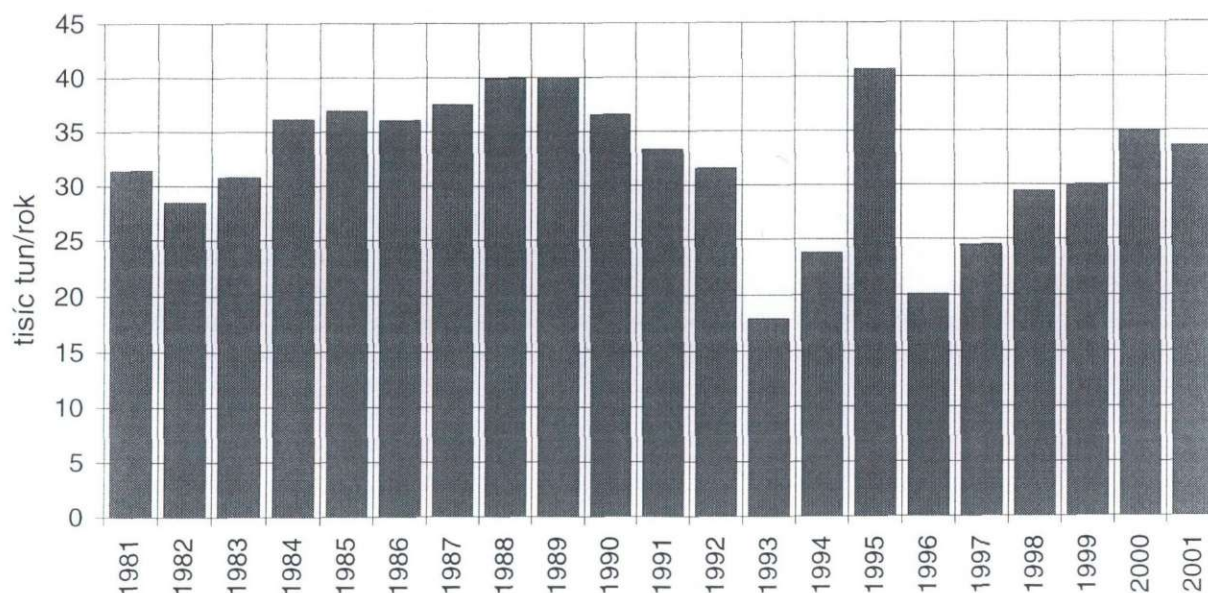
Vývoj výkonů letiště Praha - Ruzyně

počty odbavených cestujících a pohybů letadel



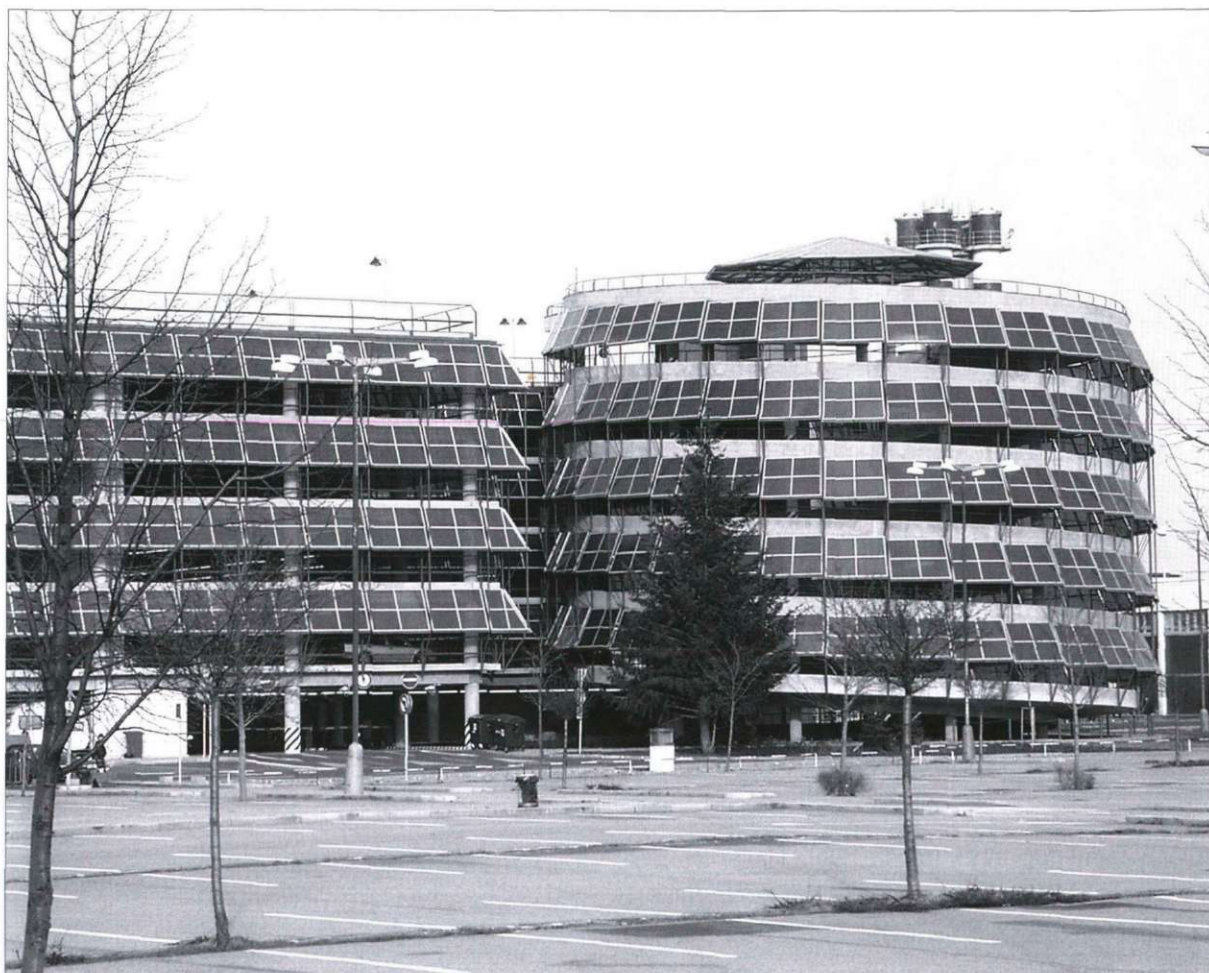
Vývoj výkonů letiště Praha - Ruzyně

odbavený náklad (zboží a pošta)



Zdrojem a cílem cest leteckých cestujících a doprovázejících osob je ze 60 % Praha.

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. Převažující podíl při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má však individuální automobilová doprava.



Celkový počet odstavných a parkovacích stání sloužících v severní části areálu letiště (tj. v okolí hlavní odbavovací budovy) veřejnosti, zaměstnancům letiště a různým firmám, které mají na letišti svá pracoviště, byl v roce 2001 zvýšen výstavbou nových garáží o kapacitě 3 026 stání na cca 5 500 stání. Pro veřejnost je v současné době k dispozici celkem přes 2 900 stání a dalších 322 stání je vyhrazeno pro potřeby půjčoven automobilů. Součástí nového parkingu je i venkovní plocha umožňující odstav 24 autobusů.

11 LODNÍ DOPRAVA

Lodní doprava po řece Vltavě zajišťuje přepravu osob a nákladů. Kapacita vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba 5,2 mil. t/rok a Smíchov 2,8 mil. t/rok.

Osobní lodní doprava má charakter převážně rekreační. Její provoz zajišťuje několik společností, které se specializují na různé typy projížděk po Praze i na výletní jízdy po trasách Praha - Mělník, Praha - Slapy, Praha - Zoologická zahrada. Největšími provozovateli osobní lodní dopravy jsou Pražská paroplavební společnost, a. s. a Evropská vodní doprava s.r.o.

Pražská paroplavební společnost, a. s. je společností nejstarší. První parník společnost získala už v roce 1865. V současné době vlastní 2 salonní parníky a 5 motorových lodí. Společnost pořádá pravidelné vyhlídkové a výletní jízdy i jízdy na objednávku. V roce 2001 přepravila PPS takřka 127 000 cestujících. Asi 70 % klientely tvořili cizinci.

Evropská vodní doprava s.r.o. vlastní 5 motorových osobních lodí. Jejich provoz je celoroční a projíždky se uskutečňují jednak v pravidelných časových intervalech, jednak individuálně dle přání objednatelů. V roce 2001 přepravila tato společnost celkem 162 000 cestujících.

Kromě těchto společností existuje i řada menších společností (např. BOHEMIA, AQUAVIA, První Všeobecná Člunovací Společnost, apod.), které uskutečňují projíždky a společenské akce dle individuálních objednávek.

Po řece Vltavě se různými provozovateli včetně zahraničních realizuje také **nákladní lodní doprava**. Jedním z provozovatelů je Evropská vodní doprava s.r.o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin apod. Její lodní park zahrnuje 24 plavidel, 2 tanková plavidla, plovoucí zařízení - plošiny pro stavební a jiné účely.

Celkový objem nákladní lodní dopravy je patrný z následující tabulky.

Objemy lodní dopravy v letech 1999 - 2001

Plavební komora	Přepravené zboží (t)			Proplavené lodě (osobní a nákladní)		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Modřany	97 325	108 168	109 282	1 897	1 898	1 852
Smíchov	190 323	197 740	175 941	20 305	27 716	22 291
Mánes	10	238	360	3 919	3 747	3 434
Štvanice	185 768	201 712	176 936	4 794	5 775	5 735
Podbaba	356 008	370 037	374 692	1 649	1 897	1 851

Nejvytíženější komorou na vodní cestě je komora Smíchov, která má kapacitu 46 vyplavených nákladních lodí za den.

Na území města se nacházejí 3 přístavy sloužící pro překládku různých druhů nákladů. Nejvýznamnější je přístav Holešovice, který je v současné době 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 dočasná překladiště na březích a nábřezích Vltavy dle aktuálních potřeb.

12 ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

12.1 Dopravní stavby

I v roce 2001 probíhala na území města intenzivní stavební činnost zaměřená na výstavbu a rekonstrukce dopravního systému města. V tomto roce pokračovala zejména výstavba městského okruhu v úseku mezi Zlíchovem a Strahovským tunelem a výstavba trasy IV.C metra mezi stanicemi „Nádraží Holešovice“ a „Ládví“, v rámci které byla koncem roku 2001 úspěšně uložena jedna tunelová trouba pod Vltavu. Byla při tom využita dosud nepoužitá technologie vysunutí tunelu (délka 168 m, hmotnost 6 700 t), který byl vybetonován na břehu a následně přesunut do předem vyhloubené rýhy na dně řeky pomocí pontonu a systému tažných a brzdných zařízení. Po šestileté odmlce od zprovoznění poslední tramvajové tratě (do Modřan) byly v roce 2001 zahájeny stavební práce na nové tramvajové trati Hlubočepy - Barrandov.

V roce 2001 byly uvedeny do provozu tyto stavby:

- stanice metra „Kolbenova“ na trase B, která zlepšila dopravní obsluhu Vysočan;
- Pražský okruh v úseku Řepy - Ruzyně, který zkrátil jízdu automobilů směřujících z jihozápadní části tohoto okruhu na silnici I/7 a přispěl k výraznému snížení intenzit automobilové dopravy na Drnovské ulici. Tím došlo ke zlepšení dopravních poměrů na křižovatce s Karlovarskou ulicí, kde před zprovozněním uvedené části Pražského okruhu docházelo k dlouhodobým dopravním kongescím, a na úrovňovém přejezdu přes železniční trať v Ruzyni;
- rampa z Kartouzské ulice do Strahovského tunelu, která přispěla ke zlepšení složité dopravní situace v prostoru jižního předpolí tunelu a zkrátila jízdy směřující z oblasti Smíchova do tohoto tunelu;
- prodloužení ulice Radlické (úsek Plzeňská - Kartouzská), které bylo vybudováno v rámci probíhající výstavby městského okruhu v úseku Radlická - Strahovský tunel a které umožnilo novou organizaci automobilového provozu na Smíchově;
- most přes trať ČD v ulici Na Zlíchově a tím i obnovení tramvajového provozu do Hlubočep. Stavba mostu je součástí rozsáhlé výstavby městského okruhu v úseku Zlíchov - Radlická;
- měnična ve stanici metra Háje, zajišťující spolehlivost trakčního napájení koncového úseku trasy C metra.



Stavebně bylo dokončeno záchytné parkoviště P + R Běchovice, které od roku 2002 umožní návštěvníkům Prahy, přijíždějícím do města po silnici I/12 automobilem, zaparkovat v blízkosti nádraží ČD Běchovice a do centra města pokračovat vlakem.

Z četných rekonstrukcí dopravních staveb, ukončených v roce 2001, byly nejvýznamnější:

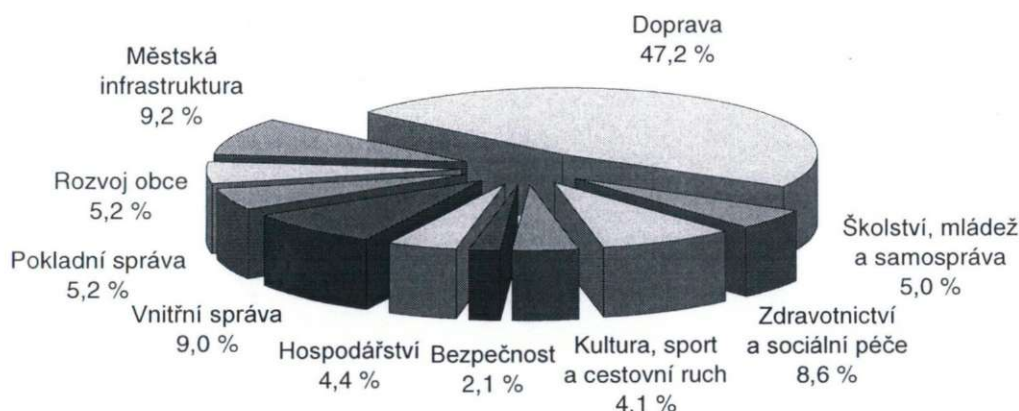
- přestupní eskalátory mezi trasami metra A a C ve stanici „Muzeum“;
- Čechův most, kde z důvodu porušení izolace mostovky hrozilo vážné poškození jeho konstrukce;
- Strossmayerovo náměstí, kde byla provedena rekonstrukce tramvajových kolejí tak, aby křižovatka umožnila jízdu tramvají do všech směrů;
- Plzeňská ulice v úseku mezi ulicemi Mozartovou a Radlickou, včetně přeložky tramvajové tratě, která byla vyvolána novou organizací automobilového provozu na Smíchově;
- Hořejší nábreží, které bylo rozšířeno na dva jízdní pruhy, aby svou kapacitou odpovídalo potřebám jednosměrné organizace automobilového provozu v ulicích Kartouzské a Vltavské;
- Jižní spojka a Průmyslová ulice, kde pokračovaly rekonstrukce povrchů vozovek na dalších úsecích těchto komunikací;
- Zderazská ulice, kde bylo třeba zlepšit šířkové poměry a zabránit nebezpečí sesuvů půdy;
- přestavba křižovatek Vídeňská - Dobronická a Hviezdoslavova - Mikulova na malé okružní.

12.2 Financování dopravy a dopravních staveb

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2001 financovány z rozpočtu hl. m. Prahy, k němuž v menší míře přispívaly zdroje státního rozpočtu a vlastní zdroje DP hl. m. Prahy, a. s. a dalších organizací.

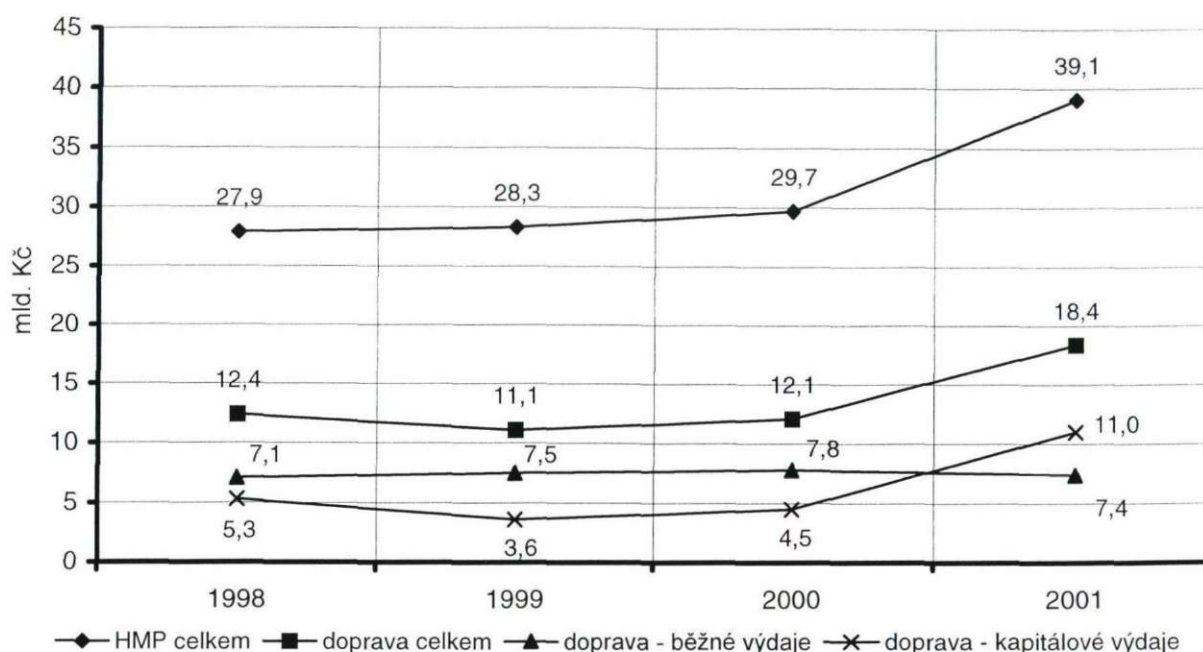
Celkový plánovaný úhrn výdajů souboru rozpočtů hl. m. Prahy v roce 2001 byl 39,1 mld. Kč, z toho 18,4 mld. Kč tvoří výdaje v kapitole 03 - Doprava. Podílem 47,2 % byla i v roce 2001 doprava nejvýznamnější součástí výdajové stránky městského rozpočtu.

Podíly rozpočtových kapitol na výdajích rozpočtu 2001

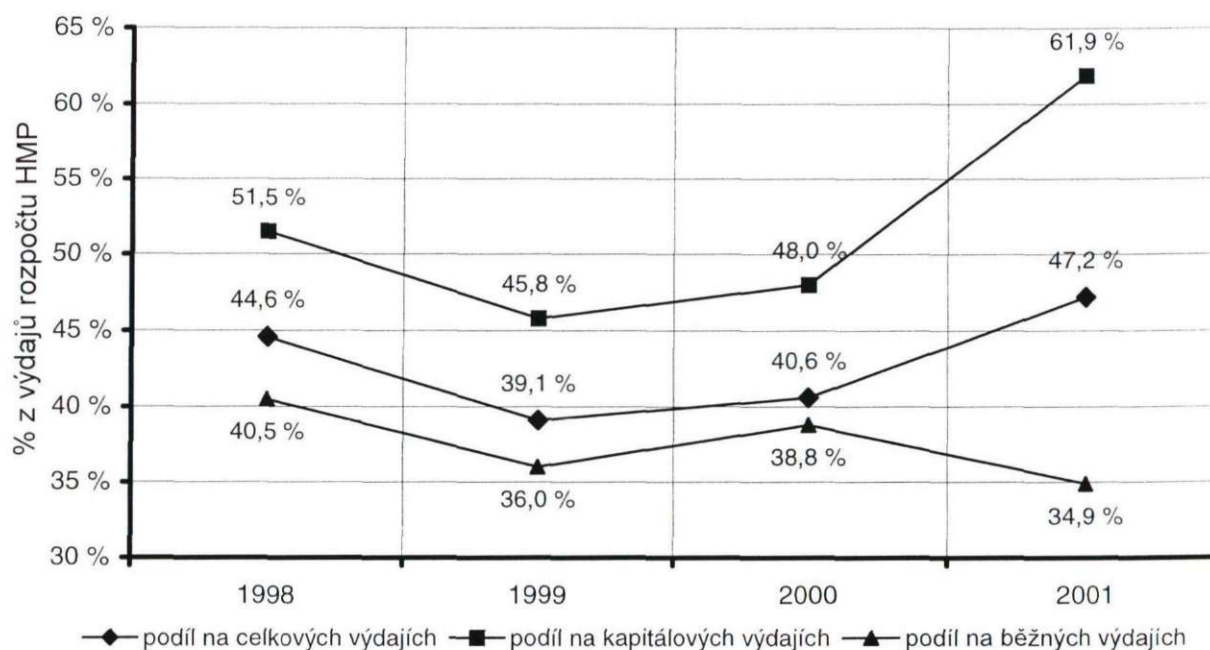


Soubor rozpočtů hl. m. Prahy byl navržen jako schodkový s tím, že plánovaný schodek ve výši 9,8 mld. Kč bude kryt z výnosů II. a III. emise obligací, účelových půjček Evropské investiční banky a z přebytků hospodaření v roce 2000. Celkový nárůst objemu finančních prostředků na výdajové straně rozpočtu se promítl zejména do kapitálových výdajů v kapitole 03 - Doprava, jejichž objem a spolu s tím i podíl na celkových kapitálových výdajích plánovaných v rozpočtu se oproti minulým letům výrazně zvýšily.

Vývoj výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy



Vývoj podílu výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy

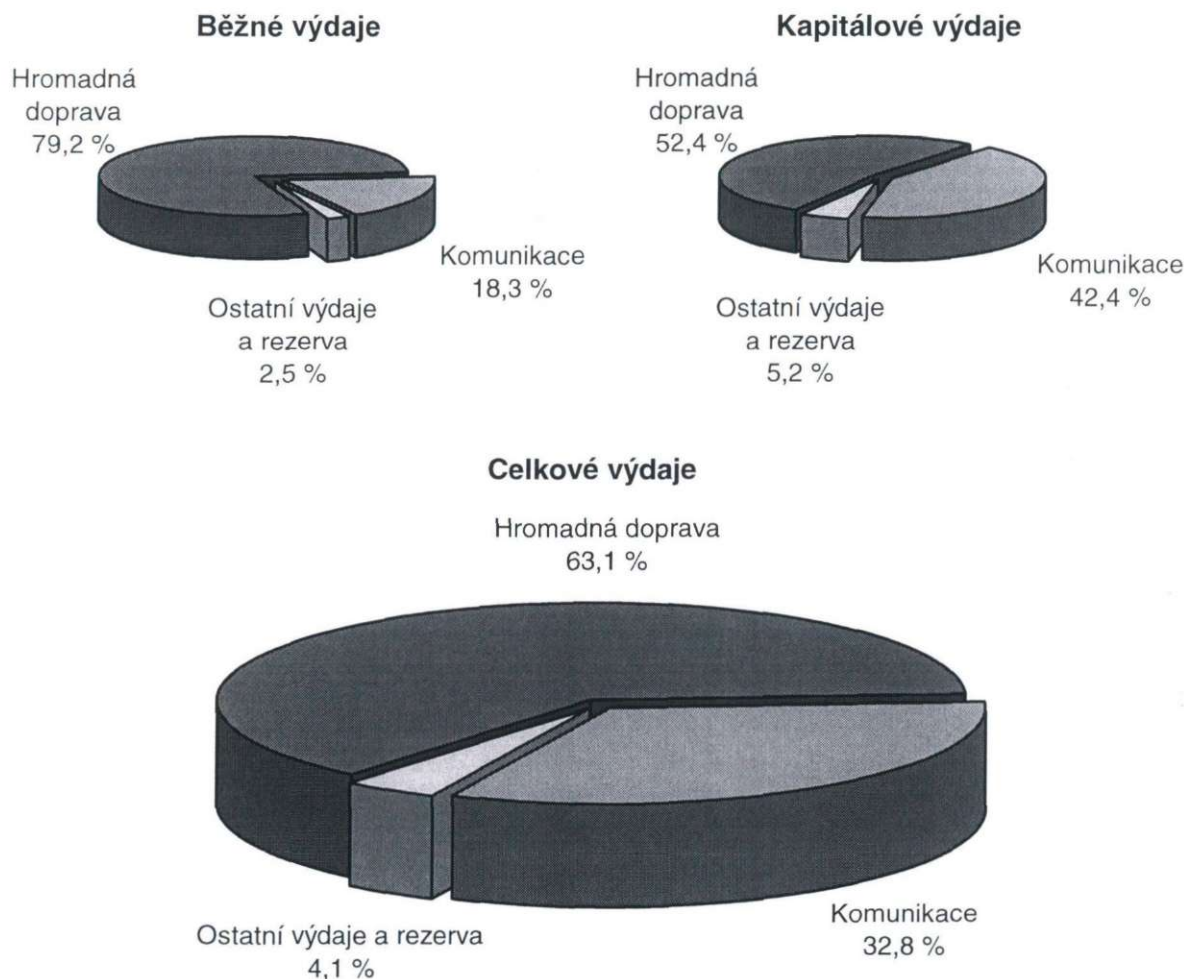


Z částky 18,4 mld. Kč, vyčleněné pro dopravu, bylo 7,4 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů, 11,0 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Na čerpání **běžných 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 5,87 mld. Kč, z toho 5,72 mld. Kč pro DP hl. m. Prahy, a. s. jako dotace provozu městské hromadné dopravy a 0,15 mld. Kč pro ostatní dopravce, kteří se na provozu integrovaného systému hromadné osobní dopravy též podílejí. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo vyčleněno necelých 1,4 mld. Kč.

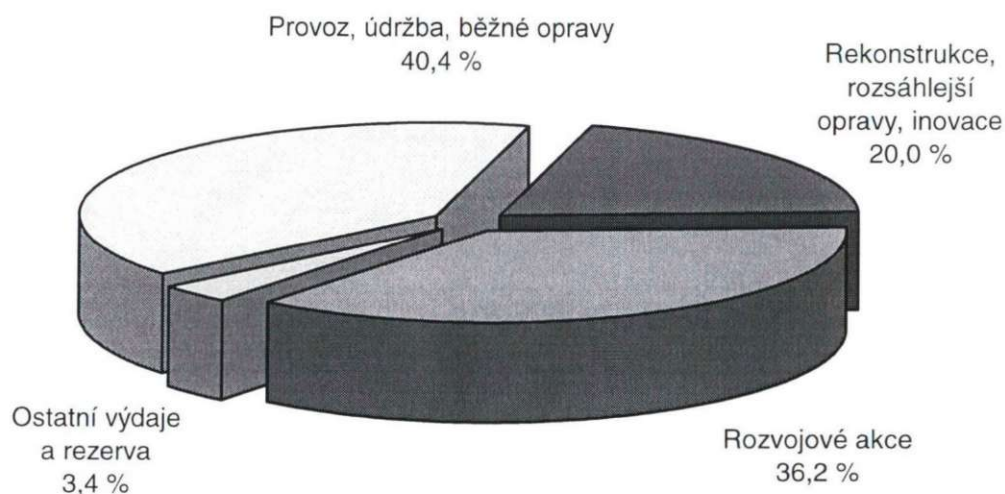
Z **výdajů kapitálových** byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (61 %) a rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení (35 %). I v části výdajů kapitálových převažovaly v rozpočtu výdaje určené pro zlepšení stavu hromadné dopravy - z celkové částky 11,0 mld. Kč bylo na investice do hromadné dopravy vyčleněno 5,8 mld. Kč, pro obnovu a rozvoj komunikační sítě 4,7 mld. Kč. Celkově i v rozpočtu na rok 2001 převládaly výdaje na zabezpečení provozu, obnovu a rozvoj hromadné dopravy osob, jejichž podíl na celkových výdajích kapitoly Doprava činil 63 %.

Struktura výdajů kapitoly 03 rozpočtu 2001

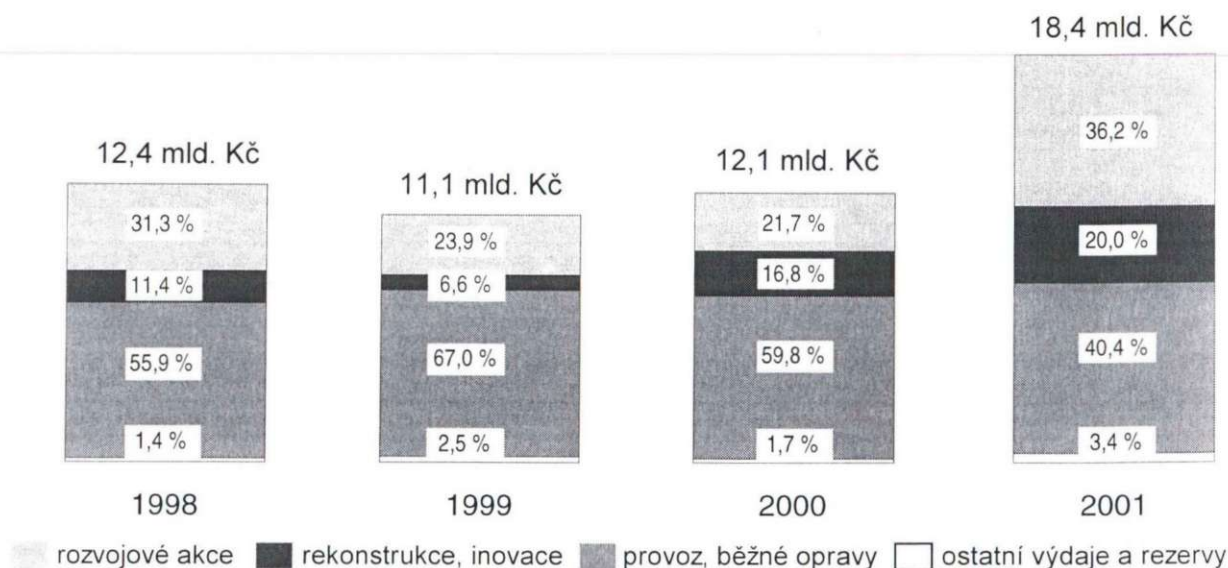


Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly 03 Doprava ukazuje, že přibližně 7,4 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 3,7 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, 6,7 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové a 0,6 mld. Kč tvořily ostatní výdaje potřebné pro udržování dopravního systému v provozuschopném stavu včetně rezerv určených pro krytí nepředvídaných výdajů.

Struktura celkových výdajů kapitoly 03 rozpočtu 2001



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy



Účelové prostředky ze státního rozpočtu byly hl. m. Praze poskytnuty jako příspěvky na opravy a údržbu pozemních komunikací plnicích funkcí silnic a na výstavbu vybraných úseků komunikační sítě, dále na výstavbu metra (912 mil. Kč) a na nákup nízkopodlažních autobusů (22 mil. Kč). Prostřednictvím Ministerstva dopravy a spojů České republiky převzal stát již v minulých letech závazek vybudovat postupně silniční okruh kolem Prahy. Celkem bylo v roce 2001 z celostátních zdrojů na tento účel vynaloženo 556 mil. Kč. Na dokončení úseku Třebonice - Řepy bylo použito 40 mil. Kč, do úseku Řepy - Ruzyně bylo investováno 500 mil. Kč a 16 mil. Kč bylo vynaloženo na přípravu výstavby dalších úseků.

13 PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE

Hlavní město Praha a jeho organizace se v roce 2001 podílely na řešení řady úkolů, týkajících se dopravy a vypsaných Evropskými komisemi.

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

Projekt je zaměřen na integraci dat o dopravě, znečištění ovzduší a zatížení hlukem a na jejich využití pro operativní řízení dopravy s ohledem na konkrétní stav životního prostředí. Projekt řeší konsorcium měst Řím, Berlín, Paříž, Rotterdam, Leicester a Praha pod vedením STA Rome. Za Prahu se řešení účastní Útvar rozvoje hl. m. Prahy, ÚDI Praha a Český hydrometeorologický ústav. Hlavní důraz je v Praze kladen na možnosti predikce stavu znečištění ovzduší na základě modelu AIRVIRO a na strategii rozhodování při řízení dopravy podle výsledků modelového hodnocení. Vytvoření potřebné databáze se orientuje na oblast Holešovic. V roce 2001 byly v rámci projektu HEAVEN připraveny zprávy k dílčím úkolům 5.1 a 5.2, týkajícím se architektury systému na podporu rozhodování a první zpráva k úkolu 6.1, specifikující hlavní moduly pro rozhodování. Připraven byl i koncept plánu rozvoje HEAVEN. Práce na projektu skončí v roce 2002.

MOST (Mobility Management Strategies for the Next Decades)

Cílem projektu je rozvíjet způsoby řízení mobility, analýza existujících nástrojů řízení, formulování politiky, strategií, scénářů a jejich šíření. Řešení, na kterém se podílejí účastníci ze 16 zemí, je rozděleno do 6 tématických skupin. Praha se prostřednictvím DP hl. m. Prahy, a. s. podílí na tématu "Centra mobility a poradenství v oblasti mobility". Práce v Praze jsou zaměřeny na zlepšení a sjednocení integrovaných informací ve veřejné dopravě a mají být ukončeny na přelomu let 2002/2003 zpracováním tzv. případové studie.

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

Projekt zpracovává 15 partnerů z Francie, Velké Británie, Portugalska, Itálie a ČR. Je zaměřen na bezpečnost ve veřejné dopravě ve městech. Za Prahu se řešení účastní DP hl. m. Prahy, a to zejména dílčího úkolu 3.5, zabývajícího se právní problematikou ve vazbě na televizní dohled v dopravě, ochranou dat a bezpečnostních složek v dopravě. V roce 2001 byl na základě dotazníku, zpracovaného 10 evropskými dopravci, analyzován současný stav se závěry pro další práce. Dokončení projektu se předpokládá v roce 2003.

TRENDSETTER

Projekt s cílem stanovit trendy pro udržitelnou městskou mobilitu byl v roce 2001 schválen Evropskou komisí jako jeden z osmi úkolů programu CIVITAS, zaměřeného k úspoře energií, využívání čistých paliv a zlepšování životního prostředí. Projekt Trendsetter hodlá k těmto cílům popsat metody, vedoucí k vyššímu využití veřejné dopravy, ke zdokonalení systémů nákladní dopravy, automobilů a infrastruktury, eventuálně i používání nových služeb, umožňujících udržitelné životní prostředí ve městech. Úkol je plánován na léta 2002 - 2004 a pod vedením města Stockholm se má na jeho řešení podílet 17 partnerů z měst Stockholm, Lille, Graz, Praha, Pecs. Praha se bude podílet na řešení tří dílčích úkolů, týkajících se provozu nákladních automobilů, citybusů a preference autobusů na signalizovaných křižovatkách. Řešení budou zajišťovat zejména DP hl. m. Prahy, a. s., Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy a odbor rozvoje dopravy Magistrátu hl. m. Prahy.



Ovládáme obor

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., Praha 8, Koželužská 2246

metROSTAV

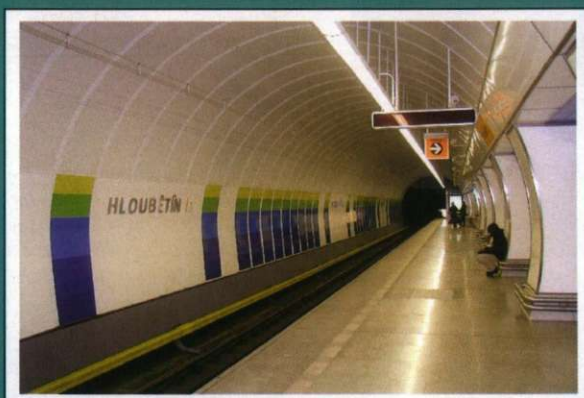
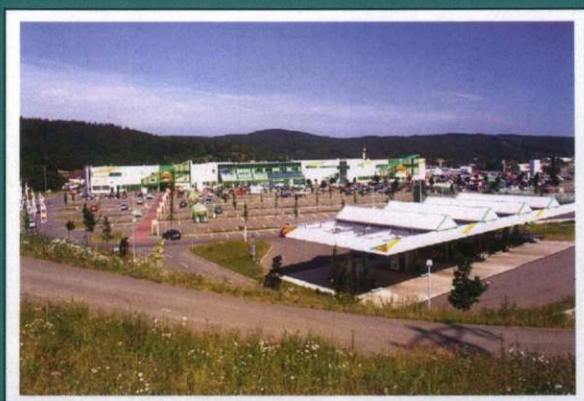
www.metrostav.cz



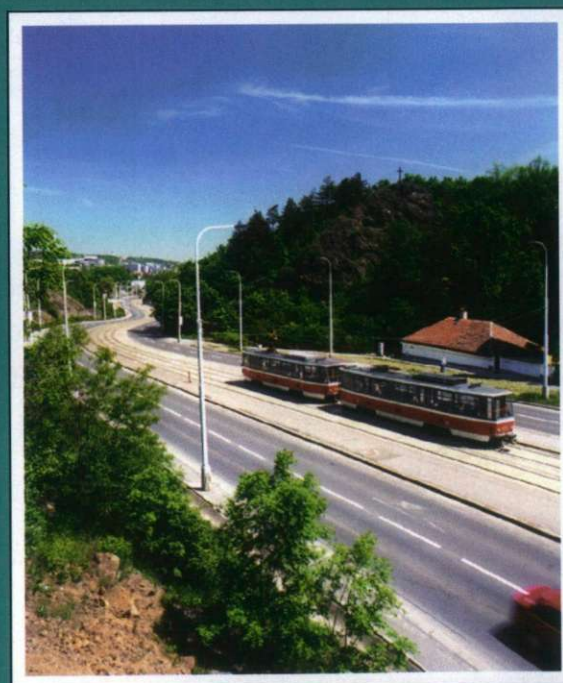
METROPROJEKT Praha

akciová společnost

1971 – 2002

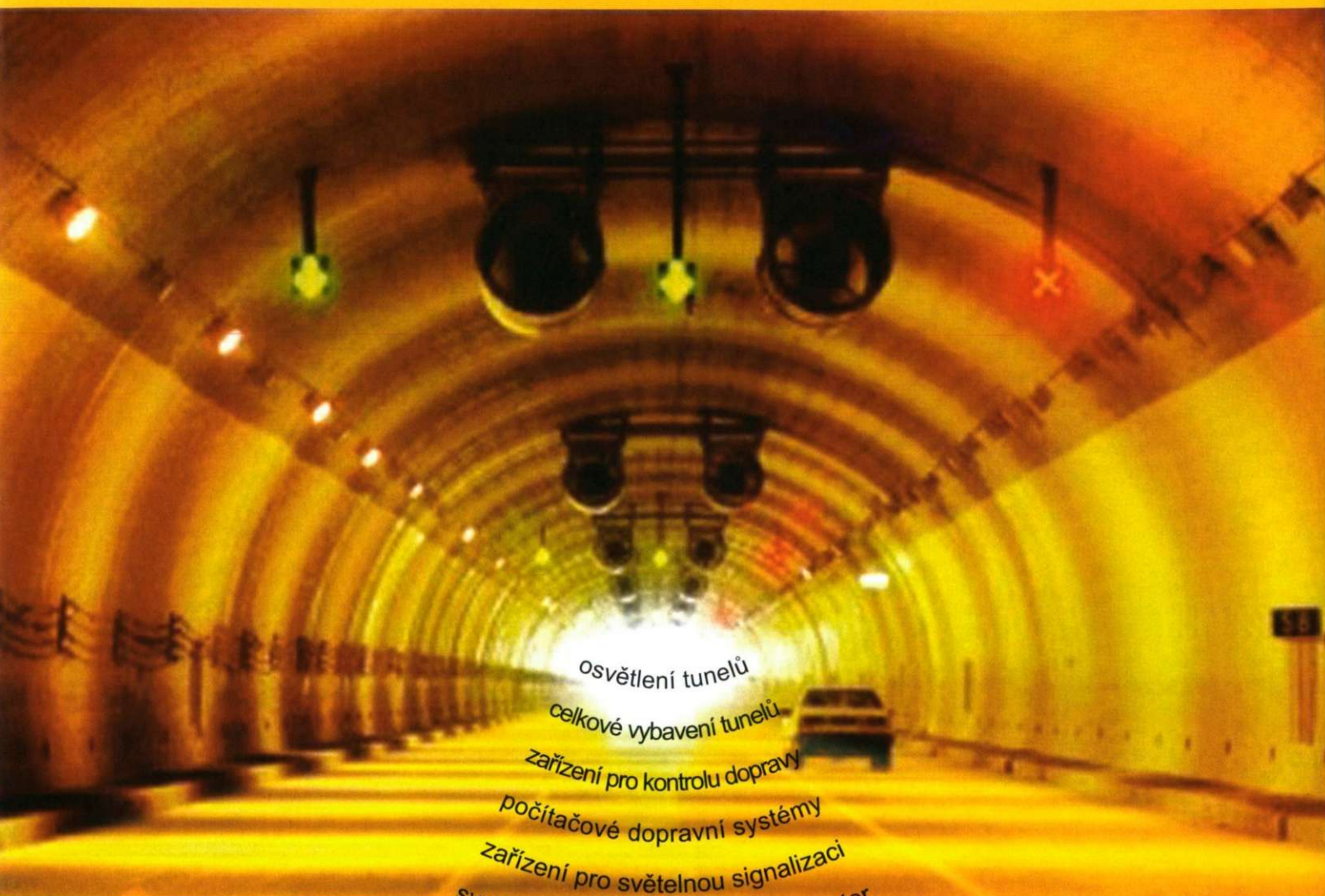


VÁŠ
PARTNER
V PŘÍPRAVĚ
INVESTIC



Signalbau Huber CZ

Signalbau Huber CZ patří ke skupině firem M-Tech



osvětlení tunelů
celkové vybavení tunelů
zařízení pro kontrolu dopravy
počítačové dopravní systémy
zařízení pro světelnou signalizaci
systémy pro řízení parkovacích prostor
systémy preference veřejné hromadné dopravy
řízení dopravy na dálnicích a silnicích první třídy
televizní dohled, kamerové systémy a videodetekce
počítačové podporované systémy pro vedení provozu
dopravní informační systémy CIT@CTIS - Online Demo

Sídlo firmy:

Voršílská 10
110 00 Praha 1
Tel.: 02 24 91 09 73
Fax: 02 24 93 41 40

E-Mail: sbh@jol.cz

Technická divize:

Pod Višňovkou 25/1661
142 01 Praha 4
Tel.: 02 34 03 41 06-9
Fax: 02 34 03 41 04

STAVBY SILNIC A ŽELEZNIC

PRACUJÍ PRO VÁS



MODERNÍ DOPRAVNÍ TEPNY, KTERÉ ŠETŘÍ VÁŠ ČAS



Ředitelství a. s. Stavby silnic a železnic, 113 19 Praha 1
Národní třída 10, tel.: 02 / 24 95 11 11, fax: 02 / 24 91 23 39

sz stavby silnic
a železnic



® SATRA, spol. s r.o.

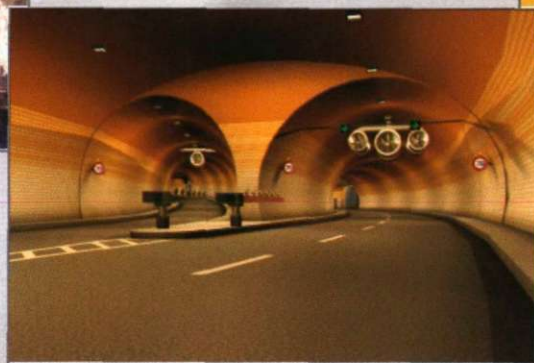
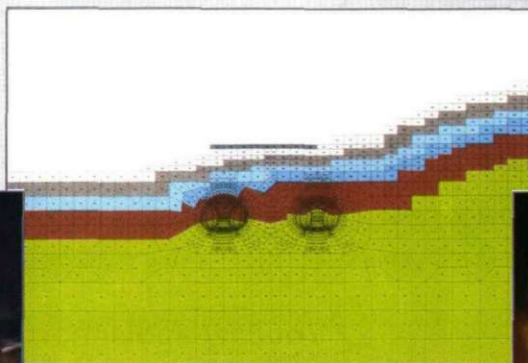
adresa : Sokolská 32, 120 00 Praha 2 - CZECH REPUBLIC

telefon : (+420) 2 96 337 111 e-mail : satra@satra.cz

fax : (+420) 2 96 337 100 internet : www.satra.cz



PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÁ FIRMA S DESETILETOU TRADICÍ



Nabízíme komplexní projektové, předprojektové, inženýrské a architektonické služby, od investičního záměru až po kolaudaci a vyhodnocení zkušebního provozu občanských, průmyslových a inženýrských staveb

Při realizaci zakázek uplatňujeme aktivní přístup k zákazníkovi. Máme zájem na dokončení každé zakázky, proto vždy poskytujeme komplexní služby, s důrazem na vysokou úroveň kvality.

SUBTERRA

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

NABÍZÍME DOPRAVNÍ, INŽENÝRSKÉ, VODOHOSPODÁŘSKÉ,
OBČANSKÉ A PRŮMYSLVÉ STAVBY

- kolektory, dopravní tunely, železniční a tramvajové tratě, metro
- velkoprostorové podzemní stavby (garáže, elektrárny, ČOV)
- vodovodní přívaděče, kanalizační sběrače
- obytné soubory, administrativní budovy
- rekonstrukce a modernizace historických objektů
- výstavba dolů

MÁME ZKUŠENOSTI ZE ZAHRANIČÍ

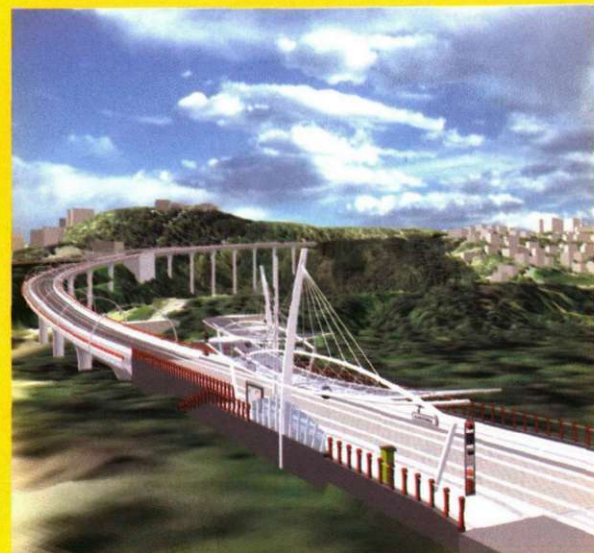
- Německo – výstavba tunelů, bytová a občanská výstavba
- Španělsko – výstavba tunelů a dolů

PROVÁDÍME SERVISNÍ ČINNOST

- inženýrsko-dodavatelská, projekční
- služby akreditované laboratoře

ZÁRUKA KVALITY

- certifikát na inženýrsko-dodavatelskou činnost dle ČSN EN ISO 9001
- certifikát na podpovrchovou činnost dle ČSN EN ISO 9002
- certifikát pro silniční a stavební práce v oboru pozemních komunikací a tunelů dle ČSN EN ISO 9002
- certifikáty výrobků – betony, ocelové konstrukce, malta gama



Tramvajová trať na Barrandov

Subterra a.s., Bezová 1658, 147 14 Praha 4, Česká republika
tel.: 02/4446 3663, e-mail: info@subterra.cz, <http://www.subterra.cz>



ŘIPRAVEN
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



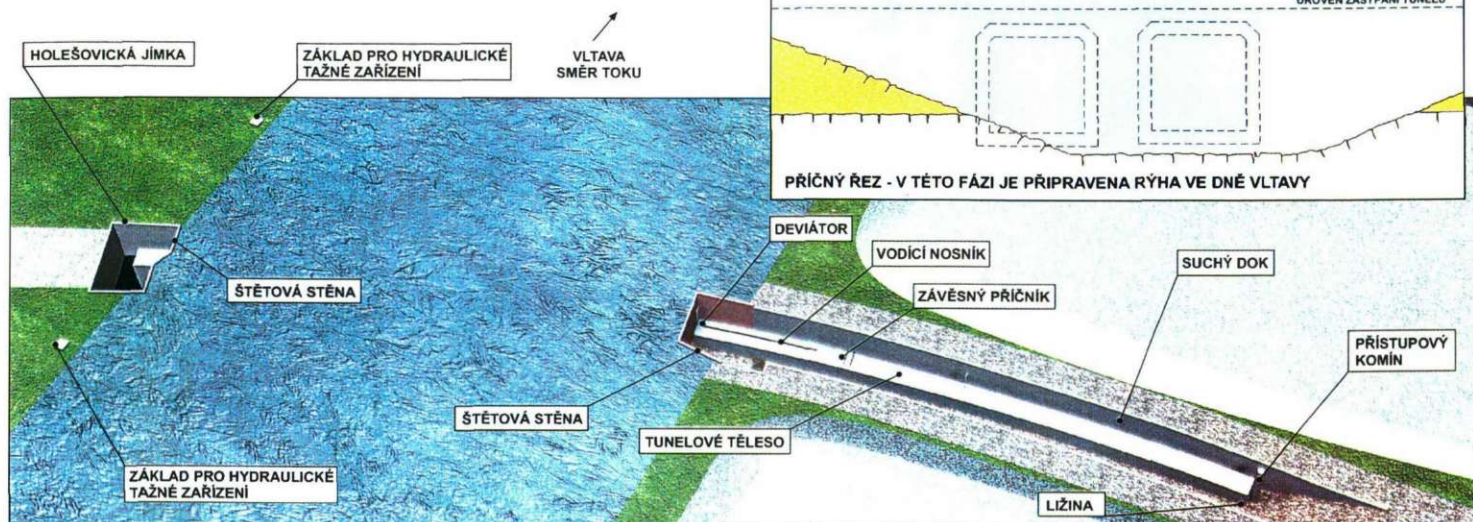
- přední světová firma v oblasti parkování
- 720 000 parkovacích míst po celém světě
- 6 500 zaměstnanců
- obrát 0,4 bilionu Euro

Evropark Praha a. s., Politických vězňů 21, 110 00 Praha 1, tel. : (02) 24221568, (02) 24212269, fax : (02) 24224828
Firemní stránky : www.evropark.cz, e-mail : evropark@evropark.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., PČR, Povodí Vltavy a. s., PPS, a. s., ROPID, ŘSD ČR, TSK hl. m. Prahy • Fotografie:
ÚDI Praha • Výroba: SOFIPRIN Praha • Vydáno v počtu 1 500 ks • Praha 2002

FÁZE 1: TUNEL PŘED ZATOPENÍM SUCHÉHO DOKU

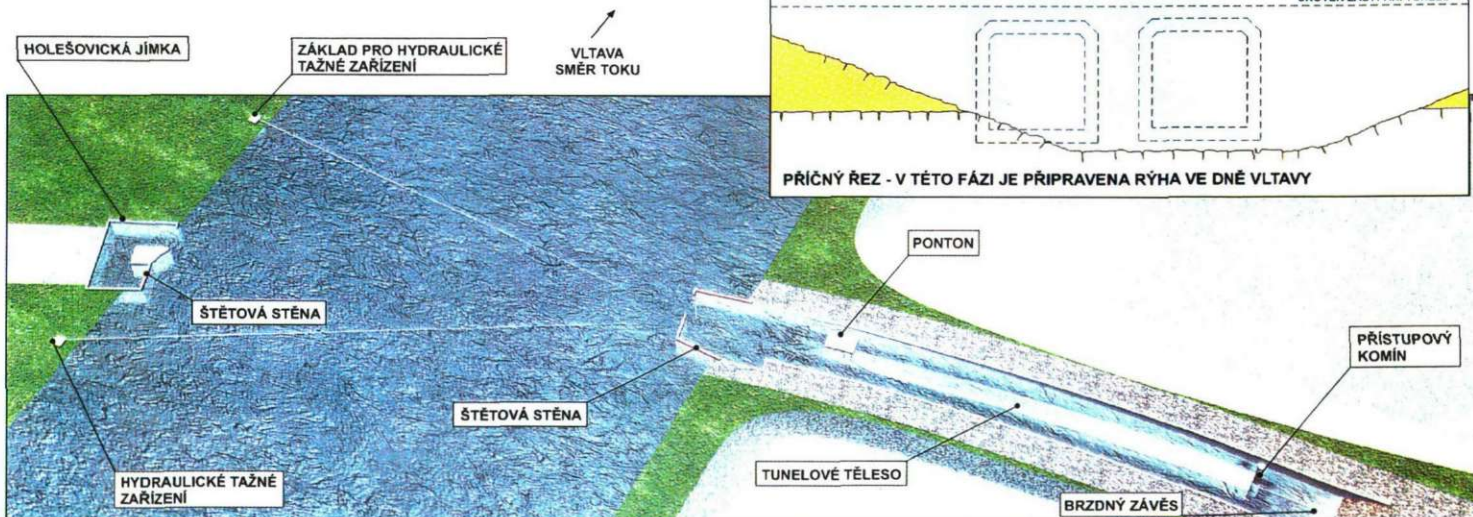
1. V SUCHÉM DOKU NA TROJSKÉ STRANĚ ŘEKY BYL VYBETONOVÁN TUBUS PRAVÉHO TUNELU.
2. TROJSKÁ I HOLEŠOVICKÁ JÍMKA JSOU OD ŘEKY ODDĚLENY ŠTĚTOVÝMI STĚNAMI.



3. NA HOLEŠOVICKÉM BŘEHU PO STRANÁCH JÍMKY JSOU ZBUDOVÁNY DVA ZÁKLADY PRO HYDRAULICKÉ TAŽNÉ ZAŘÍZENÍ.
4. V TUNELOVÉM TĚLESE JSOU NA TŘECH MÍSTECH UMÍSTĚNY NÁDRŽE, DO KTERÝCH BUDE DOČERPÁVANA VODA PŘI VYVÁŽOVÁNÍ TUNELU.
5. OBA KONCE TUNELU JSOU PŘED ZATOPENÍM JÍMKY UZAVŘENY OCELOVÝMI VÍKY.
6. NA ZADNÍM KONCI JE UMÍSTĚN OCELOVÝ KOMÍN PRO UMOŽNĚNÍ PŘÍSTUPU DO TUNELU PO JEHO ZATOPENÍ.

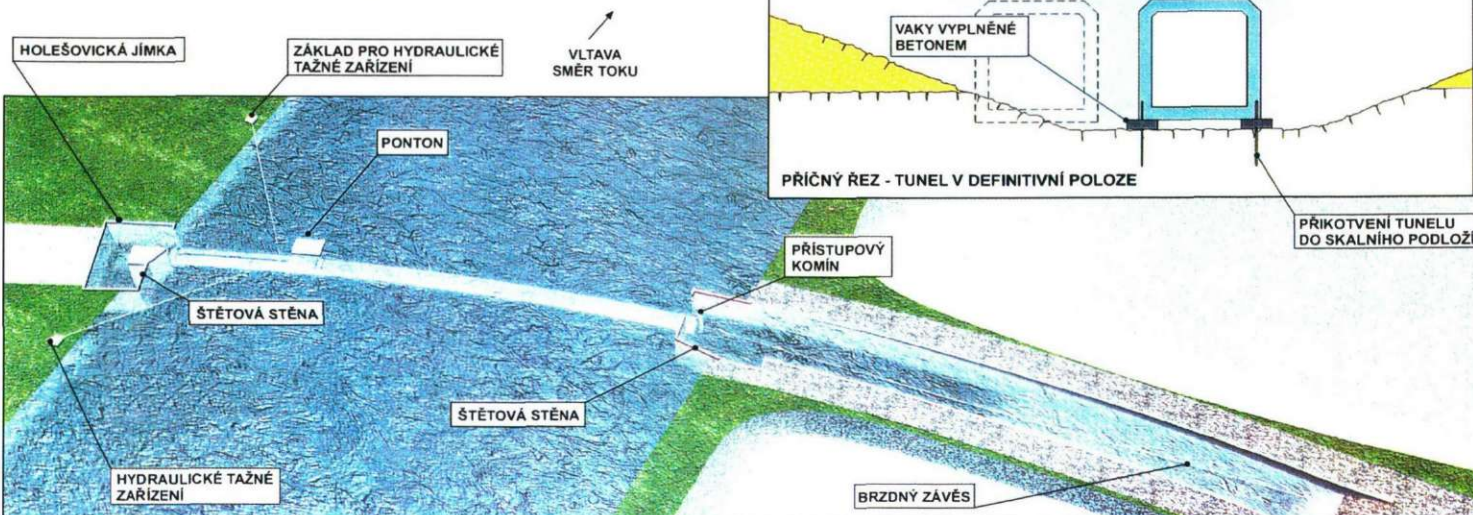
FÁZE 2: TUNEL PŘED ZAHÁJENÍM VÝSUVU

1. SUCHÝ DOK I HOLEŠOVICKÁ JÍMKA JSOU ZAPLAVENY.
2. VYVÁŽENÝ TUNEL JE KOTVEN TAŽNÝMI A BRZDNÝM ZÁVĚSEM.
3. SVISLÉ ZÁVĚŠENÍ TUNELU NA PONTONU UMOŽŇUJE SVISLOU REKTIKACI JEHO POLOHY.



FÁZE 3: TUNEL V DEFINITIVNÍ POLOZE

1. HYDRAULICKÉ ZAŘÍZENÍ KOTVÍ TUNEL DO DOBY JEHO DEFINITIVNÍHO PODEPŘENÍ.
2. TUNEL DEFINITIVNĚ PODEPŘEN NA PŘÍČNÝCH PRAZÍCH V OTEVŘENÝCH ŠTĚTOVÝCH STĚNÁCH HOLEŠOVICKÉ A TROJSKÉ JÍMKY.
3. INSTALACE VAKŮ VYPLNĚNÝCH BETONEM A ZAKOTVENÍ TUNELU.
4. POSTUPNÉ ZASYPÁVÁNÍ TUNELU PŘI TĚŽBĚ RÝHY PRO DRUHÝ TUBUS.





**ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

110 00 Praha 1, Bolzanova 1

Tel.: (+420) 2 24211094

Fax: (+420) 2 24211380

e-mail: udi@udi.mepnet.cz

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