

ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2003





Ročenku
Mgr. Eva
FVDs. r. c.
TSK hl. m.

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

STAV 12/2003

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



ROČENKA DOPRAVY
PRAHA 2003



Vážení čtenáři,

více než 5 milionů motorových vozidel evidovaných v České republice, z toho více než tři čtvrtě milionu v Praze, svědčí o tom, že automobilová doprava je obrovským fenoménem současnosti. Potýká se s ním i hlavní město České republiky Praha. Jak úspěšně, to můžete posoudit i podle statistických čísel, která jsou uvedena v naší ročence.

Všechny údaje svědčí o tom, že hlavní město Praha si je vědomo nezbytnosti vytváření kvalitního dopravního systému ve městě i jeho okolí a že svými orgány veřejné správy naplňuje přijaté zásady dopravní politiky. Město tak rozšiřuje a všemožně preferuje hromadnou dopravu osob, o čemž svědčí nejen téměř 8 miliard korun, kterými byl v roce 2003 provoz hromadné dopravy dotován, ale i zprovoznění nové tramvajové trati na Barrandov či podstatné rozšíření počtu světelných signalizačních zařízení, na nichž jsou upřednostňována vozidla hromadné dopravy. V tomto roce také pokračovala výstavba další části trasy C metra, která již od června 2004 významně zlepši dopravní obsluhu severu města.

Dalším úkolem, který město zajišťuje, je dostavba hlavní komunikační sítě, především budování Městského okruhu. Před dokončením tak je tunel Mrázovka (první automobily jím projedou v srpnu 2004) a zahájeny byly přípravné práce na navazujících úsecích severozápadní části tohoto okruhu. Dobudování Městského okruhu, samozřejmě spolu s dokončením vnějšího Pražského okruhu, jehož investorem je stát, umožní postupně zavádět potřebná regulační opatření na historické uliční síti našeho krásného města a podstatně tak zlepšit životní prostředí v Praze a kvalitu života Pražanů.

Radovan Šteiner
radní hlavního města Prahy

15. března 2004

Vážení čtenáři,

dostává se Vám do rukou ročenka, která dokumentuje vývoj dopravy na území hlavního města Prahy za rok 2003. Rok, v němž stále ještě probíhala likvidace škod způsobených jednou z největších povodní, která kdy zasáhla naše hlavní město. Mnohamiliardové škody na dopravní infrastruktuře z léta 2002 se jen postupně odstraňovaly.



Enormní nárůst automobilové dopravy, který začal po roce 1989 a trval téměř po celé desetiletí, se v posledních letech zpomaluje. Počet osobních automobilů evidovaných na území města vzrostl již „jen“ o 8 a půl tisíce (tj. o 1,3 %) a stupeň automobilizace se prakticky nezměnil. Přesto počtem 555 osobních automobilů na 1 000 obyvatel (tj. 1,8 obyvatel na 1 osobní automobil) patří Praha mezi města s nejvyšším stupněm automobilizace na světě vůbec. Objem dopravních výkonů na pražské komunikační síti - jako nejpřesnější ukazatel, který charakterizuje vývoj dopravy v ulicích města - se v roce 2003 zvýšil o necelých 6 % (v absolutním vyjádření o 1 milion vozokilometrů denně). Za posledních 13 let tak došlo celkem k více než zdvouapůlnásobení dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze (nárůst na 257 % stavu roku 1990). Každý den motorová vozidla najedou po Praze téměř 19 milionů kilometrů.

Mírný růst byl zaznamenán i u městské hromadné dopravy. Nabídka místokilometrů se zvýšila o 3,3 % a počet přepravených osob vzrostl o 1 %. Denně je v Praze prostředky MHD přepraveno přes 3,5 milionu osob.

V uplynulém roce i vzhledem k následkům katastrofální povodně nebylo možné zvýšit tempo výstavby pro město tolik potřebných dopravních staveb. Přesto byla do provozu uvedena jedna významná dopravní novostavba - tramvajová trať z Hlubočep na sídliště Barrandov. Pokračovala také výstavba řady dalších dopravních staveb, a to zejména trasy IV. C 1 metra a západní části Městského okruhu. Nezastavily se ani práce na projektové a předprojektové přípravě dalších významných dopravních investic (trasa IV. C 2 metra, trasa D metra, severní část Městského okruhu, severní, jižní a jihovýchodní část Pražského okruhu). Na většině uvedených přípravných pracích a studiích se nikoliv nevýznamnou měrou podíleli specialisté našeho ústavu.

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

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

15. března 2004

A stylized handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop at the top and several fluid strokes below.

Ing. Ladislav Pivec
ředitel ÚDI Praha

OBSAH

1. ZÁKLADNÍ UKAZATELE	5
1.1 Hlavní město Praha	5
1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou	6
2. AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	7
2.1 Vývoj motorizace a automobilizace	7
2.2 Intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech	8
2.3 Skladba dopravního proudu vozidel v pracovních dnech	18
2.4 Časové variace automobilové dopravy	19
2.5 Rekreační automobilová doprava	21
3. VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA	22
3.1 Pražská integrovaná doprava	22
3.2 Vnější osobní doprava	25
4. ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ	26
4.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení	26
4.2 Řídicí ústředny	30
4.3 Telematika v dopravě	35
5. ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY	36
6. DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI	37
6.1 Dopravní nehody	37
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 Místa pro zastavení K + R	43
8. CYKLISTICKÁ DOPRAVA	45
9. PĚŠÍ PROVOZ	47
10. LETECKÁ DOPRAVA	48
11. LODNÍ DOPRAVA	54
12. ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	55
12.1 Dopravní stavby	55
12.2 Financování dopravy a dopravních staveb	56
13. PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE	59

1. ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Hlavní město Praha

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2003

Rozloha města	.....	496 km ²
Počet obyvatel	.....	1 166 000
Celková délka komunikační sítě	.....	3 520 km
z toho dálnice na území města	.....	10 km
ostatní rychlostní komunikace	.....	76 km
Počet mostních objektů na komunikační síti	.....	592
z toho mostů přes Vltavu	.....	27
mimoúrovňových křížení	.....	212
podchodů	.....	121
Počet tunelů (celková délka 3 305 m)	.....	6
Počet motorových vozidel	.....	784 700
z toho počet osobních automobilů	.....	647 400
Stupeň motorizace		
vozidel na 1 000 obyvatel	.....	673
Stupeň automobilizace		
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	.....	555
Délka sítě metra (provozní)	.....	49,8 km
Délka tramvajové sítě	.....	140,9 km
z toho tramvajové tratě na vlastním tělese	.....	52 %
Délka sítě autobusů MHD	.....	686,1 km
Počet světelných signalizačních zařízení	.....	445
z toho v koordinaci do zelených vln	.....	272
řízeno dynamicky	.....	197
s preferencí tramvají	.....	75
samostatné přechody pro chodce	.....	61
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti		
za průměrný pracovní den	.....	18,8 mil. vozokm
za rok	.....	6,2 mld. vozokm
Dělba přepravní práce (podle počtu všech cest na území města v průběhu celého pracovního dne)		
hromadná doprava	.....	57 %
automobilová doprava	.....	43 %
Počet dopravních nehod	.....	35 589
Počet zranění při dopravních nehodách:		
smrtelných	.....	65
těžkých	.....	466
lehkých	.....	3 509
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů)		5,7



1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

	Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km ²)	496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)	1,17	10,22	11,4
Počet motorových vozidel (tis.)	784	5 041	15,6
z toho osobní automobily (tis.)	647	3 702	17,7
Stupeň motorizace (motor. vozidel na tis. obyvatel)	673	493	
(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,5	2,0	
Stupeň automobilizace (osob. automobilů na tis. obyvatel)	555	362	
(obyvatel na 1 osobní automobil)	1,8	2,8	



Dopravní výkony 1990 - 2003 (mil. vozokm/prům. prac. den 0-24 h)

Rok	Praha*	ČR+
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2001	17,1	124,9
2002	17,7	130,9
2003	18,8	137,0**
Index 03/90 (%)	257,0	169,0**
Index 03/02 (%)	105,9	104,7**

* celá komunikační síť

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

** předběžný údaj

2. AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, v letech 2000 - 2003 se nárůst zpomalil. V roce 2003 přibylo v Praze cca 9 700 registrovaných motorových vozidel. Rozhodující podíl na přírůstcích motorových vozidel tvoří osobní automobily.

Počty registrovaných motorových vozidel 1961 - 2003

Rok	PRAHA					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801		291 680	
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629		1 041 137	
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2001	1 170	760 726	177	627 891	187	10 270	5 357 727	133	3 788 627	157
2002	1 152	775 014	181	639 000*	190	10 182	4 961 169	123	3 619 374	150
2003	1 166*	784 700*	183	647 400*	193	10 219*	5 041 255	125	3 702 153	154

100 % rok 1990

* předběžný údaj

* odborný odhad ÚDI Praha

Poznámka:

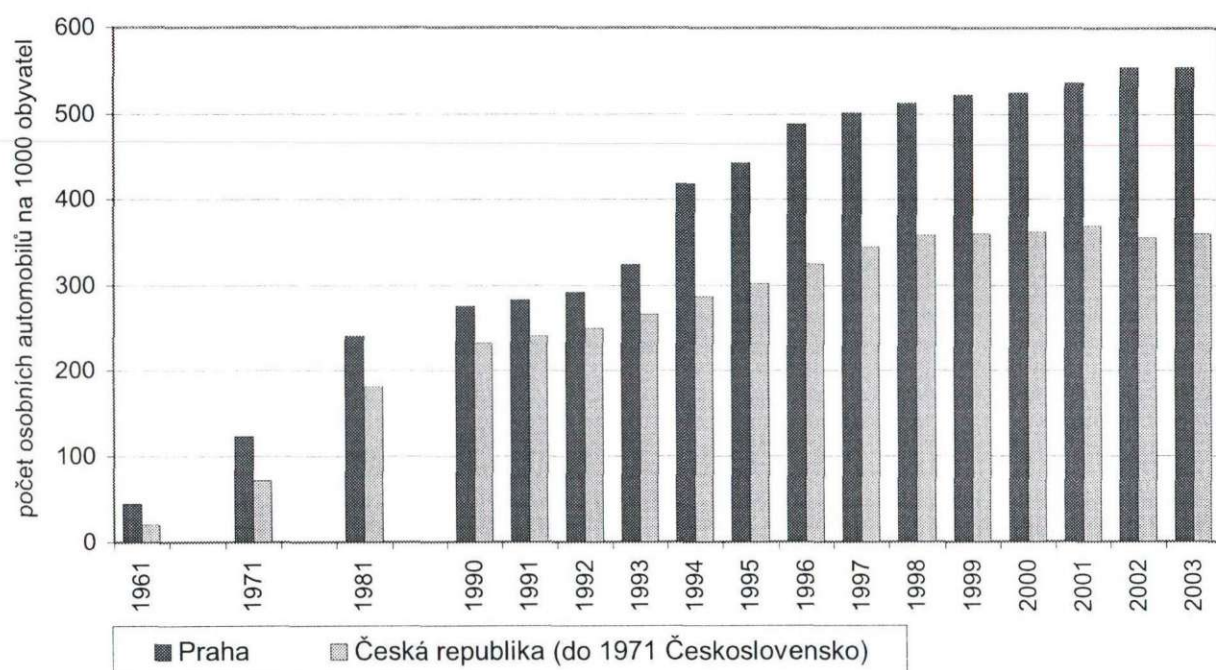
Do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR. Od roku 2002 jsou tyto údaje přebírány od nových správců těchto údajů, kterými jsou za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravně správních agend, a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend. Uvedený počet osobních automobilů v Praze v roce 2002 je odborným odhadem Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy, neboť správce údajů za Prahu v období leden 2002 až září 2003 nerozlišoval jednotlivé druhy vozidel registrovaných po 1.1.2002 a tudíž měl k dispozici pouze údaje o celkovém počtu motorových vozidel. Uvedený počet motorových vozidel i osobních automobilů v Praze v roce 2003 je rovněž odborným odhadem Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy, neboť správce údajů za Prahu od října 2003 již rozlišuje všechny druhy vozidel, avšak s tím, že počet 654 667 vykazovaných registrovaných vozidel k 31.12.2003 je o cca 130 000 vozidel nižší než skutečný.

Jako zdůvodnění správce údajů uvádí: „Od 6.10.2003 je nainstalovaná upravená verze programu RSV, který provádí výpočet dle číselníku typů, což přispěje přesnějšímu přehledu o množství provozovaných vozidel v hlavním městě Praze. Bohužel v programu je chyba, která způsobuje rozdíl v počtu evidovaných o cca 130 tisíc provozovaných vozidel. O této chybě je gestor programu MV ČR informován a byla přislíbena oprava tohoto programu. Bohužel do této opravy nemáme jinou možnost, než údaje zveřejnit i s touto chybou do doby, než budou provedeny příslušné kroky k odstranění tohoto problému. Všem uživatelům se tímto omlouváme a jakmile bude chyba odstraněna, budeme i nadále veřejnost informovat, i když v jiné struktuře dat. Čísla, která jsou v tomto přehledu použita, odpovídají současným možnostem výpočetní techniky a jejího programového vybavení na úrovni regionálního registru.“

Stupně motorizace a automobilizace 1961 - 2003

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
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2001	650	1,5	537	1,9	522	1,9	369	2,7
2002	673	1,5	555	1,8	487	2,1	355	2,8
2003	673	1,5	555	1,8	493	2,0	362	2,8

Stupně automobilizace 1961 - 2003



2.2 Intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech

Automobilová doprava ve městech s přibývajícím počtem vozidel a s nárůstem provozu stále více ovlivňuje obyvatele i městské prostředí, v posledních desetiletích především ve větších městech ČR a zvláště v Praze. V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu.

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

Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, tzn. periodická dopravní sčítání na místech vytvářejících ucelený kordon všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti. Vývoj vnitroměstské dopravy je

sledován na tzv. centrálním kordonu, vývoj vnější dopravy je sledován na tzv. vnějším kordonu. Časové řady na obou kordonech jsou v ÚDI Praha k dispozici od roku 1961.

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

Z provedených dopravních sčítání vyplývá základní závěr, že **v roce 2003 automobilová doprava v centrální oblasti stagnovala, zatímco na ostatním území města dále vzrůstala. Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2003 zvýšila - měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti - v průměru o 5,9 % ve srovnání s předcházejícím rokem.**

V období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela motorová vozidla v roce 2003 na celém území Prahy celkem 18,771 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 17,123 milionu vozokilometrů, tj. 91 %.

V širší oblasti centra města (dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Riegrovými sadami na východě a Vyšehradem na jihu) automobilová doprava ve srovnání s předcházejícím rokem stagnovala - zůstala prakticky stejná. Ve srovnání s rokem 1990 však vjíždělo do širší oblasti centra města o 36 % vozidel více. Veškerý nárůst po roce 1990 byl tvořen pouze osobními automobily (+ 46 %), neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o více než polovinu (- 54 %).

Intenzita automobilového provozu v širší oblasti centra města každoročně vzrůstala až do roku 1998, kdy dosáhla zatím historického maxima a od té doby víceméně - s mírnými výkyvy - stagnuje. Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2003 za 6-22 h průměrného pracovního dne 295 000 vozidel, z toho 281 000 osobních automobilů.

Zastavení nárůstu intenzit v centru města v posledních 5 letech je způsobeno tím, 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.

Ve středním pásmu města se automobilový provoz zvýšil oproti předcházejícímu roku o 3 až 10 %. Doprava ve středním pásmu od roku 1990 trvale a výrazně roste a ve srovnání s rokem 1990 se na některých komunikacích zvýšila trojnásobně až čtyřnásobně.

Ve vnějším pásmu města (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města) vzrostla intenzita automobilové dopravy oproti roku předcházejícímu o 14,0 %. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) více než 3x více vozidel (+ 209 %). Rozhodující část nárůstu po roce 1990 byla tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se zvýšil již téměř čtyřnásobně (+ 272 %).

Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstá, přičemž v posledních třech letech se tempo nárůstu výrazně zvyšovalo. Do Prahy přijíždělo v roce 2003 v období 6-22 h průměrného pracovního dne cca 216 000 vozidel, z toho 188 000 osobních automobilů.

Průměrné meziroční nárůsty automobilové dopravy v Praze (v procentech)

Období	Centrum	Vnější pásmo	Praha celkem
1991 - 1995	+ 3,4	+ 11,9	+ 12,1
1996 - 2000	+ 4,0	+ 7,5	+ 5,1
2001 - 2003	- 2,0	+ 7,2	+ 4,1
z toho 2001	- 6,1	+ 2,0	+ 6,5
2002	+ 0,2	+ 5,9	+ 3,5
2003	0	+ 14,0	+ 5,9

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2003 byly

- Barrandovský most, kde projíždělo průměrně 121 000 vozidel za den (0-24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května - Vídeňská (120 000 vozidel za den)
- Jižní spojka v úseku Vídeňská - Modřanská (101 000 vozidel za den)
- Brněnská (dálnice D1) v úseku Chodovec - Chodov (98 000 vozidel za den)
- Wilsonova ulice na přemostění Masarykova nádraží (98 000 vozidel za den)
- Wilsonova ulice u Hlavního nádraží (96 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2003 byly

- 5. května - Jižní spojka (200 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Vídeňská (156 000 vozidel za den)
- Strakonická - Barrandovský most (155 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Chodovská (135 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Sulická (128 000 vozidel za den)
- Bulhar (126 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami v roce 2003 byly

- Žitná - Mezibranská (77 000 vozidel za den)
- Anglická - Legerova (72 000 vozidel za den)
- Argentinská - Plynární (69 000 vozidel za den)
- Letenské náměstí (68 000 vozidel za den)
- Argentinská - Jateční (67 000 vozidel za den)
- Náměstí I. P. Pavlova - Sokolská (67 000 vozidel za den)

Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
2000	1,37	1,49	1,44
2003	1,37	1,43	1,41

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

Od roku 1991 rostl počet automobilů i intenzity automobilové dopravy v Praze takovým explozivním tempem, které nemělo - s výjimkou měst v bývalé NDR - v Evropě obdoby.

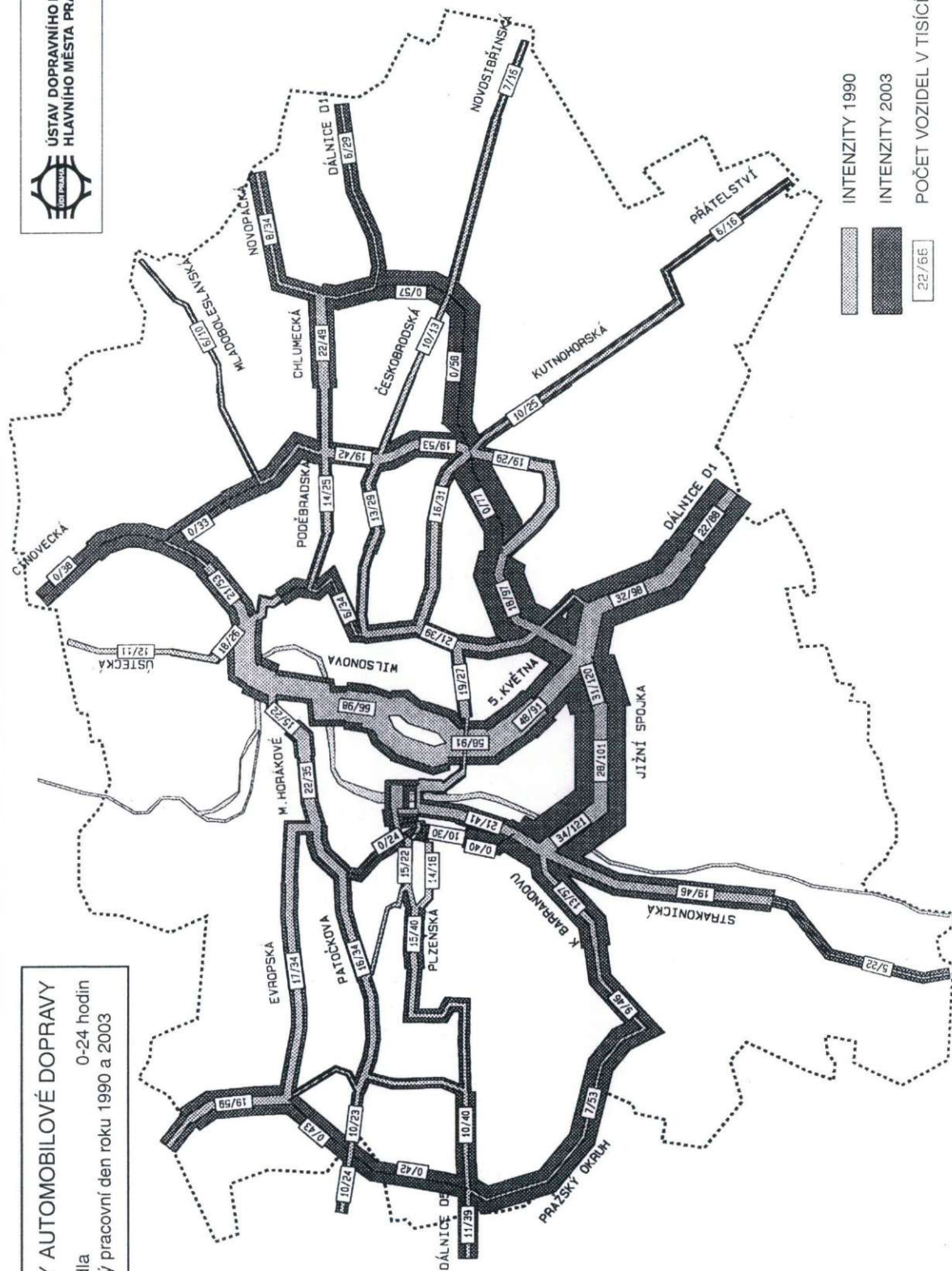
Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1990 ve srovnání s 80. léty bylo v první polovině 90. let více než 5x vyšší, koncem 90. let téměř 4x vyšší a v roce 2003 pak opět přibližně 5x vyšší, jak ukazuje porovnání průměrných meziročních přírůstků denních dopravních výkonů na celé komunikační síti:

1981 - 1990	meziročně	+ 192 000	vozokm/den
1991 - 1995	meziročně	+ 1 134 000	vozokm/den
1996 - 2000	meziročně	+ 736 000	vozokm/den
2001 - 2003	meziročně	+ 710 000	vozokm/den
z toho 2001		+ 480 000	vozokm/den
2002		+ 597 000	vozokm/den
2003		+ 1 053 000	vozokm/den

Celkově se denní dopravní výkon zvýšil za posledních 13 let (1991 - 2003) ze 7,3 mil. vozokm/den na 18,8 mil. vozokm/den, tedy o 11,5 mil. vozokm/den. Automobilový provoz v Praze tak v uplynulých 13 letech narostl více než za předcházejících 100 let existence automobilismu (od konce 19. století až do roku 1990).

V porovnání s nárůstem automobilové dopravy na dálnicích a silnicích České republiky byl nárůst v Praze v tomto období cca 1,5x vyšší.

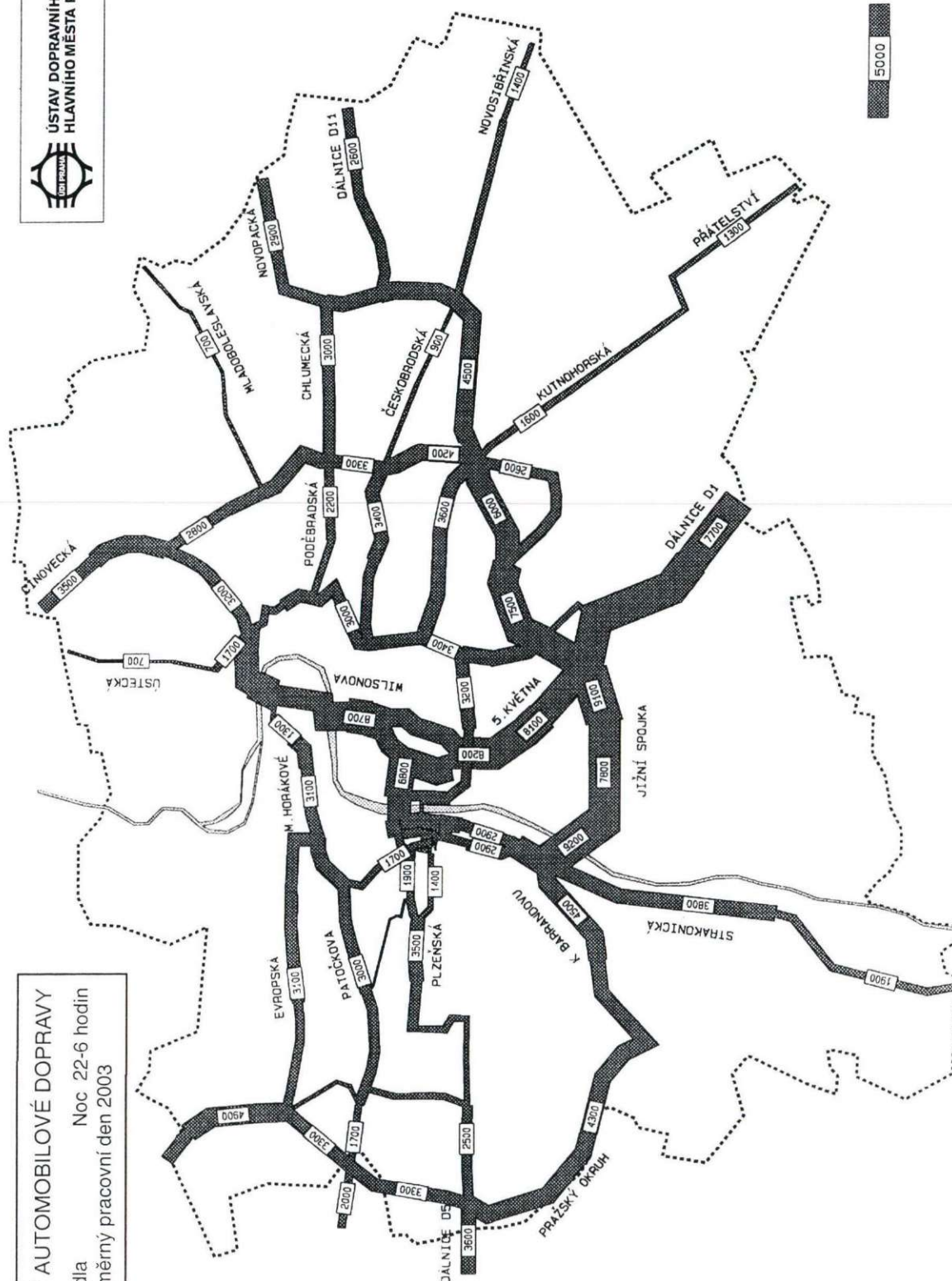
INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY
0-24 hodin
Celkem vozidla
Průměrný pracovní den roku 1990 a 2003



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

NOC

počet vozidel



Převážná část nárůstu automobilové dopravy v Praze po roce 1990 je způsobena osobními automobily. V období 1991 - 2003 se dopravní výkony v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

osobní automobily	+ 193 %
nákladní automobily a autobusy	+ 10 %
vozidla celkem	+ 157 %

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 - 2003 se zvýšil automobilový provoz následovně:

v průměru na celé síti	+ 157 %
v širší oblasti centra města	+ 36 %
ve vnějším pásmu	+ 209 %
ve středním pásmu města	+ 100 až + 300 %

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

- zvyšuje se celkový počet cest po městě, související zřejmě s rozvojem podnikání a se změnou životního stylu obyvatelstva
- vzrůstá počet osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí (za období 1991 - 2003 zvýšení o 272 %, tj. na téměř čtyřnásobek stavu roku 1990)
- část obyvatel přestala používat k cestám po městě MHD a místo toho jezdí po Praze svými osobními automobily. Pokles počtu cestujících MHD, ke kterému docházelo především do roku 1998, a jejich přesun na osobní automobily je pro dopravní poměry i pro život ve městě velmi nepříznivý.

Vliv automobilové dopravy na dopravní poměry ve městě z širšího pohledu

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

Ve srovnání se současným stavem se však až do konce 80. let tyto problémy týkaly spíše jen omezeného počtu klíčových křižovatek, omezovaly se většinou jen na centrum města, měly v průběhu dne obvykle jen krátkodobé trvání a vyskytovaly se převážně pouze v dopravních špičkách. Připomeňme si, že - ve srovnání s rokem 2003 - byl například v roce 1970 automobilový provoz v Praze v průměru 3,7x nižší a v roce 1990 cca 2,6x nižší.

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

- Přetížení komunikační sítě již nemá bodový, nýbrž plošný charakter. Za přetíženou lze považovat celou oblast centra a navazujícího středního pásma města o rozměrech cca 7 x 6 km, vymezenou zhruba Strahovem na západě, mostem Barikádníků na severu, nákladovým nádražím Žižkov na východě a Pankráčí na jihu.
- V důsledku prudkého nárůstu automobilového provozu v Praze dochází v posledních letech stále častěji k dopravním zácpám nejen v centru města, ale na řadě míst v celé komunikační síti. Dopravní zácpy se tvoří i na nejkapacitnějších komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojnici).
- Postupně se snižuje rozdíl mezi špičkami a sedlovými obdobími, neboť na řadě míst se intenzita automobilové dopravy zvyšuje již jen v mimošpičkových obdobích, protože ve špičkových hodinách už tato místa více vozidel nepropustí.
- Prodlužuje se zároveň doba v průběhu dne, kdy je kapacita rozhodujících křižovatek vyčerpána, a tak jsou dopravní zácpy stále četnější, rozsáhlejší a déle trvající. Vliv této „dopravy popojížděním“ na životní prostředí, obzvláště v centru města, je zřejmý.

Průzkum vnější nákladní automobilové dopravy v roce 2003

V rámci prací na mezinárodním projektu Evropské komise Trendsetter (tématický okruh „Optimalizace rozšíření zón omezení přístupu nákladních vozidel nad 6 tun“) provedl ÚDI Praha v roce 2003 průzkum vnější nákladní automobilové dopravy s celkovou hmotností přes 3,5 t.

Během tohoto průzkumu na 14 nejvýznamnějších komunikacích překročilo hranici hlavního města Prahy v obou směrech v průměrném pracovním dni celkem 55 027 nákladních vozidel o celkové hmotnosti přes 3,5 t a autobusů. Z toho bylo 70 % těžkých nákladních vozidel o celkové hmotnosti přes 6 t.

Nejsilnější výjezdy nákladních vozidel o hmotnosti nad 3,5 t z Prahy byly zjištěny na:

dálnici D1: 4 889 vozidel / 6-22 h, z toho tranzit 64 %

dálnici D5: 3 527 vozidel / 6-22 h, z toho tranzit 52 %

dálnici D8: 3 488 vozidel / 6-22 h, z toho tranzit 81 %

Nejsilnější tranzitní vztah byl zjištěn mezi dálnicí D1 a dálnicí D5. V období 6-22 h pracovního dne použilo toto spojení celkem 2 151 nákladních automobilů o celkové hmotnosti přes 3,5 t, z toho 2 053 těžkých nákladních automobilů o celkové hmotnosti přes 6 t.

Oproti stavu z roku 1996, kdy se prováděl obdobný průzkum, je zřejmý velký nárůst celkových objemů nákladní dopravy i jejich tranzitních jízd, a to zejména u vozidel přes 6 t celkové hmotnosti. Ve srovnání z rokem 1996 **vzrostl na sledovaných profilech počet těžkých nákladních vozidel o celkové hmotnosti přes 6 t v pracovních dnech na více než dvojnásobek (+ 118 %)**, z toho počet těžkých nákladních vozidel **tranzitujících přes Prahu na více než trojnásobek (+ 205 %)**. V absolutních číslech se jedná o nárůst počtu tranzitujících těžkých nákladních vozidel o zhruba 8 tisíc denně (ze 4 na 12 tisíc těžkých nákladních automobilů denně).

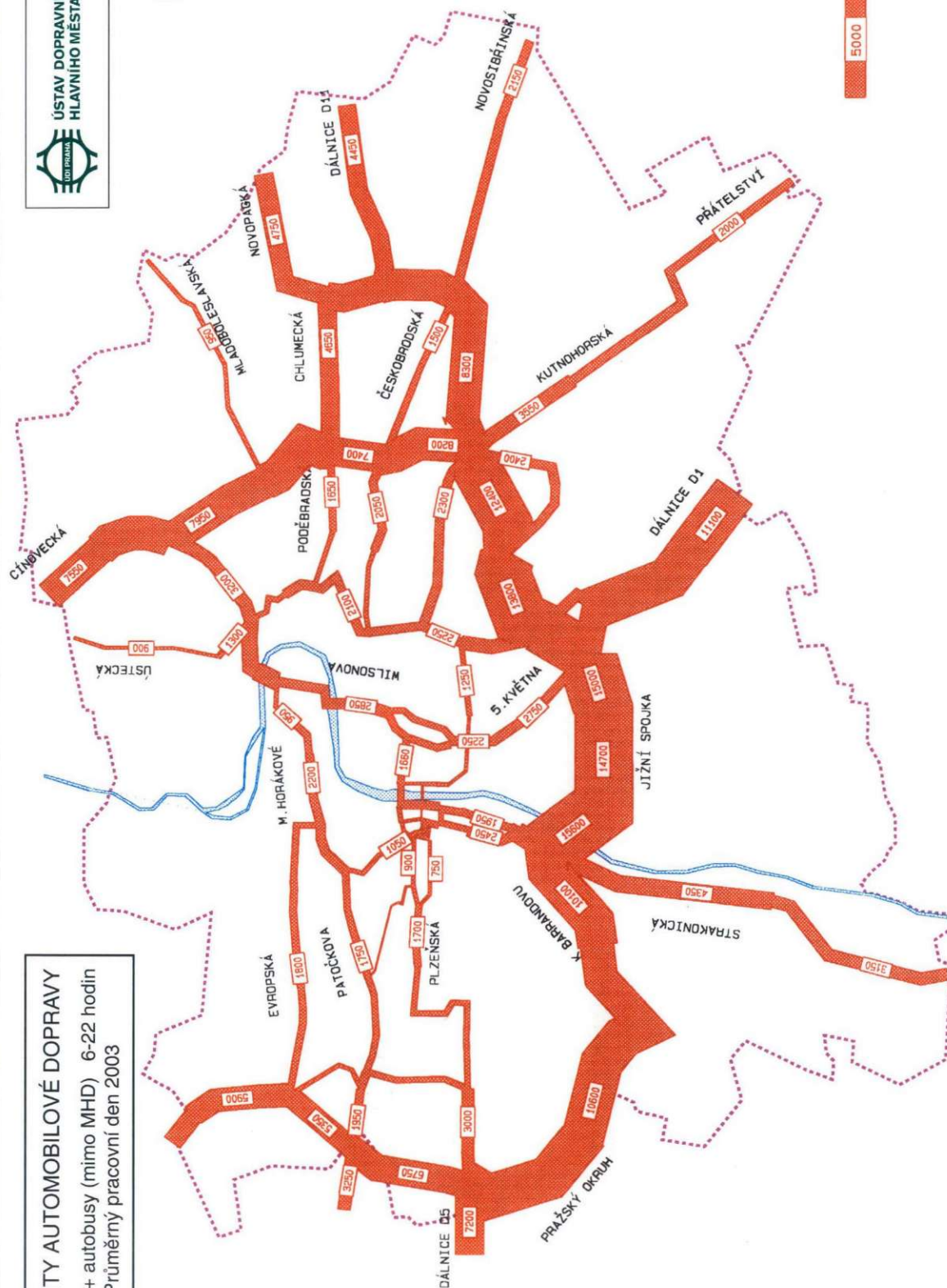
I když podíl těžkých nákladních vozidel v celkové skladbě dopravního proudu je nízký, je průměrný meziroční nárůst jejich počtu 12 % v posledních sedmi letech alarmující, a to zejména vzhledem ke ztrojnásobení počtu těžkých nákladních automobilů tranzitujících přes území města. Přitom potřebná komunikační síť (Pražský okruh) je dokončena jen z jedné šestiny své budoucí délky a další výstavba se jen pomalu a obtížně připravuje.





ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

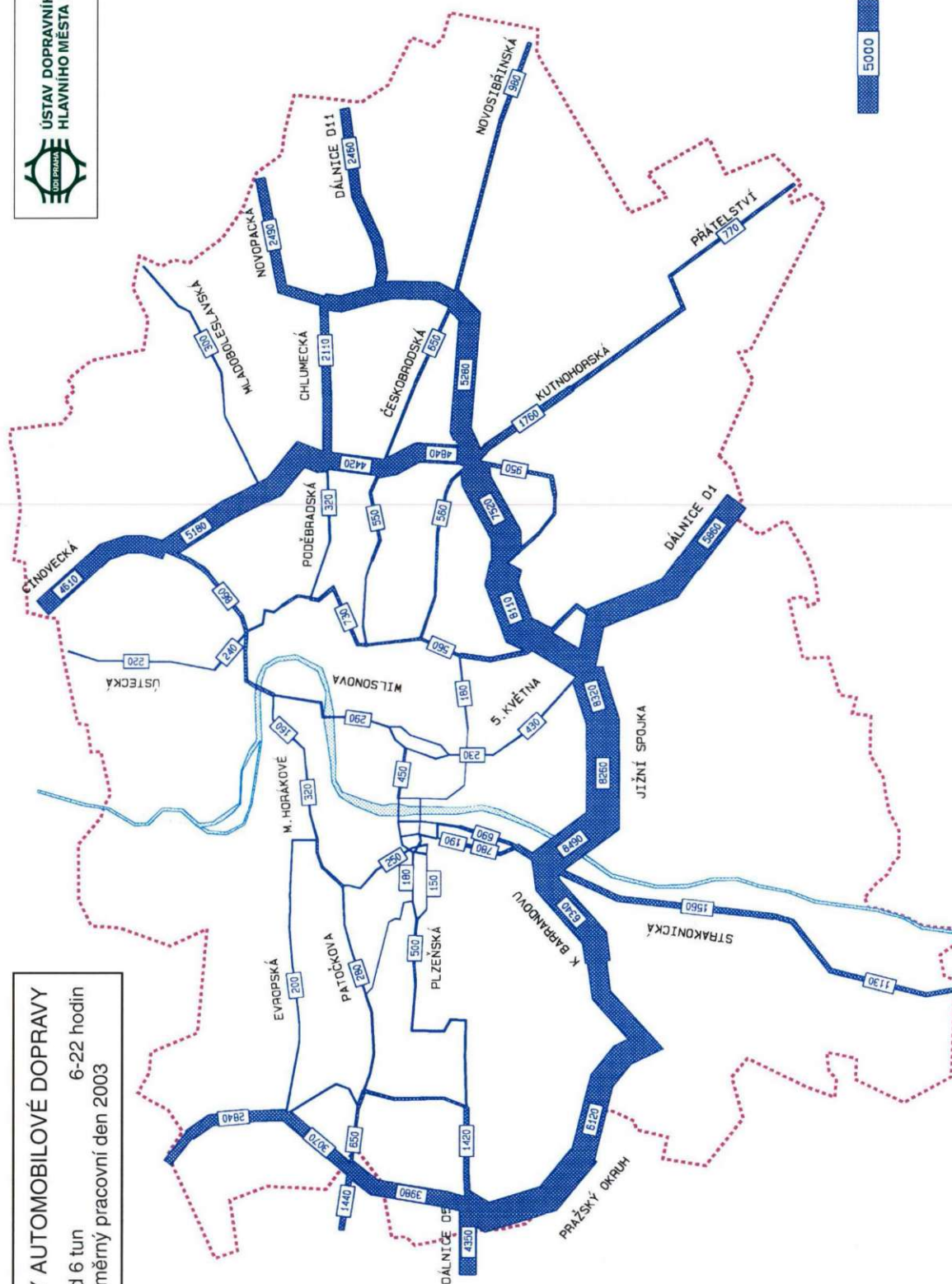
NA + BUS



INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

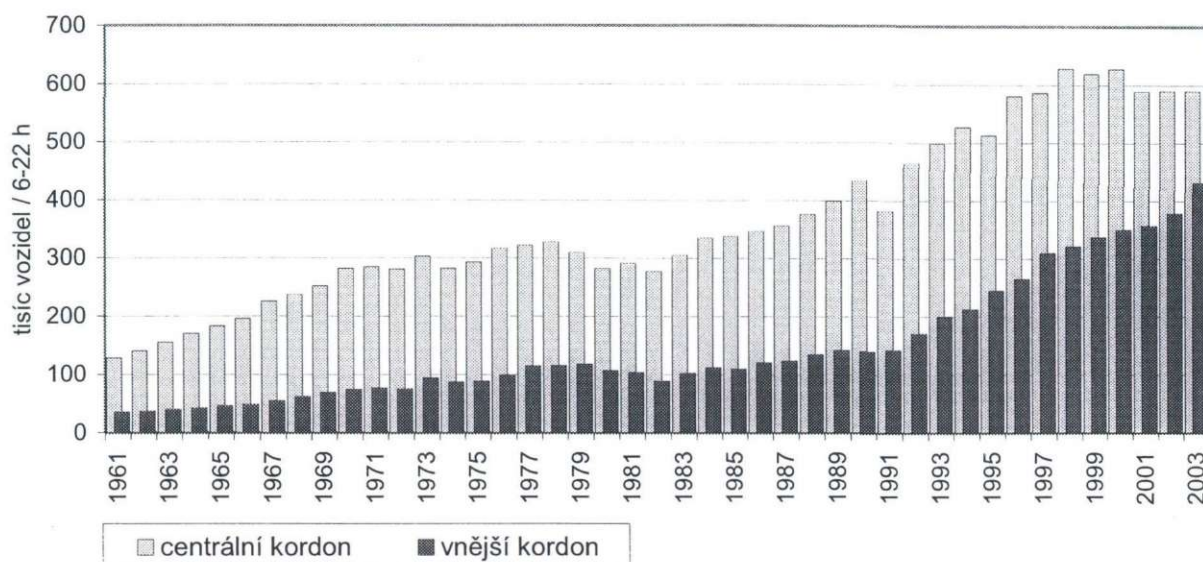
Nákladní + autobusy (mimo MHD) 6-22 hodin
Průměrný pracovní den 2003





Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2003

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



Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 - 2003

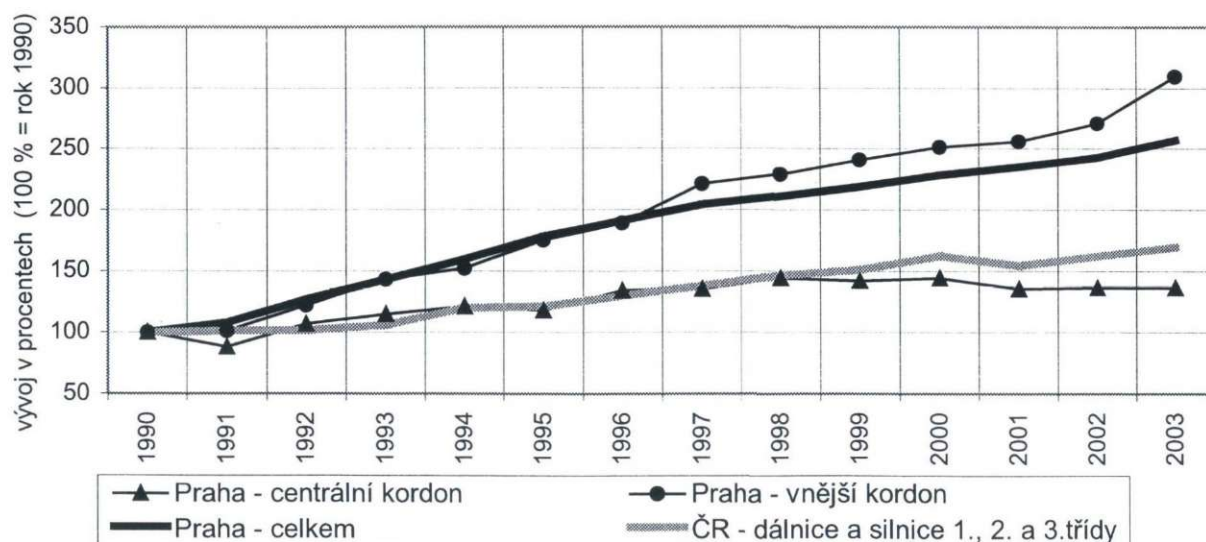
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

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
2000	594 000	154	23 000	59	627 000	144	304 000	301	43 000	126	351 000	251
2001	556 000	144	21 000	54	589 000	135	310 000	307	43 000	126	358 000	256
2002	560 000	145	18 000	46	590 000	136	329 000	326	45 000	132	379 000	271
2003	561 000	146	18 000	46	590 000	136	376 000	372	50 000	147	432 000	309

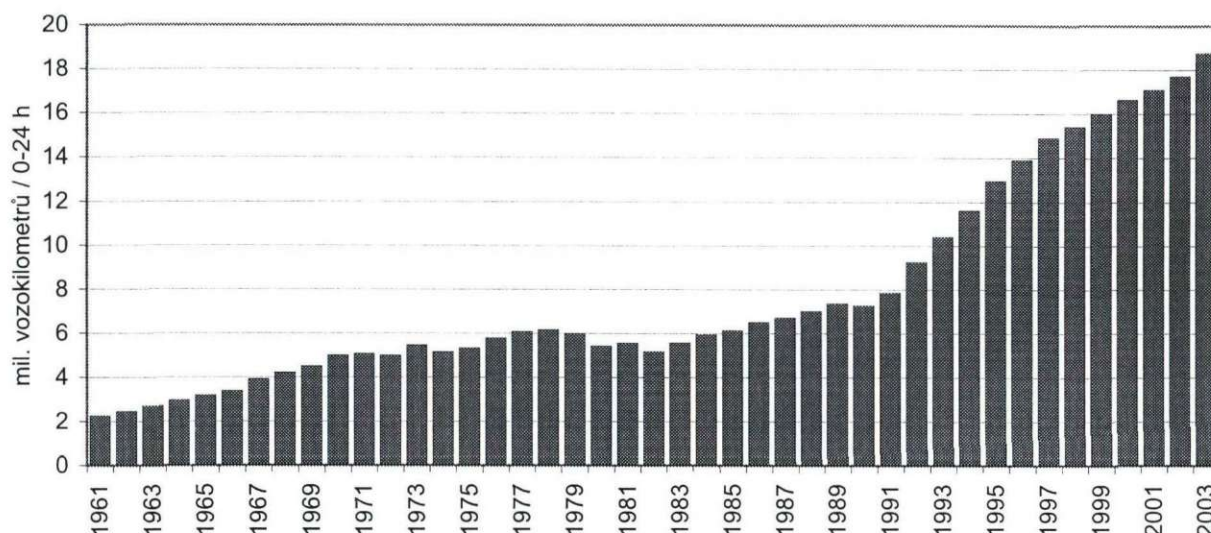
100 % = rok 1990

Vývoj intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR 1990 - 2003

Průměrný pracovní den



Dopravní výkony automobilové dopravy 1961 - 2003 Celá komunikační síť, průměrný pracovní den



Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 - 2003

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

Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
2000	16,641	228	15,131	259	91
2001	17,121	235	15,585	267	91
2002	17,718	243	16,191	277	91
2003	18,771	257	17,123	293	91

100 % = rok 1990

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

2.3 Skladba dopravního proudu vozidel v pracovních dnech

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Zvyšování intenzit automobilové dopravy je způsobováno nárůstem jízd osobních automobilů. Důsledkem toho byl i zvyšující se průměrný podíl osobních automobilů v dopravním proudu (celosíťové hodnoty):

- v roce 1961 56 %
- v roce 1971 70 %
- v roce 1981 78 %
- v roce 1990 80 %
- v roce 2000 91 %
- v roce 2003 91 %

Co se týče územního rozložení, podíl osobních automobilů v dopravním proudu se zvyšuje směrem k centru města. V roce 2003 činil:

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

Skladba dopravního proudu 1961 - 2003 (v procentech)

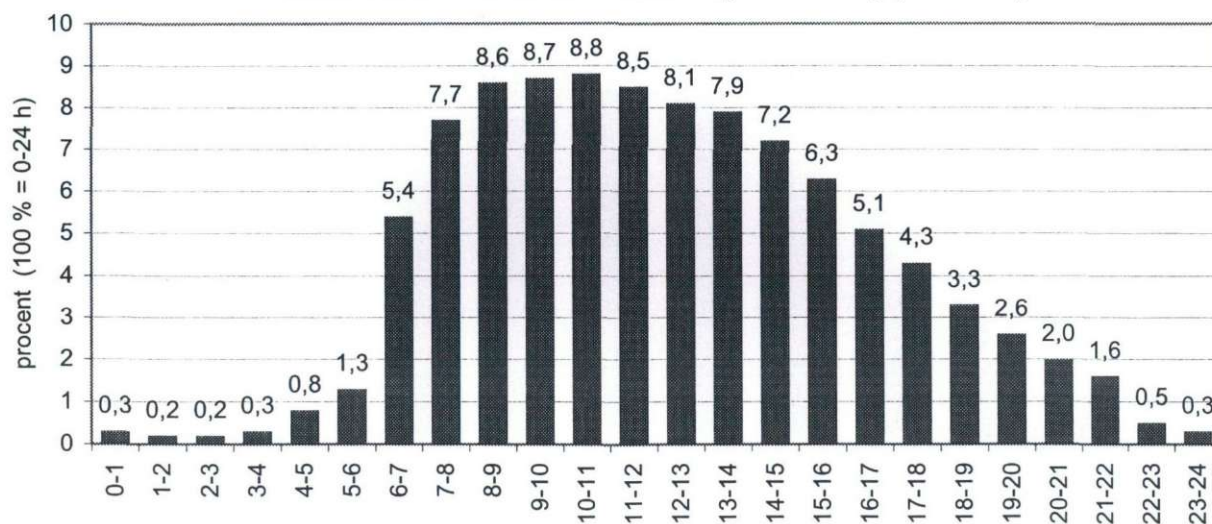
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)
1961	53,7	19,4	29,4	2,0	38,6	22,1	34,4	4,9
1971	79,3	5,6	13,3	1,8	63,2	8,6	25,1	3,1
1981	84,3	0,4	13,2	2,0	65,1	0,6	30,3	4,0
1990	88,6	0,7	9,1	1,6	72,1	0,5	24,0	3,4
2000	94,7	0,6	3,7	1,0	86,5	0,2	12,1	1,2
2001	94,4	0,9	3,6	1,1	86,5	0,3	12,1	1,1
2002	94,9	0,9	3,1	1,1	86,6	0,3	11,8	1,3
2003	95,0	0,9	3,1	1,0	86,9	0,3	11,5	1,3

2.4 Časové variace automobilové dopravy

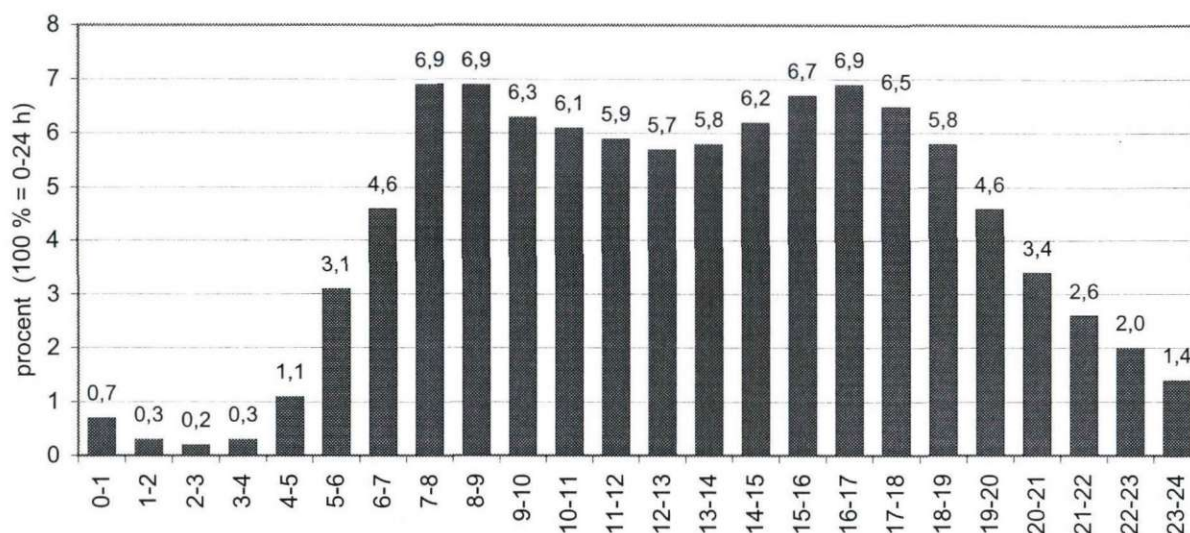
Denní variace dopravních výkonů automobilové dopravy v pracovní dny jsou charakteristické následujícími skutečnostmi.

- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (70 % za 6-8 h, respektive 76 % za 6-19 h), podíl období 6-22 h činí cca 91 %.
- Po 17. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkou je období 7-9 h, odpolední špičkovou hodinou je 16 - 17 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,9 %, podíl odpolední špičkové hodiny rovněž 6,9 % (100 % = 0-24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Polední sedlová hodina (12-13 h) představuje 5,7 % z celého dne.
- Denní variace dopravních výkonů nákladních vozidel a autobusů (bez MHD) mají odlišný průběh od celkových variací. Jejich špičková hodina je 10-11 h a činí 8,8 % z celodenních výkonů nákladních vozidel a autobusů. Po 11. hodině následuje mírný a víceméně rovnoměrný pokles bez sedla a další špičky až do půlnoci.
- V důsledku toho se podíl nákladních vozidel a autobusů v dopravním proudu v průběhu dne významně mění:
 - v průměru celého dne činí 9 %
 - v dopoledním období se zvyšuje až na 16 %
 - odpoledne klesá až na 7 %
 - večer a v noci se pohybuje mezi 4 až 10 %.

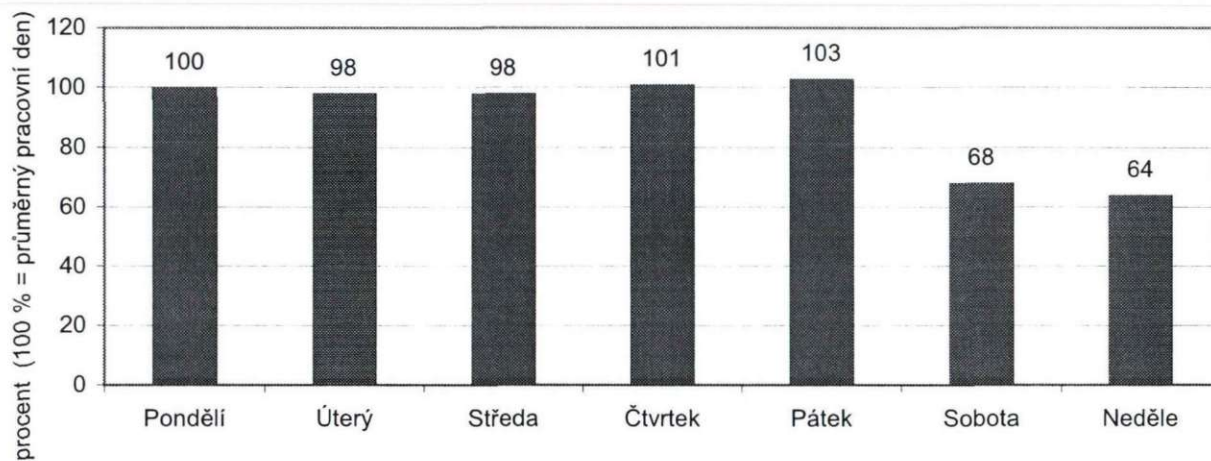
Denní variace - nákladní automobily a autobusy (bez MHD)

Časové variace automobilové dopravy v Praze v roce 2003

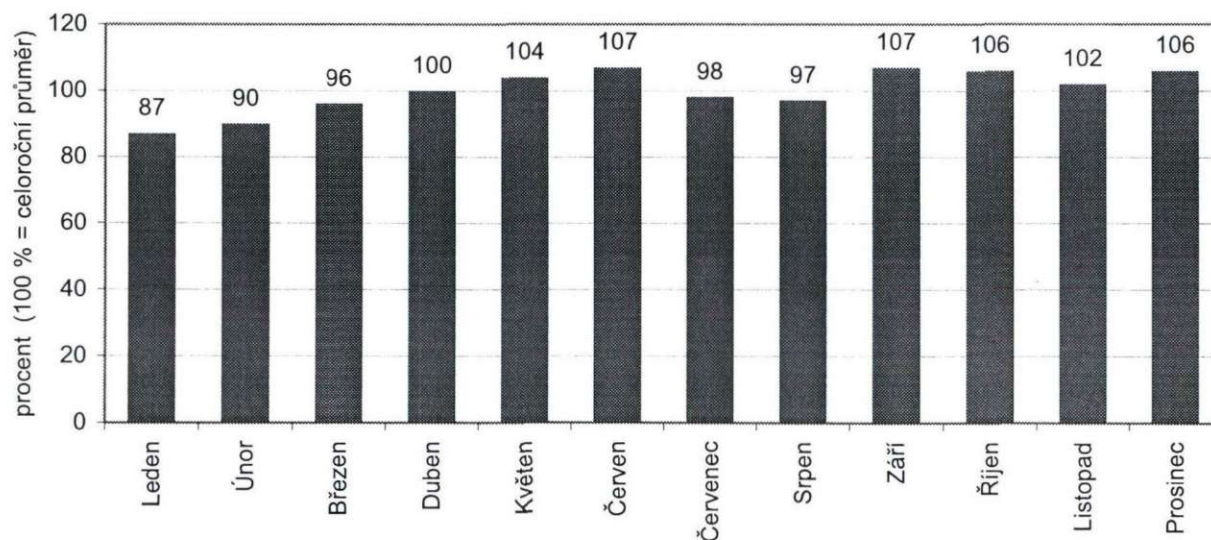
Denní variace



Týdenní variace



Roční variace



2.5 Rekreační automobilová doprava

Součástí každoročního pravidelného sledování intenzit ÚDI Praha je i sčítání rekreační dopravy na hranici města. Zatímco rekreační výjezd z města se uskutečňuje většinou v pátek odpoledne mezi 15. až 19. hodinou, v sobotu mezi 8. až 11. hodinou a částečně i v neděli dopoledne, je rekreační návrat soustředěn do užšího nedělního návratového období 14-22 h. V tomto intervalu se také provádí periodický průzkum rekreační dopravy v jarním průzkumovém období na vnějším kordonu. ÚDI Praha sleduje vývoj rekreační automobilové dopravy od roku 1973.

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. V 2. polovině 90. let se tato doprava vyvíjela s malými výkyvy (- 3 až + 4 %) v jednotlivých letech. Celkově se rekreační automobilová doprava v průběhu 90. let zvýšila o 20 % ve srovnání s rokem 1990. K výraznému meziročnímu zvýšení rekreační automobilové dopravy došlo v roce 2002 (o 11 %).

Ve skladbě dopravního proudu při rekreační dopravě jednoznačně převažují osobní automobily; v roce 2003 činil jejich podíl 97 %. **Průměrná obsazenost osobních automobilů** při rekreační dopravě v roce 2003 byla 2,14 osoby na vozidlo.

Intenzita rekreační dopravy 1973 - 2003

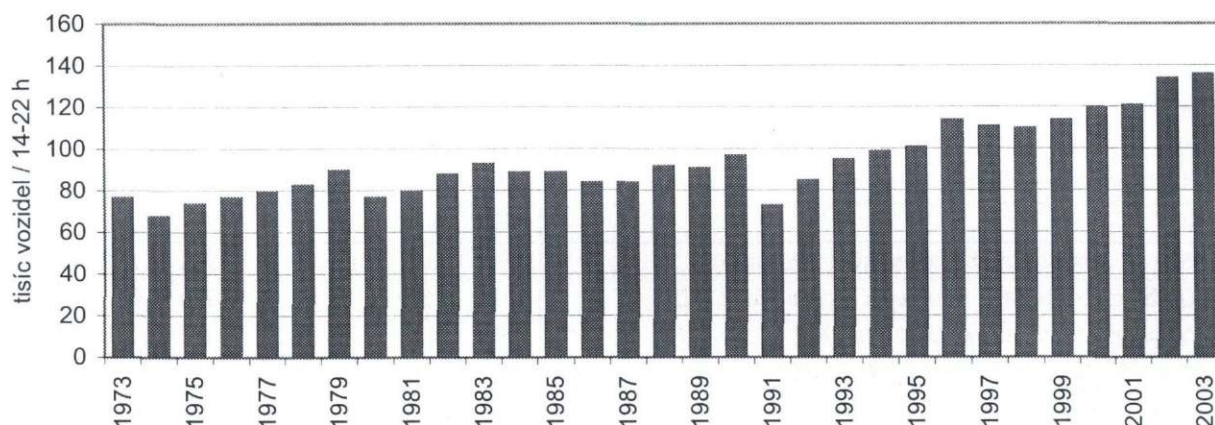
Neděle, vnější kordon, směr do Prahy, období 14-22 h

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
2000	116 000	123	120 000	120
2001	117 000	124	121 000	121
2002	130 000	138	134 000	134
2003	131 000	140	136 000	136

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity rekreační dopravy 1973 - 2003

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 organizuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), příspěvková organizace zřízená hlavním městem Prahou v roce 1993.

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

Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let, vlastní realizace však začala až v roce 1992. Rozvoj 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 2003 došlo k dalšímu rozvoji celé integrované soustavy posílením kapacity části příměstských autobusových linek a zvýšením počtu linek na území regionu, zlepšujících dopravní spojení mezi významnějšími místy regionu. Koncem roku 2003 bylo v provozu celkem 146 regionálních autobusových linek.

Počet provozovaných autobusových linek

Provozovatel	Na území města*	Na území regionu**
DP hl. m. Prahy, a. s. (včetně nočních a školních linek)	182	20
Ostatní provozovatelé	8	126
Celkem	190	146

* linky vedené pouze na území města

** linky mezi městem a ostatním územím a linky vedené mimo území města

V průměrný pracovní den překročilo hranici města v obou směrech více než 2 700 autobusů regionální autobusové dopravy PID, které přepravily cca 65 000 cestujících.

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1997 - 2003

Rok	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	69	83	104	159	218	251	278
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	181	181	181	190	200	219	221
Počet příměstských autobusových linek PID	38	48	54	89	114	133	146
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil.vozokm)	4,12	5,03	7,99	9,36	12,91	15,79	18,48
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici /metro + tramvaje + městské a příměstské autobusy/ (mil.vozokm)	150	149	156	157	163	161,6	172,89
Podíl jízdních dokladů PID na železničních tratích zapojených do PID (v procentech z celkového počtu)	32,5	35,6	37,2	39,2	43,0	52,1	56,5

3.1.2 Městská hromadná doprava (MHD)

Metro je páteřní síť 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 35,7 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 038 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2003 dosáhl 41,4 % z celkového počtu cestujících MHD. Inventární stav vozového parku tvoří 660 vozidel, z toho je 514 vozidel provozní vozový park. V roce 2003 pokračovala dodávka nových souprav vlaků metra M1, takže v provozu je již 31 vlakových souprav.

Tramvajová síť měří 140,9 km. Dne 28.11.2003 byla slavnostně do provozu uvedena nová trať z Hlubočep do sídliště Barrandov. Trať je na samostatném tělese v délce 3,57 km a překonává převýšení 130 m. Na trati je 5 zastávek, vybavených moderními bezpečnostními a informačními prvky.

Z celkového rozsahu sítě tramvajových tratí je na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách, vedených mimo komunikace) 52 % tratí, 48 % tratí je v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti je 565 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílí 30,2 %. Vozový park tramvají tvořilo ke konci roku 964 vozů, z toho bylo 926 vozů provozních, včetně 47 vozů tříčlankových.

Autobusy tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťují jednak plošnou obsluhu území, zejména ve vnějším pásmu města, jednak některá důležitá tangenciální spojení. 18.4.2003 byla uvedena do provozu linka 291, zlepšující obsluhu zdravotnických zařízení v obvodu městské části Praha 2. Provoz na této lince je zajišťován výhradně malými nízkopodlažními autobusy („citybus“).

Provozní délka sítě na území města je 686,1 km. Průměrná vzdálenost stanic a zastávek je 687 m. V inventárním stavu vozového parku je 1 393 autobusů, provozní park je 1 364 vozidel. Z toho je 708 vozů standardních, 277 vozů nízkopodlažních, 346 vozů kloubových a 33 vozů je nízkopodlažních kloubových. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob je 28,4 %.

Lanová dráha zajišťuje spojení mezi Újezdem a Petřínem (s mezilehlou zastávkou Nebozítek). Dva vagóny na tažném laně s obsaditelností 100 osob se pohybují po kolejové dráze 510 m dlouhé průměrnou rychlostí 6,12 km/h a překonávají výšku 130,45 m. Tažné lano s elektrickým pohonem má průměr 35,3 mm. V roce 2003 lanová dráha přepravila téměř 1,4 milionu cestujících.

Základní údaje o městské hromadné dopravě - rok 2003 (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě (km)	49,8	140,9	686,1	876,8
z toho na vlastním tělese (%)	100	52	-	-
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	133,7	133,7
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 038	565	687	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,7	19,6	26,3	-
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)	40 181	47 756	64 955	152 892
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	1 365	1 365
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	458 642	334 949	314 776	1 108 367
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)			22 421	22 421
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	12 991			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	2 765			
Provozní náklady (mil. Kč)	14 956*			
Podíl tržby/náklady (%)	18,49			

* v provozních nákladech jsou zahrnuty mimořádné náklady na odstraňování povodňových škod ve výši 3 265 mil. Kč



Vývoj vybraných charakteristik MHD

Rok	Provozní délka sítě v km*			Průměrná cestovní rychlost (km/h)			Dopravní a přepravní výkony za průměrný pracovní den	
	Metro	Tramvaje	Autobusy	Metro	Tramvaje	Autobusy	Místové km (mil.)	Přepraveno osob (tis.)
1981	19,3	122,9	545,0	32,2	15,7	23,8	46,7	3 638
1990	38,5	130,5	607,3	34,6	18,7	23,7	57,6	4 189
1995	43,6	136,2	671,4	34,9	19,0	23,3	53,4	3 409
1996	43,6	136,2	724,6**	34,9	19,0	23,8**	54,5**	3 423**
1997	43,6	136,4	745,6**	34,9	18,9	24,0**	54,1**	3 393**
1998	49,8	136,4	759,7**	34,9	18,7	24,3**	54,4**	3 349**
1999	49,8	136,4	797,5**	34,9	19,0	24,3**	56,1**	3 302**
2000	49,8	136,4	812,4**	35,7	18,9	25,2**	56,0**	3 290**
2001	49,8	137,5	806,8**	35,4	19,2	25,9**	56,8**	3 468**
2002	49,8	137,5	818,0**	35,4	19,5	25,9**	56,4**	3 492**
2003	49,8	140,9	819,8**	35,7	19,6	26,3**	58,3**	3 530**

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

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

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

Do provozu městské hromadné dopravy výrazně zasáhly povodně v roce 2002. Obnova poškozených tras a stanic metra i tramvajových tratí probíhala i v roce 2003. Provoz metra v celé jeho délce (s výjimkou 4 stanic) se podařilo zajistit od 17.2.2003, plný provoz pak od 22.3.2003.

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, a. s. na všech 10 železničních tratích, zaústěných do Prahy. Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 145 km. Největší výkony dosahuje železniční doprava na tratích Praha - Kolín a Praha - Benešov u Prahy. V roce 2003 byl rozšířen integrovaný dopravní systém na železničních tratích do Kladna a Kralup nad Vltavou.

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

Trať	Průměrný interval ve špičce	Průměrná doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice - Praha Masarykovo nádraží	16 min	22 min	18 km
Praha-Kolovraty - Praha hlavní nádraží	30 min	25 min	17 km
Praha-Radotín - Praha hlavní nádraží	24 min	16 min	13 km

Počet cestujících na území Prahy, přepravených železniční dopravou v rámci PID

Rok	1999	2000	2001	2002	2003
Počet osob (tis.)	8 093	10 048	14 932	15 700	16 032

Autobusová doprava zajišťuje především přepravní vztahy mezi územím regionu a městem. Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID dosáhly v roce 2003 hodnoty 18,48 mil. vozokm, z toho 5,83 mil. vozokm bylo na území města a 12,65 mil. vozokm v okolí Prahy. V roce 2003 byl rozvoj této dopravy zejména v tangenciálních směrech mezi významnějšími místy regionu novými linkami, vedenými mimo území Prahy.

3.2 Vnější osobní doprava

3.2.1 Železniční doprava

Železniční doprava zajišťuje přepravní vztahy mezi Prahou a ostatním územím osobními a dálkovými vlaky. Od 1.1.2003 se ČD, s. o. rozdělily na dvě organizace. Je to státem spravovaná Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a vlastní operátor ČD, a. s. Toto rozdělení by mělo přinést rovný přístup železničních dopravců na dopravní cestu a tím i konkurenci v příměstské dopravě. Do železničního uzlu Praha je zaústěno 10 tratí, z toho 7 tratí je plně zapojeno do integrovaného dopravního systému. Na území města je situováno 65 železničních stanic a zastávek (z toho 18 zastávek provozně neobsazených). Na tratích v pražském železničním uzlu ČD a. s. provozují v pracovní dny denně průměrně 467 vlakových spojů, ve kterých se podle údajů provozovatele přepraví včetně příměstské dopravy v průměru 130 tisíc cestujících v obou směrech. Za celý rok to na území města představuje 24,5 miliónů nastupujících a 23,1 miliónů vystupujících cestujících.



Výkony významných nádraží v Praze v roce 2003

	Nastupující (tis.osob)	Vystupující (tis.osob)	Vypravené vlaky
Praha - Hlavní nádraží	6 720	6 432	70 448
Praha - Masarykovo nádraží	3 300	3 120	49 350
Praha - Smíchov	2 688	2 544	24 732
Praha - Vršovice	276	252	8 102
Praha - Libeň	360	324	79
Praha - Vysočany	408	420	44

3.2.2 Autobusová doprava

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím provozuje řada dopravců z celé České republiky, některé mezinárodní linky i dopravci z jiných států. V období 5-22 hodin průměrného pracovního dne přijíždělo a odjíždělo z Prahy více než 2 600 autobusů regionální a dálkové dopravy (kromě PID).

4. ŘÍZENÍ DOPRAVY SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ

4.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení

V průběhu roku 2003 pokračovaly obnova a další rozvoj světelných signalizačních zařízení (dále jen SSZ), zaměřené jednak na modernizaci celého systému, jednak na vytváření podmínek pro vyšší bezpečnost městského silničního provozu a operativnost jeho řízení se zvláštním důrazem na bezpečnost chodců.

Koncem roku 2003 bylo v Praze v provozu celkem 445 SSZ. Pro zajištění plynulého průjezdu vozidel skupinami křižovatek je 272 SSZ vzájemně propojeno do koordinovaných skupin se synchronizací programů (tzv. zelená vlna). Z celkového počtu SSZ tvoří 61 míst samostatné přechody pro pěší, které jsou vybaveny tlačítky pro vyvolání volna pro chodce na výzvu. Pro zvýšení bezpečnosti nevidomých chodců je na 222 SSZ instalována zvuková signalizace.

V roce 2003 bylo na území hl. m. Prahy

nově postaveno 20 SSZ:

0.335	28. pluku - přechod
1.111	Keplerova - Parlérova (provizorní)
2.332b	nám. Míru - přechod
4.484	Meteorologická - přechod
4.453	Modřanská - Čs. exilu
4.631	Květnového vítězství - Ke Stáčírně (provizorní)
5.513	Bucharova - Seidlerova
5.551	Bucharova - Pod Hranicí
5.560	Jeremiášova - Červeňanského
5.564	Tréglova - podjezd
5.574	Pod Hranicí - Armády
5.579	Strakonická - Moulíkova
9.277	Spojovací - Pod Šancemi
9.982	Novosibírská - smyčka DP
4.424	Podolské nábřeží - U Podolského sanatoria
5.085	Kartouzská - přechod
5.974	K Barrandovu - Ke Smíchovu (provizorní)
9.285	Prosecká - Letňanská
9.286	Prosecká - Tupolevova
9.287	Tupolevova - Beranových

rekonstruováno 7 SSZ:

6.151	Patočkova - Pod Drinopolem
5.515	Štefánikova - Holečkova
8.207	Sokolovská - Šaldova (částečná rekonstrukce)
8.208	Sokolovská - U Nádražní lávky
8.242	Klapkova - Střelničná
9.379	Českokobrodská - Pod Tábořem
9.298	Freyova - Ocelářská

provedena výměna radičů na 6 SSZ:

1.106	Malostranské náměstí
5.516	Plzeňská - Na Čechliči
5.583	Nádražní - U Královské louky
5.586	Strakonická - U Královské louky
6.149	Patočkova - Myslbekova
6.195	Patočkova - Strahovský automobilový tunel

zrušena 2 SSZ:

9.214c	Freyova - Delvita
4.719	Meteorologická - přechod (nahrazeno novým SSZ 4.484)

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 - 2003

Rok	1961	1971	1981	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet SSZ celkem	33	76	339	348	366	376	385	395	398	406	427	445
z toho přechody pro chodce	-	9	37	45	49	51	54	55	57	55	56	61
řízeno v koordinaci	-	48	276	277	263	269	267	272	266	277	272	272
řízeno dynamicky	-	1	3	19	72	93	117	149	150	156	163	197
s preferencí tramvají	-	-	-	1	31	39	51	57	59	60	60	75

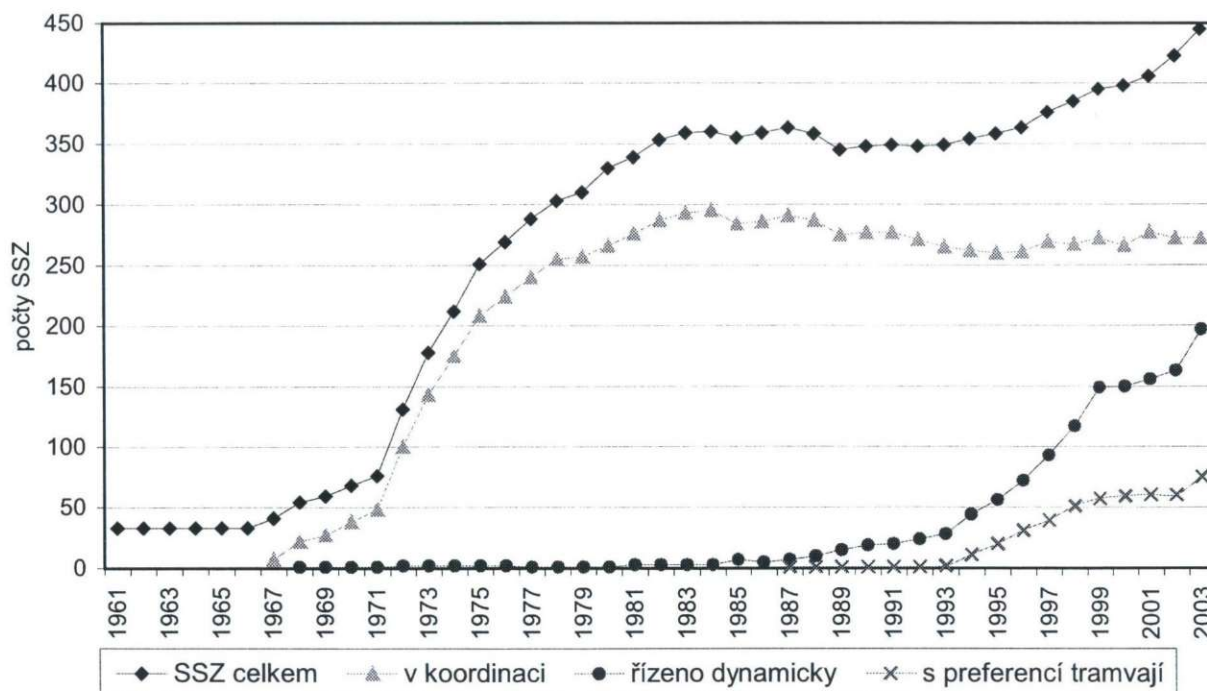
Do roku 1998 jsou uváděna SSZ jen ve správě TSK hl. m. Prahy.

Všechna nová a rekonstruovaná SSZ jsou vybavována tak, aby kromě dynamického řízení na základě poptávky vozidel a chodců umožňovala i upřednostňování vozidel městské hromadné dopravy (MHD) před automobilovou dopravou. Preference vozidel MHD je důležitá a žádoucí, neboť její provoz je silně ovlivňován nárůstem individuální dopravy.

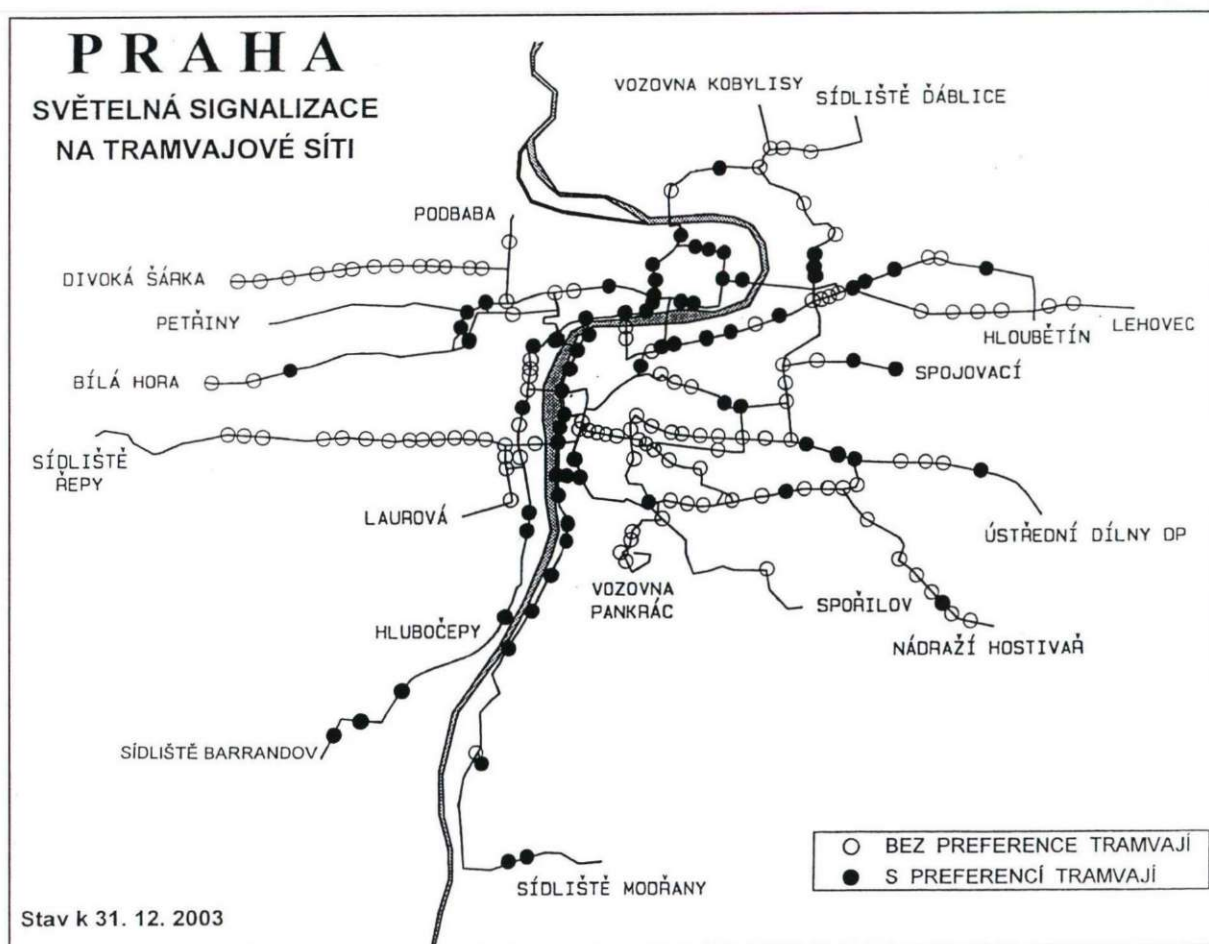
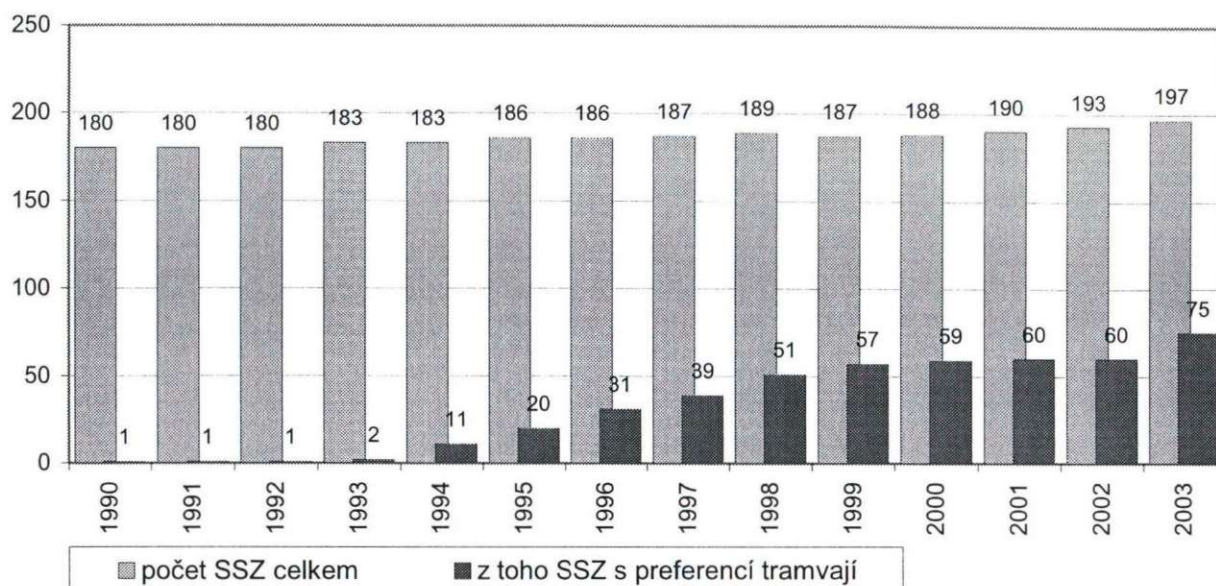
Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. V průběhu roku 2003 se počet SSZ s preferencí zvýšil o dalších 15 míst. K datu 31.12.2003 byla preference tramvají v provozu na 75 místech, což představuje 38 % z celkového počtu 197 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 35 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná. Preference tramvají je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Preference ovšem nefunguje, když dojde k poruše tramvajové detekce. Proto je podmínkou funkceschopnosti celého systému preference kvalitní kontrola, údržba a operativní odstraňování poruch.

V průběhu minulého roku byl v rámci projektu Trendsetter zahájen testovací provoz preference autobusů MHD na dvou světelně řízených křižovatkách (Holečkova - Zapova a Barrandovský most - rampa Braník).

Světelná signalizace 1961 - 2003



Světelná signalizace (SSZ) na tramvajové síti 1990 - 2003



SSZ s preferencí tramvají - stav k 31. 12. 2003

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
0.327	Vinohradská - Starostrašnická	A 5.564	Tréglova - přechod
A 0.342	Vinohradská - Za Strašnickou vozovnou	A 5.566	Werichova - Do Klukovic
A 0.359	Vršovická - Užocká	A 5.571	Na Zlíchově - smyčka Hlubočepy
A 0.622	Švehlova - Práčská	A 5.572	K Barrandovu - Slivenecká
0.632	Černokostelecká - Sazečská	5.582	Nádražní - Nádraží Smíchov
1.010	Národní divadlo	5.583	Nádražní - U Královské louky
1.011	Masarykovo nábreží - Myslíkova (Mánes)	6.122	Bělohorská - Ankarská (Vypich)
1.012	Jiráskovo náměstí	6.147	M. Horákové - U Brusnice
1.035	Křižovnická - Karlova	6.148	Patočkova - Střešovická
1.052	Havlíčkova - Hybernská	A 6.149	Patočkova - Myslbekova
1.056	Křižovnická - Kaprova	7.002	Nábřeží kpt. Jaroše - Štefánikův most
1.067	Těšnov - Na Poříčí	7.028	Nábřeží kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů
1.071	Čechův most - Dvořákovo nábreží	A 7.125	Dělnická - Jankovcova
1.089	Nábřeží E. Beneše - Čechův most	7.129	Strossmayerovo náměstí
1.106	Malostranské náměstí - Letenská	7.130	Dukelských hrdinů - Veletřní
1.156	Klárov - Letenská	7.133	Dukelských hrdinů - U Výstaviště
A 1.111	Keplerova - Parlérova	7.135	Bubenské nábreží - Argentinská
2.013	Palackého náměstí	7.137	Argentinská - Plynární
2.020	Rašínovo nábreží - Libušina	7.141	Dělnická - Komunardů
2.021	Výtoň (Rašínovo nábreží - Svobodova)	A 7.142	Plynární - Komunardů
A 2.022	Svobodova - Vyšehradská	7.155	Letenské náměstí
2.023	Svobodova - Na Slupi	7.163	Dukelských hrdinů - Kostelní
A 2.066	Vyšehradská - Benátská	A 7.172	Plynární - Osadní
3.304	Táboritská - Ondříčkova	A 7.176	Partyzánská - Vrbenského
3.306	Olšanské náměstí	7.187	Bubenské nábreží - tramvajová trať
3.364	Koněvova - Spojovací	A 8.207	Sokolovská - Šaldova
A 3.374	Koněvova - Na Vrcholu	A 8.208	Sokolovská - U Nádražní lávky
A 3.613	Vinohradská - Pod Židovskými hřbitovy	8.220	Sokolovská - Švábky
4.401	Bělehradská - Otakarova	A 8.237	Sokolovská - Ke Štvanici
A 4.418	Podolské nábreží - Podolská	A 8.251a	Zenklova - Kotlaska
A 4.419	Podolské nábreží - Kublov	A 8.251b	Zenklova - Voctářova
A 4.420	Podolské nábreží - Jeremenkova	A 8.251c	Zenklova - OÚNZ
A 4.424	Podolské nábreží - U Podol. sanatoria	A 8.267	Trojská - přejezd tramvajové tratě
A 4.450	Kolarovova - Čs. exilu	9.209	Balabenka
A 4.469	Modřanská - Údolní	A 9.210	Sokolovská - Na Rozcestí
A 4.470	Kolarovova - odbočení tramvaje	A 9.233	Sokolovská - Na Břehu
A 4.628b	Modřanská - Mlejnek sever	A 9.264	Kolbenova - přechod
5.515	Štefánikova - Holečkova		
Celkem 75 SSZ s preferencí, z toho 35 SSZ s absolutní preferencí (A)		Celkem SSZ na tramvajové síti: 197	



4.2 Řídicí ústředny

Realizace "Systému řízení a regulace městského silničního provozu" pokračovala i v roce 2003. Správu a provoz systému zajišťuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy.

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

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

Na řídicí počítač (BFR-server) systému **VRS 2100** jsou připojeny oblastní řídicí počítače (GBR) oblasti 1 - Holešovice-Letná (od roku 2000) a oblasti 5 - Centrum (od roku 2001). Na oblastní řídicí ústřednu oblasti 1 je připojeno 27 SSZ. Na oblastní řídicí ústřednu oblasti 5 - Centrum je připojeno 14 SSZ.

V současné době se používá časově závislá volba signálních programů s uplatněním dynamického řízení dopravy na základě okamžité poptávky vozidel, tramvají a chodců. Kromě dynamického řízení je možno řídit křižovatky sestavami signálních plánů, vytvářenými ze strukturálních signálních plánů zastavováním v zastavovacích bodech. Současně je prováděn sběr a archivace dat z dopravních detektorů. V provozu je také systém řízení **TRASSIS** - dopravně závislá volba signálních programů na osmi SSZ oblasti 1 v koordinovaném tahu Argentinská - Bubenské nábřeží - Nábřeží kpt. Jaroše, pro který zpracoval dopravní řešení ÚDI Praha ve spolupráci s firmou Signalbau Huber CZ.

V roce 2003 bylo připravováno oblastní řízení dopravy v oblasti 8 - Východ s oblastní řídicí ústřednou v nově budovaném objektu víceúčelové haly Sazka aréna ve Vysočanech. Tato oblast bude napojena na řídicí počítač systému VRS 2100.

Oblastní řídicí ústředna **MIGRA** slouží k řízení oblasti 3 - Smíchov. Z dispečerského pracoviště na HDRÚ, kde je na mapě oblasti vyznačeno všech 27 připojených SSZ, lze pomocí vizualizace kontrolovat a případně upravovat činnost jednotlivých SSZ. V části oblasti je ve zkušebním provozu 21 SSZ řízeno systémem **MOTION**, který na základě intenzit dopravy optimalizuje délku cyklu, zelených a odstupy začátků zelených v koordinovaných tazích.

Z řídicího počítače **ADT** je v současné době řízeno 50 SSZ v oblasti 10 - Vinohrady, Nové Město. Programový systém byl upraven novou verzí na SYDO V. Řízení je založeno na modifikaci pevných signálních plánů prodlužováním fází strukturálních signálních plánů v zastavovacích bodech. Na dalších 18 SSZ, tvořících koordinovaný tah křižovatek na Evropské ulici v Praze 6, je možno navolit z HDRÚ přepnutí na blikající žlutou.

Pracoviště pro řízení tunelů v HDRÚ obsahuje

- řídicí pracoviště Strahovského automobilového tunelu;
- řídicí pracoviště Letenského automobilového tunelu (dočasně řídí jen technologická zařízení tunelu);
- řídicí pracoviště Těšnovského automobilového tunelu;
- řídicí pracoviště podjezdu Zlíchov - Radlická (ve zkušebním provozu).

Pro všechny SOS skříně v tunelech je vybudován **bezpečnostní telefonní okruh**, jehož vlastní datová síť je zavedena rovněž do HDRÚ.

V rámci HDRÚ je provozován i **televizní dohled** (monitorování kritických míst komunikační sítě). Na pražských komunikacích je umístěno celkem 154 pevných a otočných kamer televizního dohledu. Do HDRÚ je začleněn i **systém P + R** (Park and Ride) v západní části města. **Proměnné informační tabule** instalované v různých lokalitách města pomocí textových zpráv informují řidiče o důležitých aktuálních změnách v dopravě v dané oblasti (kongesce, nehody, dopravní situace). Přenos dat a informací pracuje na bázi rádiové sítě TSK hl. m. Prahy.

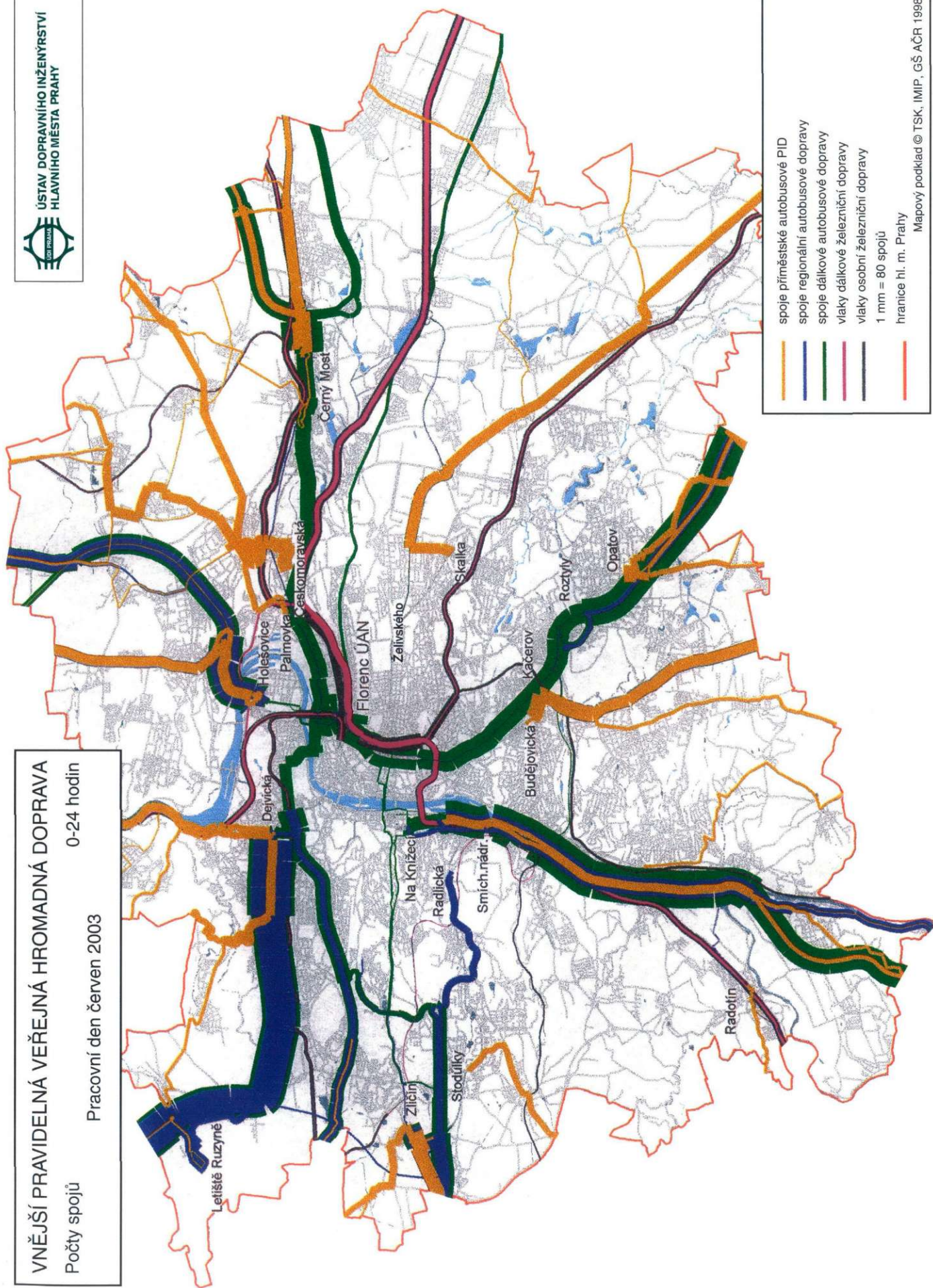
Na úseku městského okruhu Zlíchov - Radlická, který je mimo jiné vybaven proměnnými informačními tabulemi a 14-ti videokamerami pro dohled nad dopravou (zejména v krátkém tunelu pod zhlavím železničního nádraží Praha-Smíchov), pokračuje provoz **měření rychlosti dopravního proudu** pomocí videokamer UNICAM VELOCITY se sběrem dat (rychlostí). Tento systém je rovněž napojen na řídicí pracoviště v HDRÚ.

VNĚJŠÍ PRAVIDELNÁ VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Počty spojů

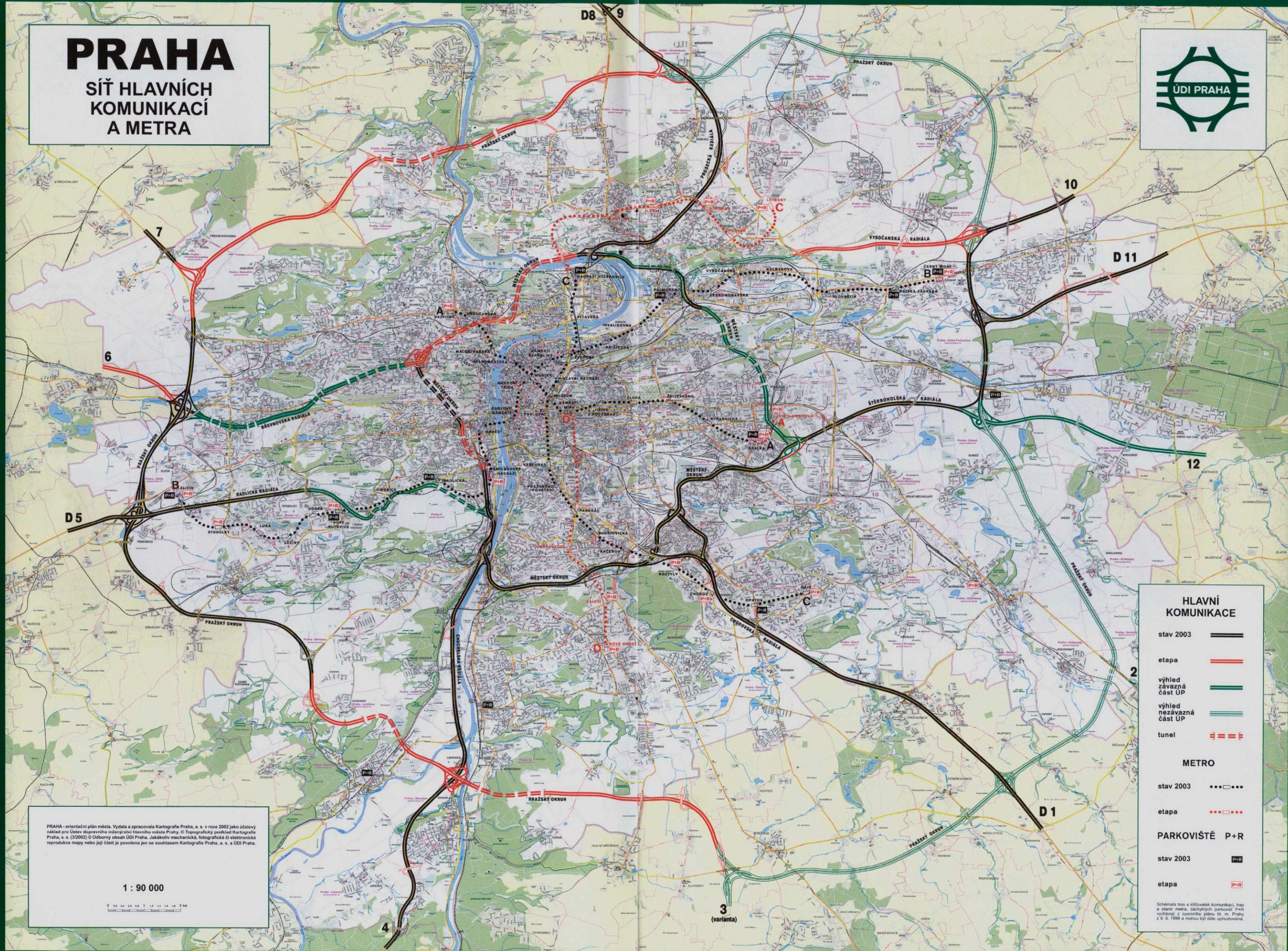
0-24 hodin

Pracovní den červen 2003



PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



HLAVNÍ KOMUNIKACE

- stav 2003
- etapa
- výhled závazná část ÚP
- výhled nezávazná část ÚP
- tunel

METRO

- stav 2003
- etapa

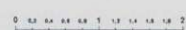
PARKOVIŠTĚ P+R

- stav 2003
- etapa

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

PRAHA - orientační plán města. Vydala a zpracovala Kartografie Praha, a. s. v roce 2002 jako účelový námiš pro ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy. © Topografické podklady Kartografie Praha, a. s. (3/2002) © Osobní obsah ÚDÍ Praha. Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem Kartografie Praha, a. s. a ÚDÍ Praha.

1 : 90 000



Orientační mapka ulic zóny placeného stání v Praze 1



Příklad svislého dopravního značení



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



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

Příklad svislého dopravního značení



**Oranžová zóna
(parkovací
hodiny)**



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

Příklad svislého dopravního značení



**Zelená zóna
(parkovací
hodiny)**



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

4.3 Telematika v dopravě

Telematické systémy tvoří v dnešní době nedílnou součást dopravních systémů. Dopravní telematika integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se ve stávající infrastruktuře mohly zvýšit přepravní výkony, bezpečnost a pohoda cestování. Výrazným hlediskem je také optimalizace jízdy vozidel a dopravního proudu a s tím spojený pozitivní vliv na životní prostředí. Při současných intenzitách automobilové dopravy v hl. m. Praze se fungování dopravního systému města bez využívání možností, které nabízí právě dopravní telematika, neobejde.

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

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

Podle **Studie dopravní telematiky na území hl. m. Prahy** byly zahájeny práce na pražském telematickém systému. Tento 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 účastníků v dopravě.

Poskytování dopravních a cestovních informací před i během jízdy přispívá významně ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a tím i ke zlepšení ekologických podmínek ve městě. Proto byla v roce 2003 v rámci budování systémů dopravní telematiky na území hlavního města Prahy dle přijatých zásad zpracována **Studie poskytování dopravních a cestovních informací pro veřejnost** a z ní vycházející **Koncepce poskytování dopravních informací pro veřejnost v hlavním městě Praze**, která slouží jako podklad pro zpracování projektové dokumentace pro realizaci **Dopravního informačního centra**.

Během roku 2003 byl ve spolupráci subjektů státní i privátní sféry působících v oblastech spojených s dopravní telematikou realizován testovací provoz systému **RDS-TMC** (*Radio Data System - Traffic Message Channel*) mimo jiné i na území hlavního města Prahy. Tento systém zajišťuje přenos **dopravních informací** k řidiči **během jízdy** a umožňuje tak optimalizovat zvolenou trasu podle aktuální dopravní situace. Cílem systému RDS-TMC je šíření dopravních informací v rámci rádiového vysílání v FM pásmu s použitím technologie RDS. Vzhledem k tomu, že funkčnost systému RDS-TMC byla testovacím provozem ověřena, bylo koncem roku 2003 přistoupeno ke zpracování **lokalizačních tabulek** města Prahy (výběr nejdůležitějších lokací komunikační sítě, na kterých bude dopravní situace sledována), které jsou základním krokem k zavedení telematického systému na bázi RDS-TMC na území hl. m. Prahy.

5. ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY

V roce 2003 byl zpracován návrh na **rozšíření stávající oblasti se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 6 tun celkové hmotnosti** v širší oblasti centra Prahy. Návrh byl řešen jako dílčí úkol mezinárodního projektu Trendsetter, kterého se účastní hlavní město Praha na základě usnesení Rady hl. m. Prahy z roku 2001. Ve 4. čtvrtletí roku 2003 byla realizována první část návrhu - rozšíření této oblasti na části území Prahy 4 přiléhající k hranici Pražské památkové rezervace.

Rozšíření stávající zóny omezeného přístupu těžké nákladní dopravy nad 6 tun celkové hmotnosti předcházelo v průběhu roku 2003 podrobný průzkum pohybu nákladních vozidel ve sledované oblasti. Podle tohoto průzkumu bylo zjištěno, že do oblasti navrženého rozšíření (oblast Prahy 4) vjíždělo v období 5-22 hodin celkem 16 116 vozidel, z toho 688 bylo vozidel nad 6 tun (t. j. 4,3 % celkového vjezdu). Z celkového vjezdu 16 116 vozidel sledovanou oblast projíždělo (tranzit) 7 912 vozidel (49 %), z toho 498 vozidel nad 6 tun (3 % celkového vjezdu a 6,3 % celkového průjezdu). Rozborem podkladů bylo zjištěno, že po rozšíření stávající zóny „6 tun“ o část území Prahy 4 by mohlo dojít ke snížení zbytné části průjezdné nákladní automobilové dopravy v navržené oblasti až o 19 % vjezdu těžkých nákladních automobilů.

V **organizaci automobilové dopravy (AD) v pohybu** v centrální oblasti Prahy bylo realizováno několik změn trvalého charakteru:

- zavedení jednosměrného provozu AD v ulicích Gogolově a Na Baště sv. Tomáše v Praze 1,
- omezení rychlosti jízdy v ul. U Železné lávky na 30 km/h,
- úpravy dopravního režimu v oblasti Anděla v Praze 5 v souvislosti se zřízením pěší zóny v úsecích ulic Nádražní, Štefánikovy a Plzeňské.

Další změny byly provedeny v **organizaci AD v klidu**. Spočívaly zejména v lokálních úpravách režimu stání, zaměřených na řešení problému zajištění nezbytného zásobování obchodní sítě v denní době. Za tím účelem byla vyznačena místa pro zastavení zásobovacích vozidel u některých obchodních jednotek na území Prahy 1 pomocí dopravní značky č. B 28 („Zákaz zastavení“) s dodatkovou tabulkou E 12 s textem „Mimo zásobování zastavení max. 15 min“. Tyto značky byly osazeny například v ulicích Haštalské, Melantrichově, Příčné, Skořepka, Štupartské, Ve Smečkách a na Senovážném nám.

V roce 2003 pokračovala **obnova dopravní infrastruktury centra města po srpnové povodni v roce 2002**. Stavební práce probíhaly zejména v oblasti Josefova, Starého Města a Malé Strany. Jednalo se většinou jen o pro dopravu méně významnou komunikační síť. Z dopravně významnějších komunikací to bylo Dvořákovo nábřeží, Senovážné náměstí a Sokolovská ulice. Dočasnými, byť v některých případech dlouhodobými dopravními opatřeními (omezeními) byla postižena jak automobilová, tak pěší a v některých případech i městská hromadná doprava.

Významné změny organizace dopravy, které se dotkly jak centra města, tak většiny jeho ostatního území, byly provedeny v **městské hromadné dopravě** v souvislosti se zahájením provozu s cestujícími na nové tramvajové trati Hlubočepy - Barrandov od 29. listopadu 2003. V důsledku toho došlo ke změnám linkového vedení tramvajové dopravy v celoměstském rozsahu, v oblasti Hlubočepy - Barrandov došlo též ke změnám v provozu autobusové MHD.

Další změnou v organizaci MHD v centrální oblasti Prahy bylo zavedení provozu malých městských autobusů („citybusů“) na první lince č. 291, vedené v oblasti Prahy 2. Tato autobusová linka, provozovaná mezi významnými dopravními uzly náměstí I. P. Pavlova a Karlovo náměstí, má základní cíl zlepšit dopravní obsluhu, přístupnost areálu zdravotnických zařízení v oblasti Karlov - Karlovo náměstí, a to zejména pro osoby s omezenou schopností pohybu. Zavedení první linky „citybusů“, o kterém se uvažovalo již od počátku 90. let, se podařilo realizovat v rámci mezinárodního projektu Trendsetter.

Pro zvýšení preference MHD v Praze bylo v roce 2003 instalováno celkem 1 058 m oddělovacích prvků podél tramvajových tratí v ulicích Na Poříčí, Sokolovské, Havlíčkově, Komunardů a na Národní třídě. Trvale byl vyznačen vyhrazený jízdní pruh pro autobusy MHD v délce 950 metrů v ulici Milady Horákové. K 31.12.2003 bylo v celé síti povrchové hromadné dopravy celkem 6 232 metrů oddělovacích podélných prahů pro preferenci tramvají, 6 530 metrů vyhrazených jízdních pruhů pro preferenci autobusů a 3 300 metrů vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy na tramvajových pásech (mimo dalších 1 600 metrů pro noční autobusové linky).

6. DOPRAVNÍ NEHODOVOST NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI

6.1 Dopravní nehody

V roce 2003 došlo v Praze k 35 589 nehodám (- 1 % oproti roku 2002), 65 osob bylo usmrceno (- 21 %) a 3 975 osob bylo zraněno (- 4 %). S účastí chodců došlo k 908 nehodám (- 7 %), při kterých bylo 28 osob usmrceno (- 22 %) a 913 osob bylo zraněno (- 6 %). Chodci sami zavinili 454 nehod (- 7 %), přičemž bylo usmrceno 11 osob (- 35 %) a 453 osob bylo zraněno (- 5 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (34 630 z 35 589 nehod, t. j. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nesprávný způsob jízdy, nedání přednosti v jízdě a nepřiměřená rychlost jízdy. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 988 (- 4 %).

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

Rok	2001	2002	2003	rozdíl 03/02 (%)
Počet nehod	34 195	35 888	35 589	- 1
Počet smrtelných zranění	67	82	65	- 21
Počet těžkých zranění	452	477	466	- 2
Počet lehkých zranění	3 521	3 679	3 509	- 5
Počet nehod se zraněním	3 243	3 398	3 269	- 4
Počet nehod bez zranění	30 452	32 490	32 230	- 1
Zaviněno řidičem	33 140	34 782	34 630	0
rychlost	3 298	2 860	2 473	- 14
předjíždění	314	345	299	- 13
nedání přednosti v jízdě	8 776	10 177	9 588	- 6
způsob jízdy	20 752	21 400	22 270	+ 4
Nezaviněno řidičem	1 065	1 106	959	- 13
zaviněno závadou komunikace	147	138	98	- 29
zaviněno chodcem	470	487	454	- 7

Základní trend nehodovosti v roce 2003: mírný pokles počtu nehod, výraznější pokles počtu smrtelných zranění a mírný pokles těžkých a 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.

V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou, neboť dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika, vyjádřená ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Od roku 2001 se počet evidovaných dopravních nehod snížil i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu, takže se relativní nehodovost rovněž snížila (o cca 1/4 ve srovnání s rokem 1990). Na pokles počtu evidovaných dopravních nehod však může mít vliv ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého platí povinnost nahlásit policii pouze ty dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 20 000 Kč, zatímco do roku 2000 platila povinnost nahlásit policii ty nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 1 000 Kč.

V roce 2003 připadalo v celopražském průměru 5,7 dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961 - 2003

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
2000	40 560	225	80	88	521	141	3 260	116	7,4	228
2001	34 195	190	67	74	452	122	3 521	125	6,1	235
2002	35 888	199	82	90	477	129	3 679	131	6,1	243
2003	35 589	197	65	71	466	126	3 509	125	5,7	257

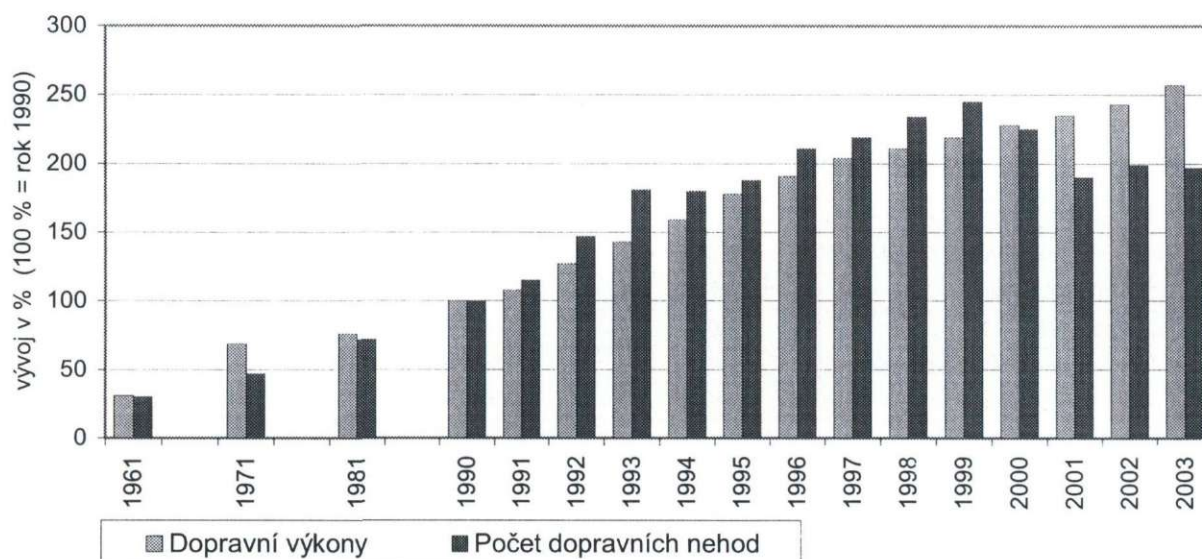
100 % = rok 1990

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 - 2003

Celá komunikační síť, rok celkem



6.2 Dopravní výchova

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

V roce bylo na dopravněvýchovné činnosti pro uvolněno z prostředků hl. m. Prahy 1 560 tis. Kč a cca 200 tis. Kč z prostředků Ministerstva dopravy.

V oblasti dopravní výchovy dětí probíhaly v roce 2003 tyto programy:

- Program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů)
- Program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích
- Dopravněvýtvarný program „Děti, pozor, červená!“
- Interaktivní dětská divadelní představení s dopravněvýchovnou tematikou
- Dopravněvýchovný program pro děti z dětských domovů.

Programu pro začínající cyklisty se v obvodních kolech zúčastnilo 440 žáků. V červnu bylo v prostorách Muzea Policie České republiky zorganizováno celopražské kolo této soutěže, kterého se zúčastnily děti ze 7 městských částí.

Na dětských dopravních hřištích v obvodech Praha 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 a 10 probíhal výcvik podle předem zpracovaných harmonogramů. Celkem se výcviku zúčastnilo 16 593 žáků základních škol a 1 433 žáků mateřských škol. 3 756 dětí využilo dětská dopravní hřiště v odpoledních hodinách.

Dopravněvýtvarné soutěže „Děti, pozor, červená!“ se zúčastnilo cca 7 000 dětí v 10 městských částech. ÚDI Praha zorganizoval celopražské kolo této soutěže, 330 dětí bylo odměněno cenou.

Ve spolupráci s Automotoklubem neslyšících motoristů byly zorganizovány 3 dětské dopravní soutěže pro neslyšící děti a děti neslyšících rodičů. Během celého roku probíhal společný projekt Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy a Městské policie hl. m. Prahy „Bezpečná silnice všem“. Ve spolupráci s Autoklubem ČR proběhly Jarní a Podzimní jízdy zručnosti určené pro řidičskou veřejnost, kterých zúčastnilo cca 180 řidičů. Ve spolupráci s Automotoklubem handicapovaných motoristů se konaly 2 soutěže pro tělesně postižené motoristy. V měsíci dubnu „Total Cup“ - soutěž o Pražský pohár, v měsíci říjnu soutěž „Jízdy bez nehod“. Celkem se zúčastnilo 130 postižených řidičů. Pro Automotoklub neslyšících motoristů byly zorganizovány 2 přednášky zaměřené na speciální potřeby těchto řidičů v silničním provozu.

6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

V roce 2003 byla navržena a realizována dopravní opatření, zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce a v jejich blízkosti.

Pro snížení rychlosti vozidel byly osazeny zpomalovací prahy nebo instalovány dělicí prvky typu BOCH (např. ulice Ruská, Národních hrdinů, Peroutkova, Na Hřebenkách).

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

Stavební úpravy pro realizaci okružních křižovatek byly provedeny na křižovatkách komunikací Solidarity x V Olšinách, Opatovská x Bohúňova a Opatovská x Novomeského.

Pro snížení nehodovosti bylo provedeno na některých úsecích vozovek jejich zdrsnění, osazena betonová nebo lanová svodidla (např. v ulici 5. května) a osazena silniční zrcadla.

Na realizaci bezpečnostních opatření bylo v roce 2003 vynaloženo v rámci BESIP celkem 43,3 mil. Kč, z toho:

- 15,0 mil. Kč na přisvětlení přechodů pro chodce,
- 4,6 mil. Kč na zpomalovací prahy,
- 2,4 mil. Kč na osazení svodidel,
- 3,4 mil. Kč na stavební úpravy křižovatek,
- 1,5 mil. Kč na dopravní opatření u škol.



7. DOPRAVA V KLIDU

7.1 Parkování v centru města

Parkování v centru města je s ohledem na rozsah poptávky po parkování a na nedostatek parkovacích míst regulováno. Důsledně je regulace zatím uplatňována na území v pravobřežní části Prahy 1 (cca 3 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 vozidla rezidentů (fyzické osoby trvale v ZPS bydlící) a abonentů (právnícké nebo fyzické osoby se sídlem nebo provozovnou v ZPS).

Počet míst k stání v ZPS:

- krátkodobá (oranžová a zelená zóna)	2 217 míst
- dlouhodobá (modrá zóna)	6 051 míst
- invalidé	251 míst
- ostatní (vyhrazená stání institucím a orgánům)	364 míst

Průměrná obsazenost míst k stání v ZPS (2003)

- krátkodobá stání	89,8 %
- dlouhodobá stání	89,4 %

Míra respektování pravidel stanovených v ZPS pro využívání míst je nadále nízká. Například podle průzkumů Evroparku, a. s. provedených v roce 2003 činila na

- krátkodobých stáních	41,7 %
- dlouhodobých stáních	53,2 %

Ceny za využívání míst k stání v ZPS

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

V levobřežní části Prahy 1 o ploše 2,4 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 (Václavská ul.)	95
Národní divadlo	216
Parking Palachovo náměstí	453
Hotel Intercontinental	200
Parking Kotva	300
Hotel Marriott (ul. V Celnici)	480
Garáže Opletalova	90
Garáže Helios (ul. Wilsonova)	520
Hlavní nádraží (ul. Wilsonova)	371
Hotel Renaissance (ul. V Celnici)	90
TV věž (Fibichova ul.)	98
Hotel Don Giovanni (ul. Želivského)	150
Olšanská (u hřbitova)	160
Hotel Olšanka (ul. Táboritská)	100
Kongresové centrum	1 090
Zlatý Anděl	500
KOC Nový Smíchov	2 000
Hotel Corinthia Panorama (ul. Milevská)	150
Bubenská - Sochorova	80
Dukelských hrdinů	60
Veletřní 43	60
Dobrovského 25	96
Na Maninách	78
U Uranie 18	100
Hotel Corinthia Towers (ul. Kongresová)	150
Hotel Diplomat (ul. Evropská)	130
Hotel Hilton (ul. Pobřežní)	300
Anděl City	400
Celkem	8 517

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	102
Myslbek	320
Holan Centrum	180
Vladislavova	90
Lazarská - Vodičkova	90
Štěpánská	190
Na Rybníčku	90
Kateřinská	250
Na Bojišti	138
Rubešova (TRANSGAS)	90
Lublaňská (MV ČR)	220
Šafaříkova - Bělehradská	90
Lucemburská	84
Vinohradská (SONY)	97
Koněvova (Raiffeisen)	68
Ondříčkova	154
Prokopova	72
Parukářka	326
Jeseniova	120
Roháčova	138
Ohrada	60
Nad Štolou (MV)	62
Dělnická	300
Jeseniova (nové obytné bloky)	351
Karlovo nám. (Charles square)	200
Hotel Four Seasons	17
Hotel Palace	32
Argentinská (Merkuria)	40
Celkem	4 781

7.3 Ostatní území města

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

Dále je na území města evidováno 365 lokalit mimouličních parkovišť o kapacitě cca 39 700 míst k stání (evidence se průběžně doplňuje), z toho je 43 % hlídaných.

7.4 Záchytná parkoviště P + R

V roce 2003 bylo v systému kombinované přepravy P + R provozováno celkem 14 záchytných parkovišť P + R o celkové kapacitě 1 511 parkovacích stání. Do provozu bylo v roce 2003 nově uvedeno parkoviště Černý Most II s počtem 138 parkovacích stání. Parkoviště Skalka bylo přesunuto do nové polohy ve stejné lokalitě.

Využití záchytných parkovišť P + R je patrné z následující tabulky, která porovnává počty parkujících vozidel na parkovištích P + R v měsících říjen 2001 - 2003

Počet vozidel parkujících na parkovištích P + R za měsíc říjen 2001, říjen 2002 a říjen 2003

Parkoviště	Počet stání na parkovišti			Počet parkujících vozidel			Prům. počet vozidel na 1 stání/ měsíc		
	2001	2002	2003	10/2001	10/2002	10/2003	10/2001	10/2002	10/2003
Zličín I	94	94	88	3 508	3 622	3 510	37	39	40
Zličín II	70	70	70	2 111	3 432	2 505	30	49	36
Nové Butovice	60	60	60	2 572	1 689	2 136	43	28	36
Radlická	37	37	37	1 272	948	1 169	34	26	32
Skalka	175	175	112	2 762	2 461	3 408	16	14	30
Opatov	212	212	212	5 073	5 389	5 732	24	25	27
Rajská Zahrada	80	80	80	2 837	409	2 697	35	5	34
Černý Most I	300	300	300	10 716	3 481	9 818	36	12	33
Černý Most II	0	0	138	0	0	2 042	0	0	15
Holešovice	77	77	77	3 226	1 453	3 299	42	19	43
Palmovka	122	122	122	4 446	3 779	4 183	36	31	34
Radotín	62	62	62	463	878	918	7	14	15
Běchovice	0	100	100	0	1 498	180	0	15	2
Modřany	0	53	53	0	213	310	0	4	6
Celkem	1 289	1 442	1 511	38 986	29 252	41 907	30	20	28

Využití parkovišť v roce 2002 bylo ovlivněno režimem hromadné dopravy po povodni, zejména omezením provozu na některých úsecích tras metra. Ukončení popovodňového stavu se nepříznivě projeвило poklesem obsazenosti na parkovišti Běchovice.

Nejvyšší počet vozidel na 1 stání/měsíc vykázalo v říjnu 2003 záchytné parkoviště Holešovice.

U parkovišť, jejichž kapacita není pravidelně zcela využívána, je část parkovacích stání poskytnuta rezidentům. Rezidentská stání se nacházejí na parkovištích Opatov, Skalka a Radotín. Na parkovišti Radotín, které je využíváno jen málo, je pro tuto formu parkování vyhrazeno až 50 % kapacity parkoviště. Soukromé osoby platí měsíčně 500 Kč, podnikatelské subjekty 800 Kč za jedno parkovací stání.

Další formou doplňkové služby na záchytných parkovištích je instalace stojanů na úschovu jízdních kol. Tuto službu poskytují všechna záchytná parkoviště. Úschova kol je bezplatná. Za zálohu 20 Kč obdrží cyklista zámek, kterým si kolo uzamkne a klíč se uschová u správce parkoviště, který vydá kartu, kterou se cyklista po návratu prokáže. Cyklisté nemohou využívat slev na MHD, protože hlídání kol je bezplatné.

V roce 2003 byl na vybraných záchytných parkovištích P + R proveden orientační průzkum dotazem u řidičů parkujících na těchto parkovištích. Zjišťován byl zdroj cesty, cíl cesty, účel cesty, motivace pro využití záchytného parkoviště a obsazenost vozidel.

Rozložení dojížděky na sledovaná záchytná parkoviště P + R podle zdrojů cest

Parkoviště P + R	Počet dotázaných				%			
	Praha	Aglomerace	Ost. území	Celkem	Praha	Aglomerace	Ost. území	Celkem
Černý Most I	9	39	52	100	9	39	52	100
Opatov	7	37	13	57	12	65	23	100
Skalka	6	2		8	75	25		100
Palmovka	26	24	4	54	48	44	8	100
Zličín I		18	6	24		75	25	100
Holešovice	7	11	12	30	23	37	40	100
Rajská zahrada	17	12	7	36	47	33	20	100
Celkem	72	143	94	309	23	46	31	100

Nejčastěji uváděným účelem cesty byla cesta do zaměstnání - 74 %.

Pro využití záchytného parkoviště P + R byly jako hlavní důvody uváděny dostupnost cíle cesty MHD - 29 %, problém parkování v cíli cest - 20 %, střežení zaparkovaného vozu - 18 %.

Průměrná obsazenost byla zjištěna 1,24 osob na vozidlo.

Četnost dojížděky na záchytná parkoviště byla ze vzdálenosti 0-10 km - 27 % vozidel, 11-20 km - 27 % vozidel, 4 % vozidel přijela ze vzdálenosti větší než 150 km. Průměrná vzdálenost dojížděky na záchytná parkoviště P + R činila 38,5 km.

Řidiči byli dotazováni také na cíl cesty v Praze. Z výsledků vyplynulo, že s ohledem na nutnost dosáhnout cíle nehraje podstatnou roli jeho vzdálenost od parkoviště P + R.

ÚDI Praha se v roce 2003 zúčastnil sběru informací, který zorganizoval irský Dublinský dopravní úřad o způsobu řešení kombinované dopravy P + R v některých evropských městech. Základní informace uvádí následující tabulka:

Město (Stát)	Počet obyvatel (mil.)	Rozloha města (km ²)	Počet parkovišť P + R	Počet parkovacích stání	Počet stání na 1 000 obyvatel
Stockholm (Švédsko)	1,85	6 500	70	6 000	3,24
Atheny (Řecko)	3,7	1 450	2	600	0,16
Madrid (Španělsko)	5,1	8 028	64	17 084	3,34
Paříž (Francie)	11	12 000	422	107 000	9,73
Londýn (Velká Británie)	7,3	4 042	68		
Záp. Midlands (V. Británie)	2,6	902	43	5 172	2,02
Již. Yorkshire (V. Británie)	1,3	1 561	24		
Moskevský reg. (Rusko)	13	46 000	1	320	0,025
Brisbane (Austrálie)	2,2	10 458	105	16 009	7,27
Dublinský reg. (Irsko)	1,5	6 987	33	4 748	3,17
Praha (ČR)	1,2	496	14	1 511	1,3

7.5 Místa pro zastavení K + R

Kombinovaný způsob dopravy K + R (Kiss and Ride) využívá možnosti, kdy spolujezdec (spolujezdci) v osobním automobilu přestoupí na prostředky městské hromadné dopravy, přičemž řidič autem ihned odjíždí, případně cestující z městské dopravy přestoupí do vyčkávacího osobního automobilu při opačném směru jízdy.

V Praze je tento způsob praktikován u řady stanic metra, ačkoliv u nich mnohdy nejsou vytvořeny bezpečné podmínky pro výstup resp. nástup spolujezdců.

Již v roce 2002 byla vyznačena stanoviště pro K + R u stanic metra Černý Most, Radlická a Kačerov.

V květnu 2003 bylo provedeno sčítání dopravy charakteru K + R u stanice metra Vltavská v časovém období 6-18 h. Následující tabulka znázorňuje získané výsledky.

Počty vozidel a osob využívajících systém K + R v průběhu sčítání

Časové období	Směr do centra			Směr z centra		
	Vozidel	Nastoupilo osob	Vystoupilo osob	Vozidel	Nastoupilo osob	Vystoupilo osob
6-10	89	17	86	15	3	10
10-14	27	2	26	3	0	3
14-18	44	8	41	10	1	7
Celkem	160	27	153	28	4	20

Součástí průzkumu bylo i zjišťování doby, po kterou vozidla u stanic metra stála. Následující tabulka vyhodnocuje četnosti doby zastavení vozidel.

Četnosti doby zastavení vozidel

Doba zastavení (minuty)	0 - 1	1 - 2	2 - 5	5 - 10	> 10
Směr do centra	141	8	4	2	5
Směr z centra	18	5	3	0	2

Četnosti druhů zastavujících vozidel

Osobní automobil	Lehký nákladní automobil	Těžký nákladní automobil	Autobus
180	2	0	6

Průzkum prokázal zájem o tuto formu parkování a následně bylo stanoviště K + R ve směru do centra v lokalitě Vltavská zřízeno.



8. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Koncepce základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, schválená usnesením RHMP č. 0544 dne 29.4.2003, předpokládá postupnou realizaci 450 km cyklistických tras. V současné době je vyznačeno 180 km cyklistických tras. Z toho je 60 km vedeno po komunikacích bez automobilové dopravy, a to společně s pěším provozem, po stávajících komunikacích v parcích a sadech nebo po nově vybudovaných samostatných komunikacích pro cyklisty a chodce. Trasy, které tvoří základní systém, jsou zvoleny tak, aby plošně pokryly celé území hlavního města. Jsou vedeny - pokud to místní poměry dovolí - v ulicích s nízkou intenzitou automobilové dopravy, po komunikacích, které jsou společné pro cyklisty i chodce nebo přímo po samostatných komunikacích pouze pro cyklisty. Cyklistické trasy základního systému jsou na území hl. města značeny podle vyhlášky MDS č. 30/2001 Sb. směrovým dopravním značením pro cyklisty.

Do roku 2003 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
- Troja - 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 Soutoku), celková délka trasy 8 km
- Podbabská - hranice Prahy (úsek V Podbabě - Kamýcká), celková délka trasy 1 km
- Hostavice - Dubeč - hranice Prahy, celková délka trasy 15 km
- Horní Počernice - Klánovice, celková délka trasy 2 km
- levobřežní trasa podél Berounky směrem k Lahovicím, celková délka 1 km
- úsek v ulici Na Slupi, délka úseku 300 m

V září 2003 byl v rámci podpory evropskému týdnu mobility 2003 otevřen nový úsek cyklistické stezky podél Vltavy v Modřanech mezi ulicemi U Kína a U Soutoku.

V roce 2003 pokračovala příprava těchto cyklistických tras:

- Petrovice - Křeslice - Újezd (úsek trasy č. 11 ČR Praha - Tábor), v délce 4 km
- Braník - Radotín - hranice hl. m. Prahy, v úseku Velká Chuchle - Radotín - hranice hl. m. Prahy, v délce 5 km
- Praha 9, Kolčavka - Freyova, v délce 2 km
- Okružní trasa okolo Prahy

V letech 2002 a 2003 bylo na vybraných cyklistických stezkách a na vybraných vjezdech do Pražské památkové rezervace provedeno sčítání intenzity cyklistů (doplněk ke směrovému průzkumu cílové a průjezdné dopravy na obvodu PPR).

Intenzity cyklistů na vybraných cyklistických stezkách v Praze

Ke zjištění intenzit cyklistů na vybraných cyklistických stezkách a v centru hlavního města byly uskutečněny tři samostatné průzkumy, které proběhly v průběhu měsíců květen, červenec, srpen a září. Průzkumy byly uskutečněny za jasného až polojasného počasí, s denními teplotami v rozmezí mezi 15 až 25 stupni Celsia.

Intenzity cyklistů na vybraných cyklistických stezkách v Praze (7-20 h pracovního dne)

Stanoviště	Celková intenzita cyklistů v obou směrech	
	Květen 2002	Září 2002
Stromovka u Maroldova panoramatu	371	-
Letenské sady u tenisových kurtů	305	476
Ovocný trh	273	393
Kampa u Sovových mlýnů	282	-
Podolské nábřeží u Plaveckého areálu	629	773
Mánesův most	-	282
Čechův most	-	238

Intenzity cyklistů na vstupu do Pražské památkové rezervace

V roce 2003 v měsících dubnu a květnu bylo v rámci směrového průzkumu cílové a průjezdné dopravy na obvodu Pražské památkové rezervace uskutečněno sčítání intenzit cyklistické dopravy. Průzkum proběhl na ulicích vstupujících do území PPR (32 stanovišť). Celkový zjištěný počet cyklistů v obou směrech v časovém období 6-22 hodin byl 1 923 (ve směru do PPR 935 cyklistů, ve směru z PPR 988 cyklistů). Nejvyšší intenzita cyklistů byla zjištěna na Podolském nábřeží v blízkosti Vyšehradského tunelu, 565 cyklistů v obou směrech. Zjištěná intenzita cyklistů se podílí na celkové skladbě dopravního proudu na obvodu PPR přibližně 0,5 %.

Tento průzkum byl doplněn sčítáním cyklistické dopravy na dalších vybraných vjezdech do PPR, nesloužících motorové dopravě. Zjištěné intenzity (červenec - srpen 2003) se pohybovaly v rozmezí 55 cyklistů (parkové cesty pod Nuselským mostem) až 251 cyklistů (Šeříková ulice) v období 6-20 h pracovního dne.

Intenzity cyklistů na vybraných vjezdech do PPR (červenec, srpen 2003, 6-20 h pracovního dne)

Stanoviště	Celková intenzita cyklistů v obou směrech
Mostek přes Chotkovu ulici	129
Cesta z Letenských sadů ústící naproti ulici U Plovárny	68
Stezky ústící z Letenských sadů na Nábř. Edvarda Beneše a Čechův most	169
Stezky ústící z Letenských sadů na Nábř. Edvarda Beneše a Štefánikův most	107
Fügnerovo náměstí	90
Stezka v ulici Sekaninova	226
Parkové cesty pod Nuselským mostem	55
Šeříková ulice	251
Šermířská ulice (u vstupů do sadů)	76
Parčík mezi Keplerovou a Patočkovou ulicí	102

Celková zjištěná hodnota intenzit cyklistů překračujících hranice PPR v pracovním dnu v roce 2003 dosáhla hodnoty 3 200 za 6-22 h.

9. PĚŠÍ PROVOZ

Chůze je nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemísťování osob. Je nedílnou součástí každé cesty, která i když je vykonávána jakýmkoliv dopravním prostředkem, vždy chůzí začíná a končí.

V Praze se jen chůzí vykoná přibližně 23 % všech vnitroměstských cest. Přitom v centru města, jehož jádrem je území městské části Praha 1, se realizuje téměř třetina všech pěších cest v Praze. Ze všech vnitroměstských cest konaných pěšky (bez použití dopravního prostředku) má v Praze 1 svůj zdroj či cíl 23 % cest, dalších 9 % pěších cest se koná výlučně na tomto území. Tomuto významu pěšího provozu v centru města však často neodpovídá konkrétní lokalitě přiměřený provozní režim na části dopravního prostoru komunikací určené chodcům, kapacita, stav nebo vybavení komunikací pro pěší.

Na celém území města je věnována stále větší péče zvyšování bezpečnosti chodců na přechodech přes komunikace, a to především v místech, kde je soustředěný pohyb dětí a mládeže (v okolí mateřských, základních a středních škol a u tramvajových zastávek) nebo kde je pěší trasa vedena přes vícepruhové komunikace s provozem motorových vozidel. Problémem při řešení bezpečnosti přecházení chodců je nedostatek vyhlášky č. 30/2001 Sb., která nezavedla dopravní značku pro „místo pro přecházení“, předpokládané zákonem č. 361/2000 Sb.

Z trvalých řešení, která výrazně přispěla ke zlepšení pohybu, bezpečnosti a pohody chodců na komunikační síti v centrální oblasti Prahy nebo estetické úrovni komunikací pro pěší, byla v roce 2003 realizována následující stavební a dopravněinženýrská opatření:

- zavedení pěší zóny s tramvajovým provozem v oblasti Anděla v Praze 5 v rekonstruovaných úsecích ulic Štefánikovy, Nádražní a Plzeňské,
- dokončení revitalizace Michalské ulice v Praze 1 a vyznačení jejího úseku jako obytné zóny,
- vyznačení cca 20 přechodů přes obslužné, výjimečně i sběrné komunikace na území Prahy 1 svislým a vodorovným dopravním značením,
- výměna asfaltového krytu chodníků v části území Starého a Nového Města v Praze 1, Vinohrad v Praze 2 a Smíchova v Praze 5 za mozaikovou dlažbu.

Při trvalých řešeních dopravního režimu se stále více dbá na zajištění bezpečnosti chůze osob s omezenou schopností pohybu a orientace (zejména s vadami zraku), především v oblasti přechodů přes vozovky. Realizují se nezbytná opatření pro usnadnění pohybu těchto osob (hlavně zkosené obrubníky chodníků v místě přechodů, naváděcí a vodící pruhy pro slepce na chodnících v oblasti přechodů a pod.), a to nejen při novostavbách a rekonstrukcích komunikací, nýbrž i v rámci samostatných programů úprav komunikací pro pěší.



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 v roce 2003 byla 6,6 mil. cestujících, z toho 0,2 mil. cestujících na terminálu Jih a 6,4 mil. cestujících na terminálu Sever. Roční kapacita dvou terminálů pro odbavení nákladu činí celkem 120 tis. tun. V roce 2003 operovalo na pravidelných linkách 35 společností, které zajišťovaly pravidelné spojení Prahy se 76 destinacemi v Evropě a na dalších třech kontinentech světa. V roce 2003 byla rozšířena přímá spojení s Velkou Británií, kam lze cestovat na 11 letišť, na druhém místě je Spolková republika Německo (8 letišť). Nabídka přímých spojení s těmito zeměmi je výrazně vyšší než v okolních středoevropských zemích. Pozice letiště Praha - Ruzyně v mezinárodním srovnání je patrná z následující tabulky.

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

Letiště	1996	1997	1998	1999	2000	00/96 (%)
Chicago O'Hare	69,15	70,39	72,49	72,61	72,14	104,3
London Heathrow	55,73	57,85	60,36	61,98	64,28	115,3
Frankfurt Rhein-Main	38,02	39,61	42,08	45,41	48,96	128,8
Paris Ch. de Gaulle	31,43	35,10	38,47	43,44	47,80	152,1
Amsterdam Schiphol	27,26	31,02	33,95	36,43	39,27	144,1
Madrid Barajas	21,27	23,12	24,92	27,59	32,57	153,1
Roma Fiumicino	22,71	24,62	25,00	23,61	25,88	114,0
Bruxelles National	13,36	15,82	18,40	19,97	21,52	161,1
Stockholm Arlanda	13,88	14,95	16,15	17,13	18,26	131,6
Copenhagen Kastrup	15,59	16,61	14,49	17,27	18,16	116,5
Vienna Schwechat	8,95	9,59	10,49	11,05	11,79	131,7
Lisboa	6,19	6,63	7,76	8,44	9,21	148,8
Praha Ruzyně	3,80	4,36	4,63	4,82	5,79	152,4
Budapest Ferihegy	3,31	3,62	3,94	4,33	4,67	141,1
Warsawa Okęcie	3,09	3,55	3,82	3,40	4,33	140,1
Bratislava M. R. Štefánika	0,25	0,28	0,32	0,27	0,28	112,0

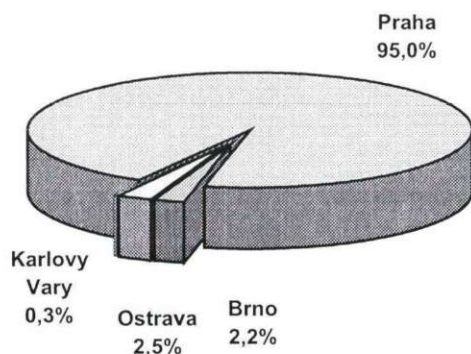
Zdroj: Ročenka dopravy MD ČR (ICAO), The Chicago Department of Aviation

Celkový objem cestujících odbavených na čtyřech letištích, která mají v České republice mezinárodní statut (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary), stoupl oproti roku 2002 o 18,3 %, objem přepravených nákladů (zboží a pošty) dokonce o 22,2 %.

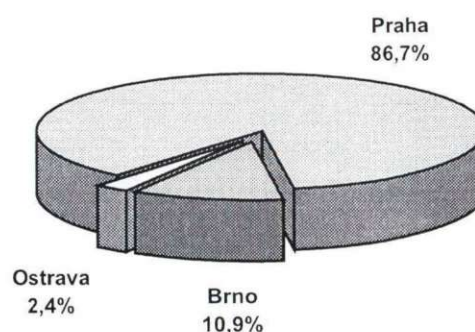
Podíl letiště Praha - Ruzyně na celkovém objemu letecké přepravy v ČR činí 95 % v osobní přepravě a téměř 87 % v přepravě nákladní. Podíl ostatních českých letišť je zejména v osobní přepravě prakticky zanedbatelný.

Oproti minulým letům, kdy podíl letiště Praha - Ruzyně na celkovém objemu letecké přepravy v ČR stoupal, nastala v roce 2001 v tomto směru jistá stagnace a poté pokles, patrný i v roce 2003. Oproti roku 2002 klesl v roce 2003 podíl pražského letiště v přepravě osob o 0,2 %, v přepravě nákladů o 3,9 %.

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

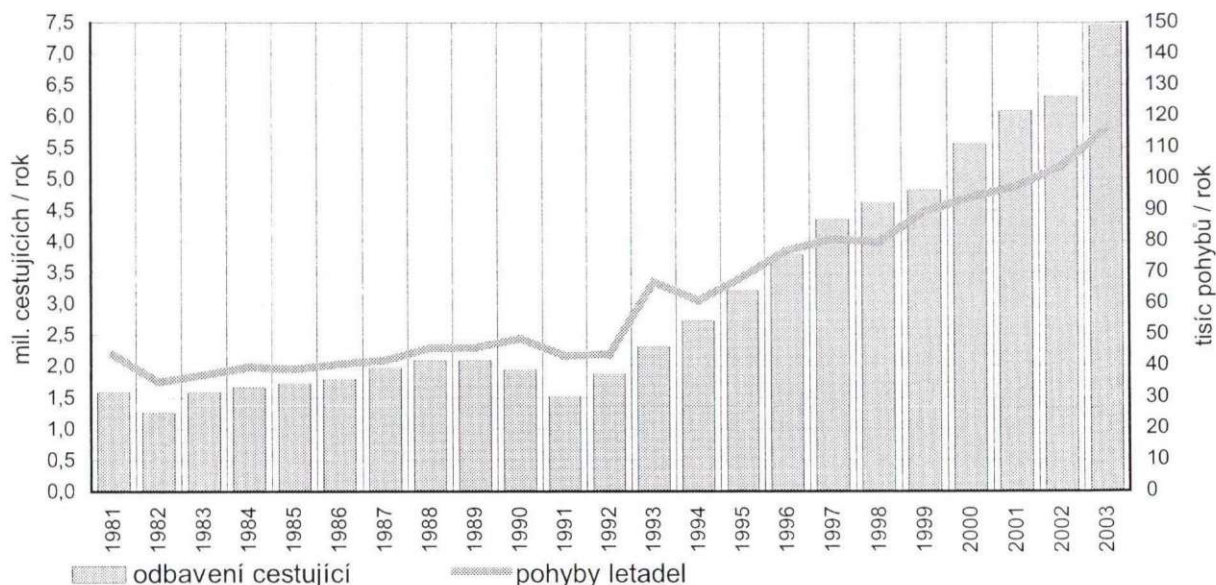


Podíl letišť na výkonech v nákladní dopravě
% z celkového objemu přepraveného zboží a pošty



V roce 2003 bylo na letišti Praha - Ruzyně odbaveno celkem 7 463,1 tis. cestujících, což představuje oproti roku 2002 zatím největší meziroční nárůst o 1,15 mil. cestujících (18,2 %). Z uvedeného množství bylo 80,3 % cestujících přepraveno na linkách pravidelných, zbývajících 19,7 % na linkách nepravidelných. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (870,9 tis. osob), nejméně v únoru (377,5 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2002 bylo dosažené měsíční maximum v roce 2003 takřka o 24 % vyšší.

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



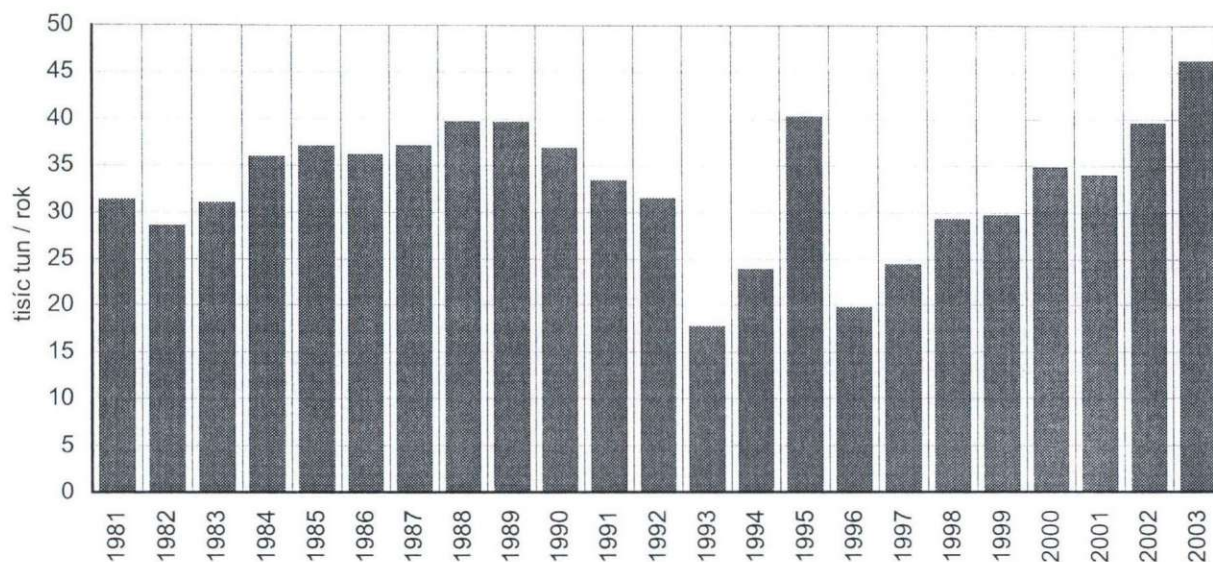
Počet pohybů letadel v roce 2003 činil 115 756 pohybů/rok, což je o 11 852 pohybů více než v roce 2002 (nárůst o 11,4 %). Nejvyšší počet pohybů (11 154) byl zaznamenán v srpnu, nejnižší (7 299) v únoru. Ve srovnání s rokem 2002 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2002 o 10,8 % vyšší.

V nákladní dopravě bylo v roce 2003 odbaveno 41 439,8 t zboží a 4 870 t pošty. Celková přeprava nákladu tak dosáhla hodnoty 46 309,8 t a byla oproti roku 2002 vyšší o 17 %. Nejvíce nákladu bylo přepraveno v listopadu (4 239,7 t), nejméně v červenci (3 284,1 t). Měsíční maximum bylo v roce 2003 o 1 % vyšší než v roce 2002.

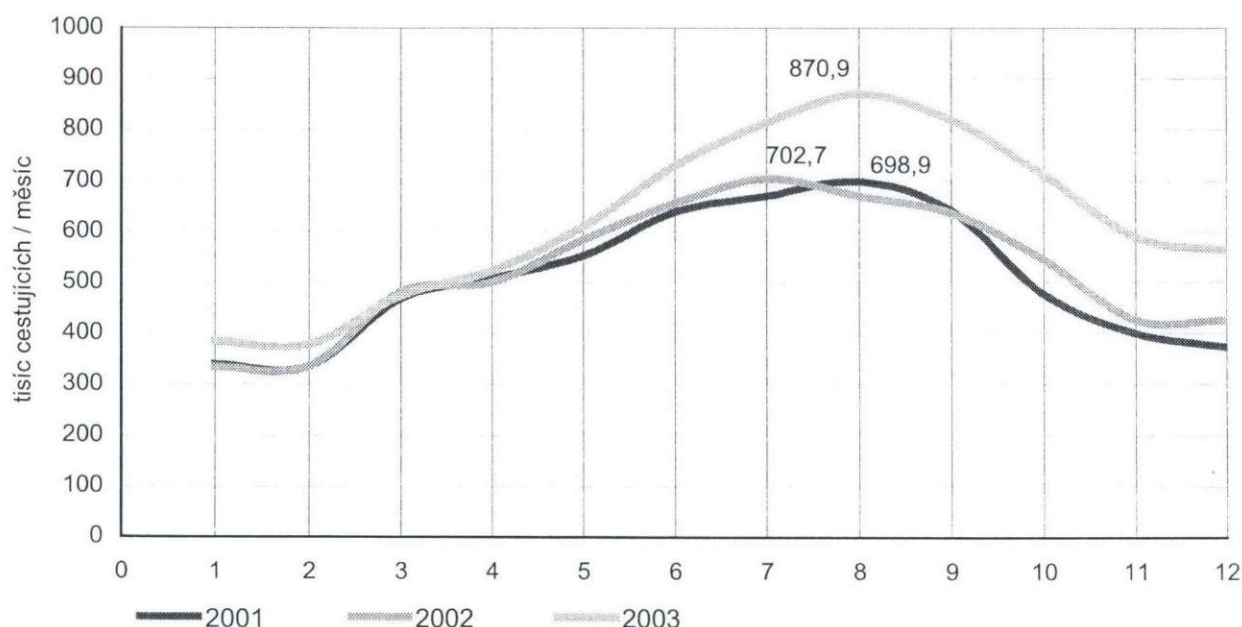
Po roce 1991, který byl v osobní dopravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978 - 79). Současně vzrůstají i počty pohybů letadel.

Přeprava nákladu je sice v dlouhodobém průměru stále ještě nižší, než nejvyšší průměrné výkony dosažené v minulosti, avšak ve srovnání s léty 1981 - 90, kdy průměrný roční výkon činil 35,4 tis. t/rok, je průměr let 1994 - 2003 (32,3 tis. t/rok) nižší již pouze o 9 % a roční objem přepravy v roce 2003 přesahuje dosavadní maximum z roku 1995.

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



Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha - Ruzyně v letech 2001 - 2003



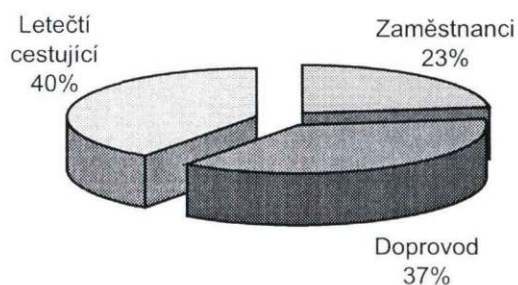
Od centra města, kde je umístěn vnitroměstský terminál, je letiště Praha - Ruzyně vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno speciální autobusovou dopravou, kromě toho letiště obsluhují dvě rychlé linky městské autobusové dopravy směřující ke konečným stanicím tras metra v Dejvicích (A) a ve Zličíně (B). Další autobusové linky jsou vedeny přes Břevnov a Motol do Jihozápadního Města. K dispozici je taxi doprava provozovaná jednak osobními automobily, jednak minibusy (linkové taxi) a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má individuální automobilová doprava.



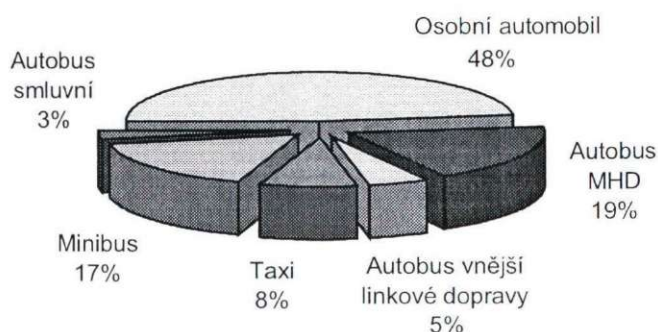
V průběhu měsíce října 2003 proběhl komplexní dopravní průzkum v areálu letiště Praha - Ruzyně. Jeho součástí byla řada dílčích průzkumů, a to průzkumy intenzit automobilové dopravy a parkování vozidel v areálu, průzkumy hromadné dopravy a anketní průzkumy zaměstnanců, leteckých cestujících a návštěvníků letiště. Průzkumy byly prováděny postupně v pracovních dnech úterý, středa a čtvrtek v období 5 (resp. 6) až 22 hodin. Údaje získané přímým šetřením byly doplněny statistickými údaji České správy letišť, s. p., takže souhrnné výsledky průzkumu umožňují ucelený pohled na současný stav dopravní obsluhy areálu letiště Praha-Ruzyně. Údaje získané průzkumem jsou porovnatelné s výsledky získanými v roce 2000 a umožňují stanovit základní vývojové trendy sledovaných ukazatelů.

Podle výsledků anketních průzkumů vzrostl celkový počet cest ve vztahu k letištnímu areálu, vykonaných leteckými cestujícími, jejich doprovodem, zaměstnanci a ostatními návštěvníky v pracovním dnu (čtvrtek) ze 49,4 tisíc v roce 2000 na 63,1 tisíc cest v roce 2003, tj. o 28 %. Z celkového počtu cest na letiště a z letiště připadá na letecké cestující 40 % a doprovázející osoby 37 %.

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



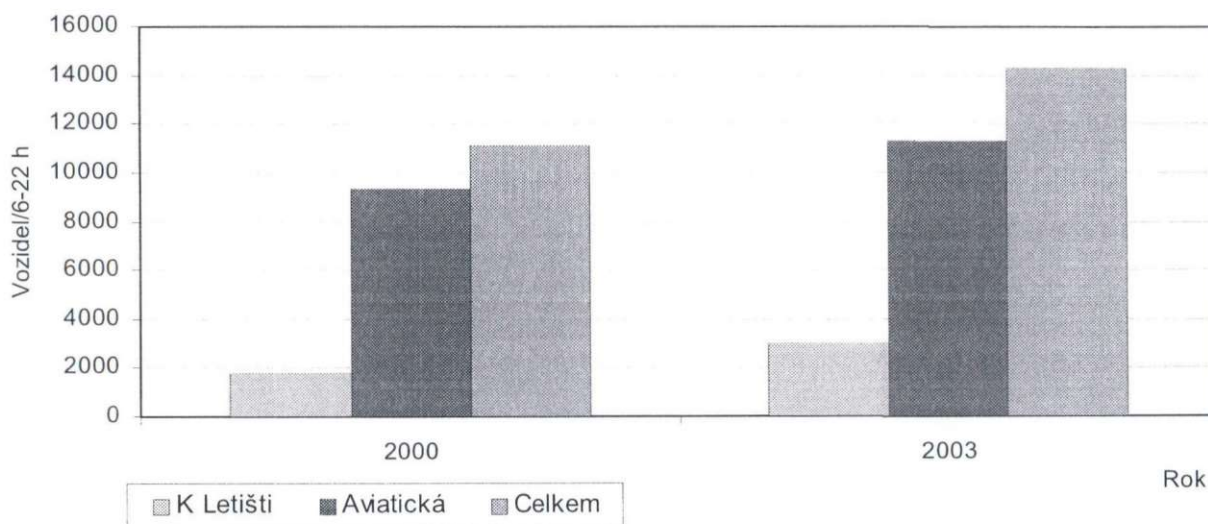
**Podíl jednotlivých doprav
při realizaci cest**



Zdrojem a cílem cest leteckých cestujících a doprovázejících osob je téměř z 50 % Praha. Z osob zaměstnaných v areálu letiště jich 47 % bydlí v Praze a 40 % dojíždí z Kladna. V dělbě přepravní práce při příjezdech na letiště a odjezdech z jeho areálu převládá doprava osobními automobily (48 % všech cest). Významný a stále rostoucí je rovněž podíl dopravy minibusy a taxi (25 % všech cest).

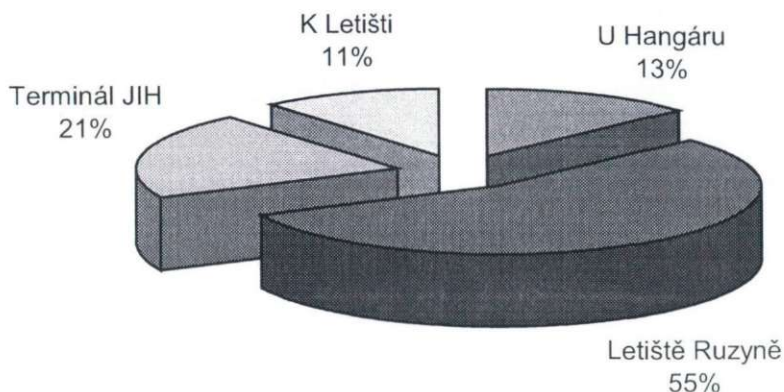
Při sčítání automobilové dopravy v pracovním dnu bylo na profilech v ulicích Aviatické a K Letišti zachyceno celkem 14 300 vozidel vjíždějících v době od 6 do 22 hodin do areálu letiště, z toho 570 nákladních vozidel a autobusů. V porovnání s rokem 2000 se celkový počet vozidel zvýšil o 29 %, počet nákladních vozidel a autobusů o 29 % naopak poklesl. Podle stanovišť se v absolutní hodnotě jedná o vzrůst o 2,0 tisíce vozidel na Aviatické a 1,2 tisíc vozidel na ulici K Letišti. Směrovým průzkumem byl poprvé zjištěn podíl vozidel jedoucích do a z areálu z celkového obousměrného zatížení Evropské ulice (v úseku Divoká Šárka - Drnovská). Na celkovém zatížení této radiální komunikace se doprava na a z letiště podílí 30 %, z toho nákladní vozidla reprezentují 20 % z obousměrného počtu nákladních vozidel na Evropské.

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

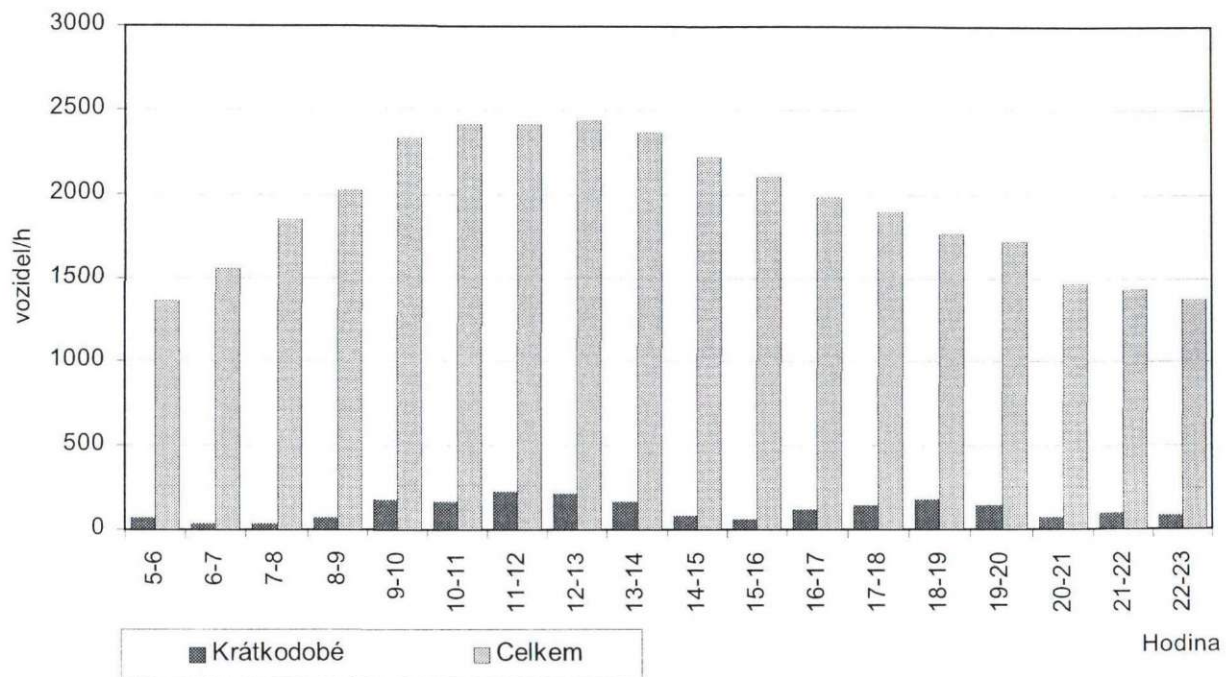


Při průzkumu dne 23.10.2003 v době od 5 do 22. hodin na autobusových linkách městské hromadné dopravy 100, 119, 179, 225, 254 a 319 byl na hranicích areálu letiště zjištěn celkový počet cestujících v obou směrech 10,3 tisíc osob/5-22 h. Celkový obrat cestujících na zastávkách v areálu, sledovaných v rámci průzkumu, činil 12,5 tisíc osob/5-22 h, z toho 55 % připadalo na obrat koncové zastávky Letiště Ruzyně.

Podíly zastávek MHD na celkovém obratu cestujících



Využití parkovišť v severní části areálu (čtvrtek 30.10.2003)



Celkový počet odstavných a parkovacích stání v severní části areálu činí cca 5,5 tisíce stání, oproti roku 2000 došlo ke vzrůstu o cca 2,5 tisíce stání. Veřejnosti slouží Parking C, Parking A a krátkodobé placené parkoviště o celkové kapacitě cca 4 tisíce stání, z toho je 228 stání na parkovišti krátkodobém. Průměrné hodinové využití všech ploch situovaných v areálu sever jako celku bylo dne 30.10.2003 (čtvrtek) zjištěno v hodnotě 35 %, maximální využití v hodině 12-13 činilo 45 %. Na krátkodobém parkovišti dosáhl průměr hodnoty 53 %, maximum hodnoty 100 %.



11. LODNÍ DOPRAVA

Lodní doprava provozovaná 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. Provoz zajišťuje celoročně několik společností, které se specializují na různé typy okružních jízd po Praze, na výletní jízdy Praha - Slapy, Praha - Troja nebo Praha - Mělník. Je možné si objednat lodě i na různé společenské akce, diskotéky na vodě, případně pouze jako restaurační prostor.

Největšími provozovateli osobní lodní dopravy jsou Pražská paroplavební společnost, a. s. a Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD).

Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS) je společností nejstarší. Pořádá celoročně pravidelné vyhlídkové a výletní jízdy, ale i jízdy na objednávku. V současné době vlastní 2 restaurační salonní parníky o kapacitách 300 a 200 míst, 3 motorové restaurační lodě o kapacitách 124 až 164 míst a 3 vyhlídkové motorové lodě s kapacitami 124 až 200 míst.

V roce 2003 přepravila PPS 92 600 cestujících. Převážnou část klientely tvořili cizinci - okolo 60 %. Na pravidelných linkách se přepravilo 38 960 cestujících - t. j. 42 %, jiné možnosti přepravy využilo 53 640 cestujících t. j. 58 %.

EVD provozuje 8 moderních osobních lodí. Největší, poháněná kolesy, má celkovou kapacitu 400 míst. Kapacity 7 dalších lodí jsou od 124 do 185 míst. Jejich provoz je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech nebo dle individuálních přání objednatelů.

Kromě těchto velkých společností existují i další menší společnosti, které provozují projíždky a společenské akce dle individuálních objednávek.

Různí provozovatelé, včetně zahraničních, realizují po řece Vltavě také nákladní dopravu. Jedním z největších provozovatelů je Evropská vodní doprava, s. r. o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin apod. Její lodní park zahrnuje 19 plavidel o nosnosti od 460 t do 1 280 t a 1 tankové plavidlo. Celková nosnost všech plavidel činí 17 600 tun. Společnost dále vlastní plovoucí zařízení - plošiny pro stavební a jiné účely.

Objem nákladní lodní dopravy a počty proplavených lodí v roce 2003 jsou ve srovnání s roky 2001 a 2002 uvedeny v následujících tabulkách.

Plavební komora	Přepravené zboží (t)			Počet proplavených lodí		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
Modřany	109 282	71 136	63 158	1 852	1 307	1 785
Smíchov	175 941	126 206	77 398	22 291	17 729	21 617
Mánes	360	7 251	6 523	3 434	2 604	2 878
Štvanice	176 936	117 296	83 289	5 732	3 603	4 118
Podbaba	374 692	214 173	241 000	1 851	1 203	1 415

Na území města se nacházejí 3 přístavy - Holešovice, Smíchov, Radotín, sloužící pro překládku různých druhů nákladu. Všechny přístavy byly zasaženy ničivými povodněmi v roce 2002. Do konce roku 2003 se podařilo uvést do provozu pouze přístav Radotín.

Následující tabulka uvádí přehled manipulovaných tun sutí a písků za období let 2001, 2002 a 2003 v těchto přístavech.

Přístav	2001	2002	2003
Holešovice	78 338	38 303	-
Smíchov	51 260	32 700	-
Radotín	63 316	41 728	62 000

12. ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

12.1 Dopravní stavby

Výstavba dopravních staveb v Praze byla i v roce 2003 nepříznivě ovlivněna důsledky povodně, která postihla město v srpnu 2002. Vždyť ještě v průběhu celého 1. pololetí probíhaly rozsáhlé rekonstrukce dopravních staveb zmíněnou povodní poškozených. Například teprve v únoru mohlo být znovu zprovozněno metro na trase B v celé své délce s tím, že čtyřmi nejvíce poškozenými stanicemi (Invalidovna, Křižíkova, Národní třída a Náměstí Republiky) pouze projíždělo a v některých dalších byl k dispozici vždy pouze jeden výstup. Od konce března se podařilo uvést metro do plného provozu jako před jeho zatopením, přičemž dokončovací práce probíhaly až do konce roku. Podobná byla i situace s tramvajovou tratí v karlínské části Sokolovské ulice, kde povodeň vážně narušila podloží celé komunikace. Rekonstrukce této ulice, kde bylo třeba opravit nejdříve poduliční síť (vodovod, plyn, kanalizace) a teprve poté bylo možné přikročit k vlastní obnově vozovky i tramvajové trati, probíhala po celý rok 2003. Provoz na tramvajové trati byl znovu zahájen 5. září 2003.

Přes provádění předem nepředpokládaných výše uvedených prací pokračovala v uplynulém roce výstavba trasy IV.C1 metra ze stanice Nádraží Holešovice do stanice Ládví, výstavba západní části Městského okruhu (úsek Radlická - Strahovský tunel), rekonstrukce mostu přes Berounku v Lahovicích, rekonstrukce ulic Českomoravské a Poděbradské a ražbou průzkumné štoly tunelu v Komořanech i výstavba Pražského okruhu. Zahájena byla 2. etapa přestavby železničních mostů nad Seifertovou ulicí spolu s přestavbou této ulice v úseku mezi Italskou a Husitskou ulicí.

Dále probíhala i příprava výstavby dalších velkých dopravních staveb - severní části Městského okruhu v úseku Strahovský tunel - Pelc-Tyrolka, Pražského okruhu na severozápadě, jihu a jihovýchodě a provozního úseku metra IVC2 z Ládví do Letňan.

V roce 2003 bylo uvedeno do provozu několik dopravních novostaveb, k nimž patří barrandovská tramvajová trať, mimoúrovňová křižovatka Beranových, část komunikace KOMOKO v Modřanech a další. Nejvýznamnější stavbou je tramvajová trať z Hlubočep na sídliště Barrandov. Toto technicky i ekonomicky náročné dílo bylo uvedeno do provozu na konci listopadu. Realizací této tratě se výrazně zlepšila dopravní obsluha celého barrandovského sídliště, neboť tramvaj nabízí nejen větší kapacitu a tím i vyšší kulturu cestování než mohla nabídnout autobusová doprava, ale hlavně oproti této dopravě podstatné zrychlení a tím časové zkrácení cest ze sídliště do centra města a naopak.

Z četných rekonstrukcí dopravních staveb, které byly v roce 2003 ukončeny, patří mezi nejvýznamnější:

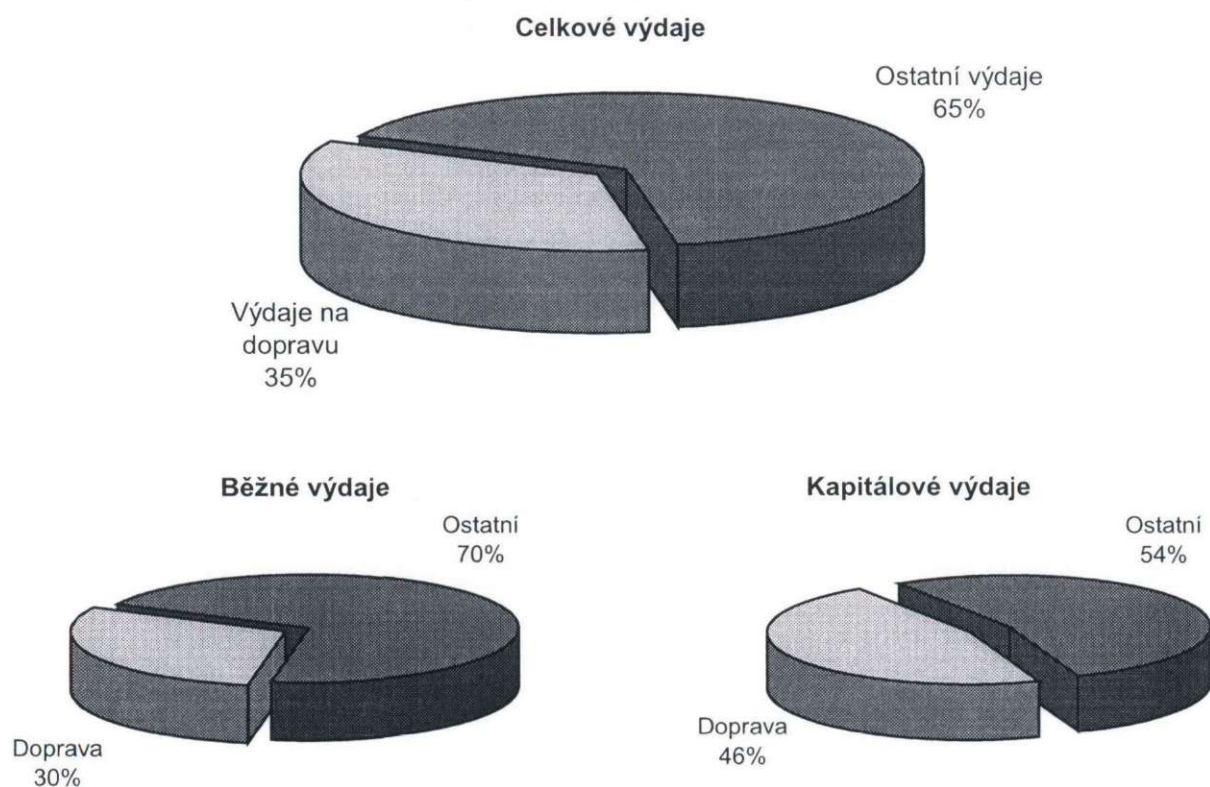
- rekonstrukce tunelů a stanic metra na trase B, poškozených povodní
- rekonstrukce karlínské části Sokolovské ulice
- rekonstrukce kolejové konstrukce v oblasti Senovážného náměstí
- rekonstrukce křižovatky Na Poříčí
- rekonstrukce vozovky dvou jízdních pruhů na Barrandovském mostě ve směru Smíchov - Braník
- rekonstrukce komunikací včetně tramvajových kolejí v oblasti Kobyliského náměstí při výstavbě stanice metra Kobylisy
- rekonstrukce vozovky jednoho jízdního pásu Jižní spojky v úseku V Korytech - Švehlova
- rekonstrukce tramvajové tratě ve Švehlově a v Průběžné ulici
- modernizace železniční tratě Bubeneč - Rožtoky

12.2 Financování dopravy a dopravních staveb

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2003 financovány především z rozpočtu hl. m. Prahy, k němuž dále přispěly zdroje státního rozpočtu, a z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací.

Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30.06.2003, dosáhl na výdajové stránce 47,3 mld. Kč, z toho 15,4 mld. Kč tvořily výdaje v kapitole 03 (Doprava), která tak byla i v roce 2003 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu. Včetně částek zahrnutých v kapitole 05 (Zdravotnictví a sociální oblast) dosáhly v městském rozpočtu výdaje na dopravu 16,5 mld. Kč. Rozpočet hlavního města Prahy byl schodkový a na krytí jeho výdajů se podílely též výnosy z obligací a půjčky Evropské investiční banky.

Podíl dopravy na výdajích v městském rozpočtu v roce 2003
rozpočet upravený k 30.6.2003



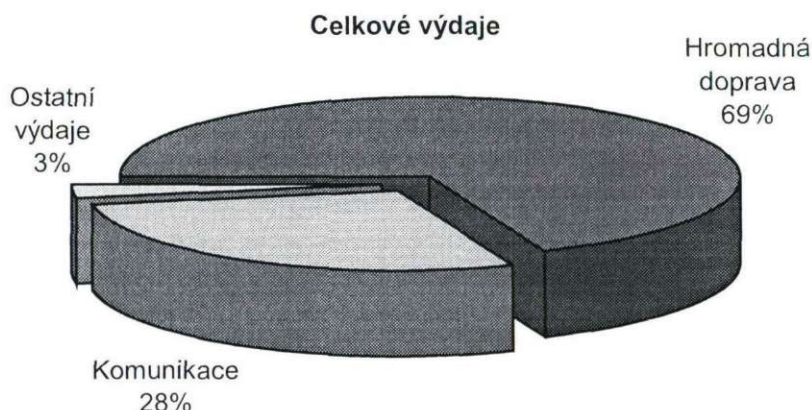
Z uvedené částky 16,5 mld. Kč bylo 9,6 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 6,9 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Na čerpání **běžných výdajů** se v dopravě rozhodující měrou podílí dotace provozu hromadné dopravy osob na území města a v jeho okolí. Na tento účel bylo v upraveném rozpočtu stanoveno 7,8 mld. Kč, z toho více než 1 mld. Kč na vyrovnání slev jízdného. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo vyčleněno necelých 1,5 mld. Kč.

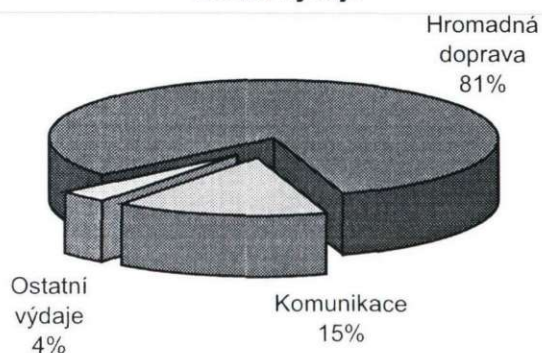
Z **výdajů kapitálových** byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (55 %) a dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení (40 %). Ve výdajích kapitálových mírně v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení stavu hromadné dopravy - z celkové částky necelých 7 mld. Kč bylo na investice do hromadné dopravy vyčleněno přes 3,6 mld. Kč, pro obnovu a rozvoj komunikační sítě necelé 3,2 mld. Kč.

Celkově v rozpočtu na rok 2003 převládaly výdaje na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob, jejichž podíl na celkových výdajích určených pro dopravu činil 69 %.

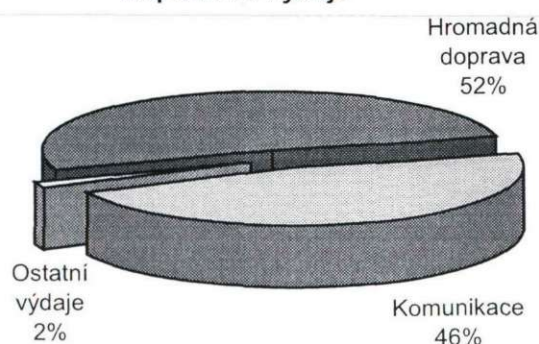
Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2003
rozpočet upravený k 30.6.2003



Běžné výdaje

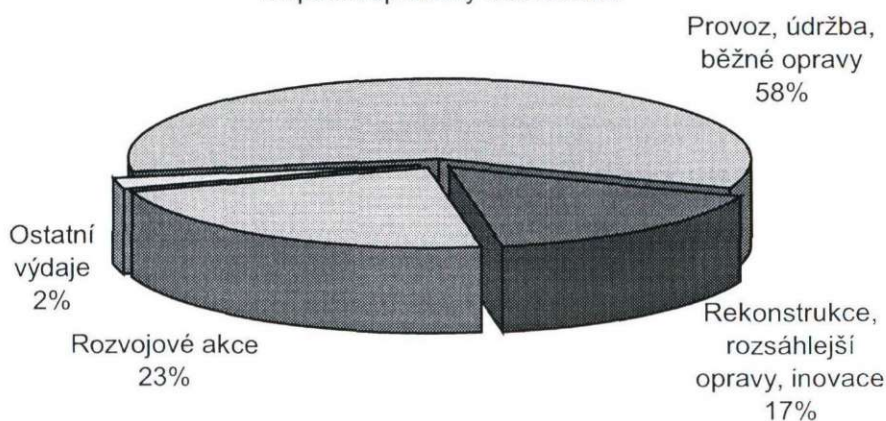


Kapitálové výdaje

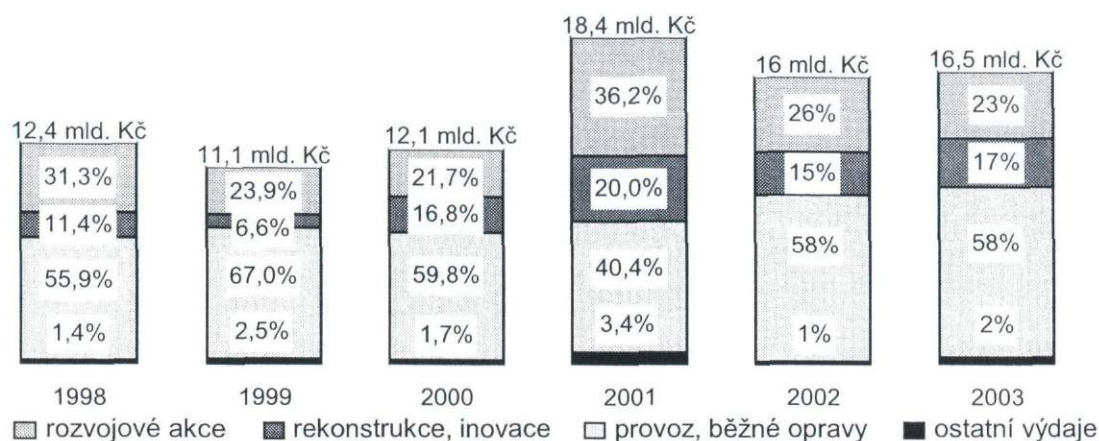


Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly výdajů ukazuje, že 9,6 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 2,7 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, 3,8 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové a necelých 400 mil. Kč na výdaje ostatní.

Struktura celkových výdajů na dopravu v rozpočtu 2003
rozpočet upravený k 30.6.2003



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy



Účelově vázané příspěvky ze státního rozpočtu a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury byly hlavnímu městu Praze poskytnuty na opravy a údržbu pozemních komunikací a výstavbu vybraných úseků komunikační sítě (423 mil. Kč), na výstavbu metra, dalších staveb pro hromadnou dopravu osob a nákup autobusů (537 mil. Kč). Již v minulých letech převzal stát závazek vybudovat postupně silniční okruh kolem Prahy. Stavební práce na Pražském okruhu však v roce 2003 pokračovaly pouze na úseku 513 Jesenice - Lahovice, kde byla zahájena ražba průzkumné štoly, zatímco pro jednotlivé stavební úseky v částech Běchovice - D1 - Slivenec a Ruzyně - Březiněves byly prováděny průzkumné práce a zpracovávána dokumentace pro územní řízení, resp. stavební povolení. Na všechny tyto činnosti bylo ze státních zdrojů vyčerpáno cca 200 mil. Kč.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. přispěl k investiční výstavbě z vlastních zdrojů částkou 2,4 mld. Kč a dalších 0,4 mld. Kč investoval do obnovy vozového parku.

Na financování příměstské dopravy se podílely i obce v okolí Prahy, jejichž obyvatelé tuto dopravu v rámci PID využívají a na zajišťování základní dopravní obslužnosti v příměstské oblasti přispěl do rozpočtu hlavního města Prahy 130 mil. Kč i stát.



13. PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE



Hlavní město Praha a jeho organizace se v roce 2003 podílely na řešení některých projektů vypsaných Evropskými komisemi.

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

Cílem projektu je dosažení zdravějšího životního prostředí ve velkoměstech, které je stále více negativně ovlivňováno emisemi a hlukem z dopravy.

Projekt je zaměřen na integraci dat o dopravě, znečištění ovzduší a zatížení hlukem a jejich využití pro operativní řízení dopravy s ohledem na konkrétní stav životního prostředí. Řešilo ho konsorcium měst Řím, Berlín, Paříž, Rotterdam, Leicester a Praha pod vedením STA Rome. Za Prahu se na řešení podílela sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy Magistrátu hl. m. Prahy, ÚDI Praha a Český hydrometeorologický ústav. Projekt byl oficiálně ukončen v prvním čtvrtletí roku 2003.

Výsledkem projektu je vytvoření modelového systému, který umožňuje pro potřeby územního plánování, ochrany přírody, řízení dopravy a alternativně i zdravotnictví monitorovat a modelovat znečištění ovzduší v závislosti na vlastnostech a množství zdrojů znečištění a na meteorologické situaci. Modelový systém prezentuje data přehlednou mapou znečištění ovzduší. Pro širší veřejnost je hlavním přínosem projektu možnost získávat okamžitou a názornou informaci o aktuálním stavu znečištění ovzduší na území Prahy prostřednictvím webových stránek Pražského ekologického monitorovacího a informačního systému na www.premis.cz.

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

Projekt je zaměřen na bezpečnost ve veřejné dopravě ve městech. Zúčastnilo se ho 15 partnerů z Francie, Velké Británie, Portugalska, Itálie a ČR. V rámci dílčího úkolu 3.5, zabývajících se právní problematikou ve vazbě na televizní dohled v dopravě, ochranou dat a bezpečnostními složkami v dopravě, se za Prahu zúčastnil řešení DP hl. m. Prahy, a. s. Projekt byl v roce 2003 ukončen. Informace o projektu jsou zveřejněny na adrese www.prismatica.com.

TRENDSETTER (Setting Trends for Sustainable Urban Mobility)

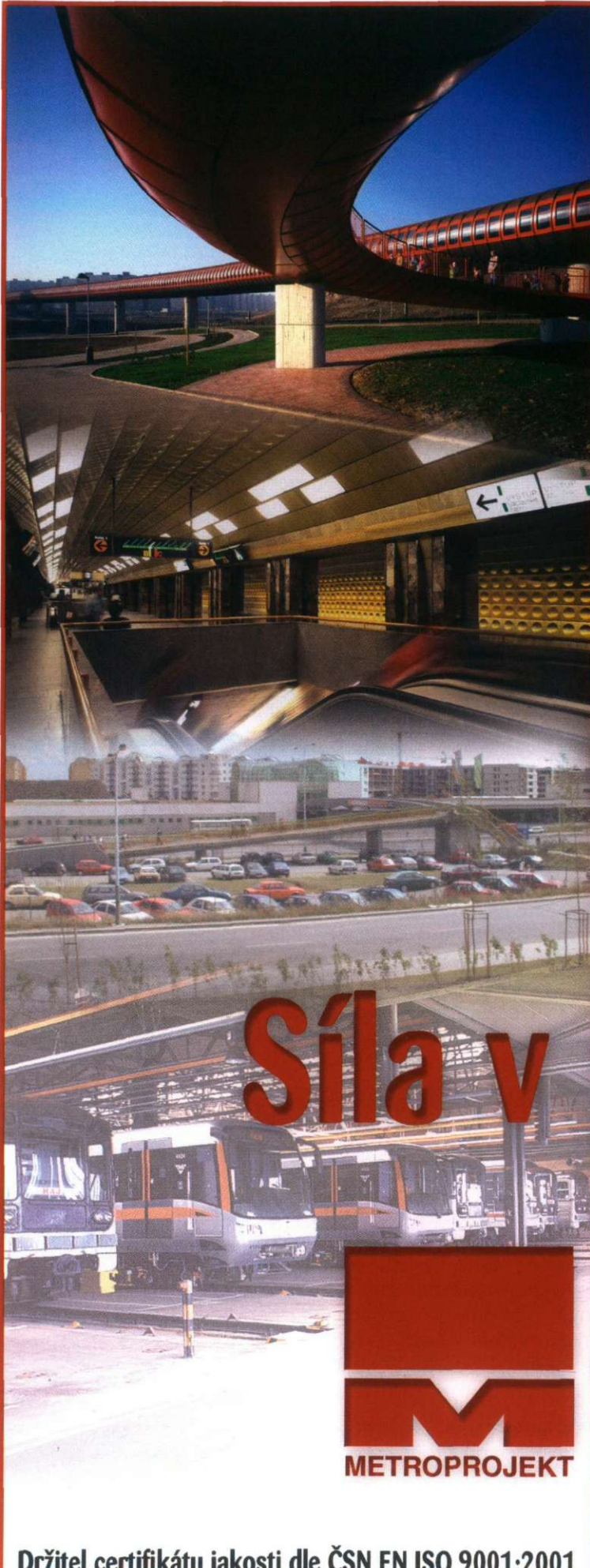
Tento projekt byl v roce 2001 schválen Evropskou komisí jako jeden z osmi projektů programu CIVITAS. Projekt je zaměřen k vyššímu využití veřejné dopravy, ke zdokonalení systémů nákladní dopravy, automobilů a infrastruktury a k používání nových služeb, umožňujících zachovat přijatelné životní prostředí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

Linka citybusu č. 291 od stanice I. P. Pavlova do oblasti Karlova náměstí a zpět byla uvedena do provozu v dubnu 2003. Tato polookružní linka zlepšuje dostupnost řady zdravotnických zařízení a je trvale využívána. Při průzkumech se obsazenost malého autobusu pohybuje v rozmezí 10 - 15 cestujících.

Aktivní detekce autobusů na dvou vybraných křižovatkách probíhá od března 2003. Na nájezdové rampě z Modřanské ulice na Barrandovský most jsou sledovány kloubové autobusy a na křižovatce Holečkova x Zapova v Praze 5 standardní autobusy. Spolehlivost systému (porovnání počtu úplně a správně přihlášených a odhlášených autobusů včetně správné detekce linky a pořadí se skutečným počtem průjezdů vybavených vozidel příslušným profilem) se koncem roku pohybovala v rozmezí 94 - 97 %. Preference autobusů dle dosavadních ověření vytváří na křižovatkách úsporu zkrácením jízdní doby od 20 s v období ranní přepravní špičky až po 40 s v období dopoledního přepravního sedla.

V „Optimalizaci zón omezeného přístupu nákladní automobilové dopravy“ byla v prosinci rozšířena stávající zóna zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 6 t o oblast v Praze 4. Předpokládá se, že snížením průjezdné nákladní automobilové dopravy (především tranzitní) v této rozšířené části zóny se zvýší plynulost ostatní dopravy, dojde k poklesu vjezdu těžkých nákladních automobilů až o 19 % a tím také k omezení negativních vlivů těžké nákladní dopravy na životní prostředí v této oblasti.





Váš partner
v konzultační
a projektové
činnosti

Síla v projektu



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

Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2001



Dopravní signalizace



Řízení dopravy na dálnicích



Dopravní řídicí ústředny

Dynamické řízení dopravy

Členové skupiny M-Tech jsou
vašimi partnery pro nová dopravně technická řešení



Systémy detekce
a klasifikace dopravy



Aktivní preference MHD



Měření a sběr
meteorologických dat



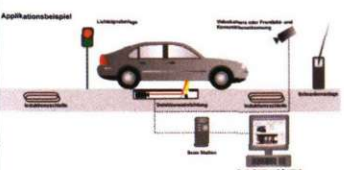
Zobrazení dopravního
zatížení města - GPS systém



Signalbau Huber CZ, tel.: +420 234034100,
fax: +420 234034104, e-mail: sbh@sbh.cz



Prognostický a meteorologický
systém



Systém bezpečnostní
kontroly podvozků vozidel

Jsme zastoupeni v Německu, Rakousku, Švýcarsku
Maďarsku, České republice, Slovensku,
Polsku, Řecku a Číně

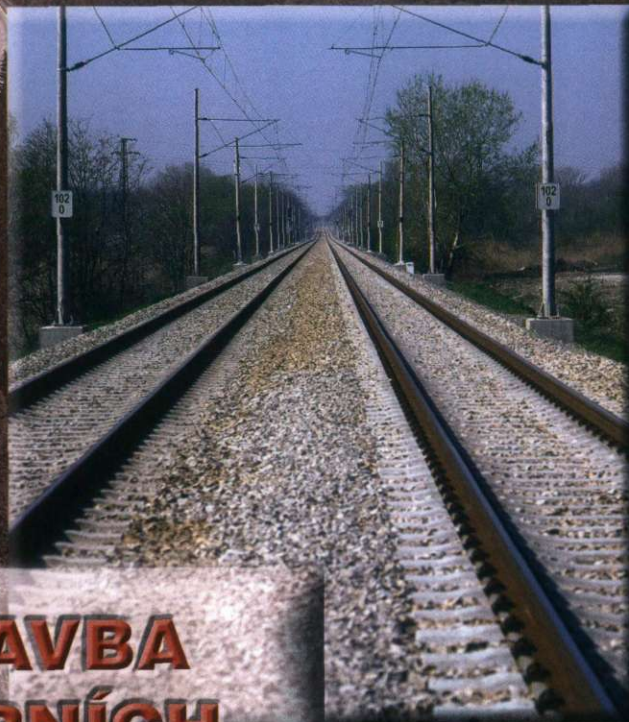
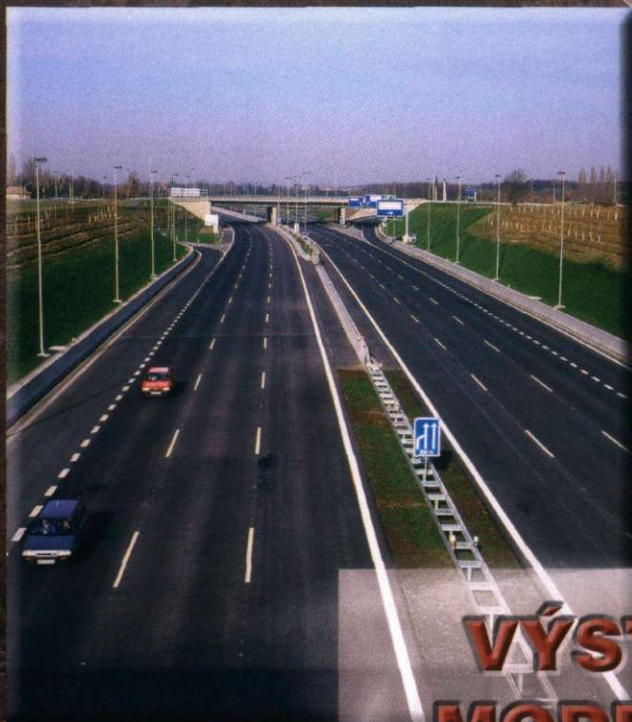
www.mtech-ag.com



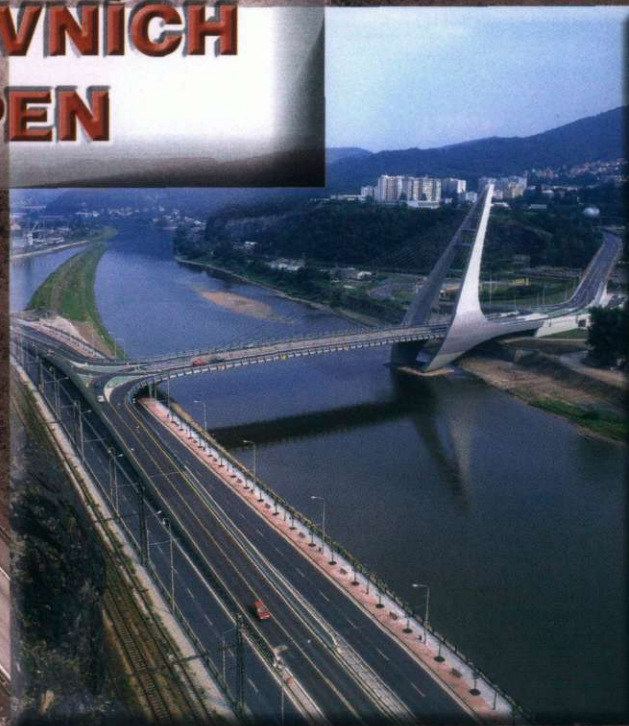
Parkovací, navigační
a informační systémy

STAVBY SILNIC A ŽELEZNIC

PRACUJÍ PRO VÁS



**VÝSTAVBA
MODERNÍCH
DOPRAVNÍCH
TEPEN**



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

ssz stavby silnic
a železnic

■ I MALÁ MĚSTA MOHOU MÍT SVÉ PROBLÉMY - MY MÁME ŘEŠENÍ

AUTOMATIZOVANÉ SYSTÉMY KONTROLY A ŘÍZENÍ DOPRAVY

- » Kontrola světelných signalizačních zařízení
- » Sběr a archivace dopravních dat
- » Řízení dopravy: dynamické řízení
 - strategické řízení TASS
 - automatická detekce nehod CIM
 - plošné řízení dopravy MOTION
 - sledování dopravních toků



■ VAŠE KŘÍŽOVATKY UMÍ VÍC

Systém preference vozidel:

- » hromadné dopravy
- » záchranné služby
- » hasiči

TRENDSETTER - VÁM DÁ ZELENOU

Systém TRENDSETTER je možno doplňovat bez výměny technologie ve vozidlech MHD a na stávajících řízených křižovatkách.

JEDNA TECHNOLOGIE PRO MHD, HASIČE I SANITKY



■ ZEBRA - nemusí děsit

- » Blikače
- » Zvýraznění
- » LED značky IP 6, A11
- » Přechody se světelnou signalizací
- » Aktivní prvky spouštěné vstupem chodce do vozovky

ŘEŠENÍ JE OCHRANA CHODCŮ





Sokolská 32, 120 00 Praha 2 - Nové Město
telefon : 296 337 111
fax : 296 337 100
e-mail : satra@satra.cz
web : www.satra.cz

- *Soým klientům nabízíme profesionální práci, snažíme se o co nejkomplexnější přístup k řešení veškerých problémů.*
- *Práce na zakázce nekončí odevzdáním projektu, ale až po kolaudaci a uvedení díla do provozu.*
- *Cílem naší práce je kvalitní dílo. Po celou dobu jeho realizace zaměřujeme k tomuto cíli svoji iniciativou a úsilí.*

PROJEKČNÍ, KONZULTAČNÍ A INŽENÝRSKÁ SPOLEČNOST



AŽD Praha s.r.o.

- silniční telematika
- světelná signalizace
- parkoviště
- dynamické navigační systémy
- statický i dynamický systém na rozpoznávání RZ
- řízení tunelů
- elektronické platby
- videodetekční systémy
- výjezdy vozidel HZS a RZP
- řešení uzavírek
- dopravní průzkum a poradenství

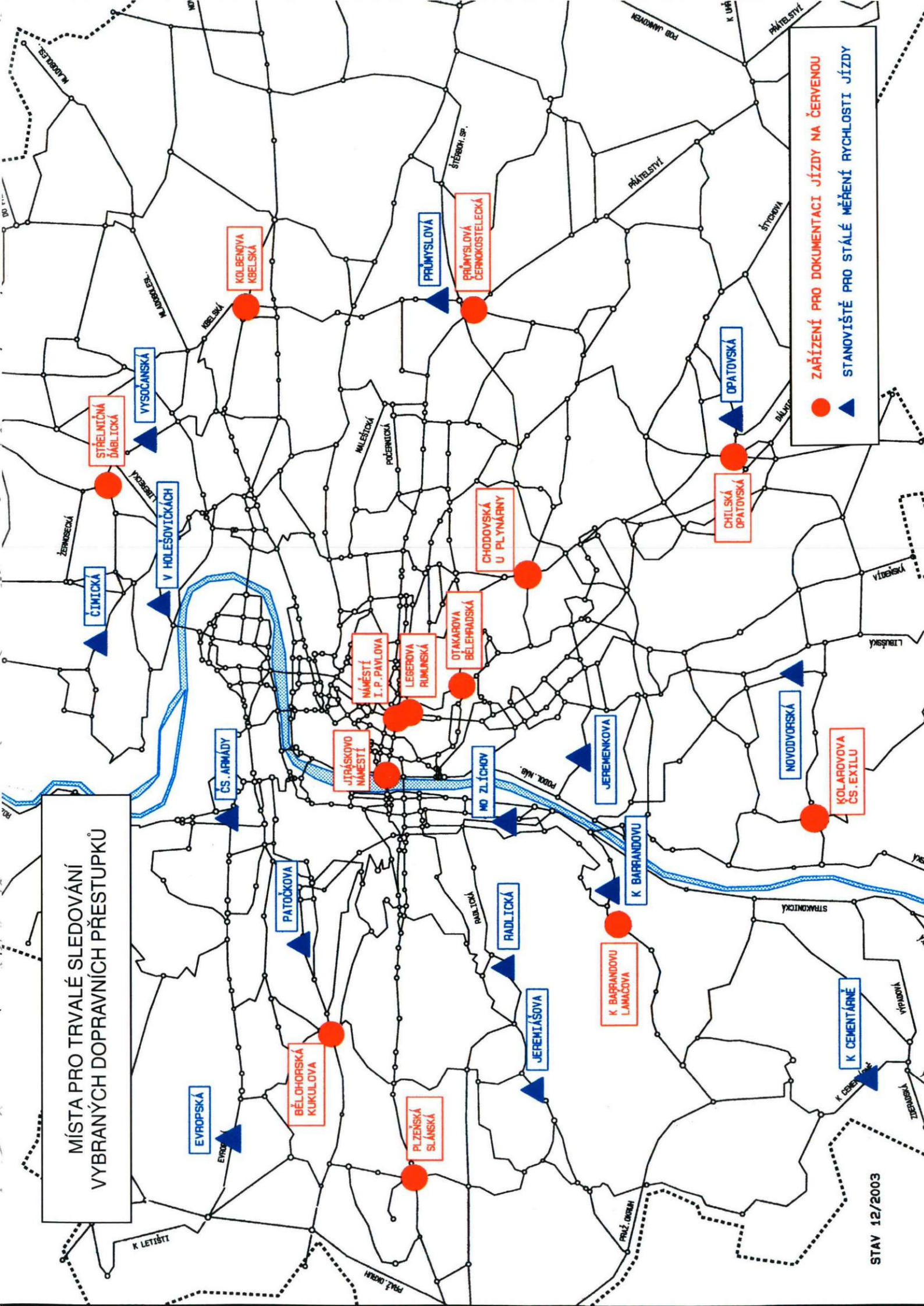
Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001



AŽD Praha s.r.o.
Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10
tel.: 541 233 994, fax: 272 656 152
e-mail: grubl.zdenek@azd.cz
www.azd.cz



MÍSTA PRO TRVALÉ SLEDOVÁNÍ VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ



PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G



**ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

110 00 Praha 1, Bolzanova 1

Tel.: +420 221 197 111

Fax: +420 224 211 380

e-mail: udi@udi.mepnet.cz

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