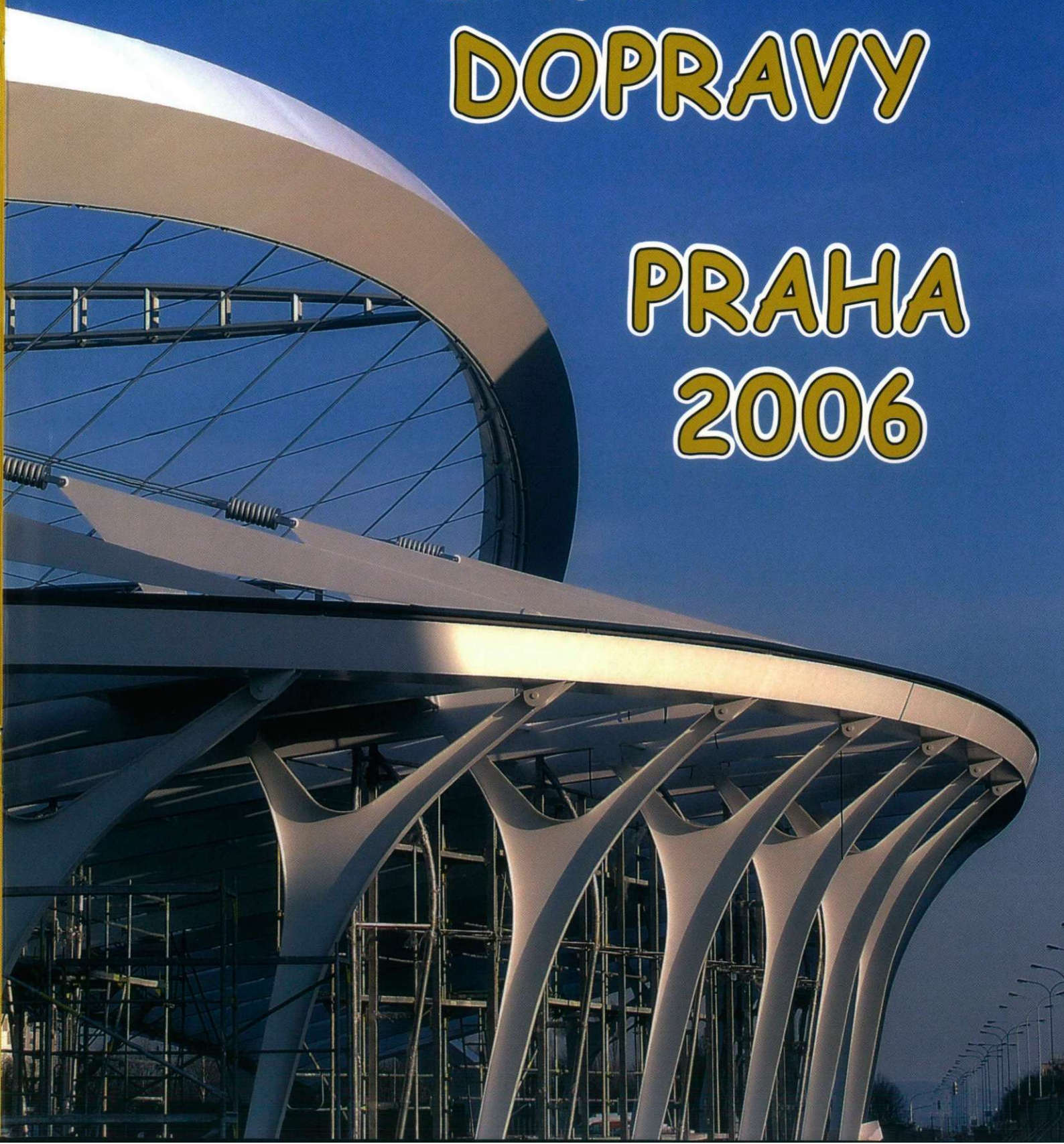
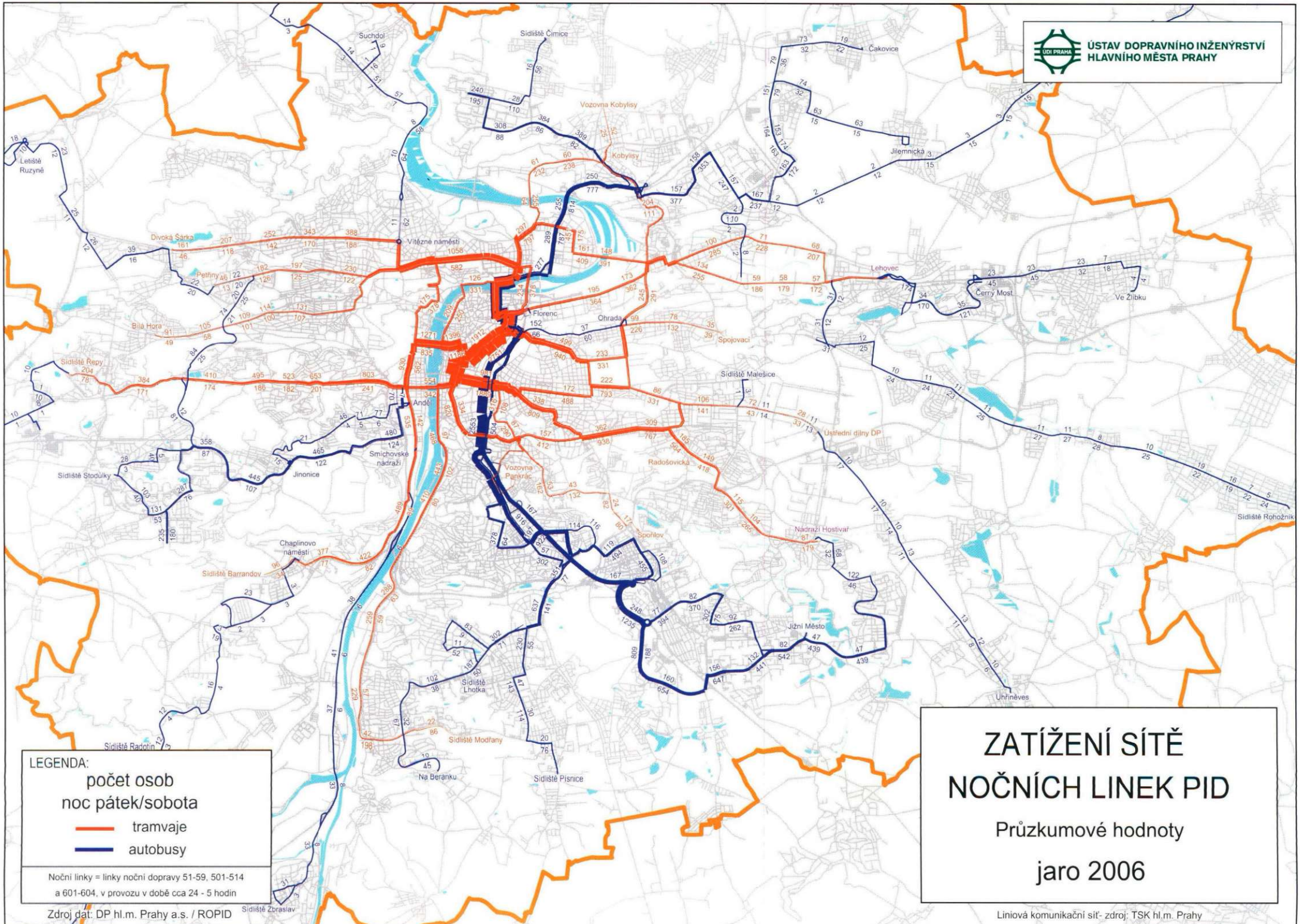
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

ROČENKA DOPRAVY

PRAHA 2006




ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ZATÍŽENÍ SÍTĚ NOČNÍCH LINEK PID
Průzkumové hodnoty
jaro 2006
LEGENDA:
počet osob noc pátek/sobota
tramvaje
autobusy
Noční linky = linky noční dopravy 51-59, 501-514 a 601-604, v provozu v době cca 24 - 5 hodin
Zdroj dat: DP hl.m. Prahy a.s. / ROPID
Liniová komunikační síť- zdroj: TSK hl.m. Prahy
Letiště Ruzyně
Suchdol
Sídliště Čimice
Čakovice
Vozovna Kobylisy
Kobylisy
Jilemnická
Divoká Šárka
Vítězné náměstí
Petřiny
Lehovec
Černý Most
Ve Žlibku
Bílá Hora
Florenc
Ohrada
Spojovací
Sídliště Řepy
Sídliště Malešice
Anděl
Ústřední dílny DP
Smíchovské nádraží
Jinonice
Radošovická
Vozovna Pankrác
Sídliště Stodůlky
Sídliště Rohožník
Nádraží Hostivař
Chaplinovo náměstí
Spořilov
Sídliště Barrandov
Jižní Město
Sídliště Lhotka
Uhříněves
Sídliště Radotín
Sídliště Modřany
Na Beránku
Sídliště Písnice
Sídliště Zbraslav

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

ÚDI PRAHA

ROČENKA DOPRAVY
PRAHA 2006

Vážení čtenáři,

jednou z významných událostí v roce 2006 vedle parlamentních voleb byly i volby do Zastupitelstva hlavního města Prahy. Pražané v nich přesvědčivě vyjádřili důvěru v dosavadní vedení města. Vyjádřili tak i svůj souhlas se strategickými záměry rozvoje města vycházejícími z dříve schválených koncepčních dokumentů. Tím umožnili plynulé pokračování realizace přijatých zásad dopravní politiky, a to jak ve sféře investic, tak i v uplatňování organizačních a regulačních opatření.

O prioritě dopravy svědčí její podíl na celkových výdajích města, který každoročně činí více než třetinu městského rozpočtu, v kapitálových nákladech rozpočtu téměř polovinu. Bohužel ani tyto finanční prostředky nestačí k rychlému řešení současných dopravních problémů, vzniklých z dlouhodobé disproporce mezi dožívající dopravní infrastrukturou a stále rostoucími dopravními nároky. Přesto se v minulém roce 2006 podařilo dokončit a zprovoznit stanici metra Depo Hostivař na trase A, dařilo se úspěšně pokračovat ve výstavbě nejvýznamnějších dopravních staveb, především prodloužení trasy C metra do Letňan, pokračovat v realizaci Městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka i první etapy Vysočanské radiály. Nelze zapomenout ani na značné investice do obnovy a modernizace vozového parku městské hromadné dopravy.

S potěšením lze konstatovat, že se v poslední době zvýšila pozornost státních orgánů na dopravu v Praze. Na území města probíhá výstavba dopravních staveb financovaných z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury ve větším rozsahu než tomu bylo v letech minulých. Zahájeny byly dvě stavby Pražského okruhu, pokračuje výstavba a modernizace páteřní železniční infrastruktury (tzv. Nové spojení Hlavní nádraží – Libeň, IV. koridor jihovýchodně od stanice Hostivař), do provozu byl uveden terminál Sever 2 na ruzyňském letišti. Nedostatečnou podporu ze strany státu má však stále výstavba pražského metra jako páteřního hromadného dopravního systému, jehož financování tak z velké míry zajišťuje hlavní město republiky samo.

Radovan Šteiner
radní hlavního města Prahy
pro oblast dopravy

V Praze dne 1. dubna 2007

Vážení čtenáři,

dostáváte do rukou Ročenku dopravy 2006, která je pokračováním každoročně vydávaných informací o dopravě v Praze. Ročenky vydáváme v různé podobě a podrobnosti již více než patnáct let s cílem poskytnout odborné i širší laické veřejnosti informace o tom, jak se v Praze vyvíjí dopravní situace, jaké významné dopravní stavby byly zahájeny nebo dokončeny i co nového se ve všech druzích dopravy ve městě událo.

Při tvorbě ročenky vycházíme především z vlastních zdrojů dat, soustavně aktualizovaných dopravními průzkumy a šetřeními. Snaha, aby ročenka byla komplexní, tj. obsahovala informace o všech druzích dopravy, vyžaduje čerpat i ze zdrojů dalších institucí (orgánů a organizací města i státu, provozovatelů dopravy). Možnosti poskytovatelů těchto dat někdy ovlivňují úplnost, podrobnost či míru přesnosti informací. Přesto je tato ročenka informačním materiálem, který o současné pražské dopravě v této komplexnosti nikde jinde není k dispozici.

Jak z obsahu ročenky vyplývá, pokračoval v Praze i v roce 2006 růst automobilové dopravy, i když jeho tempo oproti minulým letům se zpomalilo. Počet registrovaných motorových vozidel se v roce 2006 zvýšil o 1,5 % (z toho osobních automobilů jen o 0,6 %). Celkový dopravní výkon automobilové dopravy na území města vzrostl o necelá 2 %. Intenzita automobilové dopravy znatelně vzrostla především ve vnějším pásmu města, a to o 7 %, v centru hlavního města již po několik let intenzita dopravy stagnuje.

Za stavu obecného růstu automobilové dopravy v Praze je příznivé, že v posledních letech trvale klesá počet zranění při dopravních nehodách. Tento pokles činil v roce 2006 oproti roku předcházejícímu 19 %, a to i při celkově vyšším počtu registrovaných nehod.

Kromě výstavby zásadních dopravních staveb, která se v roce 2006 rozšířila o další důležité akce (např. další úseky Pražského okruhu v jihozápadní a jižní části města včetně mostu přes Vltavu u Lahovic, přestavba Hlavního nádraží), byl uplynulý rok ve znamení velkého počtu dalších opatření na komunikační síti města. Na dalších křižovatkách byla uplatněna preference tramvají (je funkční již na polovině světelně řízených křižovatek nacházejících se na tramvajové síti) i preference autobusů MHD (již na 20 křižovatkách). Do trvalého provozu bylo počátkem roku 2006 uvedeno Dopravní informační centrum Praha. Velká pozornost byla věnována přechodům pro chodce. S cílem zvýšit bezpečnost chodců došlo na řadě přechodů ke zkrácení jejich délky úpravou chodníků nebo vložením středních ostrůvků i ke zvýšení intenzity osvětlení. Oblast regulace nákladní automobilové dopravy se rozšířila o území Spořilova, k regulaci osobní automobilové dopravy přispělo zvýšení kapacity systému P+R o 68 % (3 nová záchytná parkoviště v roce 2006). Nelze opomenout ani v roce 2006 provedenou úpravu nejvyšších dovolených rychlostí na vybraných úsecích komunikací v souvislosti s novelizací zákona 361/2000 Sb. a zavedením bodového hodnocení dopravních přestupků.

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. Především pro potřeby hlavního města Prahy poskytuje služby v tomto oboru Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy.

Ing. Ladislav Pivec
ředitel

V Praze dne 1. dubna 2007

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 ... 15
2.4 Časové variace automobilové dopravy ... 15
2.5 Rekreační automobilová doprava ... 17

3 VEŘEJNÁ OSOBNÍ DOPRAVA ... 18

3.1 Pražská integrovaná doprava ... 18
3.2 Vnější osobní doprava ... 24

4 ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA ... 26

4.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení ... 26
4.2 Preference vozidel MHD na SSZ ... 29
4.3 Řídicí ústředny ... 33
4.4 Telematika v dopravě ... 37

5 ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY ... 41

6 BEZPEČNOST DOPRAVY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI ... 45

6.1 Dopravní nehody ... 45
6.2 Dopravní výchova ... 47
6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti ... 49

7 DOPRAVA V KLIDU ... 51

7.1 Centrum města ... 51
7.2 Ostatní území města ... 52
7.3 Záchytná parkoviště P+R ... 52
7.4 Místa pro zastavení K+R ... 56

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA ... 58

9 PĚŠÍ PROVOZ ... 61

10 LETECKÁ DOPRAVA ... 63

11 VODNÍ DOPRAVA ... 67

12 DOPRAVNÍ STAVBY ... 69

13 FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY ... 71

14 PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE ... 74

1.1 Hlavní město Praha

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2006

Rozloha města	.....	496 km²
Počet obyvatel	.....	1 188 000
Celková délka komunikační sítě	.....	3 775 km
z toho dálnice na území města	.....	10 km
ostatní rychlostní komunikace	.....	76 km
Počet mostních objektů na komunikační síti	.....	579
z toho mostů přes Vltavu	.....	27
mimoúrovňových křížení	.....	204
podchodů	.....	7
Počet tunelů (celková délka 4 553 m)	.....	7
Počet motorových vozidel	.....	761 071
z toho počet osobních automobilů	.....	605 774
Stupeň motorizace		
vozidel na 1 000 obyvatel	.....	640
Stupeň automobilizace		
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	.....	510
Délka sítě metra (provozní)	.....	54,7 km
Délka tramvajové sítě	.....	140,9 km
z toho tramvajové tratě na vlastním tělese	.....	52 %
Délka sítě autobusů MHD	.....	682,0 km
Počet světelných signalizačních zařízení	.....	491
z toho s preferencí tramvají	.....	101
s preferencí autobusů	.....	20
samostatné přechody pro chodce	.....	70
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti		
za průměrný pracovní den	.....	20,3 mil. vozokm
za rok	.....	6,7 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	.....	34 689
Počet zranění při dopravních nehodách:		
smrtelných	.....	56
těžkých	.....	357
lehkých	.....	2 047
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů)		5,2

1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

		Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km^2)		496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)		1,188	10,287	11,5
	z toho ekonomicky aktivních (mil.)	0,624	4,839	12,9
Počet motorových vozidel (tis.)		761	5614	13,6
	z toho osobní automobily (tis.)	606	4098	14,8
Stupeň motorizace	(motor. vozidel na tis. obyvatel)	640	546	
	(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,6	1,8	
Stupeň automobilizace	(osob. automobilů na tis. obyvatel)	510	398	
	(obyvatel na 1 osobní automobil)	1,96	2,5	

Dopravní výkony 1990 – 2006 (mil. vozokm/prům. prac. den 0-24 h)

Rok	Praha*	ČR+
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2005	19,9	148,5
2006	**20,3**	**152,9****
Index 06/90 (%)	278,0	189,0**
Index 06/05 (%)	101,9	103,0**

* celá komunikační síť
\+ dálnice + silnice 1. + 2. + 3. třídy, včetně úseků na území Prahy
** předběžný údaj

SSZ na křižovatce Ohrada

Vysočanská estakáda

Západní část Pražského okruhu

Automobily na Jiráskově mostě

2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

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

V roce 2006 přibylo v Praze celkem 11 285 registrovaných motorových vozidel (nárůst o 1,5 % oproti roku 2005). Z tohoto počtu bylo 3 435 osobních automobilů. Ke konci roku 2006 připadal v Praze 1 osobní automobil na 1,96 obyvatele.

Počty registrovaných motorových vozidel 1961 – 2006

Rok	PRAHA					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801		291 680	
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629		1 041 137	
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
1995	1 210	641 590	150	535 805	159	10 321	4 728 859	117	3 113 476	129
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
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	654 700	153	534 100	159	10 211	5 041 255	125	3 702 153	154
2004	1 171	735 350	171	594 143	177	10 221	5 185 218	128	3 815 547	158
2005	1 180	749 786	175	602 339	179	10 247	5 401 917	134	3 954 769	164
2006	**1 188**	**761 071**	**178**	**605 774**	**180**	**10 287**	**5 613 943**	**139**	**4 098 114**	**167**

100 % rok 1990

Údaje za Prahu za rok 2003 jsou zatíženy chybou v evidenci až 130 000 vozidel, jak je uvedeno v poznámce; údaje za další roky jsou rovněž zatíženy chybou, avšak chybou nespecifikované výše.

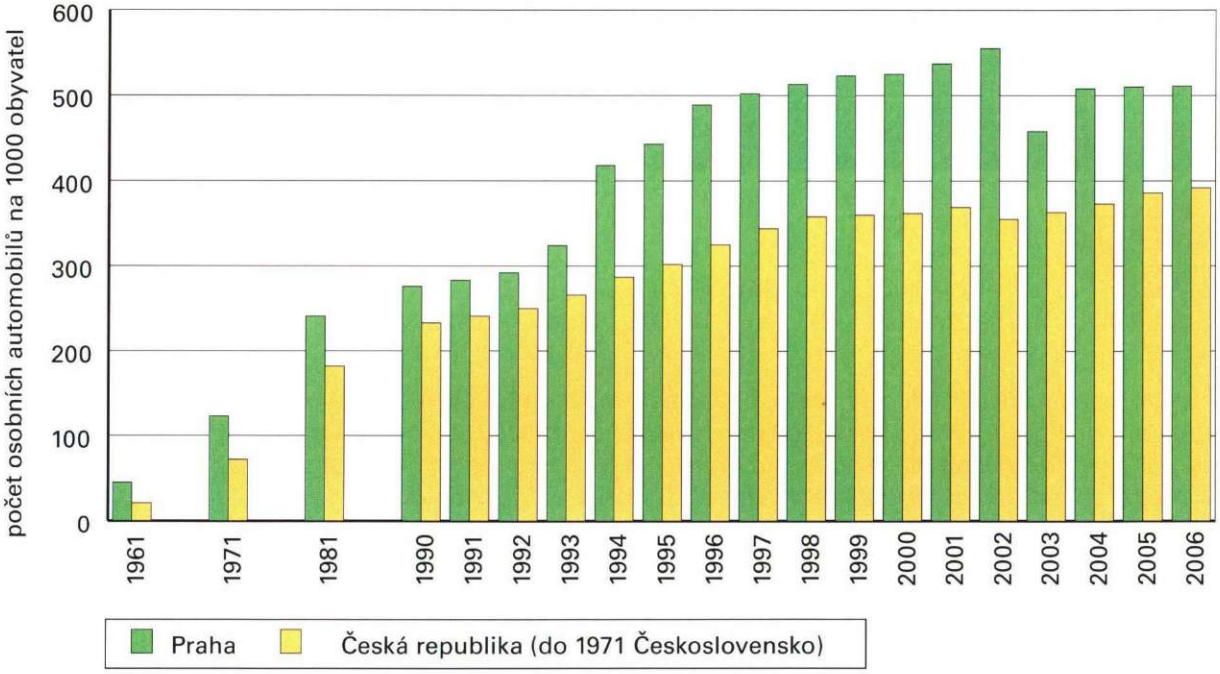
Poznámka: do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR. Od roku 2002 jsou tyto údaje přebírány od nových správců těchto údajů, kterými jsou za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravně správních agend, a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend. Správce údajů za Prahu vykazuje od října 2003 počet vozidel o cca 130 000 nižší než skutečný. Jako zdůvodnění správce údajů uvádí: „Od 6.10.2003 byla nainstalována nová verze programu registru silničních vozidel, která provádí výpočet dle číselníku typů, což přispělo k přesnějšímu přehledu o množství provozovaných vozidel v hl. m. Praze. Tím se ovšem změnila filozofie výpočtu evidovaných vozidel. V současné aplikaci programu je k dispozici algoritmus pro výpočet provozovaných vozidel, kterým bylo zjištěno o cca 130 000 (méně!) provozovaných vozidel oproti předchozímu stavu. O tomto rozdílu byl gestor programu Ministerstvo vnitra ČR informován. Zatím nemáme jinou možnost, než tyto údaje zveřejnit i s tímto rozdílem. 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 – 2006

Rok	PRAHA				Česká republika (do r. 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	Vozidel na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 vozidlo	Os. aut. na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 os. aut.	Vozidel na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 vozidlo	Os. aut. na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
1995	530	1,9	443	2,3	458	2,2	302	3,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
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	561	1,8	458	2,2	494	2,0	363	2,8
2004	629	1,6	508	2,0	508	2,0	373	2,7
2005	635	1,6	510	2,0	527	1,9	386	2,6
2006	**640**	**1,6**	**510**	**2,0**	**546**	**1,8**	**398**	**2,5**

Údaje za Prahu po roce 2002 jsou zatíženy chybou v evidenci, jak je uvedeno v poznámce u předchozí tabulky.

Stupně automobilizace 1961 – 2006



2.2 Intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech

Růst automobilové dopravy a jeho důsledky se začaly v Praze projevovat již ve 30. letech 20. století. Vlivem 2. světové války a poválečného vývoje se automobilový provoz ve městě na čas utlumil (například stupeň automobilizace z roku 1937, kdy 1 osobní automobil připadal v Praze na 32 obyvatel, byl po válečném a poválečném poklesu dosažen znovu teprve v roce 1959). Od 60. let se začal počet motorových vozidel v Praze výrazně zvyšovat a s tím vznikaly i dopravní problémy, spočívající zejména v nedostatečné kapacitě klíčových křižovatek. Až do konce 80. let se však tyto problémy týkaly jen omezeného počtu křižovatek, většinou v centru města

a vyskytovaly se převážně pouze v dopravních špičkách. Novou situaci vytvořil explozivní nárůst automobilové dopravy v 90. letech. Zejména v období 1992-1997 rostl automobilový provoz ve městě tempem, které nemělo – s výjimkou měst v bývalé NDR – v Evropě obdoby.

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

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

Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, tzn. periodická dopravní sčítání na místech vytvářejících ucelený kordon na všech významných vstupních komunikacích 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, že v roce 2006 automobilová doprava v centrální oblasti stagnovala, zatímco na ostatním území města dále vzrůstala.

Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2006 zvýšila – měřeno dopravním výkonem na celé komunikační síti – v průměru o 1,9 % ve srovnání s předcházejícím rokem.

V období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela motorová vozidla na celém území Prahy celkem 20,278 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 18,330 milionu vozokilometrů, tj. 90 %. Ve srovnání s předcházejícím rokem to znamená, že v roce 2006 ujela motorová vozidla v Praze za den o 0,379 milionu vozokilometrů více než v roce 2005.

V širší oblasti centra města (dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu; Strahovský tunel a tunel Mrázovka jsou vně centrálního kordonu) automobilová doprava ve srovnání s předcházejícím rokem stagnovala – zůstala prakticky stejná. Ve srovnání s rokem 1990 však vjíždělo do širší oblasti centra města o 33 % vozidel více. Veškerý nárůst po roce 1990 byl tvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o více než polovinu (-62 %).

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 2006 za 24 h průměrného pracovního dne 318 000 vozidel, z toho 303 000 osobních automobilů.

Zastavení nárůstu intenzit v centru města 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 2 až 5 %. 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 7,0 %. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) 3,5x více vozidel (+249 %). Rozhodující část nárůstu po roce 1990 byla tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se zvýšil více než čtyřnásobně (+317 %).

Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstá. Do Prahy přijíždělo (měřeno na hranici vnějšího kordonu) v roce 2006 za 24 h průměrného pracovního dne cca 269 000 vozidel, z toho 232 000 osobních automobilů.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2006 byly
- Barrandovský most, kde projíždělo 127 000 vozidel za den (0-24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská (125 000 vozidel za den)
- Brněnská (dálnice D1) v úseku Chodovec – Chodov (110 000 vozidel za den)
- Jižní spojka v úseku Chodovská – V Korytech (108 000 vozidel za den)

Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 100 000 vozidel za den, Wilsonova u Hlavního nádraží 91 000 vozidel za den

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2006 byly
- 5. května – Jižní spojka (218 000 vozidel za den)
- Strakonická – Barrandovský most (168 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Vídeňská (161 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Chodovská (155 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Průmyslová (130 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami v roce 2006 byly
- Anglická – Legerova (79 000 vozidel za den)
- Poděbradská – Kbelská (78 000 vozidel za den)
- Žitná – Mezibranská (76 000 vozidel za den)
- Jiráskovo náměstí (71 000 vozidel za den)
- Argentinská – Plynární (71 000 vozidel za den)

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2006
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	69 000	18	32 000	82	128 000	29	14 000	14	14 000	41	36 000	26
1971	241 000	63	38 000	97	299 000	69	50 000	50	23 000	68	77 000	55
1981	247 000	64	39 000	100	292 000	67	67 000	66	31 000	91	104 000	74
1990	385 000	100	39 000	100	435 000	100	101 000	100	34 000	100	140 000	100
1995	474 000	123	31 000	79	513 000	118	204 000	201	36 000	106	245 000	175
2000	594 000	154	23 000	59	627 000	144	304 000	301	43 000	126	351 000	251
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
2004	558 000	145	18 000	46	587 000	135	382 000	378	54 000	159	442 000	316
2005	547 000	142	17 000	44	574 000	132	394 000	390	56 000	165	457 000	326
2006	**551 000**	**143**	**15 000**	**38**	**578 000**	**133**	**421 000**	**417**	**60 000**	**176**	**489 000**	**349**

100 % = rok 1990

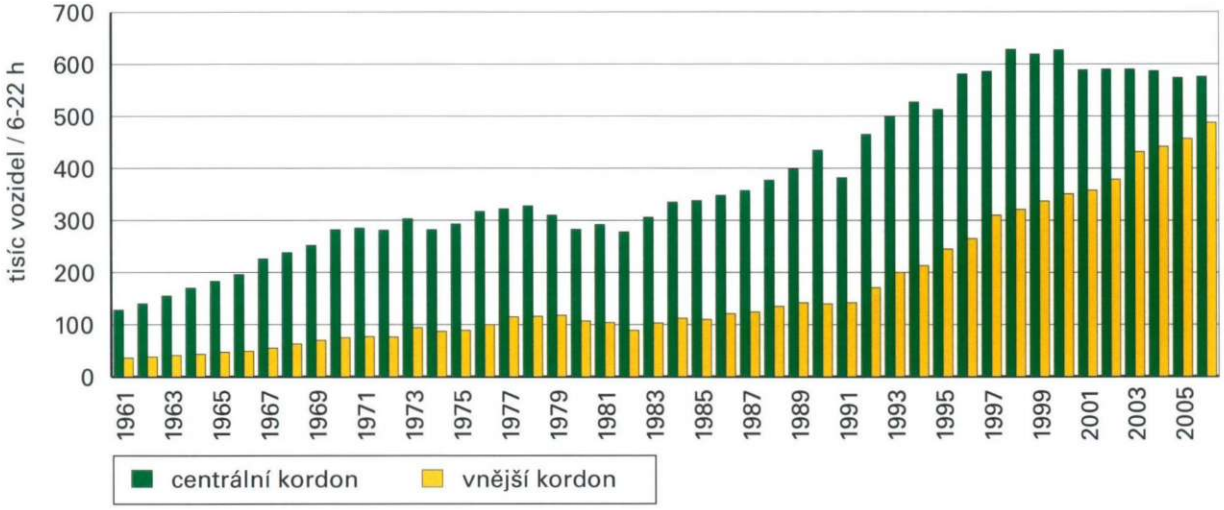
Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 – 2006 se zvýšil automobilový provoz následovně: v průměru na celé síti o 178 %
v širší oblasti centra města o 33 %
ve vnějším pásmu o 249 %
ve středním pásmu města o 100 až 300 %

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 – 2005	-1,8	+5,4	+3,6
2006	**+0,7**	**+7,0**	**+1,9**

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2006

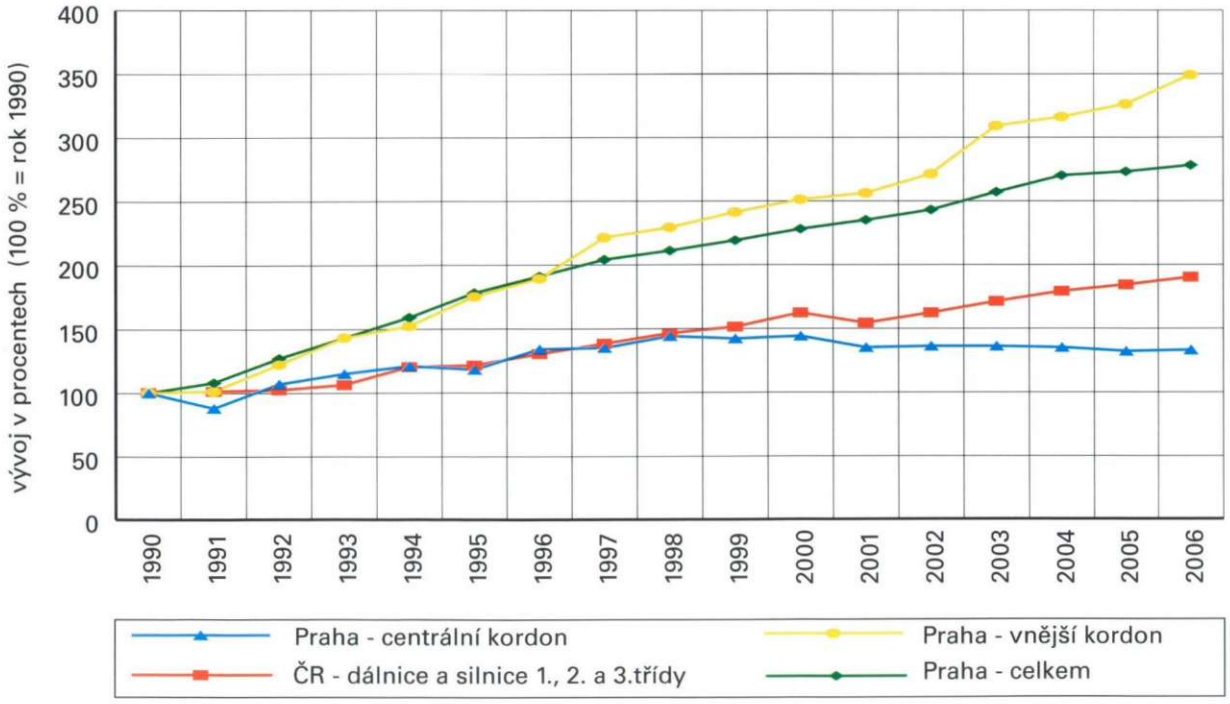
Průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 6-22h

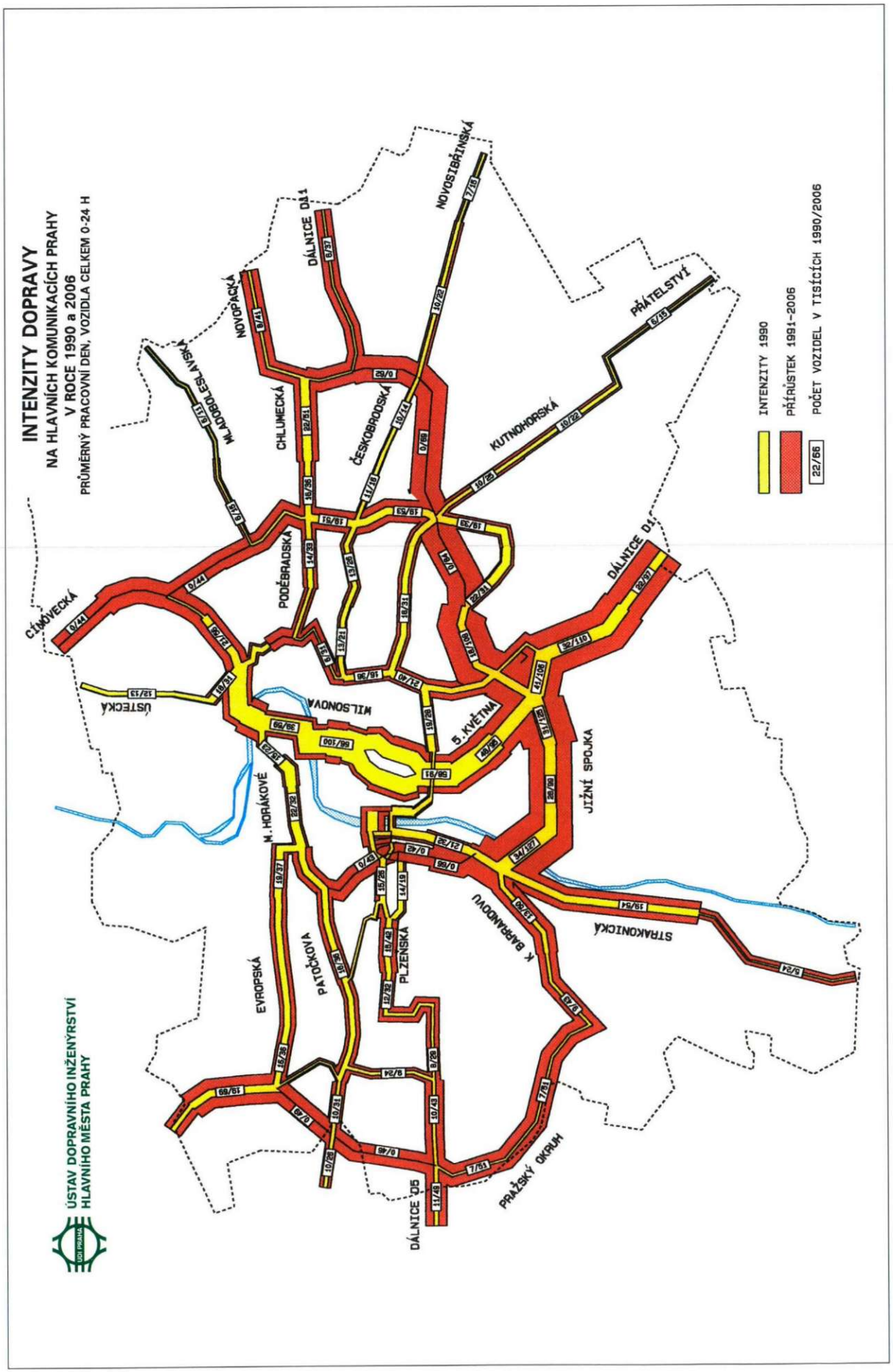


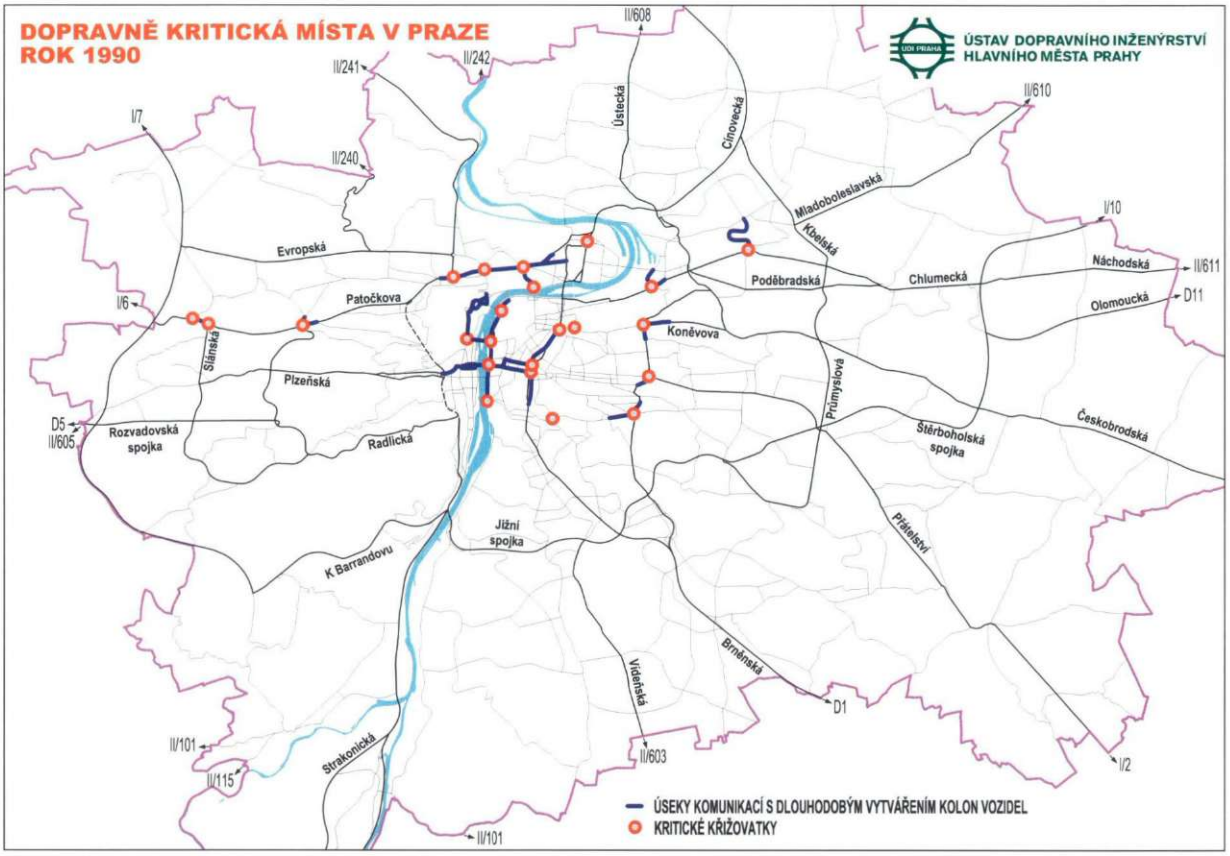
Pražský okruh u připojení dálnice D11

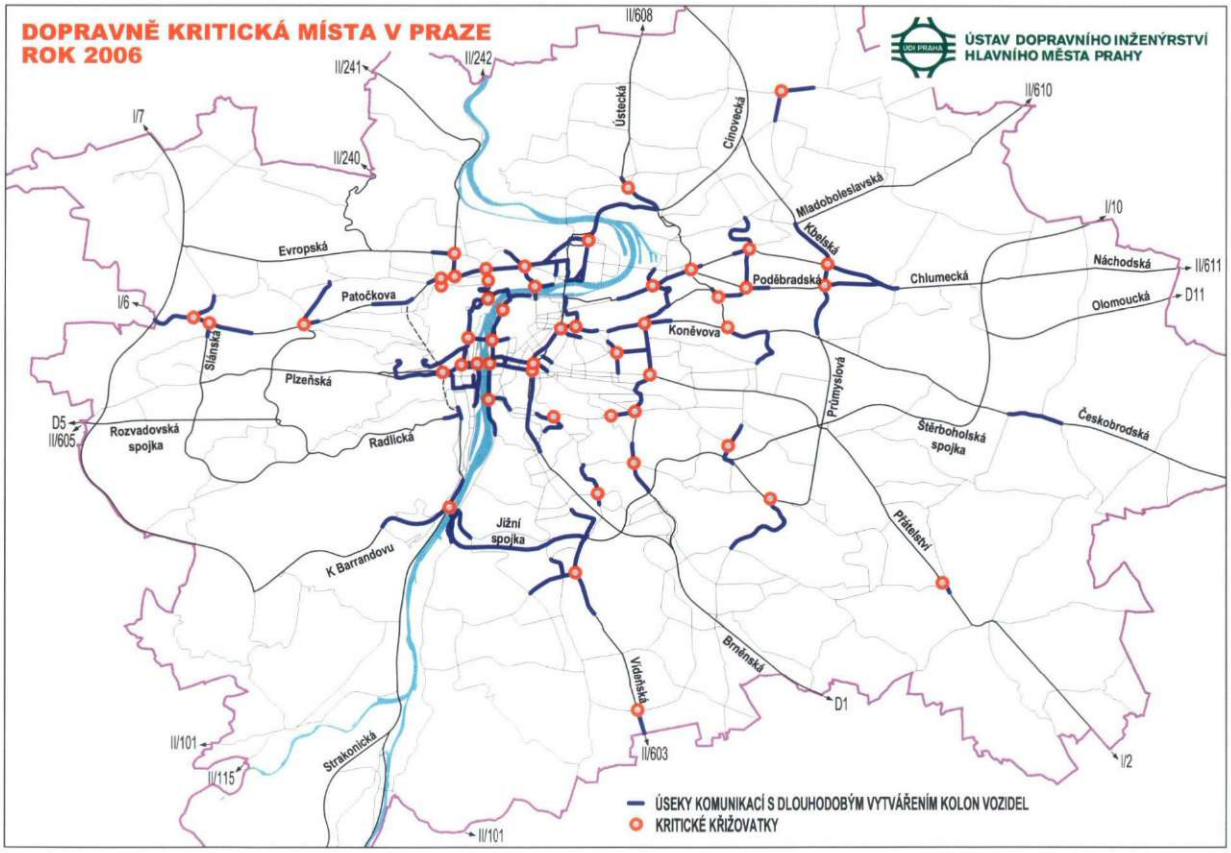
Vývoj intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR 1990 – 2006

Průměrný pracovní den




INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY
V ROCE 1990 a 2006
PRŮMĚRNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM 0-24 H
INTENZITY 1990
PŘÍRŮSTEK 1991-2006
22/66
POČET VOZIDEL V TISÍCÍCH 1990/2006
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
DÁLNICE D1
NOVOSTIBŘÍNSKÁ
NOVOPACKÁ
M. LAVOROL. ESLAVSKÁ
CHLUMECKÁ
ČESKOBRODSKÁ
KUTNOHORSKÁ
PŘÁTELSTVÍ
CÍMOVECKÁ
PODĚBRADSKÁ
ÚSTECKÁ
WILSONOVA
5. KVĚTNA
JIŽNÍ SPOJKA
M. HORÁKOVÉ
EVROPSKÁ
PATOČKOVA
PLZEŇSKÁ
K BARRANDOVU
STRAKONICKÁ
PRAŽSKÝ OKRUH
DÁLNICE D5


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


DOPRAVNĚ KRITICKÁ MÍSTA V PRAZE
ROK 2006
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
II/608
II/241
II/242
II/610
I/7
II/240
Ústecká
Cínovecká
Mladoboleslavská
Kbelská
I/10
Evropská
Náchodská
II/611
Poděbradská
Chlumecká
Olomoucká
D11
I/6
Patočkova
Koněvova
Slánská
Plzeňská
Průmyslová
D5
II/605
Rozvadovská spojka
Radlická
Štěrboholská spojka
Českobrodská
Jižní spojka
Přátelství
K Barrandovu
Brněnská
Vídeňská
D1
II/101
Strakonická
II/603
I/2
II/115
ÚSEKY KOMUNIKACÍ S DLOUHODOBÝM VYTVÁŘENÍM KOLON VOZIDEL
KRITICKÉ KŘIŽOVATKY

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 po roce 2000 pak 3x vyšší, jak ukazuje porovnání průměrných meziročních přírůstků denních dopravních výkonů na celé komunikační síti:

1981–1990	meziročně	+192 000	vozokm/den
1991–1995	meziročně	+1 134 000	vozokm/den
1996–2000	meziročně	+736 000	vozokm/den
2001–2006	meziročně	+606 000	vozokm/den

Převažující část nárůstu automobilové dopravy v Praze po roce 1990 byla způsobena osobními automobily. V období 1991-2006 se dopravní výkony automobilové dopravy v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

osobní automobily	+213 %
nákladní automobily a autobusy	+35 %
vozidla celkem	+178 %

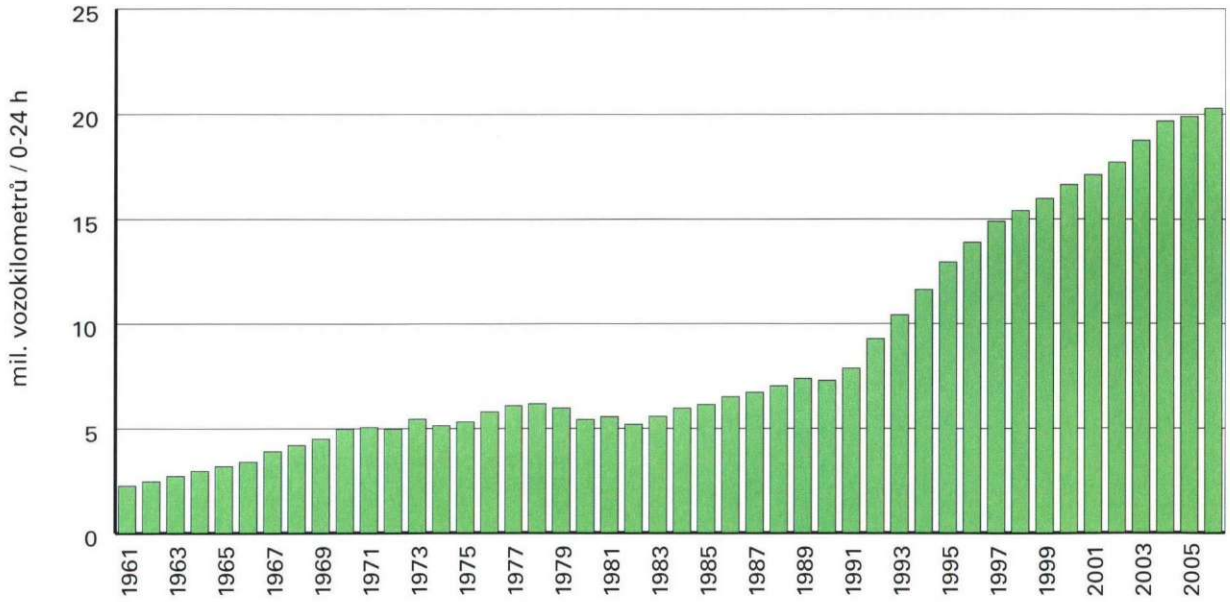
Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 – 2006
Celá komunikační síť, průměrný pracovní den, 0-24 h

Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
1995	12,961	178	11,509	197	89
2000	16,641	228	15,131	259	91
2001	17,121	235	15,585	267	91
2002	17,718	243	16,191	277	91
2003	18,771	257	17,123	293	91
2004	19,691	270	17,815	305	91
2005	19,899	273	18,023	308	91
2006	**20,278**	**278**	**18,330**	**313**	**90**

100 % = rok 1990

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

Dopravní výkony automobilové dopravy 1961 – 2006
Celá komunikační síť, průměrný pracovní den, období 0-24 h



Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

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

2.3 Skladba dopravního proudu vozidel v pracovních dnech

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Z hlediska územního rozložení, podíl osobních automobilů v dopravním proudu se zvyšuje směrem k centru města. V roce 2006 činil:

- na centrálním kordonu 95 %
- na vnějším kordonu 86 %
- v průměru na celé síti 90 %

Skladba dopravního proudu 1961 – 2006 (v procentech)
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

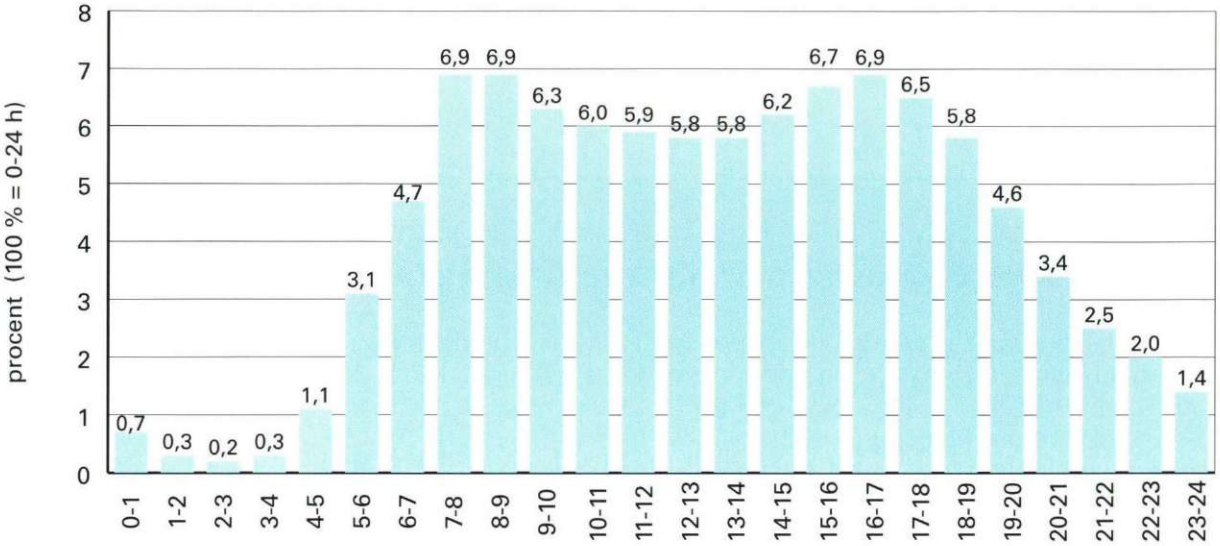
Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)
1961	53,7	19,4	29,4	2,0	38,6	22,1	34,4	4,9
1971	79,3	5,6	13,3	1,8	63,2	8,6	25,1	3,1
1981	84,3	0,4	13,2	2,0	65,1	0,6	30,3	4,0
1990	88,6	0,7	9,1	1,6	72,1	0,5	24,0	3,4
1995	92,4	0,3	6,0	1,3	83,4	0,2	14,7	1,7
2000	94,7	0,6	3,7	1,0	86,5	0,2	12,1	1,2
2005	95,4	0,7	2,9	1,0	86,2	0,4	12,2	1,2
2006	**95,4**	**0,9**	**2,7**	**1,0**	**86,0**	**0,4**	**12,4**	**1,2**

2.4 Časové variace automobilové dopravy

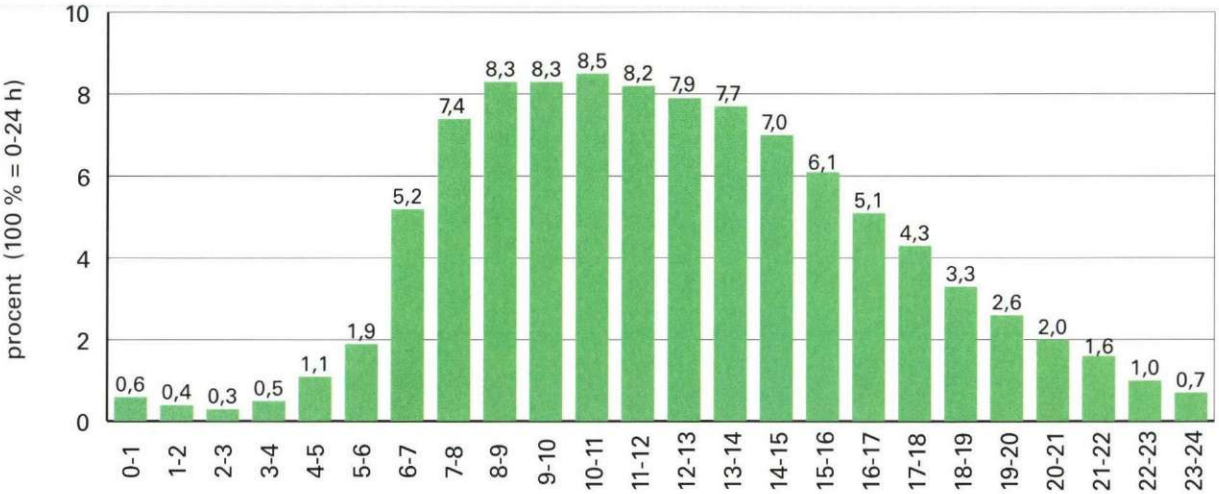
Denní variace dopravních výkonů automobilové dopravy v pracovní dny jsou charakteristické následujícími skutečnostmi.

- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (75 % za 6-18 h, respektive 80 % 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 5,8 % z celého dne.
- Denní variace dopravních výkonů nákladních vozidel a autobusů (bez MHD) mají odlišný průběh od celkových variací. Jejich špičková hodina je 10-11 h a činí 8,5 % z celodenních výkonů nákladních vozidel a autobusů. Po 11. hodině následuje mírný a víceméně rovnoměrný pokles bez sedla a další špičky až do půlnoci.
- V důsledku toho se podíl nákladních vozidel a autobusů v dopravním proudu v průběhu dne významně mění:
  - v průměru celého dne činí 9 %
  - v dopoledním období se zvyšuje až na 15 %
  - odpoledne klesá až na 7 %
  - večer a v noci se pohybuje mezi 4 až 10 %.

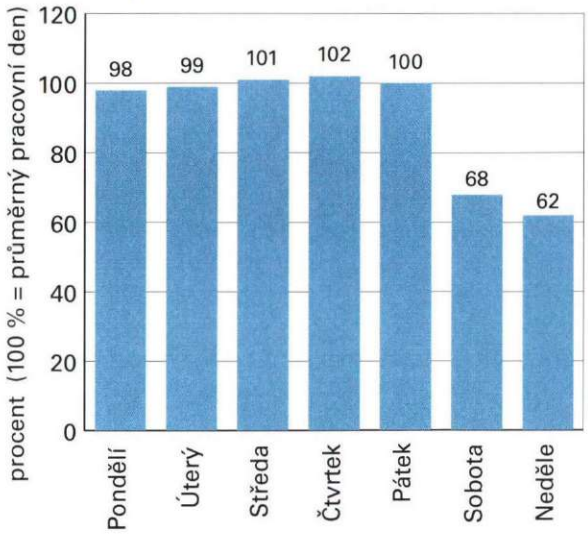
Denní variace 2006
Všechna vozidla (bez MHD) – Praha, celá síť



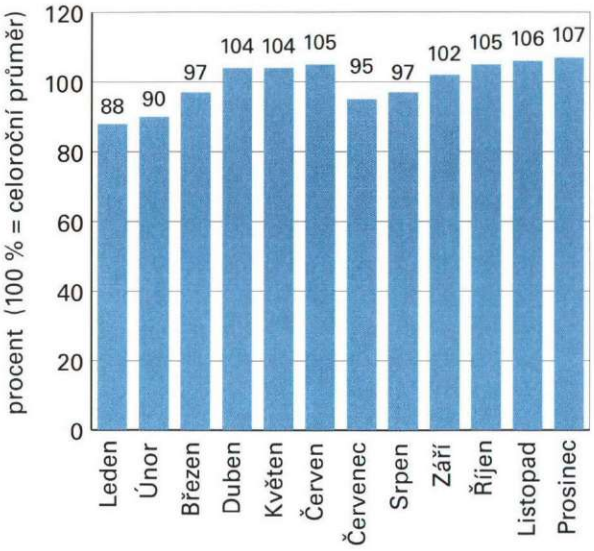
Denní variace 2006
Nákladní automobily a autobusy (bez MHD) – Praha, celá síť



Týdenní variace 2006
Všechna vozidla – Praha, celá síť



Roční variace 2006
Všechna vozidla – Praha, celá síť



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 zejména 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. 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 2006 činil jejich podíl 96 %.

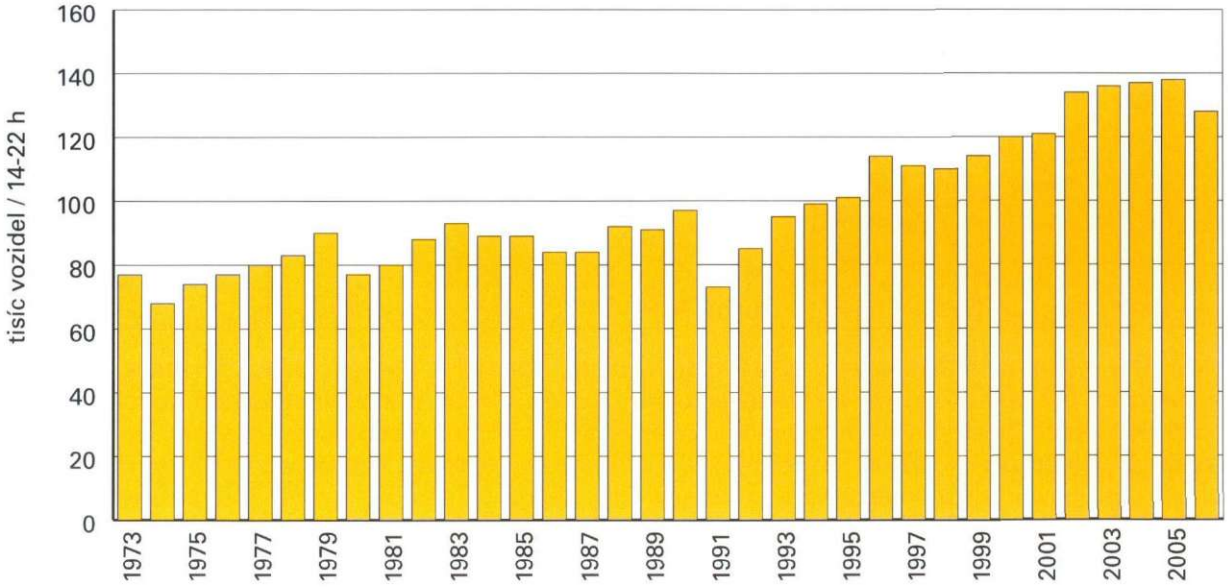
Průměrná obsazenost osobních automobilů při rekreační dopravě v roce 2006 byla 1,91 osoby na vozidlo.

Intenzita rekreační dopravy 1973 – 2006
Neděle, vnější kordon, směr do Prahy, období 14-22 h

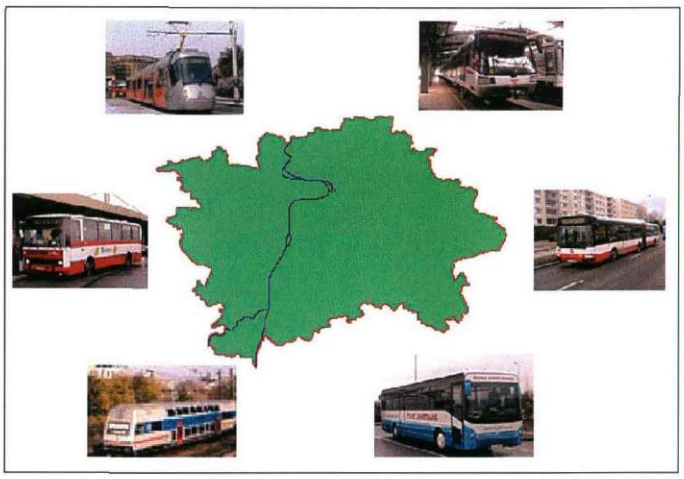
Rok	Osobní automobily		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%
1973	70 000	74	77 000	77
1981	77 000	82	80 000	80
1990	94 000	100	100 000	100
1995	98 000	104	101 000	101
2000	116 000	123	120 000	120
2001	117 000	124	121 000	121
2002	130 000	138	134 000	134
2003	131 000	140	136 000	136
2004	133 000	141	137 000	137
2005	132 000	140	138 000	138
2006	**123 000**	**131**	**128 000**	**128**

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity rekreační dopravy 1973 – 2006
Neděle, vnější kordon, směr do Prahy, období 14-22 h



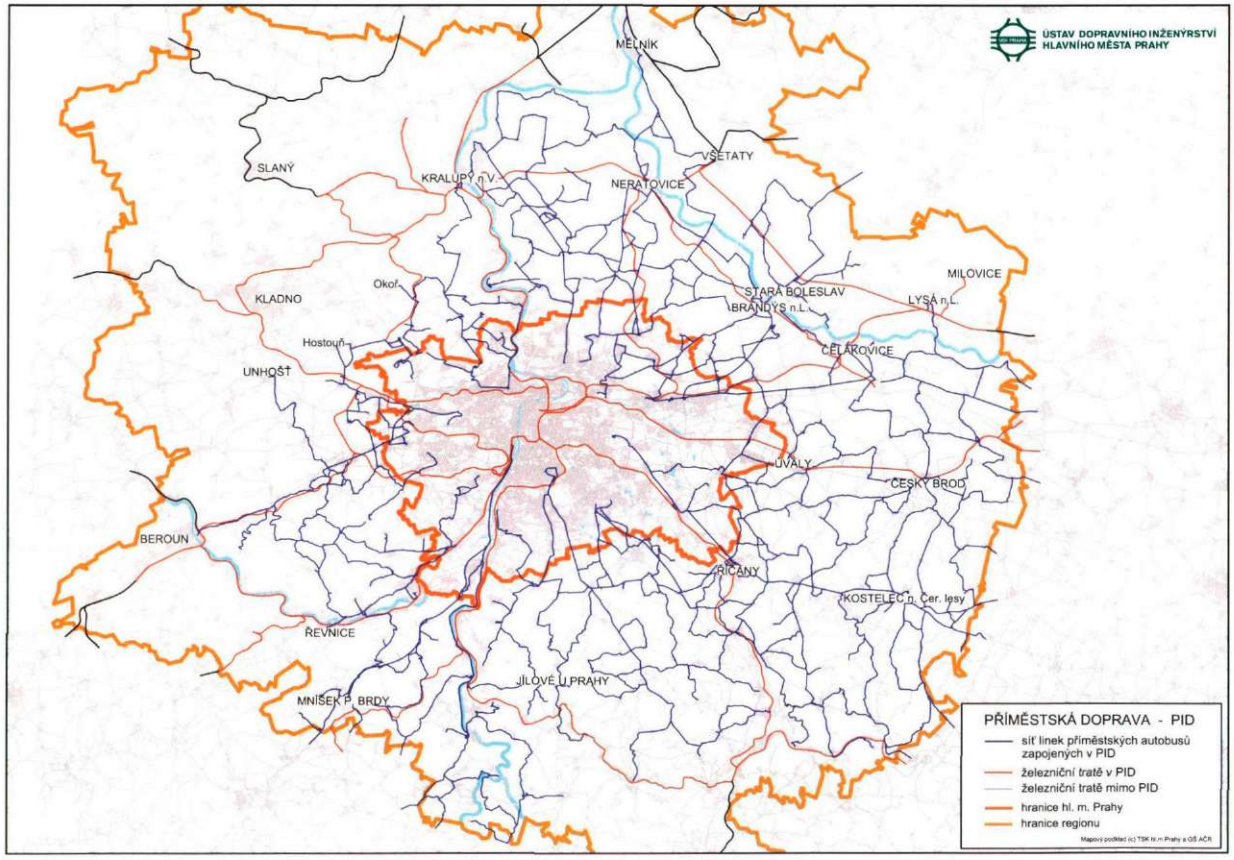
3.1 Pražská integrovaná doprava



3.1.1 Základní údaje

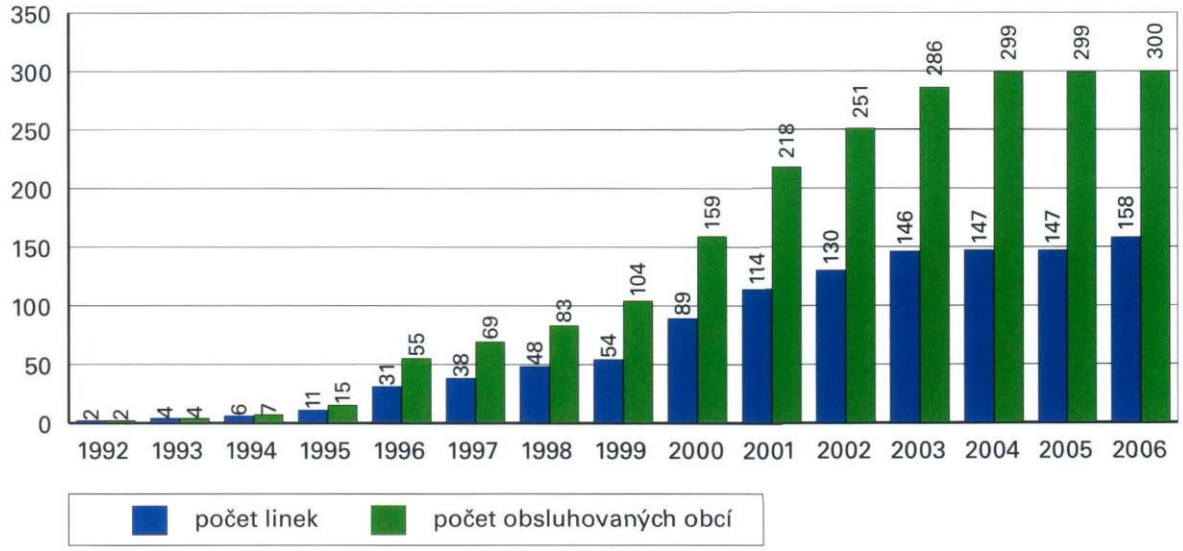
Systém pražské integrované dopravy organizuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), příspěvková organizace, zřízená hlavním městem Prahou.

Do systému 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, který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek, České dráhy, a. s., provozující železniční dopravu, a čtrnáct dalších dopravců, podílejících se na provozování autobusových linek. Do systému integrované dopravy jsou zahrnuty také dva říční přívozy.

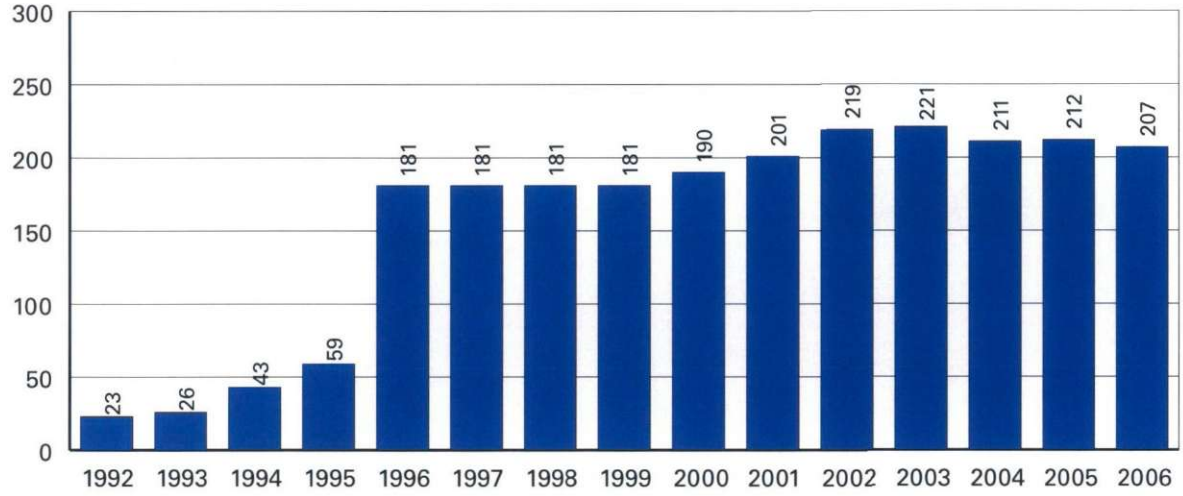


Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let. Vlastní rozvoj integrované soustavy začal až v 90. letech postupným zapojováním železničních tratí do integrované soustavy, zvětšováním rozsahu příměstské 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. Rozvoj systému PID je znázorněn v následujících grafech.

Rozvoj autobusové dopravy PID (mimo území Prahy)



Počet železničních stanic a zastávek PID



Koncem roku 2006 bylo v provozu celkem 158 regionálních autobusových linek. Z toho 90 linek zajišťovalo přepravní vztahy mezi městem a regionem, 7 linek bylo nočních a 61 linek bylo vedeno pouze v regionu mimo území města.

Počet provozovaných autobusových linek PID

Provozovatel	Na území města	Na území regionu
DP hl. m. Prahy, a. s. (včetně nočních a školních linek)	178	19
Ostatní provozovatelé	9	139
Celkem	187	158

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1997 – 2006

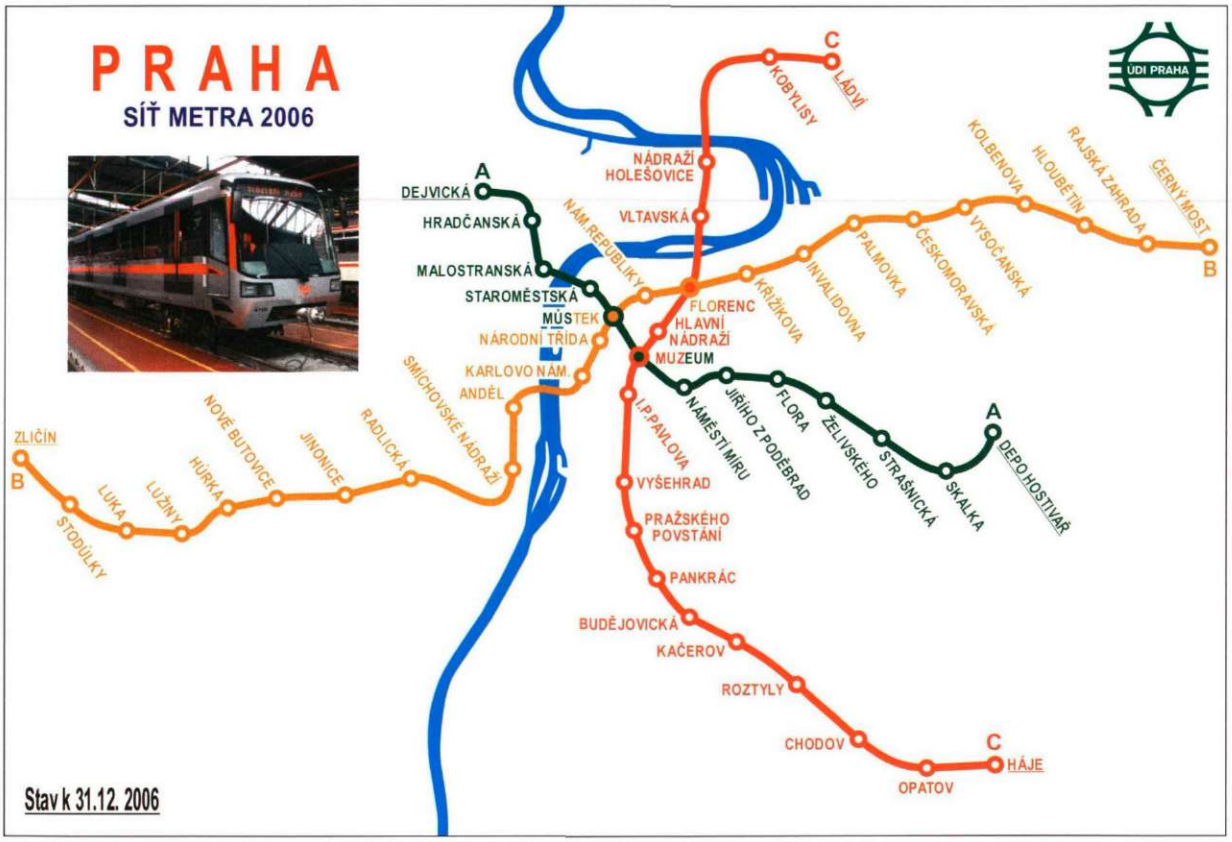
Rok	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	69	83	104	159	218	251	278	299	299	**300**
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	181	181	181	190	200	219	221	211	212	**207**
Počet příměstských autobusových linek PID	38	48	54	89	114	133	146	147	147	**158**
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil.vozokm)	4,12	5,03	7,99	9,36	12,91	15,79	18,48	20,20	22,2	**22,4**
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici /metro + tramvaje + městské a příměstské autobusy/ (mil.vozokm)	150	149	156	157	163	161,6	172,9	177,8	178,9	**187,1**
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	57,7	59,7	**60,4**

Počet přepravených cestujících PID 2006 (tisíc osob/rok)

Dopravce, druh dopravy		Na území města	Mimo území města	Celkem
Dopravní podnik, a. s.	metro	531 239	-	531 239
	tramvaje	349 116	-	349 116
	autobusy	292 357	8 693	301 050
Smluvní dopravci	autobusy	47 908	43 776	91 684
Celkem		1 220 620	52 469	1 273 089
České dráhy, a. s.				16 531
Celkem (včetně železnice)				1 289 620

3.1.2 Městská hromadná doprava (MHD)

Metro je základní přepravní sítí MHD. Tvoří ji tři trasy s celkovou provozní délkou 54,7 km a 54 stanicemi (včetně tří přestupních uzlů). Bezbariérový přístup je možný již do 30 stanic, postupně se vybavují další stanice vertikálními nebo šikmými výtahy.



Průměrná cestovní rychlost vlaků metra je 34,6 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 072 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2006 dosáhl 45,3 % z celkového počtu přepravených cestujících MHD.

Vozový park metra

Vozový park	Inventární	Provozní
81 – 71	251	150
81 – 71M	250	175
M 1	240	230
Celkem	741	555

V roce 2006 pokračovala dodávka nových vozů, takže v provozu je již 46 vlakových souprav M1. Modernizováno bylo 35 vozů 81-71 (81-71M). Průměrné stáří provozních vozů metra je 7,3 roků.

Vůz metra M1

Modernizovaná souprava metra 81-71M

Tramvajová doprava

Tramvajová doprava používala v roce 2006 kolejovou síť v rozsahu 140,9 km. Z toho na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách, vedených mimo komunikace) bylo 52 % tratí. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti je 542 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2006 podílela 29,8 %.

Vozový park tramvají

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní (T3, T6)	901	876
kloubové (KT8D5, KT8N2, RT6N)	51	48
14T	5	5
Celkem	957	929

Nízkopodlažních vozidel včetně nových tramvají 14T bylo v inventárním i provozním stavu 20. V modernizaci bylo ke konci roku 28 vozů a 18 vozů je historických. Průměrné stáří provozního vozového parku tramvají je 14,5 roku.

Nízkopodlažní tramvaj 14T

Tramvajová smyčka Hostivař

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje jednak plošnou obsluhu území, jednak některá důležitá tangenciální spojení, zejména ve vnějším pásmu města. Provozní délka sítě autobusové dopravy na území města je 682 km. Průměrná vzdálenost stanic a zastávek je 679 m. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob MHD v roce 2006 byl 24,9 %.

Vozový park autobusů DP Praha

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní	593	571
kloubový	275	274
standardní nízkopodlažní	332	331
kloubový nízkopodlažní	53	53
midibus E91	6	6
Celkem	1 259	1 235

Průměrné stáří provozních autobusů je 6,8 roků, z toho autobusů standardních 6,6 roků a kloubových 7,4 roků. Počet provozních autobusů starších 7 let je 524, z toho 243 kloubových.

Midibus E91

Kloubový autobus Karosa B741

Lanová dráha zajišťuje spojení mezi Újezdem a Petřínem (s mezilehlou zastávkou Nebozízek). Dva vagóny 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 2006 lanová dráha přepravila téměř 1,06 milionu cestujících.

Říční přívozy přes Vltavu se podílely na přepravě osob v severní části města. V provozu byly dva říční přívozy, a to přívoz Sedlec – Zámky a Podbaba – Podhoří (zahájil provoz v červenci 2006). Oba přívozy jsou v provozu celoročně podle platného jízdního řádu. Přívozy přepravily v roce 2006 téměř 73 tisíc osob, z toho přívoz Sedlec – Zámky 39 200 osob a přívoz Podbaba – Podhoří za 6 měsíců provozu 33 800 osob.

Přívoz Podbaba – Podhoří

Přívoz Sedlec – Zámky

Základní údaje o městské hromadné dopravě – rok 2006 (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě (km)	54,7	140,9	682,0	877,6
z toho na vlastním tělese (%)	100	52	-	-
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	135,0	135,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 072,5	542	679	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	34,6	18,9	25,8	-
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)	46 976	49 606	61 955	158 537
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	1 445	1 445
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	531 239	349 116	292 357	1 172 712
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)			8 693	8 693
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	12 594			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	3 783			
Provozní náklady (mil. Kč)	13 757			
Podíl tržby/náklady (%)	27,5 %			

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

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
2000	49,8	136,4	812,4*	35,7	18,9	25,2*	56,0*	3 290++
2001	49,8	137,5	806,8*	35,4	19,2	25,9*	56,8*	3 468++
2002	49,8	137,5	818,0*	35,4	19,5	25,9*	56,4*	3 492++
2003	49,8	140,9	819,8*	35,7	19,6	26,3*	58,3*	3 530++
2004	53,7	140,9	822,1*	34,6	19,3	26,1*	61,3*	3 599++
2005	53,7	140,9	810,6*	34,6	18,7	25,9*	62,8*	3 774 (3 628)++
2006	**54,7**	**140,9**	**817,0***	**34,6**	**18,9**	**25,8***	**63,1***	**3 900 (3 747)++**

\+ 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.

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

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. Do integrovaného dopravního systému je plně zapojeno 7 tratí. Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 145 km, železničních stanic a zastávek je 65, z toho 18 provozně neobsazených. Největší výkony dosahuje železniční doprava na tratích Praha – Kolín a Praha – Benešov u Prahy.

Vývoj počtu cestujících na území Prahy, přepravených železniční dopravou v rámci PID

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet osob (tis.)	8 093	10 048	14 932	15 700	16 032	15 998	16 584	**16 531**

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:

Charakteristika přepravy na nejdůležitějších úsecích železničních tratí v Praze

Trať	Průměrný interval ve špičce	Průměrná doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice – Praha-Masarykovo nádraží	15-30 min	22 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha-Hlavní nádraží	30 min	25 min	17 km
Praha-Radotín – Praha-Hlavní nádraží	15-30 min	17 min	13 km
Praha-Sedlec – Praha-Masarykovo nádraží	30 min	12 min	9 km
Praha-Horní Počernice – Praha-Masarykovo nádraží	15-30 min	23 min	15 km

Příměstskou autobusovou dopravu PID tvořilo 158 linek, z nichž 90 umožňovalo spojení s hlavním městem Prahou. Na těchto linkách v průměrný pracovní den roku 2006 překračovalo hranici města v obou směrech téměř 3 500 spojů, které přepravily v obou směrech cca 81,5 tisíc cestujících.

3.2 Vnější osobní doprava

3.2.1 Železniční doprava

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

Příměstská jednotka řady 451 vjíždí do stanice Praha-Uhříněves (v rekonstrukci)

Příměstská jednotka CityElefant pod tramvajovým mostem na Krejcárku

Vývoj výkonů železniční dopravy na území hlavního města Prahy

		2002	2003	2004	2005	2006
Celkem přepraveno cestujících (tis. osob)		46 296	47 481	52 739	55 727	**58 884**
Průměrné zatížení tratí (tis. osob/km)		2 359	2 211	2 686	2 786	**2 944**
Počty vlaků z pražských nádraží	výchozích	162 578	170 706	159 681	159 524	**161 193**
	končících	162 990	170 324	160 888	160 731	**163 510**
	celkem	325 568	341 030	320 569	320 255	**324 703**

Výkony nejdůležitějších nádraží v Praze v roce 2006

	Nastupující (tis. osob)	Vystupující (tis. osob)	Celkem (tis. osob)	Vypravené vlaky
Praha-Hlavní nádraží	9 443	9 601	19 044	83 616
Praha-Masarykovo nádraží	5 032	5 303	10 335	41 028
Praha-Smíchov	1 623	1 839	3 462	11 330
Praha-Vršovice	452	594	1 046	6 708
Praha-Libeň	381	495	876	5 605
Praha-Vysočany	475	494	969	255
Praha-Holešovice	698	902	1 600	9 308

3.2.2 Autobusová doprava

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celého státu provozuje řada dopravců z České republiky, některé mezinárodní linky i dopravci z jiných států. V období 5-22 hodin průměrného pracovního dne překračuje hranici Prahy v obou směrech téměř 2 600 autobusů, z toho téměř 1 500 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID), více než 900 spojů je dálkové dopravy a více než 200 spojů mezinárodní autobusové dopravy.

Nejzatíženější je autobusové nádraží Florenc. V období 5-22 hodin průměrného pracovního dne je počet příjezdů a odjezdů z tohoto nádraží cca 650. Z toho je 73 % dálkových vnitrostátních spojů a 23 % spojů mezinárodních. Zbývající 4 % spojů jsou regionální.

Další spoje jsou vypravovány a ukončovány na autobusových terminálech Černý Most, Dejvická, Hradčanská, Nádraží Holešovice, Nádraží Smíchov, Na Knížecí, Roztyly a Zličín.

Autobus veřejné dopravy na lince Plzeň-Praha na autobusovém nádraží ve Zličíně

Autobus veřejné dopravy vjíždí na AN Florenc

4 ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA

4.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení

V rámci prací na rozvoji systému světelných signalizačních zařízení (dále jen SSZ) proběhlo v roce 2006 výběrové řízení na údržbu, obnovu a dodávku SSZ, ODŘÚ (oblastních dopravních řídících ústředen) a koordinačních kabelů na území hlavního města Prahy. Vítězem se stala společnost Eltodo DS s. r. o. se subdodavateli SBH CZ, s. r. o. a AŽD Praha s. r. o. Dle podmínek zadaného řízení a plánů dodavatele i požadavků hlavního města Prahy na zajištění vyšší bezpečnosti a plynulosti silničního provozu by měl počet SSZ ve městě do roku 2015 vzrůst cca na 700. Dodavatel rovněž zajistí dodávku zatím nerealizovaných ODŘÚ a tím připojení zbylých SSZ k centrální úrovni řízení, na hlavní dopravní řídící ústřednu (HDŘÚ) v ulici Na bojišti.

K 31. prosinci roku 2006 bylo na území hlavního města Prahy v provozu celkem 491 SSZ. Během roku 2006 bylo postaveno 17 SSZ a jedno nové vzniklo po doplnění nového řadiče na křižovatku Střelničná – Rochlická, která byla dosud řízena jedním řadičem se sousední křižovatkou Vysočanská – Levínská. Největší počet rekonstrukcí SSZ proběhl v souvislosti se stavbou metra IV.C 2 na Vysočanské ulici v Praze 9. V rámci celkového počtu SSZ je v provozu 76 samostatných přechodů pro chodce a na 382 křižovatkách je osazena akustická signalizace pro nevidomé. Na tramvajové síti funguje 202 SSZ. Na polovině z těchto SSZ je v provozu preference tramvají, na 45 z nich je zřízena preference absolutní. Na celkem 20 SSZ mohou využívat preference autobusy MHD. Na HDŘÚ bylo prostřednictvím jednotlivých ODŘÚ v závěru roku 2006 připojeno celkem 212 SSZ.

SSZ 7.171 Bubenská – U Výstaviště

SSZ 9.218 Vysočanská – Prosecká

V roce 2006 nebylo na území hl. m. Prahy zrušeno žádné SSZ, nově postaveno bylo 17 SSZ:

0.093 Kutnohorská – Dolnoměcholupská
0.398 K Horkám – Slunečný vršek
0.766 Novopetrovická – Hornoměcholupská
4.040 Chodovská – výjezd tramvají
4.425 Novodvorská – NovoPlaza
4.467 Vídeňská – U krčského nádraží
4.483 Meteorologická – Libušská
4.489 Libušská – Dobronická
4.684 Libušská – Ke březině – přechod
5.654 Radlická – Výmolová
5.667 Radlická – Novoveská
5.669 Nárožní – Bavorská
6.170 Evropská – Dlouhá Míle
6.197 Aviatická – přechod
6.198 Aviatická – přechod 2
7.171 Bubenská – U Výstaviště
9.205 K cihelně – přechod

Jedno nové SSZ vzniklo přidáním nového řadiče:

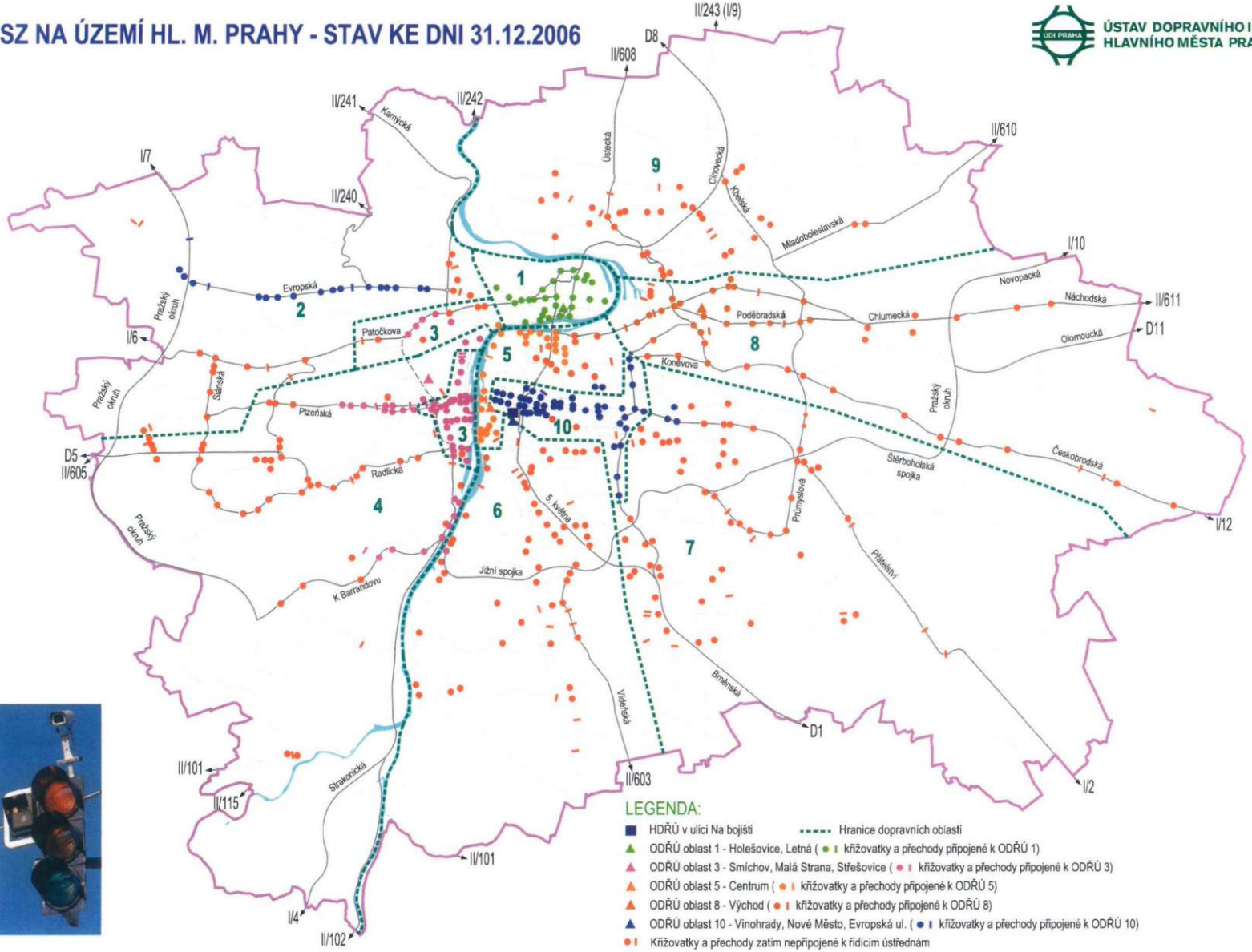
8.662 Střelničná – Rochlická (dříve SSZ 8.246b)

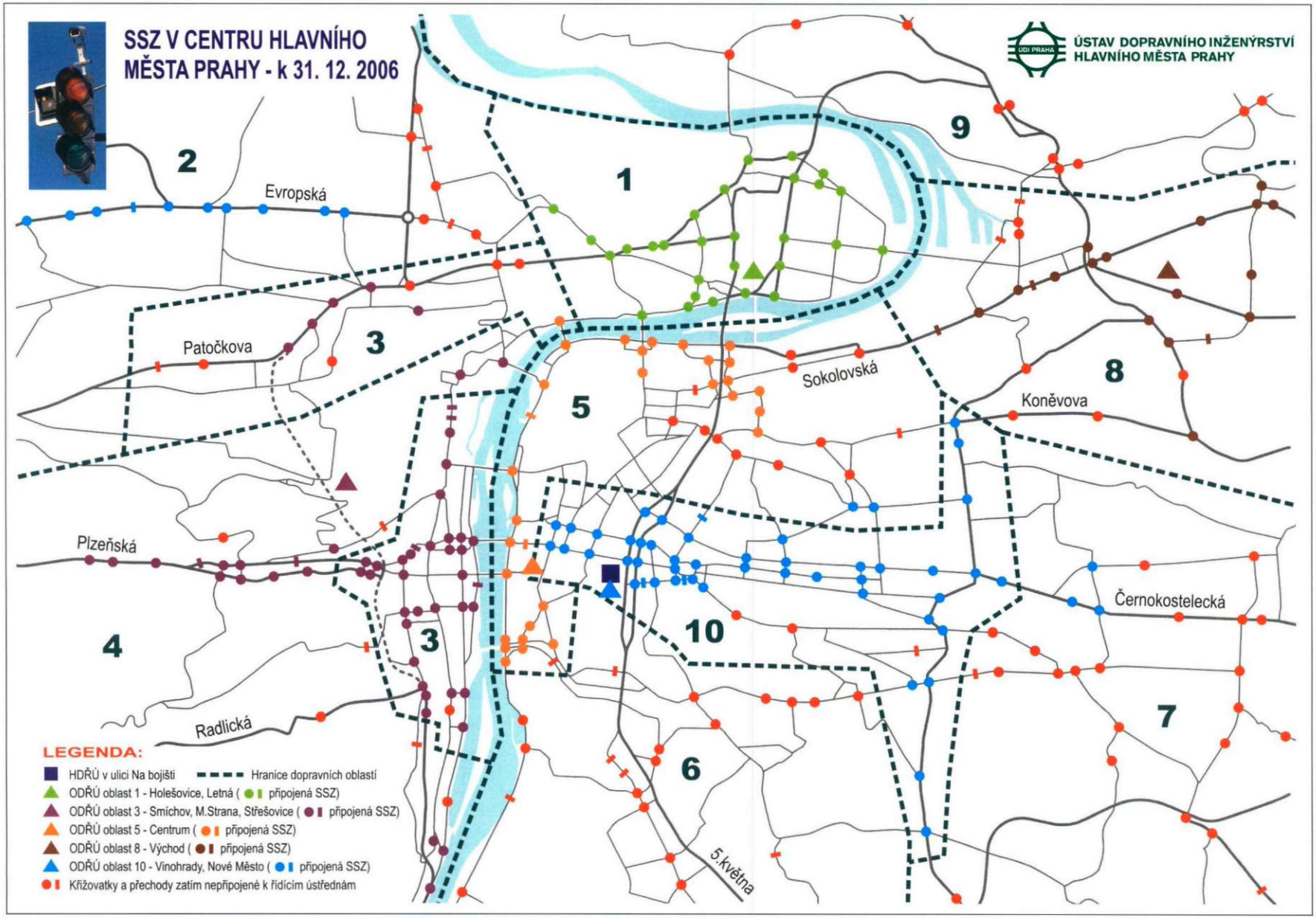
Z provizorního SSZ na definitivní byla převedena 2 SSZ:

4.658 Libušská – Masospol – přechod (dříve SSZ 4.977)
9.611 Českobrodská – Mladých Běchovic

SSZ NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY - STAV KE DNI 31.12.2006

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY




SSZ V CENTRU HLAVNÍHO
MĚSTA PRAHY - k 31. 12. 2006
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
Evropská
Patočkova
Plzeňská
Radlická
Sokolovská
Koněvova
Černokostelecká
5 května
LEGENDA:
HDŘÚ v ulici Na bojišti
Hranice dopravních oblastí
ODŘÚ oblast 1 - Holešovice, Letná (připojená SSZ)
ODŘÚ oblast 3 - Smíchov, M.Strana, Střešovice (připojená SSZ)
ODŘÚ oblast 5 - Centrum (připojená SSZ)
ODŘÚ oblast 8 - Východ (připojená SSZ)
ODŘÚ oblast 10 - Vinohrady, Nové Město (připojená SSZ)
Křižovatky a přechody zatím nepřipojené k řídícím ústřednám

Rekonstruováno bylo 8 SSZ:

0.632 Černokostelecká – Sazečská
1.146 Mariánské hradby – U Prašného mostu
3.373 Koněvova – Na vápence
8.245 Střelničná – Davídkova
9.218 Vysočanská – Prosecká
9.248 Vysočanská – Veltruská
9.249 Vysočanská – Jiřetínská
9.250 Vysočanská – Teplická

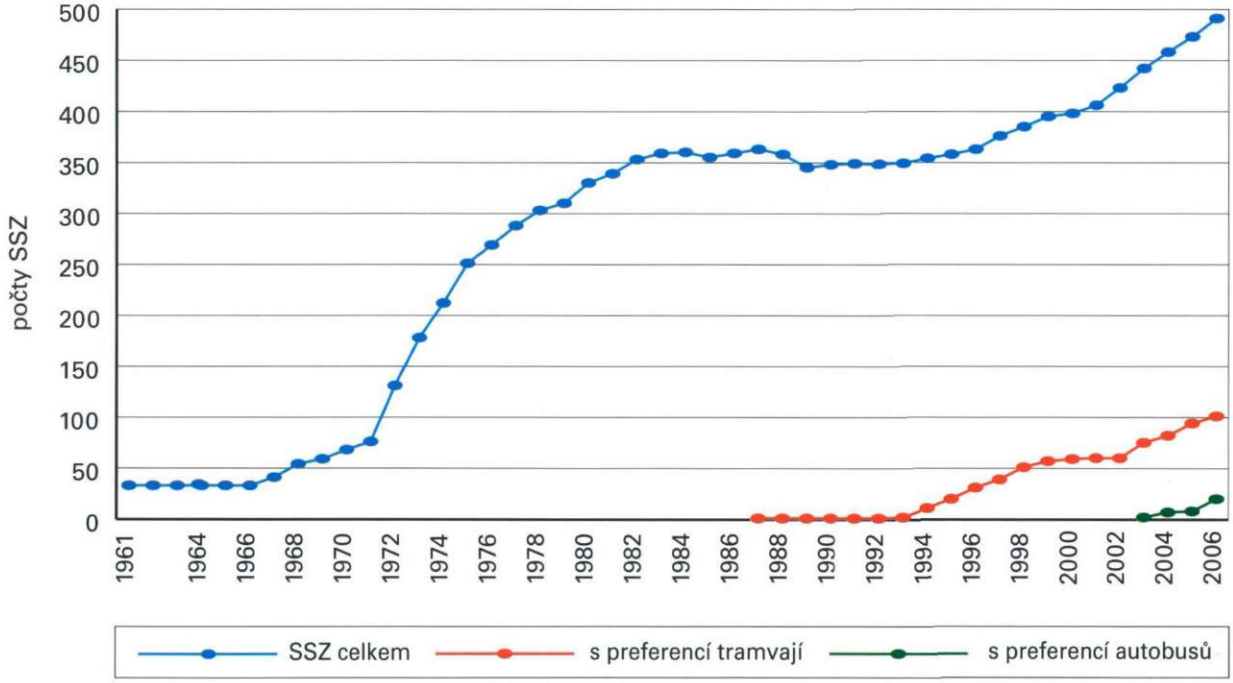
Prostá výměna řadiče byla provedena u 5 SSZ:

3.392 Seifertova – Krásova
4.442 Senohrabská – Türkova
4.443 Senohrabská – Hlavní
5.578 Mezi lány – přechod
8.232 Ke Štvanici – rampa mostu

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 – 2006

Rok	1961	1971	1981	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006
Počet SSZ celkem	33	76	339	348	358	398	442	458	473	**491**
z toho přechody pro chodce	-	9	37	45	46	57	61	60	72	**76**
s preferencí tramvají	-	-	-	1	20	59	75	82	94	**101**
s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	-	2	8	8	**20**

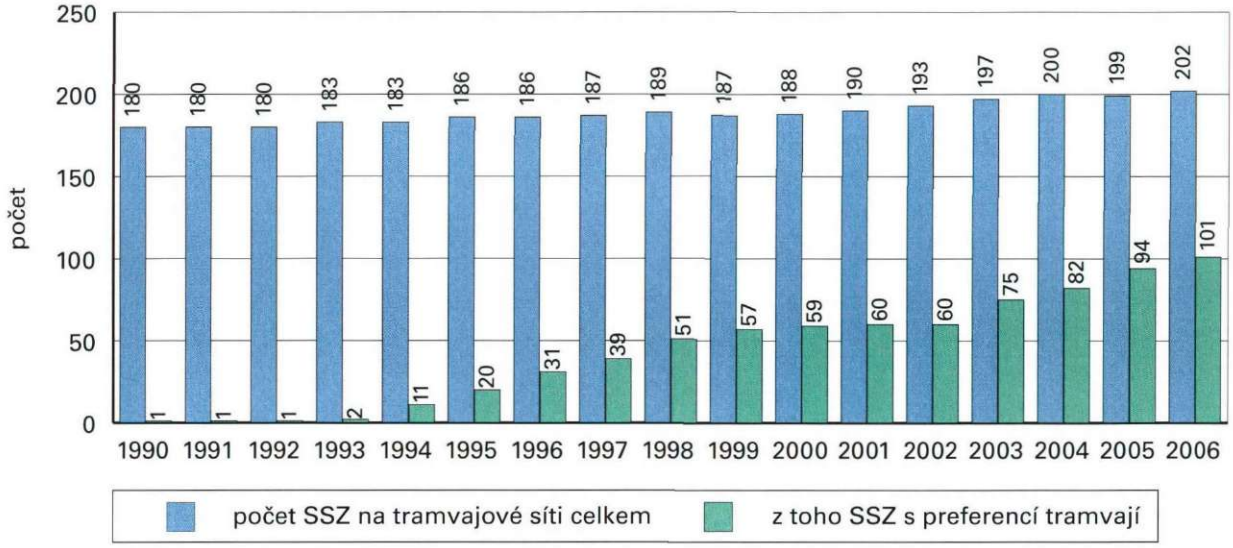
Světelná signalizace v hl. m. Praze 1961 - 2006



4.2 Preference vozidel MHD na SSZ

Nová i rekonstruovaná SSZ jsou vybavena zařízeními, která kromě dynamického řízení na základě poptávky vozidel a chodců umožňují i preferenci vozidel městské hromadné dopravy (MHD). Vozidla MHD tedy mají možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno v reálném čase podle jejich aktuálních nároků tak, aby mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením. Realizace preference vozidel MHD probíhá v Praze již 10 let na základě přijatých „Zásad dopravní politiky hlavního města Prahy". Jde o velmi potřebná opatření přispívající ke zvyšování plynulosti hromadné dopravy, dodržování standardů kvality a napomáhající udržovat pozitivní poměr podílu přepravených osob mezi hromadnou a individuální dopravou ve prospěch MHD.

Světelná signalizace (SSZ) na tramvajové síti 1990 - 2006



V průběhu roku 2006 se počet SSZ s **preferencí tramvají** zvýšil o dalších 7 míst. K datu 31.12.2006 byla preference tramvají zavedena na 101 místech, což představuje 50 % z celkového počtu 202 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 45 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, kdy tramvaje projíždějí zcela bez čekání. Na ostatních místech pak funguje preference podmíněná, která zohledňuje i nároky ostatních druhů dopravy, případně požadavky tramvají přijíždějících z různých směrů.

V rámci rekonstrukce křižovatky Ohrada a přilehlých úseků byla zavedena v roce 2006 preference tramvají na SSZ 3.321 Ohrada a SSZ 3.373 Koněvova – Na vápence. Kromě doplnění směrové detekce tramvají (umožněném výměnou starých výhybek) usnadnila průjezd tramvají křižovatkou Ohrada i instalace rozřazovacích kolejových splítek ve směru od Vápenky i od Nákladového nádraží Žižkov.

Preference tramvají na SSZ 3.321 Ohrada

Absolutní preference tramvají na SSZ 1.052 Havlíčkova - Hybernská

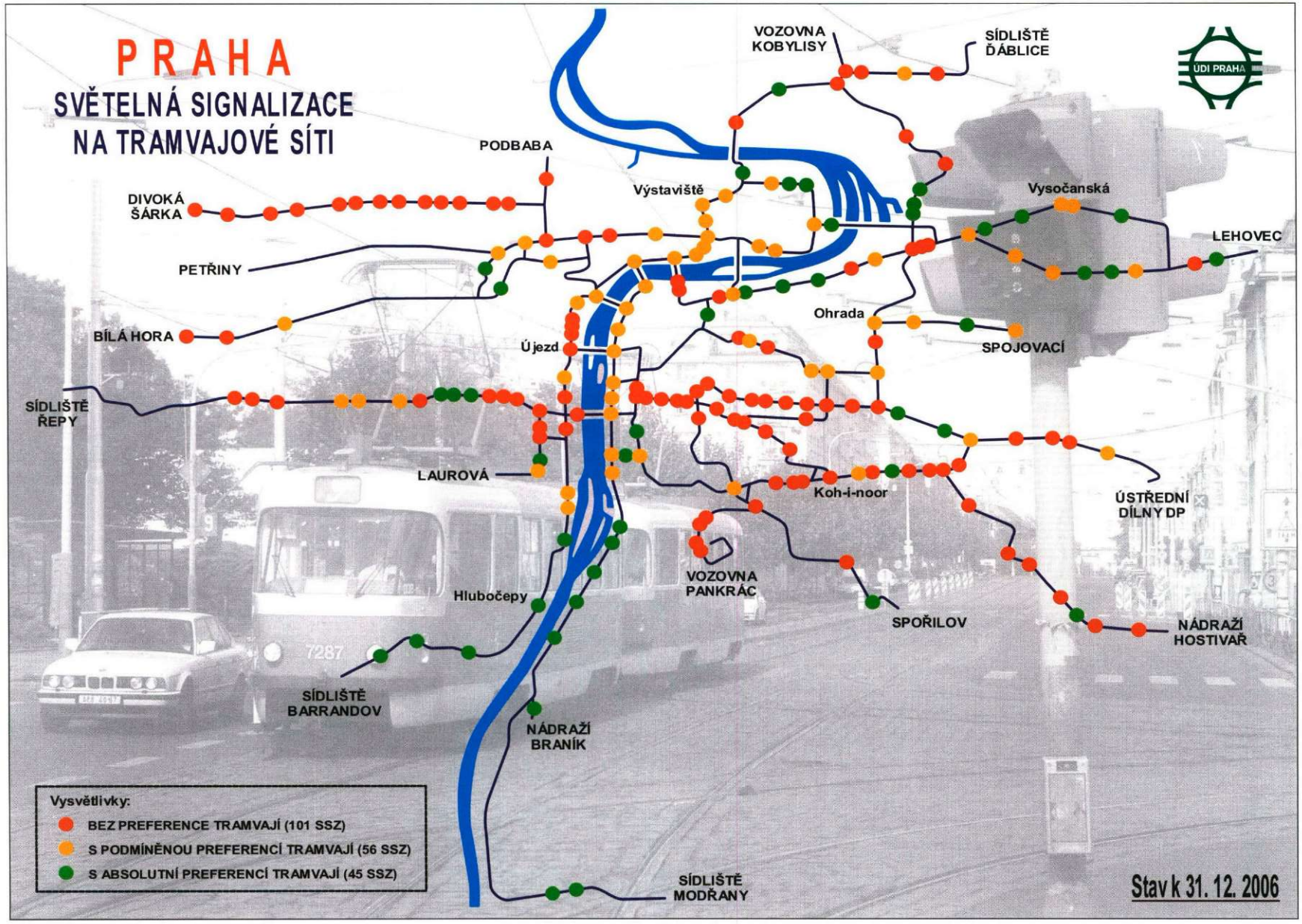
U SSZ 4.040 Chodovská – výjezd tramvají byla v roce 2006 zřízena tzv. účelová signalizace. V základním stavu, pokud nejsou nároky tramvají, je pro vozidla trvale návěštěna blikající žlutá a pro tramvaje trvale signál stůj. Při nároku tramvají se vozidlům na křižovatce rozsvítí červená a vozidlo MHD dostane signál volno zajišťující mu bezpečné projetí křižovatkou.

Další zajímavou realizací preference tramvají v Praze je SSZ 7.171 U Výstaviště – Bubenská, které vzniklo na místě, jež je především v době výstavních či sportovních akcí dlouhodobě přetěžováno jak individuální, tak hromadnou dopravou. K detekci tramvají zde byl poprvé v Praze v běžném provozu, místo dosud obvyklých pružinových trolejových kontaktů (tzv. „brnkačky"), použit nový typ detektoru, a to indukční čidlo Elektroline, které se připevňuje trolejovou svorkou těsně vedle trolejového drátu a na principu elektromagnetické indukce bezkontaktně detekuje pantograf projíždějící tramvaje.

SSZ s preferencí tramvají (stav k 31.12. 2006) **– změny v roce 2006 vyznačeny červeně**

	Číslo	Název SSZ		Číslo	Název SSZ
	0.327	Vinohradská – Starostrašnická	A	5.556	Radlická – Tunel Mrázovka
	0.329	Vršovická – Kodaňská		5.558	Radlická – větve Městského okruhu
A	0.342	Vinohradská – Za strašnickou vozovnou	A	5.564	Tréglova – přechod
A	0.359	Vršovická – Užocká	A	5.566	Werichova – Do Klukovic
A	0.622	Švehlova – Práčská	A	5.571	Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy
	0.632	Černokostelecká – Sazečská	A	5.572	K Barrandovu – Slivenecká
	1.010	Národní divadlo	A	5.575	Časový ostrůvek MHD zastávka Lihovar
	1.011	Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)		5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov
	1.012	Jiráskovo náměstí		5.583	Nádražní – U Královské louky
	1.035	Křižovnická – Karlova		6.122	Bělohorská – Kukulova (Vypich)
A	1.052	Havlíčkova – Hybernská		6.147	M. Horákové – U Brusnice
	1.056	Křižovnická – Kaprova		6.148	Patočkova – Střešovická
	1.067	Těšnov – Na poříčí	A	6.149	Patočkova – Myslbekova
	1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží		7.002	Nábř. Kpt. Jaroše – Štefánikův most
	1.089	Nábřeží E. Beneše – Čechův most		7.028	Nábř. Kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů
	1.106	Malostranské náměstí – Letenská	A	7.125	Dělnická – Jankovcova
A	1.111	Keplerova – Parléřova		7.129	Strossmayerovo náměstí
	1.146	**Mariánské hradby – U Prašného mostu**		7.130	Dukelských hrdinů – Veletržní
	1.156	Klárov – Letenská		7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
	2.013	Palackého náměstí		7.135	Bubenské nábřeží – Argentinská
	2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina		7.137	Argentinská – Plynární
	2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)		7.141	Dělnická – Komunardů
A	2.022	Svobodova – Vyšehradská	A	7.142	Plynární – Komunardů
	2.023	Svobodova – Na slupi		7.155	Letenské náměstí
A	2.066	Vyšehradská – Benátská		7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
	2.318	Seifertova – Italská		**7.171**	**U Výstaviště – Bubenská**
	3.304	Táboritská – Ondříčkova	A	7.172	Plynární – Osadní
	3.306	Olšanské náměstí	A	7.176	Partyzánská – Vrbenského
	3.321	**Ohrada**		7.187	Bubenské nábřeží – tramvajová trať
	3.222	Želivského – Olšanská	A	8.207	Sokolovská – Šaldova
	3.364	Koněvova – Spojovací	A	8.208	Sokolovská – U nádražní lávky
	3.373	**Koněvova – Na vápence**		8.220	Sokolovská – Švábky
A	3.374	Koněvova – Na vrcholu	A	8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
A	3.613	Vinohradská – Pod židovskými hřbitovy	A	8.251a	Zenklova – Kotlaska
A	**4.040**	**Chodovská – výjezd tramvají**	A	8.251b	Zenklova – Voctářova
	4.401	Bělehradská – Otakarova	A	8.251c	Zenklova – OÚNZ
A	4.418	Podolské nábřeží – Podolská	A	8.267	Trojská – přejezd tramvajové tratě
A	4.419	Podolské nábřeží – Kublov		8.984	Střelničná – Opálkova
A	4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova		9.209	Balabenka
A	4.424	Podolské nábřeží – U podolského sanatoria	A	9.210	Sokolovská – Na rozcestí
A	4.450	Gen. Šišky – Čs. exilu		9.211	Českomoravská – Zelený ostrov
A	4.469	Modřanská – Údolní		9.212	Harfa
A	4.470	Gen. Šišky – odbočení tramvaje	A	9.213	Poděbradská – Podkovářská
A	4.628b	Modřanská – Mlejnek sever		9.214	Sokolovská – Freyova
A	5.508	Plzeňská – Mahenova	A	**9.217**	**Poděbradská – U Elektry**
	5.515	Štefánikova – Holečkova		**9.221**	**Poděbradská – U Tesly**
A	5.519	Plzeňská – Podbělohorská	A	9.228	Poděbradská – Hloubětínská
	5.524	Plzeňská – Pod Kotlářkou	A	9.233	Sokolovská – Na břehu
	5.526	Plzeňská – Musílkova	A	9.264	Kolbenova – přechod
	5.531	Plzeňská – smyčka tramvaje (Kotlářka)		9.292	Kolbenova – Pod pekárnami
A	5.532	Plzeňská – Jinonická			

Na tramvajové síti celkem: 202 SSZ. S preferencí tramvají: 101 SSZ (tj. 50 %), z toho 45 SSZ funguje s preferencí absolutní **(A)**.


PRAHA
SVĚTELNÁ SIGNALIZACE
NA TRAMVAJOVÉ SÍTI
ÚDI PRAHA
VOZOVNA KOBYLISY
SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE
PODBABA
Výstaviště
Vysočanská
LEHOVEC
DIVOKÁ ŠÁRKA
PETŘINY
BÍLÁ HORA
Ohrada
SPOJOVACÍ
Újezd
SÍDLIŠTĚ ŘEPY
LAUROVÁ
Koh-i-noor
ÚSTŘEDNÍ DÍLNY DP
VOZOVNA PANKRÁC
Hlubočepy
SPOŘILOV
NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ
SÍDLIŠTĚ BARRANDOV
NÁDRAŽÍ BRANÍK
SÍDLIŠTĚ MODŘANY
Vysvětlivky:
BEZ PREFERENCE TRAMVAJÍ (101 SSZ)
S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ TRAMVAJÍ (56 SSZ)
S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ TRAMVAJÍ (45 SSZ)
Stav k 31. 12. 2006

Testovací provoz **preference autobusů** na dvou křižovatkách byl zahájen již v průběhu roku 2003, a to jako součást projektu Trendsetter, jehož byla Praha účastníkem. V roce 2004 byly realizovány úpravy umožňující upřednostňování autobusů na SSZ v okolí nově otevřené části trasy metra C do Kobylis a Ládví, zejména šlo o SSZ na Čimické ulici. V roce 2006 se počet SSZ s preferencí autobusů rozšířil o dalších dvanáct, především na Vysočanské ulici v souvislosti s výstavbou dalšího úseku trasy metra C.

Preference autobusů na SSZ 8.241 Kobyliské náměstí

Křižovatka s preferencí autobusů Střelničná - Ďáblická

Systém preference autobusů funguje na základě radiové komunikace vozidla s řadičem SSZ. K lokalizaci vozidel přijíždějících ke křižovatce se používá inframaják umístěný v dostatečné vzdálenosti před stopčárou. Zařízení ve vozidle umožňuje také propojení systému s platným jízdním řádem linky, takže řadič preferuje na křižovatce především ty spoje, které to vzhledem ke zpoždění potřebují. Ze zjištěné odchylky oproti jízdnímu řádu je do řadiče vysílán odpovídající požadavek na preferenci, který je kategorizován do tří stupňů od nízkého až po vysoký.

V závěru roku 2006 bylo mobilními komponenty potřebnými pro fungování systému vybaveno celkem 286 autobusů. Vozidla dodaná Dopravnímu podniku hl. m. Prahy na podzim roku 2006 byla vybavena patřičným zařízením již u výrobce.

SSZ s preferencí autobusů (stav k 31.12. 2006) **– změny v roce 2006 vyznačeny červeně**

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
0.368	**Úvalská – V Rybníčkách**	8.273	Čimická – K Pazderkám
4.421	Barrandovský most – rampa Braník	8.274	Čimická – Služská – přechod
4.454	Modřanská – rampy C,D	8.276	Čimická – Písečná
4.628a	**Branická – Modřanská**	**8.278**	**Střelničná – Ďáblická**
5.525	Holečkova – Zapova	**8.662**	**Střelničná – Rochlická**
8.240	**Horňátecká – Třeboradická**	8.978	Čimická – Libišská – přechod
8.241	Kobyliské náměstí	**9.248**	**Vysočanská – Veltruská**
8.242	**Klapkova – Střelničná**	**9.249**	**Vysočanská – Jiřetínská**
8.243	**Střelničná – Zdibská**	**9.250**	**Vysočanská – Teplická**
8.246	**Vysočanská – Levínská**	**9.298**	**Freyova – Ocelářská**

4.3 Řídicí ústředny

Rozšiřování a modernizace „Systému řízení a regulace městského silničního provozu" pokračovaly podle schválených zásad i během roku 2006 především již zmíněným výběrovým řízením na údržbu, obnovu a dodávku SSZ, ODŘÚ (oblastních dopravních řídících ústředen) a koordinačních kabelů na území hl. m. Prahy. Dále byly připravovány podklady pro modernizaci hlavní dopravní řídící ústředny (HDŘÚ).

Správu systému centrálního řízení dopravy v metropoli zajišťuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy. **HDŘÚ** je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na bojišti v Praze 2. Její obsluhu zajišťují příslušníci Policie ČR - Správy hl. m. Prahy. K 31.12.2006 bylo k této ústředně v rámci systému řízení dopravy prostřednictvím pěti ODŘÚ připojeno celkem 212 SSZ. Řadiče byly v jednotlivých oblastech připojeny k systémům VRS 2100, MIGRA a ADT.

Sál HDŘÚ Praha (vlevo místnost DIC Praha)

Tablo připojených SSZ v sálu HDŘÚ Praha

Na server systému VRS 2100 jsou připojeny tři z deseti dopravních oblastí, na něž je Praha rozdělena. Oblast 1 - Holešovice, Letná má k HDŘÚ nyní připojených 27 SSZ, na řídicí ústřednu oblasti 5 - Centrum (pravobřežní) je připojeno 29 SSZ a řídící ústředna oblasti 8 - Východ řídí 24 SSZ.

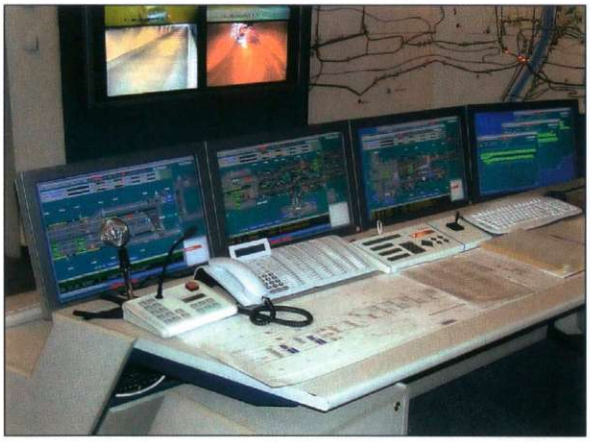
V rámci SSZ připojených k systému VRS 2100 je v provozu také systém řízení TRASSIS, což je dopravně závislá volba signálních programů na osmi SSZ v koordinovaném tahu Argentinská - Bubenské nábřeží - nábřeží Kpt. Jaroše. V roce 2006 byla navíc zprovozněna dopravně závislá volba programů na křižovatce u Národního divadla.

Systém MIGRA slouží k řízení oblasti 3 - Smíchov, Malá Strana, Střešovice a je k němu připojeno celkem 61 SSZ. Základní vlastnosti tohoto systému jsou obdobné systému VRS 2100, ale MIGRA má ještě nadstavbu (systém MOTION), která uplatňuje princip adaptivního řízení (na 21 SSZ). Systém dle údajů z detektorů působí na optimalizování délky cyklu, časového odstupu zelených (ofsetu) na následných křižovatkách a na mezní hodnoty zelené. Systém tedy nevybírá z předem připravených programů, ale snaží se optimalizovat řízení změnami parametrů.

Z řídicího počítače systému ADT bylo na konci roku 2006 řízeno 52 SSZ v oblasti 10 - Vinohrady, Vršovice, Nové Město. Ke stejnému systému patří ještě 19 SSZ na Evropské ulici. ADT je v Praze nejstarší systém pro řízení dopravy, byl v provozu již na první ústředně řízení dopravy v Korunní ulici v 80. letech. Dopravu lze v systému ADT řídit pouze na principu prodlužování fází strukturálního signálního plánu pomocí zastavovacích bodů.

Velmi podstatnou součástí HDŘÚ je rovněž pracoviště sloužící k **řízení pražských silničních tunelů**, a to především z dopravního hlediska. Toto pracoviště bylo uvedeno do zkušebního provozu v prosinci roku 1997 v souvislosti s dostavbou Strahovského tunelu. Během dalších necelých deseti let pak byly k tomuto systému řízení připojeny tunely Zlíchovský, Těšnovský a Mrázovka. Řízení provozu v Letenském tunelu závisí především na řízení SSZ na jeho vjezdech.

Z hlediska dopravy je řízení provozu v tunelech plně automatické. Na základě detekce jakéhokoliv problému počítač spustí přednastavenou sekvenci, kterou může být uzavření jednoho jízdního pruhu či například celého tunelu, případně zvukovým znamením upozorní dispečera na detekovanou situaci. Vzhledem ke zvýšené potřebě zajistit bezpečnost v podobných dopravních stavbách je dohled nad provozem v tunelech v pražských podmínkách ještě rozdělen. Technologické záležitosti týkající se větrání, osvětlení a havarijních situací jsou součástí velína pražských tunelů, který sídlí na Strahově.



Pracoviště řízení provozu v pražských silničních tunelech v sálu HDŘÚ

Obrazovková stěna systému TVD v sálu HDŘÚ Praha

V rámci HDŘÚ je k dispozici i rozsáhlý **systém televizního dohledu** (TVD), pomocí něhož jsou monitorována důležitá místa pražské komunikační sítě. V Praze je umístěno celkem 222 pevných či otočných kamer televizního dohledu TSK hl. m. Prahy, jejichž záběrů využívají kromě pracovníků HDŘÚ např. i dispečeři Dopravního podniku hl. m. Prahy. Z tohoto počtu je 105 kamer umístěno v pražských silničních tunelech (Strahovský, Zlíchovský, Mrázovka, Těšnovský, Letenský). Velká část z těchto kamer zde ovšem není pouze snímacím zařízením, ale umí automaticky detekovat řadu situací, které mohou v tunelech vzniknout.

Druhým kamerovým systémem ve městě je systém DP hl. m. Prahy, který má především v prostorách a vestibulech metra k dispozici cca 600 kamer. Obě předchozí možnosti kamerového dohledu pak doplňuje ještě Bezpečnostní kamerový systém (BKS), k němuž je připojeno celkem 384 kamer zaměřených převážně na sledování bezpečnostní situace ve městě.

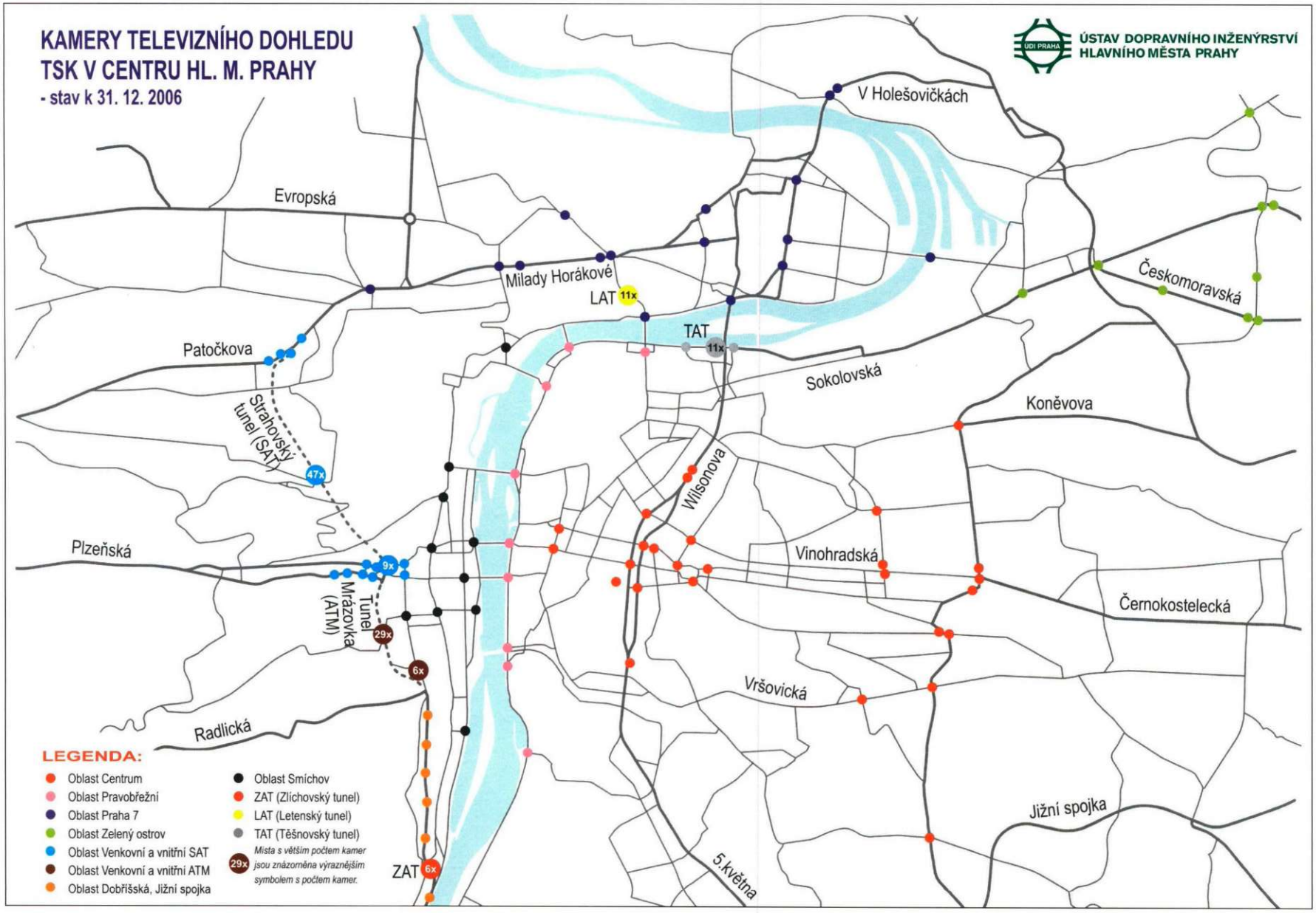
Ze všech tří systémů je pak složeno spektrum kamer začleněných do Městského kamerového systému (MKS), jehož rozvoj spadá pod odbor krizového řízení MHMP a k němuž je připojeno celkem 512 kamer. Patří sem všechny kamery systému BKS a dále 64 vybraných kamer ze systému DP Praha a rovněž 64 kamer spravovaných TSK. Některé z kamer MKS jsou v případě mimořádné dopravní situace na místě, které není vybaveno kamerou TSK ani DP, využitelné i pro monitoring a řešení dopravních problémů.

K systémům přičleněným k HDŘÚ Praha patří i systém **navádění řidičů a sledování obsazenosti na parkovištích P+R** (Park and Ride). Na ústřednu je zatím připojena pouze trojice parkovišť v západní části města (P+R Zličín 1 a 2 a Nové Butovice). Ostatní parkoviště jsou ovšem již také sledována z hlediska aktuální obsazenosti a informace o počtu volných míst na všech parkovištích jsou k dispozici na webových stránkách www.doprava-praha.cz.

Návádĕcí tabule k P+R Zličín 1

PIT u Dienzenhoferových sadů na Praze 5

Proměnné informační tabule (PIT), které řidiče pomocí třířádkových textů informují o důležitých aktuálních změnách v dopravě v dané oblasti (kongesce, stupně provozu, nehody, omezení provozu v tunelech apod.) byly postupně instalovány v několika lokalitách města. Na přelomu let 2005 a 2006 vznikla „Studie rozmístění PIT na území hl. m. Prahy", která současný systém 22 tabulí podstatně rozšíří do komplexní podoby. Navrhuje v cílovém stavu rozmístění 136 PIT na území města a dalších 31 PIT na okolních komunikacích, které dopravu ve městě ovlivňují.


KAMERY TELEVIZNÍHO DOHLEDU
TSK V CENTRU HL. M. PRAHY
- stav k 31. 12. 2006
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
V Holešovičkách
Evropská
Milady Horákové
LAT 11x
TAT 11x
Českomoravská
Patočkova
Sokolovská
Koněvova
Strahovský tunel (SAT)
47x
Wilsonova
Plzeňská
9x
Vinohradská
Mrázovka Tunel (ATM)
29x
Černokostelecká
6x
Vršovická
Radlická
Jižní spojka
ZAT 6x
5.května
LEGENDA:
Oblast Centrum
Oblast Pravobřežní
Oblast Praha 7
Oblast Zelený ostrov
Oblast Venkovní a vnitřní SAT
Oblast Venkovní a vnitřní ATM
Oblast Dobřišská, Jižní spojka
Oblast Smíchov
ZAT (Zlíchovský tunel)
LAT (Letenský tunel)
TAT (Těšnovský tunel)
29x Místa s větším počtem kamer jsou znázorněna výraznějším symbolem s počtem kamer.

4.4 Telematika v dopravě

Dopravní telematika je oborem, který integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu optimalizovaly přepravní výkony, zlepšila se bezpečnost provozu a stoupla kvalita přepravy. Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 0349 z 19.3 2002 byly schváleny „Zásady pro rozvoj dopravní telematiky v hl. m. Praze", které definují 11 oblastí, v nichž se v Praze telematika rozvíjí a nadále rozvíjet bude:

Oblast 1: Řízení silničního provozu
Oblast 2: Dopravní a cestovní informace
Oblast 3: Parkovací systémy
Oblast 4: Veřejná doprava
Oblast 5: Dohledové a varovné systémy
Oblast 6: Bezpečnostní a záchranné systémy
Oblast 7: Elektronické platby
Oblast 8: Systémy ve vozidlech
Oblast 9: Přeprava zboží a nákladů
Oblast 10: Sběr a správa dat
Oblast 11: Správa dopravní infrastruktury

Praktická realizace telematického systému hl. m. Prahy je dlouhodobá záležitost a s ohledem na svůj velký rozsah probíhá postupně. V roce 2006 se podle schválené strategie nadále rozvíjela činnost především v oblastech 1, 2, 3 a 5.

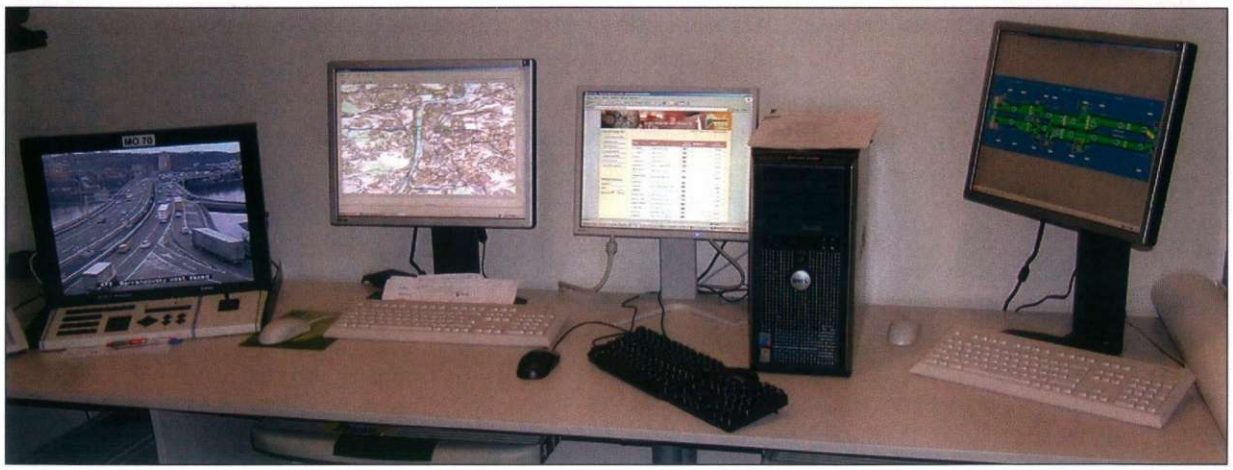
Oblast 1: Řízení silničního provozu

Rozvoj této oblasti je popsán v předchozích částech kapitoly 4.

Ve vazbě na postupující přípravu a realizaci dalších staveb Pražského okruhu, Městského okruhu a některých radiálních komunikací pokračovaly v roce 2006 práce na přípravě vybavení sítě hlavních pražských komunikací telematickými aplikacemi (proměnné informační tabule, liniové řízení dopravy, proměnné směrové a informační dopravní značení, dynamické vážení vozidel, dohledové kamerové systémy, systémy pojížděných krajnic na okruzích, řízený provoz na rampách mimoúrovňových křižovatek, detekční a záchranné systémy v tunelech apod.) a byl zpracován variantní návrh charakterizující potřebné počty, umístění a funkční upořádání řídících center dopravy a řídících center tunelových staveb v pražském regionu.

Oblast 2: Dopravní a cestovní informace

Od 1.7.2005 je v Praze v provozu (nejprve ve zkušebním) **Dopravní informační centrum** (DIC Praha) umístěné v prostorách HDŘÚ v ulici Na bojišti. Od počátku roku 2006 je DIC Praha po pozitivním vyhodnocení zkušebního provozu v provozu trvalém. Během uplynulých dvanácti měsíců probíhaly práce na přechodu vyhodnocování stupňů dopravní zátěže od manuálního zadávání operátorem DIC na automatický provoz odvozovaný z údajů z detektorů. Ze 76 takto sledovaných úseků bylo na počátku roku 2006 automaticky vyhodnocováno 18, na konci roku pak byla tato možnost u 55 z celkového počtu 95 úseků.



Pracoviště operátora DIC Praha

V rámci DIC Praha slouží řidičům v Praze také systém RDS-TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel), který v navigačních mapách ve vozidlech umí zobrazit aktuální dopravní informace a navádění jim přizpůsobit. Vzhled zpráv (vysílání je zajišťováno ve spolupráci s ČRo) je plně standardizován dle mezinárodních standardů ALERT C. Jako podklad pro vysílání systému byla zpracována lokalizační databáze hlavní komunikační sítě hl. m. Prahy, která je každoročně aktualizována. Pomocí této databáze jsou dopravní informace k jednotlivým úsekům přiřazovány.

V oblasti telematických aplikací v hromadné dopravě pokračoval v roce 2006 na příměstských linkách veřejné dopravy rozvoj systému **sledování autobusů pomocí GPS.** Ve zkušebním provozu již funguje informační centrum pro hromadnou dopravu, pomocí něhož mohou dopravci sledovat pohyb vozidel na jednotlivých linkách, vyhodnocovat zdržení, případně si mohou orgány státní správy a samosprávy ověřovat, zda byly jimi zaplacené spoje řádně dopravci provedeny apod. Kromě toho jsou data z tohoto systému vhodná pro využití na informačních tablech instalovaných v důležitých přestupních uzlech. V rámci regionální dopravy je takové tablo instalováno např. ve Strančicích u Prahy (přestup vlak – regionální autobusové linky). V budoucnu se předpokládá rozvoj systému i pro autobusové linky pražského Dopravního podniku.

Na webových stránkách Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. www.dpp.cz/jrportal jsou pro cestující veřejnost k dispozici jednotlivé **zastávkové jízdní řády** linek hromadné dopravy v pražském regionu s výjimkou železnice a přívozů, a to i jiných dopravců, než jen DP Praha. Od spuštění aplikace si zde cestující stáhli již téměř 8 milionů zastávkových jízdních řádů pro svoji potřebu.

Oblast 3: Parkovací systémy

V letech 2005 a 2006 byla v ÚDI Praha zpracována „Studie parkovacího naváděcího systému do veřejně přístupných garáží v centrální oblasti hl. m. Prahy, zejména na území Pražské památkové rezervace". Byly v ní vytipovány garáže vhodné pro zapojení do systému, úseky naváděcích tras a hlavní rozhodovací body. Dále byly upřesněny naváděcí trasy a navržena místa osazení naváděcích tabulí a obsah sdělení na tabulích. Cílem systému je mj. přispět ke snižování automobilové dopravy v centrální oblasti města související s hledáním vhodného místa k zaparkování vozidla, snižovat výskyt kongescí v přepravních špičkách v dostředném směru k jádru města a přispět k vyššímu využívání veřejné dopravy v radiálních směrech. Dynamické navádění kombinované např. s uváděním údajů o časech odjezdů návazné veřejné dopravy pomůže k tomu, aby jednotlivá parkoviště byla rovnoměrněji obsazena, aby řidič, který nenajde místo na jednom parkovišti, našel snadno místo na jiném.

Oblast 5: Dohledové a varovné systémy

V rámci snahy o zlepšení bezpečnosti provozu na Městském okruhu bylo v minulých letech v úseku Zlíchov – Radlická (Dobříšská ulice), v tunelu Mrázovka a ve Strahovském tunelu (vždy v obou směrech) instalováno **úsekové měření rychlosti vozidel** pomocí videokamer systému Unicam Velocity. I pokud řidič během jízdy mezi začátkem a koncem úseku změní jízdní pruh, je dle registrační značky zaznamenán. Sejmutá obrazová informace se přenáší do vyhodnocovacího serveru, který obraz analyzuje. Průměrná rychlost se pak vypočte z časových údajů dvou setříděných snímků vozidla pořízených na začátku a na konci měřeného úseku.

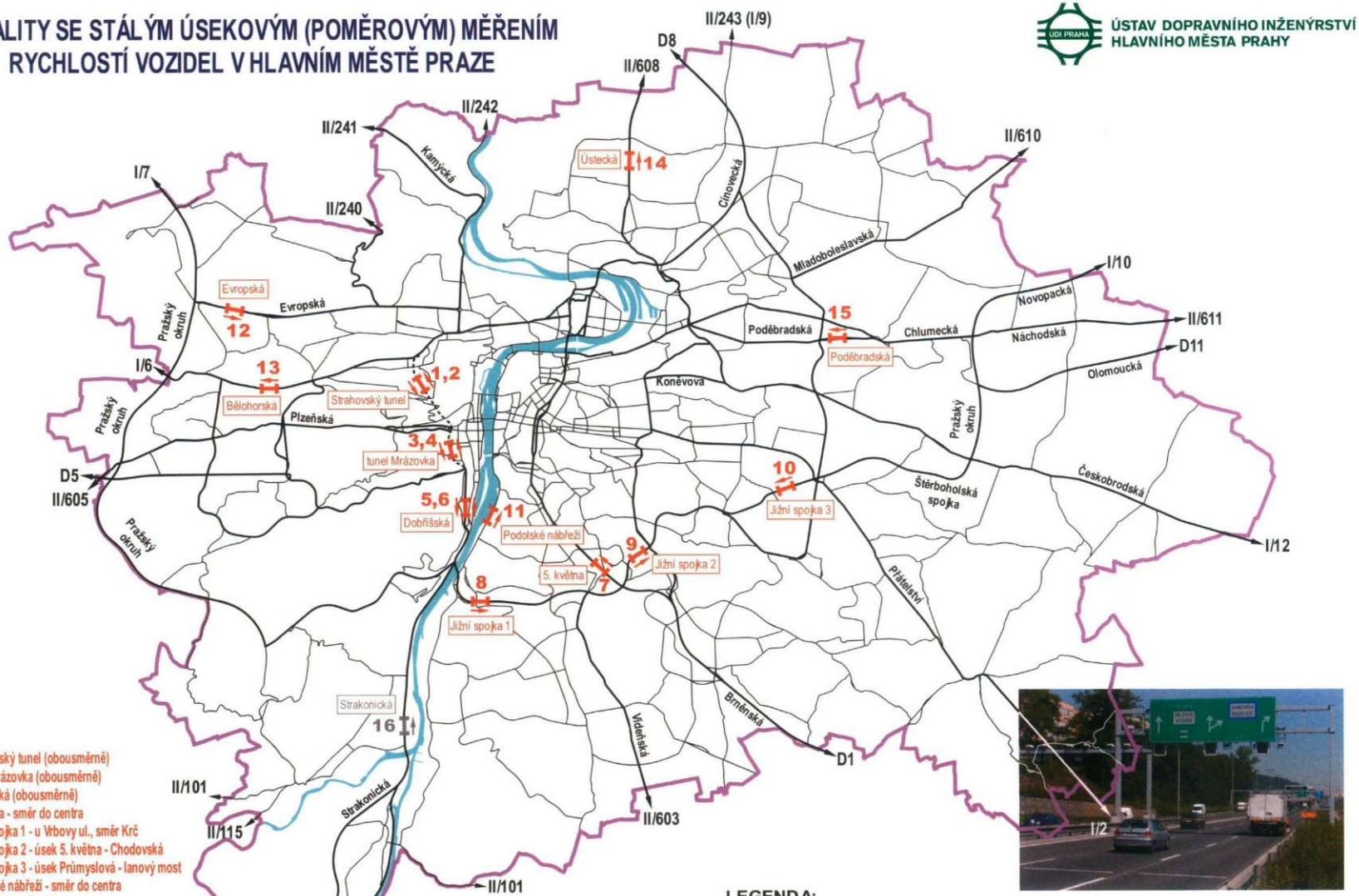
Po pozitivním vyhodnocení systému úsekového měření rychlosti připravilo hlavní město Praha v roce 2006 jeho rozšíření o deset dalších úseků.

Na síti pražských silničních komunikací je dále rozmístěno 15 zařízení pro trvalé **měření okamžité rychlosti jízdy vozidel**. Během roku 2006 byl naplánován rozvoj těchto stacionárních radarů (bodových), ale na dodávku dalších deseti, pro něž byly již vytipovány lokality, dosud nebylo uzavřeno výběrové řízení.

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků na území hl. m. Prahy je rozmístěno na 14 křižovatkách zařízení pro zjišťování a **dokumentování jízd na červenou**. Systém byl v závěru roku 2006 funkční na 13 SSZ, čtrnácté zařízení na křižovatce 5.466 K Barrandovu – K Holyni bylo instalováno, ale bude uvedeno do provozu až na počátku roku 2007. Stejně jako u úsekových měření je plánováno zobrazování výsledků měření na webových stránkách www.praha-mesto.cz v sekci Doprava. Ze zatím získaných údajů vyplývají však již dnes zajímavé informace. Například na křižovatce nám. I. P. Pavlova – Sokolská bylo v období září – prosinec 2006 zaznamenáno 807 jízd na červenou.

LOKALITY SE STÁLÝM ÚSEKOVÝM (POMĚROVÝM) MĚŘENÍM RYCHLOSTÍ VOZIDEL V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



1, 2 - Strahovský tunel (obousměrně)
3, 4 - tunel Mrázovka (obousměrně)
5, 6 - Dobříšská (obousměrně)
7 - 5. května - směr do centra
8 - Jižní spojka 1 - u Vrbovy ul., směr Krč
9 - Jižní spojka 2 - úsek 5. května - Chodovská
10 - Jižní spojka 3 - úsek Průmyslová - lanový most
11 - Podolské nábřeží - směr do centra
12 - Evropská - směr do centra
13 - Bělohorská - směr z centra
14 - Ústecká - směr z centra
15 - Poděbradská - směr do centra
16 - Strakonická - směr do centra - realizováno až v roce 2007

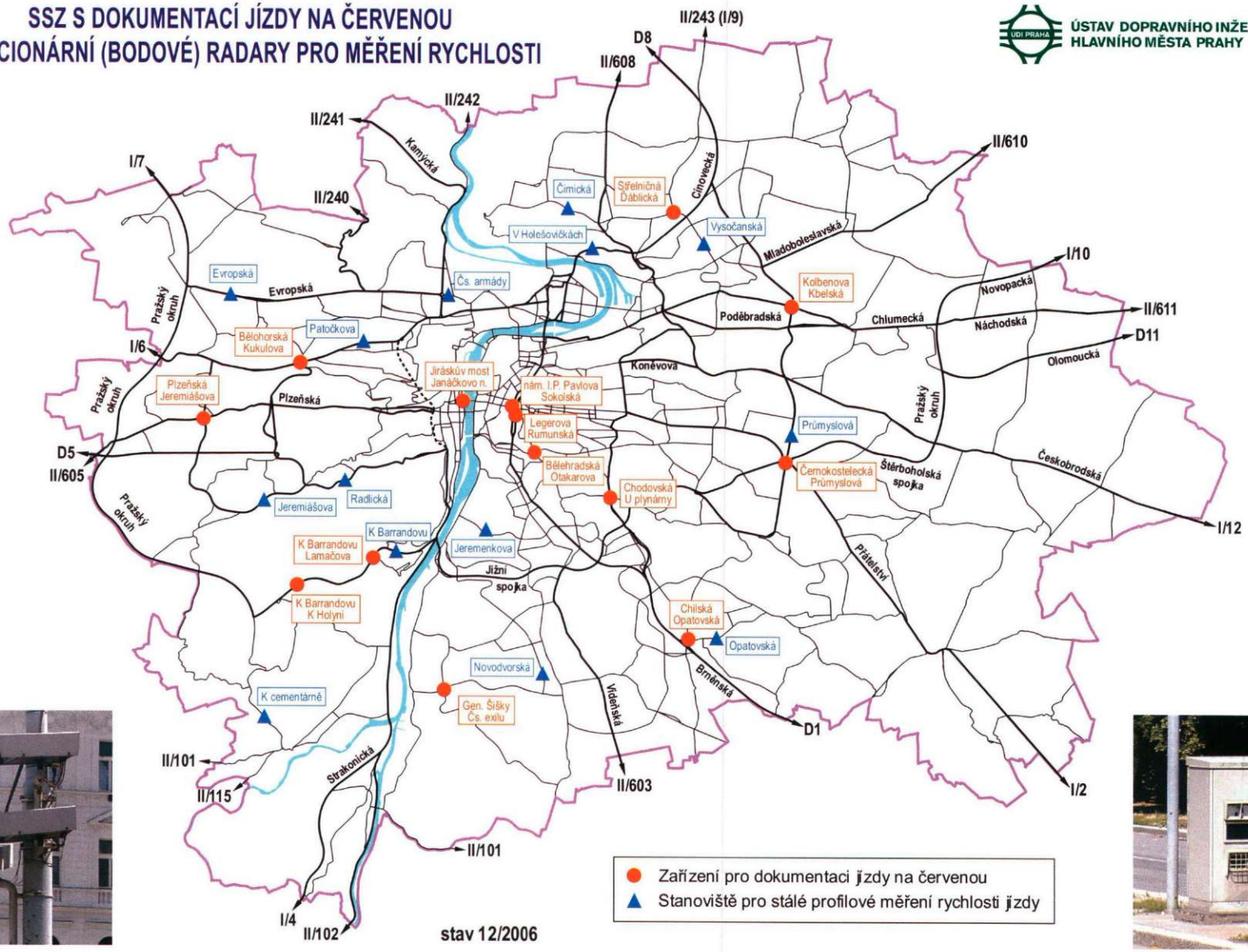
LEGENDA:

1,2 Stanoviště pro stálé úsekové měření rychlosti jízdy v obou směrech
9 Stanoviště pro stálé úsekové měření rychlosti jízdy v jednom směru

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

SSZ S DOKUMENTACÍ JÍZDY NA ČERVENOU A STACIONÁRNÍ (BODOVÉ) RADARY PRO MĚŘENÍ RYCHLOSTI

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY

5

V roce 2006 byla za účasti veřejnosti věnována pozornost města optimalizaci stanovení rychlostních limitů na komunikacích, kde je účelné tyto limity stanovit odchylně od paušálních hodnot 50/80 km/h (v obci). Podněty občanů hlavního města Prahy směřovaly jednak ke snižování nejvyšší dovolené rychlosti na komunikacích hl. m. Prahy stanovené zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, jednak ke zvýšení dovolené rychlosti tam, kde to charakter komunikace z hlediska bezpečnosti provozu umožňuje.

Na mnoha komunikacích bylo odstraněno dopravní značení omezující nejvyšší dovolenou rychlost na 30 km/h nebo 40 km/h a nově zde platí obecná úprava provozu na pozemních komunikacích dovolující rychlost 50 km/h. Došlo tím nejen k lepší plynulosti silničního provozu, ale přispělo se tím i k požadované redukci dopravního značení.

Na vybraných páteřních komunikacích města, zejména radiálních, se nejvyšší dovolená rychlost zvýšila z 50 km/h na 70 km/h, např. v ulici Chlumecké (viz fotografie), Podbabské nebo ve Zlíchovském tunelu.

Ulice Chlumecká – nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h

Ulice Chlumecká – nejvyšší dovolená rychlost 70 km/h

Na komunikaci Jižní spojka, vyhrazené pro provoz motorových vozidel, byla vyznačena nejvyšší dovolená rychlost v nočních hodinách v době 23-05 hodin 100 km/h.

Sdružená zóna se zákazem vjezdu nákladních automobilů nad 6 t celkové hmotnosti a zákazem stání autobusů mimo vyznačená parkoviště, zahrnující do roku 2005 širší území Pražské památkové rezervace na území Městských částí Prahy 1 a 2 a části území Městských částí Prahy 4 a 5, vymezené ulicemi Nuselskou, Michelskou a Městským okruhem (Jižní spojka, Barrandovský most, Dobříšská, Radlická), byla od května roku 2006 nově rozšířena o oblast Spořilova s převážně obytnou zástavbou. Zóna je ohraničena komunikacemi Jižní spojka, 5. května a Spořilovská, přičemž uvedené komunikace leží mimo tuto oblast.

Úprava nejvyšší dovolené rychlosti na Jižní spojce v nočních hodinách

Vyznačení sdružené zóny se zákazem vjezdu nákladních automobilů nad 6 t v oblasti Spořilova

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA

ÚDI PRAHA

HLAVNÍ KOMUNIKACE

- stav 2006
- etapa
- návrhové období ÚPn
- výhledové období ÚPn
- tunel

METRO

- stav 2006
- etapa

PARKOVIŠTĚ P+R

- stav 2006
- etapa

Schémata tras a křižovatek komunikací, tras a stanic metra, záchytných parkovišť P+R vycházejí z územního plánu hl. m. Prahy z 9. 9. 1999 a jeho změn a mohou být dále upřesňována.

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@udipraha.cz
http://www.udipraha.cz

PRAHA - orientační plán města. Vydala a zpracovala Kartografie Praha, a. s. v roce 2004 jako účelový náklad pro Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy. © Topograficky podklad Kartografie Praha, a. s. (6/2004) © Odborný obsah ÚDI Praha. Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem Kartografie Praha, a. s. a ÚDI Praha.

1 : 90 000

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 1,2 1,4 1,6 1,8 2 km

V průběhu roku 2006 probíhaly i významné dočasné změny v organizaci dopravy při budování dopravní infrastruktury hl. m. Prahy. V rámci výstavby metra trasy IV.C v úseku Ládví – Letňany se dopravní omezení dotkla oblasti Proseka, zejména pak ulic Vysočanská a Prosecká, kde byla po určitou dobu vyloučena nebo omezena individuální osobní doprava. Dopravní omezení na severním předpolí Strahovského tunelu, při výstavbě mimoúrovňové křižovatky Malovanka, trvající od roku 2006, jsou sice rozsahem lokálního charakteru, avšak významnou měrou ovlivňují plynulost dopravy na komunikacích Městské části Prahy 6. Dlouhodobá dopravní omezení v oblasti Bulhara si vyžádala výstavba „Nového spojení" (součást přestavby železničního uzlu Praha), další dopravní omezení byla spojena s celkovou rekonstrukcí nám. Republiky a také např. s výstavbou Vysočanské radiály a jejím napojením na ulici Kbelskou.

Dopravní omezení na severním předpolí Strahovského tunelu

Omezení provozu v Husitské ulici v souvislosti s výstavbou tzv. Nového spojení

Svedení dopravy do protisměru v souvislosti s výstavbou metra C ve Vysočanské ulici

Výstavba mimoúrovňové křižovatky Malovanka

Omezení provozu v okolí křižovatky Ohrada během její rekonstrukce

Výstavba MÚK Vysočanská radiála - Kbelská

6.1 Dopravní nehody

V roce 2006 došlo v Praze k 34 689 nehodám (+4 % oproti roku 2005), 56 osob bylo usmrceno (-8 %) a 2 404 osob bylo zraněno (-20 %). S účastí chodců došlo k 649 nehodám (-13 %), 25 osob bylo usmrceno (-29 %) a 629 osob bylo zraněno (-12 %). Chodci sami zavinili 328 nehod (-7 %), přičemž bylo usmrceno 12 osob (-7 %) a 300 osob bylo zraněno (-9 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (33 759 z 34 689 nehod, tj. 97 %).

Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 556 (-26 %). Počet nehod zapříčiněných překročením dovolené rychlosti se snížil ze 140 v roce 2005 na 85 v roce 2006, tj. o 39 %. Nehody zapříčiněné překročením dovolené rychlosti však tvoří z celkového počtu dopravních nehod v Praze jen velmi malý podíl – v roce 2006 pouze 0,2 %, tzn. pouze 1 nehoda z 500.

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

Rok	2004	2005	2006	rozdíl 06/05 (%)
Počet nehod	29 598	33 349	**34 689**	+ 4
Počet smrtelných zranění	56	61	**56**	- 8
Počet těžkých zranění	428	393	**357**	- 9
Počet lehkých zranění	3 313	2 603	**2047**	- 21
Počet nehod se zraněním	3 086	2 506	**2022**	- 19
Počet nehod bez zranění	26 512	30 843	**33 667**	+ 6
Zaviněno řidičem	28 695	32 494	**33 759**	+ 4
překročení dovolené rychlosti	144	140	**85**	- 39
nesprávné předjíždění	222	263	**253**	- 4
nedání přednosti v jízdě	8 463	9 658	**10 034**	+ 4
způsob jízdy	17 189	19 329	**20 961**	+ 8
Nezaviněno řidičem	903	855	**930**	+ 9
zaviněno závadou komunikace	121	81	**167**	+ 106
zaviněno chodcem	384	352	**328**	- 7

Ve srovnání s předcházejícím rokem došlo k poklesu počtu usmrcených osob, počtu těžce i lehce zraněných osob, počtu nehod se zraněním a nárůstu nehod pouze s hmotnou škodou.

Vývoj nehodovosti 1961 – 2006

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony %
	počet	%	Počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	94	100	369	100	2 806	100	7,5	100
1995	33 898	188	123	131	679	184	4 044	144	7,9	178
2000	40 560	225	80	85	521	141	3 260	116	7,4	228
2001	34 195	190	67	71	452	122	3 521	125	6,1	235
2002	35 888	199	82	87	477	129	3 679	131	6,1	243
2003	35 589	197	65	69	466	126	3 509	125	5,7	257
2004	29 598	164	56	60	428	116	3 313	118	4,6	270
2005	33 349	185	61	65	393	107	2 603	93	5,1	273
2006	**34 689**	**192**	**56**	**60**	**357**	**97**	**2 047**	**73**	**5,2**	**278**

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

Z posouzení dlouhodobého trendu vývoje 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. Na pokles počtu evidovaných dopravních nehod v roce 2001 však mělo vliv ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého platila od ledna 2001 povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 20 000 Kč, zatímco do konce roku 2000 platila povinnost nahlašovat policii ty nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 1 000 Kč. Změna pravidel pro nahlašování dopravních nehod se odrazila v poklesu evidovaných dopravních nehod v Praze v roce 2001 ve srovnání s rokem 2000 o 16 %.

Obdobná situace nastala i v roce 2006. Od 1.7.2006 nabyla účinnosti novelizace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Podle této novelizace platí povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 50 000 Kč.

Změna pravidel pro nahlašování dopravních nehod se odrazila v poklesu evidovaných dopravních nehod v Praze ve druhém pololetí 2006 ve srovnání s druhým pololetím 2005 o 13 %. Počet zranění při dopravních nehodách ve druhém pololetí 2006 se v porovnání s druhým pololetím předcházejícího roku snížil o 20 %, obdobné snížení však nastalo i v pololetí prvním.

Vliv novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích od 1.7.2006

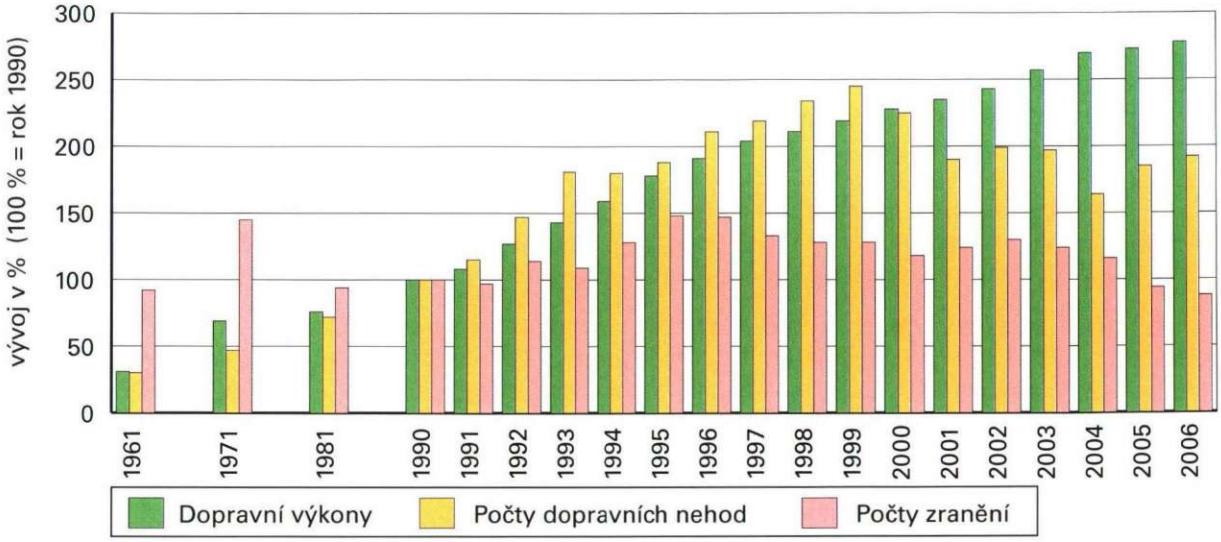
		1. pololetí	2. pololetí	Celkem
Počet nehod	2005	15 953	17 396	33 349
	2006	19 579	15 110	34 689
	Index 2006/2005 (%)	123	87	104
Počet zraněných osob	2005	1 534	1 523	3 057
	2006	1 245	1 215	2 460
	Index 2006/2005 (%)	81	80	80

Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy je významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 5 letech, a to i navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 4 238 zranění v roce 2002 snížil na 2 460 zranění v roce 2006, tj. o 42 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 14 %. Počet zranění při dopravních nehodách v Praze byl v roce 2006 nejnižší za posledních 15 let.

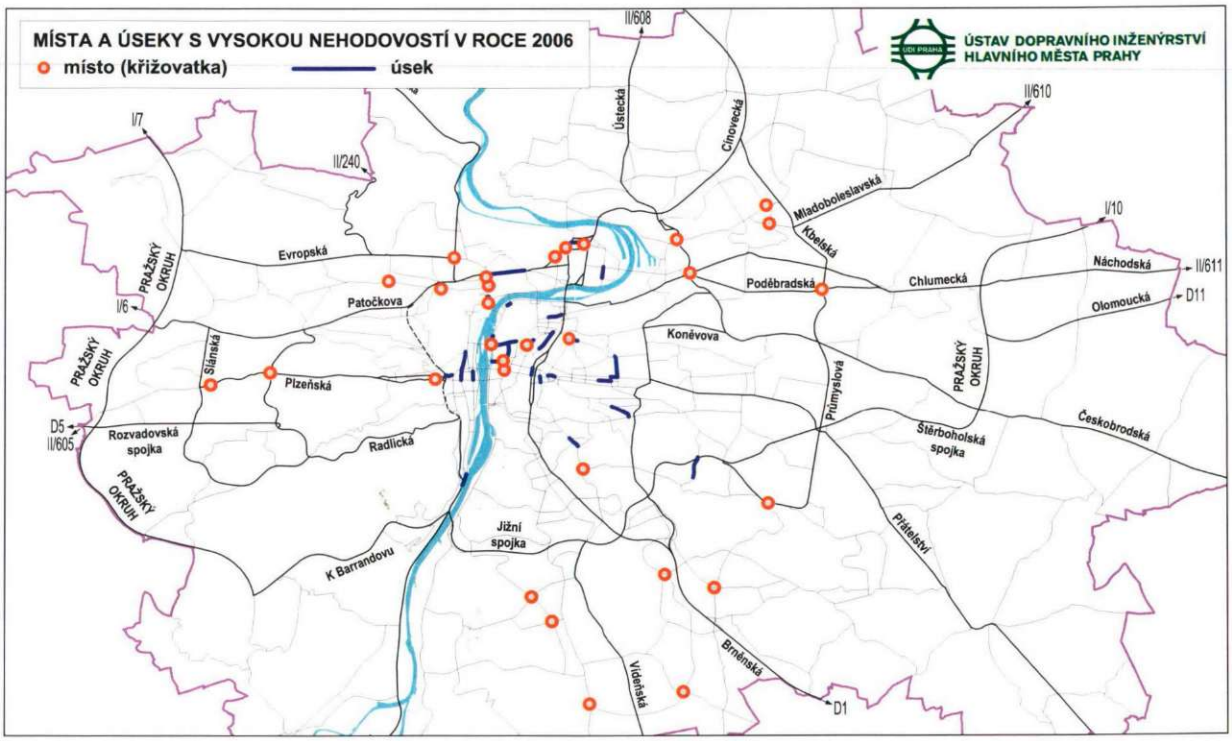
Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 16 let automobilový provoz ve městě zvýšil téměř na trojnásobek (o 178 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 25 % (ze 3 266 zranění v roce 1990 na 2 460 zranění v roce 2006). Pokles se projevil u všech druhů zranění: smrtelných, těžkých i lehkých.

Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961 – 2006

Celá komunikační síť, rok celkem



Lokality s vysokou nehodovostí 2006



6.2 Dopravní výchova

Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy se podílí na dopravní výchově dospělých účastníků silničního provozu, dětí i školní mládeže. Část akcí zaměřených na prevenci dopravní nehodovosti probíhá ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR.

V oblasti dopravní výchovy dětí byla v roce 2006 zajišťována řada programů, mezi něž patří program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH), program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), dopravně výchovné pořady pro děti a mládež, interaktivní dětská divadelní představení s dopravně výchovnou tematikou a pilotní program „Bez obav".

V hl. m. Praze bylo v roce 2006 v provozu 9 stálých dětských dopravních hřišť (DDH), na nichž probíhal výcvik podle tématického plánu dopravní výchovy, zpracovaného Ministerstvem dopravy.

Tento plán je zaměřen především na žáky 4. ročníků základních škol, protože se jedná o začínající cyklisty. V případě volné kapacity na DDH se mohou výcviku zúčastnit i žáci ostatních ročníků základních škol nebo děti z mateřských školek.

Zájem základních škol o základní výcvik na DDH vykazuje vzestupnou tendenci. Dětská dopravní hřiště se postupně stávají centry dopravní vzdělanosti dětí a mládeže. Jsou využívána i k distribuci materiálů s dopravně výchovnou tematikou. Na DDH v Praze 3 je umístěna maketa vozu Škoda Octavia, kde si zájemci mohou v praxi vyzkoušet použití různých druhů dětských autosedaček. V roce 2006 vybavil Ústav dopravního inženýrství všechna pražská DDH novými koly a koloběžkami. Mimo stálá DDH existují v Praze ještě 2 mobilní dětská dopravní hřiště, která provozuje Městská policie hl. m. Prahy a jejich oddělení prevence je využívá při přednáškách o dopravní výchově na území celého hlavního města.

Další formou prevence dopravní nehodovosti je program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), který vyhlašuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Soutěž se skládá ze 4 částí: testů z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktické jízdy městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplině využívána dětská dopravní hřiště), jízdy zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a znalostí první pomoci. Tato akce je převážně zaměřena na žáky 2. stupně základních škol a vítězná družstva postupují přes oblastní,celopražské a republikové kolo až do soutěže mezinárodní, kde se družstvo ČR v konkurenci 23 družstev z celé Evropy umístilo na 1. místě.

Další akcí v rámci prevence dopravní nehodovosti je cyklus dopravně výchovných pořadů, určených pro děti z mateřských, základních i středních škol. Ve spolupráci s Mezinárodním studentským divadlem Evropa bylo zrealizováno 32 pořadů, kde bylo osloveno 2 300 žáků a studentů.

V areálu Muzea policie bylo sehráno 20 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor" a „Kolo tety Berty". Děti jsou vtaženy do děje, spolupracují s herci a loutkami. Pro nejmladší skupinu je to velmi zajímavá a účinná forma dopravní výchovy.

Ukázka z disciplin „Dopravní soutěže mladých cyklistů"

Jízda podle pravidel provozu na pozemních komunikacích

Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích

Zdravověda

Jízda zručnosti

6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti bylo v roce 2006 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 31,289 mil. Kč. Tyto finanční prostředky byly určeny především na opatření vedoucí ke zvýšení ochrany chodců a jejich bezpečnosti v silničním provozu.

Úpravy v roce 2006 spočívaly v realizaci stavebně řešených zpomalovacích prahů (např. v lokalitách Pod višňovkou, Na strži, Formanská), montovaných zpomalovacích prahů (celkově v 56 lokalitách), v úpravě tramvajových zastávek a přístupu k těmto zastávkám (např. tramvajová zastávka Šumavská v Korunní ulici), v realizaci zvýrazňujícího dopravního značení, lépe upozorňujícího na přechody pro chodce, přisvětlení přechodů pro chodce (na 17 lokalitách), vytvoření středních dělicích ostrůvků (na 8 lokalitách), případně zúžení komunikace v místě přechodů pro chodce. Dále byly tyto finanční prostředky využívány na osazení dopravněbezpečnostních zařízení – svodidel, zábradlí, oplocení na středním dělicím pásu (celkem na 20 lokalitách), silničních zrcadel (9 lokalit), zdrsnění vozovek v místech u přechodů pro chodce (např. v Benátské nebo Malešické ulici v blízkosti Basilejského náměstí, na Klárově) a na další dopravněbezpečnostní opatření (zejména u škol) dle požadavků jednotlivých městských částí v celkové výši 6,55 mil Kč.

Úprava nároží v křižovatce Rumunská x Londýnská

Úprava tramvajové zastávky Šumavská

Opatření ke zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jsou realizována i v rámci jiných akcí, které nejsou financovány z rozpočtu BESIP. V roce 2006 byla provedena např. úprava přechodu pro chodce na Patočkově ulici (snížení počtu jízdních pruhů), v ulici Podbabské, či v rámci rekonstrukce tramvajové trati v ulici Koněvově zlepšení přístupu na zastávku Vápenka. V rámci přestavby stávajících průsečných křižovatek byly nově zbudovány okružní křižovatky v lokalitách Trabantská – Vinořská a Pujmanové – Milevská.

Snížení počtu jízdních pruhů v místě přechodu – Patočkova ulice

Úprava přechodu pro chodce – Podbabská ulice

Rekonstruovaná TT Ohrada - Biskupcova, zastávka Biskupcova

Rekonstruovaná TT Ohrada – Vápenka, zastávka Vápenka

Mezi další opatření přispívající ke zvýšení dopravní bezpečnosti lze zařadit i ovlivňování chování řidičů, např. kontrolou dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Pro zvýšení respektovanosti a dodržování maximální dovolené rychlosti byly v roce 2006 instalovány úsekové měřiče rychlosti v 10 lokalitách (viz kap. 4.4.).

Úsekové měření rychlosti v Evropské ulici

Úsekové měření rychlosti v Bělohorské ulici

7.1 Centrum města

V Pražské památkové rezervaci (8,7 km^2), tj. na území MČ Praha 1 a částí MČ Praha 2, 4 a 5, je:

v uliční síti	16 150 stání
ve dvorech	2 842 stání
celkem	18 992 stání (nejsou zahrnuty garáže)

Seznam hromadných garáží přístupných veřejnosti, nacházejících se uvnitř nebo při obvodu PPR spolu s počtem stání v nich umístěných, obsahuje následující tabulka.

Veřejné hromadné garáže

MČ	Název, adresa	Počet stání
Praha 1	Rudolfinum /Parking Centrum/ (nám. J. Palacha)	450
	InterContinental (nám. Curieových 43/5)	200
	OD Kotva (vjezd Královdvorská ul.)	300
	Renaissance (V celnici 7)	90
	Millenium Plaza (V celnici 10)	480
	Wilsonova (Hlavní nádraží)	312
	Opletalova (Opletalova 9)	90
	Slovan (Wilsonova 327/77)	520
	Národní divadlo (Ostrovní 1)	210
Praha 2	Václavské garáže (Václavská 18)	150
Praha 4	Kongresové centrum (5. května 65/1640)	1 090 + 5 BUS
	Corinthia Towers (Kongresová 1)	150 + 5 BUS
Praha 5	Obchodní centrum (Kartouzská ul.)	2 000
	Anděl City (vjezdy Radlická ul. a Stroupežnického ul.)	553
	Zlatý Anděl (Bozděchova ul.)	500
Praha 8	Hilton (Pobřežní 1)	300

Ve výstavbě je další hromadná garáž ve vícefunkčním objektu Palladium na náměstí Republiky v Praze 1, která má mít kapacitu 900 stání a má být uvedena do užívání v listopadu 2007.

Za účelem omezení počtu zbytných jízd automobilů po přetížené komunikační síti historického jádra města při hledání volného parkovacího místa se připravuje realizace naváděcího systému vozidel na parkovací stání pro celou oblast PPR. Navazuje se tím na pilotní projekt navádění vozidel na parkovací stání ve 3 kapacitních garážích v centru Smíchova, realizovaný již před několika lety v souvislosti s výstavbou nového administrativně obchodního centra v této části města.

Stání vozidel na komunikační síti v centru města je s ohledem na rozsah poptávky po parkování a na nedostatek parkovacích míst regulováno. Důsledně je regulace stání vozidel zatím uplatněna v pravobřežní části Prahy 1 (cca 3 km^2), a to formou **„Zóny placeného stání"** (ZPS). Pravidla parkování v ZPS jsou upravena vyhláškou č. 42/2000 Sb. hl. m. Prahy a nařízením č. 19/2005 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 (právnické nebo podnikající fyzické osoby se sídlem nebo provozovnou v ZPS).

Počet míst k stání v ZPS:

krátkodobá a střednědobá (oranžová a zelená zóna)	2 148 míst
dlouhodobá (modrá zóna)	5 544 míst
invalidé	241 míst
ostatní (vyhrazená stání institucím a orgánům)	448 míst

Průměrná obsazenost míst k stání v ZPS (2006):

krátkodobá a střednědobá stání	90,0 %
dlouhodobá stání	88,5 %

Míra respektování pravidel stanovených v ZPS pro využívání míst má dlouhodobě zlepšující se tendenci, která reflektuje pozitivní změny legislativy a účinnost represivní činnosti Městské policie. Podle průzkumů Evroparku Praha, a. s., která ZPS provozuje, činila míra respektování v roce 2006 průměrně na

krátkodobých a střednědobých stáních	51,0 %
dlouhodobých stáních	65,0 %

Ceny za využívání míst k stání v ZPS:

krátkodobá stání (oranžová zóna)	40 Kč/h
střednědobá stání (zelená zóna)	30 Kč/h
střednědobá stání (zelená zóna – okrajové úseky)	15 Kč/h
dlouhodobá stání (modrá zóna)	
1. vozidlo fyzické osoby	700 Kč/voz/rok
1. vozidlo fyzické osoby starší 65 let	350 Kč/voz/rok
2. vozidlo fyzické osoby	7 000 Kč/voz/rok
3. a další vozidlo fyzické osoby	14 000 Kč/voz/rok
1. vozidlo podnikající fyzické osoby	12 000 Kč/voz/rok
vozidlo podnikající právnické osoby nebo 2. a další vozidlo podnikající fyzické osoby – základní cena parkovací karty	36 000 Kč/voz/rok
vozidlo právnické osoby, provádějící veřejně prospěšnou činnost	250 Kč/voz/3 měsíce

V levobřežní části Prahy 1 o ploše 2,4 km^2 a kapacitě cca 1,5 tisíce parkovacích míst je vyznačena zóna s omezeným stáním vozidel, ve které mimo vyhrazená stání a střežená parkoviště mohou parkovat pouze vozidla rezidentů, označená povolením Úřadu MČ Praha 1.

7.2 Ostatní území města

Celoměstská bilance garáží není k dispozici. Odhaduje se, že celková kapacita garáží je přibližně 170 tisíc stání.

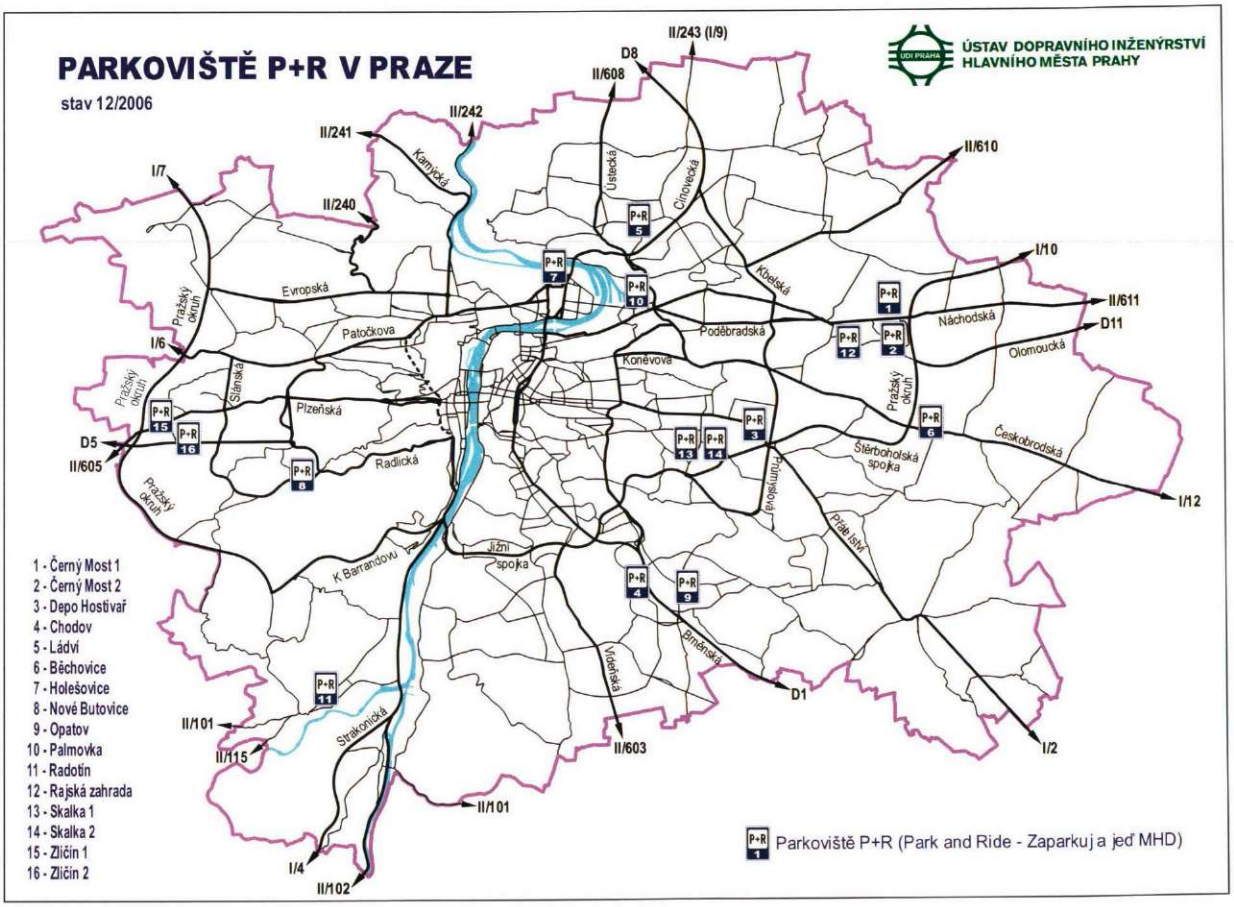
Dále je na území města evidováno 365 lokalit mimouličních parkovišť o kapacitě cca 39 700 míst k stání, z toho je 43 % hlídaných.

7.3 Záchytná parkoviště P+R

Rok 2006 znamenal v Praze významný nárůst počtu parkovacích stání na záchytných parkovištích P+R. V lednu a únoru 2006 byla zprovozněna záchytná parkoviště Chodov a Skalka 2. S prodloužením trasy A metra do stanice Depo Hostivař byl v červenci zahájen provoz na nově vybudovaném záchytném parkovišti P+R Depo Hostivař. V srpnu byl sice ukončen provoz na původním záchytném parkovišti u východního vestibulu stanice metra Palmovka, avšak nové parkoviště bylo zprovozněno v poloze u křižovatky Sokolovská – Zenklova s vazbou na západní vestibul této stanice. Při zprovoznění nových lokalit bylo současně zřízeno, případně aktualizováno dopravní naváděcí značení.

Informace o obsazenosti parkovišť P+R Chodov a Opatov na příjezdu do Prahy po dálnici D1

Dopravní značení navádějící řidiče na P+R Skalka



Parkoviště P+R Opatov

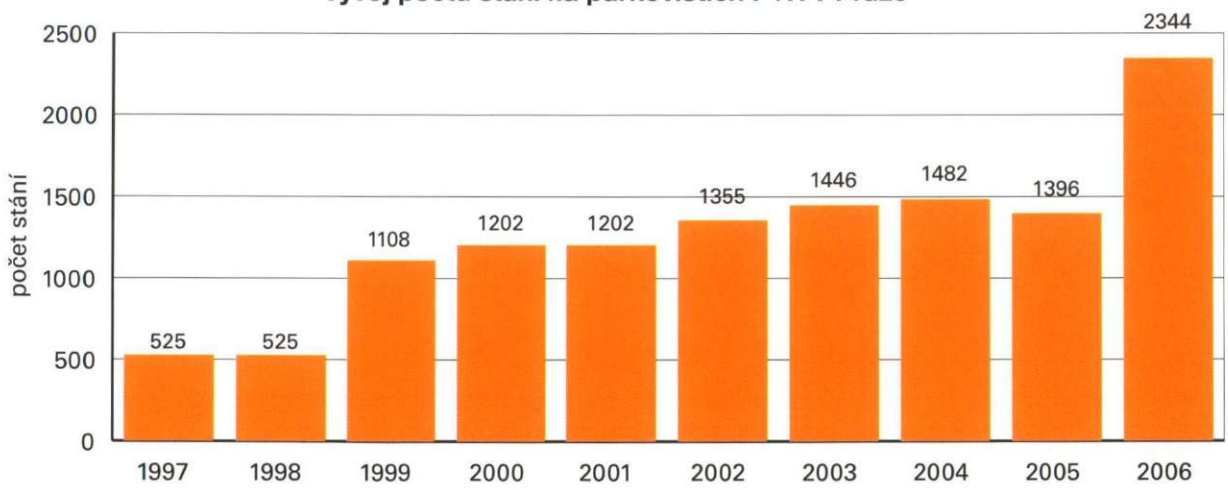
Vývoj záchytných parkovišť P+R 1997 – 2006

Parkoviště	Počet stání – rok*									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Zličín 1	103	103	94	94	94	94	88	85	85	85
Nové Butovice	75	75	60	60	60	60	60	57	57	57
Radlická	40	40	40	37	37	37	37	35		
Skalka 1	157	157	175	114	114	114	114	107	107	107
Opatov	150	150	212	186	186	186	186	182	182	182
Zličín 2			70	70	70	70	70	64	64	64
Rajská Zahrada			80	80	80	80	80	87	87	87
Černý Most 1			300	300	300	300	300	294	294	294
Holešovice			77	77	77	77	77	74	74	74
Palmovka				122	122	122	122	119	119	171
Radotín				62	62	62	21	21	21	21
Běchovice						100	100	94	94	94
Modřany						53	53	51		
Černý Most 2							138	131	131	131
Ládví								81	81	81
Chodov										658
Skalka 2										71
Depo Hostivař										167
Celkem	**525**	**525**	**1 108**	**1 202**	**1 202**	**1 355**	**1 446**	**1 482**	**1 396**	**2 344**

* Počet stání je uveden bez vyhrazených stání pro invalidy a rezidenty

Celkový počet parkovacích stání pro uživatele systému P+R činil k 31.12.2006 na 16 záchytných parkovištích 2 344 stání + 102 stání pro invalidy.

Vývoj počtu stání na parkovištích P+R v Praze



Využívání jednotlivých záchytných parkovišť je patrné z tabulky, která porovnává počty parkujících vozidel na parkovištích P+R v letech 2001 – 2006, vždy v období celého měsíce října.

Počty vozidel parkujících na parkovištích P+R za měsíc říjen 2001 – 2006

Parkoviště	Počet parkujících vozidel					
	10/2001	10/2002	10/2003	10/2004	10/2005	10/2006
Běchovice		1 498	180	140	597	307
Černý Most 1	10 716	3 481	9 818	9 714	9 226	10 610
Černý Most 2			2 042	2 934	2 555	3 631
Holešovice	3 226	1 453	3 299	2 759	2 765	3 318
Depo Hostivař						2 439
Chodov						9 856
Ládví				2 184	2 117	2 612
Modřany		213	310	0*	192	
Nové Butovice	2 572	1 689	2 136	1 988	1 866	2 165
Opatov	5 073	5 389	5 732	5 890	5 168	5 771
Palmovka	4 446	3 779	4 183	3 521	3 874	1 966
Radlická	1272	948	1 169	1 003		
Radotín	463	878	918	768	805	890
Rajská zahrada	2 837	409	2 697	2 626	2 701	2 919
Skalka 1	2 762	2 461	3 408	3 336	3 223	3 052
Skalka 2						332
Zličín 1	3 508	3 622	3 510	3 618	3 111	3 548
Zličín 2	2 111	3 432	2 505	2 609	2 240	2 508
Celkem	**38 986**	**29 252**	**41 907**	**43 090**	**40 440**	**55 195**

* Parkoviště P+R Modřany nepřístupné z důvodu rekonstrukce komunikace

Řidiči si na způsob kombinované dopravy postupně zvykají, o čemž svědčí naplněné kapacity některých záchytných parkovišť již v časných ranních hodinách (Zličín, Holešovice, Ládví, Černý Most).

Výjezd z parkoviště P+R Zličín 2

P+R Běchovice

Tarifně jsou záchytná parkoviště začleněna do systému pražské integrované dopravy prostřednictvím předplatních jízdenek PID a zvýhodněných denních jízdenek MHD. Ceny jízdného ve spojení s parkováním na parkovišti P+R jsou 10 Kč za parkování, 30 Kč za přestupní zpáteční jízdenku nebo 60 Kč za jednodenní síťovou jízdenku. Podrobnější informace o systému záchytných parkovišť P+R lze získat na webových stránkách ÚDI Praha – www.udipraha.cz, odkaz „Pro řidiče". Zde jsou k dispozici informace o jejich aktuální obsazenosti, o návazné hromadné dopravě a schematické mapky jednotlivých parkovišť.

Noční a víkendové parkování, které bylo v roce 2005 zavedeno s cílem využít volná parkovací místa v noční době a o víkendech, je provozováno v době od 17:30 h – 7:30 h a během celého víkendu na záchytném parkovišti P+R Rajská Zahrada. Z vyčleněného limitu 30 možných uživatelů, využívalo během roku 2006 této možnosti okolo 10 řidičů.

Na většině záchytných parkovištích existuje možnost využívání úschovy jízdních kol. Tato služba je poskytována bezplatně, cyklisté však nemohou využívat slev na MHD.

7.4 Místa pro zastavení K+R

Systém kombinované dopravy K+R (Kiss and Ride) umožňuje řidičům zastavit nebo zaparkovat na krátký čas na vyhrazeném místě v blízkosti stanice MHD. Spolucestující vystoupí, v další cestě pokračuje hromadnou dopravou a vozidlo odjíždí. Tento systém se využívá i k nástupu do vozidla, kdy spolujezdec přijede hromadnou dopravou, nastoupí do čekajícího vozidla, které pak odjíždí. Doba krátkodobého parkování je omezena na 5 minut.

Tato forma dopravy se od roku 2001 zavádí převážně u stanic metra, kde je možné vyznačení části vozovky pro bezpečné zastavení vozidel.

Systém značení je dvojí, buď dopravní značkou „Parkoviště" s textem 5 minut a dodatkovou tabulkou „K+R" nebo značkou „Zákaz stání" s dodatkovou tabulkou „K+R". Tyto značky jsou doplněny vodorovným dopravním značením s nápisem „K+R" na vozovce.

K+R Ládví

K+R Opatov

V návaznosti na průzkumy provedené v roce 2005 na vybraných stanovištích K+R byl pro zmapování trendu vývoje zopakován 12 hodinový průzkum v listopadu 2006 na stanovištích K+R u stanic metra Opatov a Ládví. Sledovalo se: registrační značka vozidla, čas zastavení, druh vozidla (OA, LNA, TNA, BUS), délka stání vozidla a počet osob, které vystoupily, resp. nastoupily z/do vozidla. Výsledky byly porovnány se sčítáním v roce 2005 a jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Počet vozidel a osob využívajících K+R ve směru do centra

čas (h)	K+R Opatov						K+R Ládví					
	2005			2006			2005			2006		
	vozidla	osoby		vozidla	osoby		vozidla	osoby		vozidla	osoby	
		nástup	výstup		nástup	výstup		nástup	výstup		nástup	výstup
6 – 10	123	16	127	186	11	176	114	17	93	188	42	219
10 – 14	47	5	42	50	7	51	80	7	60	104	68	160
14 – 18	118	16	224	163	7	394	105	36	73	138	76	110
6 – 18	288	37	393	399	25	621	299	60	226	430	186	489

Počet zastavení vozidel na obou stanovištích se v roce 2006 zvýšil proti roku 2005 cca o 40 %.

Příslušnost vozidel využívajících K+R ve směru do centra

čas (h)	2005				2006			
	K+R Opatov				K+R Opatov			
	Praha	Středočeský	ostatní+zahr.	celkem	Praha	Středočeský	ostatní+zahr.	celkem
6 – 10	70	45	8	123	125	55	6	186
10 – 14	33	11	3	47	27	9	14	50
14 – 18	87	17	14	118	117	31	15	163
6 – 18	190	73	25	288	269	95	35	399
%	66	25	9	100	67	24	9	100

čas (h)	K+R Ládví				K+R Ládví			
	Praha	Středočeský	ostatní+zahr.	celkem	Praha	Středočeský	ostatní+zahr.	celkem
6 – 10	74	38	2	114	140	29	19	188
10 – 14	69	6	5	80	86	11	7	104
14 – 18	82	17	6	105	107	22	9	138
6 – 18	225	61	13	299	333	62	35	430
%	75	20	5	100	78	14	8	100

Z průzkumu vyplynulo, že skladba vozidel dle registračních značek zůstala v roce 2006 obdobná jako v roce 2005, převládala vozidla s pražskou registrační značkou.

Počet vozidel na K+R podle doby stání (v minutách)

čas (h)	2005							2006						
	K+R Opatov							K+R Opatov						
	do 0,5	do 1	do 5	do 10	do 20	déle	celkem	do 0,5	do 1	do 5	do 10	do 20	déle	celkem
6 – 10	114	7	2	0	0	0	123	177	1	5	2	0	1	186
10 – 14	0	45	1	0	1	0	47	32	10	7	1	0	0	50
14 – 18	91	24	2	0	0	1	118	150	5	6	1	0	1	163
celkem	205	76	5	0	1	1	288	359	16	18	4	0	2	399
%	71	26	2	0	0,5	0,5	100	90	4	4,5	1	0	0,5	100

čas (h)	2005								2006							
	K+R Ládví								K+R Ládví							
	do 0,5	do 1	do 5	do 10	do 20	do 60	déle	celkem	do 0,5	do 1	do 5	do 10	do 20	do 60	déle	celkem
6 – 10	70	9	11	5	5	7	7	114	123	12	17	15	9	3	9	188
10 – 14	2	35	11	5	9	10	8	80	24	13	20	18	13	13	3	104
14 – 18	60	13	14	8	2	5	3	105	80	12	12	17	8	5	4	138
celkem	132	57	36	18	16	22	18	299	227	37	49	50	30	21	16	430
%	44	19	12	6	5	8	6	100	53	8	11	12	7	5	4	100

Doba zastavení na K+R Opatov byla v roce 2006 u 90 % vozidel do 0,5 minuty, na K+R Ládví na tuto dobu zastavilo 53 % řidičů. Limit 5 minut stání na K+R dodrželo 98 % řidičů na Opatově a jen 73 % řidičů u metra Ládví, kde K+R bylo často využito i pro dlouhodobé parkování. Na obou stanovištích 99 % zastavení tvořily osobní automobily. Obdobná situace byla i v roce 2005.

8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Na podzim roku 2006 byl schválen usnesením Rady HMP č. 1551 ze dne 3.10.2006 návrh nového číselného označování cyklistických tras na území hlavního města Prahy. Vychází z dříve schváleného systému cyklistických tras a je otevřený pro postupné úpravy a doplňování. Obsahuje páteřní cyklistické trasy (I. třída), tvořící kostru cyklistické dopravy v Praze a sloužící především pro dálkové vztahy uvnitř města a propojení se středočeským regionem, hlavní cyklistické trasy (II. třída), které rozšiřují síť páteřních cyklistických tras a mají především dopravní funkci a místní cyklistické trasy (III. třída), které slouží k plošné obsluze území a jsou v kompetenci městských částí.

Seznam páteřních cyklistických tras

číslo		název	průběh (cílový stav)	km
A	1	Vltava levobřežní	Radotín - Hlubočepy - Smíchov - Malá Strana - Holešovice - Stromovka - Podbaba - Sedlec	31,18
A	2	Vltava pravobřežní	Zbraslav - Modřany - Braník - Výtoň - Národní divadlo - Palachovo nám. - Těšnov - Libeňský ostrov - Troja - Zámky	28,58
A	11	Radotínský potok	Zbraslav - Radotín - Zadní Kopanina - Řeporyje - Stodůlky	10,94
A	12	Prokopské údolí	Hlubočepy - Prokopské údolí - Řeporyje (- Jinočany)	11,90
A	13	Radlická	Smíchovské nádraží - Radlická - Nové Butovice - Stodůlky - Třebonice (- Rudná)	12,91
A	14	Motolský potok	Anděl - Košíře - Motol - Řepy	8,25
A	15	Břevnovská	Klárov - Pohořelec - Vypich - Bílá Hora - Řepy - Zličín - Sobín	13,41
A	16	Veleslavínská	Libeňský most - Bubny - Výstaviště - Stromovka - Dejvice - Veleslavín - Dědina (- Hostivice)	15,25
A	17	Šárecký potok	Podbaba - Jenerálka - Nebušice - Přední Kopanina	11,54
A	18	Suchdolská	Sedlec - Suchdol - Kozí hřbety (- Horoměřice)	4,00
A	21	Modřanská rokle	Modřany - Libuš - Kunratice - Šeberov - Háje	12,49
A	22	Kunratický potok	Braník - Krč - Chodov - Háje - Petrovice - Uhříněvěs - Kolovraty (- Říčany)	22,04
A	23	Botič	Výtoň - Vršovice - Michle - Záběhlice - Hostivař - Petrovice (- Průhonice)	20,38
A	24	Vinohradská	Klárov - Staroměstské nám. - Můstek - Muzeum - Vinohrady - Malešice - Jahodnice - Dubeč - Královice - Nedvězí (- Říčany)	26,79
A	25	Žižkovská	Národní divadlo - Můstek - Bulhar - Ohrada - Hrdlořezy - Kyje - Dolní Počernice - Běchovice - Klánovice (- Úvaly)	23,06
A	26	Rokytka	Libeň - Vysočany - Hloubětín - Černý Most - Horní Počernice	15,00
A	27	Bulovka	Bílá Skála - Bulovka - Prosek - Letňany - Čakovice	9,03
A	28	Bohnické údolí	Zámky - Bohnice - Kobylisy - sídliště Ďáblice - Prosek	8,34
A	31	-	Dukelských hrdinů - Výstaviště - Stromovka	1,99
A	32	-	(* Hlubočepy - Jinonice - Košíře - Strahov - Dejvice - Bubeneč *) výhledové vedení	
A	33	-	Prokopské údolí - Nové Butovice - Motol - Petřiny - Divoká Šárka - Přední Kopanina (- Okoř)	17,09
A	34	-	Stodůlky - Zličín - Ruzyně - Nebušice	12,00
A	41	SJ cyklomagistrála	Těšnov - Florenc - Muzeum - Nuselský most - Pankrác - Spořilov - Záběhlice - Háje	17,22
A	42	-	(Hodkovice -) Písnice - Libuš - Nové Dvory - Krč - Kačerov - Spořilov - Vršovice - Želivského - Ohrada - Palmovka	15,40
A	43	-	Hostivař - Depo Hostivař - Malešice - Hrdlořezy - Hloubětín - Prosek	9,40
A	44	-	Petrovice - Dolní Měcholupy - Dolní Počernice - Černý Most - Satalice - Kbely - Letňany	18,22
A	50	Pražské kolo	okružní trasa kolem Prahy (km pouze na území hl. m. Prahy)	35,22
Celkem				411,63

V předchozích letech včetně roku 2006 bylo vyznačeno 196 km cyklistických tras. Z tohoto počtu je přibližně třetina vedena 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 chodce a cyklisty. Cyklistické trasy jsou na území hl. města značeny podle vyhlášky MDS č. 30/2001 Sb. směrovým dopravním značením pro cyklisty.

V jarních měsících roku 2006 byl otevřen nový úsek cyklistické stezky I. třídy přes Rohanský ostrov k ústí Rokytky. Jedná se o úsek dlouhý 2,5 km budovaný současně s výstavbou protipovodňových zábran. Část této stezky je vedena po vratech protipovodňových zábran Rokytky. Stezka je pokračováním vltavské pravobřežní cyklistické trasy a v budoucnu bude propojena s cyklistickou stezkou podél Rokytky.

Cyklistická stezka k ústí Rokytky

Cyklistická stezka přes Rohanský ostrov

V září byla dokončena stavba cyklistické stezky v Braníku mezi ulicemi Vrbova – Na Mlejnku. Cyklistická stezka je situována v patě svahu Jižní spojky. Osazení do svahu bylo provedeno pomocí gabionové zdi s vetknutým zábradlím. Šířka stezky je 3 m, celková délka 480 m, povrch je živičný.

Cyklistická stezka v Braníku – pohled k ulici Na Mlejnku

Stezka pro chodce a cyklisty v Braníku

V podzimních měsících roku 2006 byl vyznačen úsek společné stezky pro chodce a cyklisty podél Rabakovské ulice v úseku mezi ulicemi Mokřanská a K Pérovně. Jedná se o úsek v délce cca 1 km a proměnné šířce od 3 do 4 m. Povrch stezky je živičný, část stezky je osvětlena.

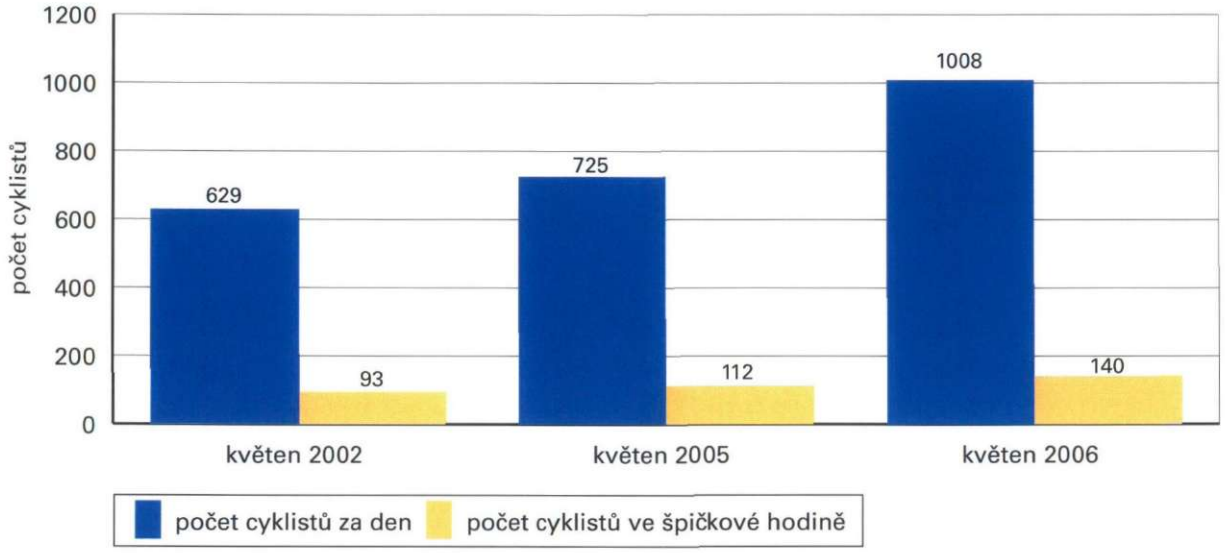
V závěru roku 2006 byly provedeny úpravy dopravního značení na cyklistické stezce I. třídy (trasa A2) vedené po pravém břehu Vltavy, podél Podolského nábřeží. Úpravy spočívaly ve směrovém rozdělení této stezky vodorovným dopravním značením včetně doplnění piktogramů jízdního kola a chodců a dále v červeném podbarvení vozovky v místě křížení stezky s vjezdy na sousední pozemky a jejich ohraničení přerušovanou vodící čarou. Současně byla stezka přeznačena dle nového číselného označování A2.

Cyklisté pod Vyšehradem u Podolské vodárny

Provedené úpravy vodorovného dopravního značení stezky A2 na Podolském nábřeží

Tato cyklistická trasa A2 je dle uskutečněných průzkumů intenzit cyklistů dlouhodobě nejvyužívanější. Celodenní intenzity zde v roce 2006 dosáhly hodnoty 1 008 cyklistů.

Podolské nábřeží - výsledky sčítání intenzit cyklistů z let 2002 - 2006



V roce 2006 byly dále provedeny úpravy vodorovného dopravního značení na nábřeží Ludvíka Svobody a byly zrekonstruovány náplavky (Na Františku, na Rašínově nábřeží), kde je umožněn provoz cyklistů.

Projektově byly připravovány tyto nové akce:

- Cyklistická stezka Modřany - most Závodu Míru, kdy bylo vydáno stavební povolení a v září byla zahájena realizace. Délka stezky je 2 039 m. Stezka je situována od ulice U soutoku směrem k mostu Závodu Míru a navazuje na zrealizovanou cyklistickou stezku po pravém břehu Vltavy v Modřanech mezi ulicemi U kina a U soutoku. Předpokládané dokončení akce je v průběhu května 2007.
- Troja - Ďáblice, v délce 8 km,
- Staroměstské náměstí - Klárov - Pohořelec, v délce 3 km,
- Modřany - Lhotka - Cholupice - hranice Prahy, v délce 13 km,
- Malá Chuchle - Lahovice, v délce 4 km,
- Freyova - Kyjský rybník, v délce 4 km.

Pro podporu cyklistické dopravy byla v roce 2006 rozšířena možnost přepravy jízdních kol v metru. Nově lze přepravovat dvě jízdní kola na každé poslední plošině každého vozu (dříve pouze na poslední plošině posledního vozu). Zahájeno bylo sezónní provozování linky cyklobusu Pražské integrované dopravy z Dobřichovic do Mníšku pod Brdy a Kytína s cílem zlepšení přístupnosti výše položených cyklisticky atraktivních oblastí Brd veřejnou dopravou. Provoz linky navazuje na železniční dopravu v Dobřichovicích a je zajišťován upraveným autobusem pro přepravu 25 jízdních kol připevněných v úchytech. Na lince platí tarif PID. Za přepravu jízdního kola se platí 20 Kč. Jízdní kolo lze také přepravovat za poplatek (26 Kč) jako spoluzavazadlo ve všech vlacích osobní dopravy ve vozech označených symbolem jízdního kola.

Odstavování jízdních kol je i nadále možné u většiny parkovišť P+R (v roce 2006 nově P+R Skalka 2 a P+R Depo Hostivař). V roce 2006 byl v oblasti Karlína rozšířen projekt automatického půjčování jízdních kol. V provozu bylo 18 stojanů a k dispozici 30 jízdních kol. Službu využívalo 280 účastníků a denně bylo zaregistrováno cca 20 výpůjček.

PĚŠÍ PROVOZ

V Praze se jen chůzí vykoná přibližně 1/4 všech vnitroměstských cest. Chůze je nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemísťování osob, chůzí začíná a končí i každá cesta vykonávaná dopravním prostředkem.

Největší počet vnitroměstských pěších cest v Praze (přibližně 1/3) se koná na území Městské části Praha 1. I z tohoto důvodu dochází na tomto území v největším rozsahu k postupnému rozšiřování pěších zón a ostatních typů dopravně zklidněných komunikací, na kterých je možné vytvořit lepší podmínky pro pohyb i odpočinek chodců.

V roce 2006 začal být upravován prostor náměstí Republiky na pěší zónu s tramvajovým provozem v souvislosti s výstavbou vícefunkčního objektu Palladium.

Stavba pěší zóny náměstí Republiky, pohled od Obecního domu

Stavba pěší zóny náměstí Republiky, rekonstruovaná tramvajová trať

Pro chodce přitažlivější a více chráněný prostor s možností odpočinku začal být vytvářen i na Petrském náměstí jako pokračování akce dokončené v roce 2005 v Petrské ulici, v okolí kostela sv. Petra.

K postupným úpravám úseků a částí místních komunikací sloužících převážně chodcům dochází i v jiných městských částech. Zdařilá je například postupná úprava úseků chodníků v ulici Korunní v Praze 2, při které byla věnována pozornost bezpečnosti chodců zejména v oblasti křižovatek a nástupních ostrůvků tramvajových zastávek.

Korunní ulice u křižovatky s ulicí Šumavskou

Chodník a nástupiště tramvajové zastávky Šumavská

Vhodně byla provedena i úprava rozlehlých křižovatek na Rumunské ulici, jak je patrné z následujících obrázků úpravy křižovatky Londýnská – Rumunská.

Londýnská ulice, vjezd do křižovatky s ulicí Rumunskou od ulice Jugoslávské (při stavbě)

Londýnská ulice, výjezd z křižovatky s ulicí Rumunskou k ulici Bruselské (po dokončení stavby)

Správní a samosprávní orgány města trvale usilují o zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména jeho nejzranitelnějších účastníků, tzn. chodců a cyklistů. Na celém území města se každoročně realizuje řada opatření ke zvýšení bezpečnosti pěšího provozu, zejména v okolí tramvajových zastávek a v místech, kde přecházejí větší počty chodců přes jízdní pásy komunikací (viz též kap. 6.3).

Upozornění chodců na přednost tramvají na pěší zóně na Palmovce

Zvýšení bezpečnosti pěších v okolí tramvajové zastávky Olšanské náměstí

Jeden z dvojice světelně zvýrazněných přechodů pro chodce v ulici Jugoslávských partyzánů

Detail světel, která se rozsvítí v případě pohybu chodce po přechodu

LETECKÁ DOPRAVA

10

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha situovaném na severozápadním okraji města (Ruzyně). Ostatní tři pražská letiště slouží většinou jiným, speciálním účelům. Letiště Praha má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž dvě umožňují přístrojový provoz. Maximální hodinová kapacita dráhového systému byla po dostavbě rychlých odbočení zvýšena v průběhu května 2006 na 40 pohybů (startů a přistání) letadel/h. Celková roční provozní kapacita letiště je přes 200 tis. pohybů/rok. Také přepravní kapacita letiště se po otevření terminálu Sever 2 počátkem roku 2006 zvýšila ze 7,2 mil. cestujících na 10 mil. cestujících (teoretická kapacita). Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály, každý s kapacitou 100 tis. t/rok.

V roce 2006 operovalo na letišti Praha 59 společností na linkách pravidelných, z toho 7 cargo dopravců a na charterových letech se podílelo celkem 126 společností. Pravidelná spojení do různých částí světa byla dále rozšířena, takže celkový počet destinací směřujících jak do Evropy, tak i na další kontinenty dosáhl v roce 2006 počtu 120. Nově byla zavedena spojení např. s destinacemi Basilej/Mulhouse, Bilbao, Dubrovník, Florencie, Voroněž a další. V pravidelné dopravě byly nejvyšší objemy cestujících odbaveny na destinacích směřujících do Londýna (1 milion), do Paříže, Frankfurtu n/M., Amsterodamu, Moskvy, Říma, Zürichu, Kodaně, Milána a Dublinu. V dopravě charterové byly zaznamenány nejvyšší objemy na destinaci do egyptského letoviska Hurghada (177 tisíc).

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

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

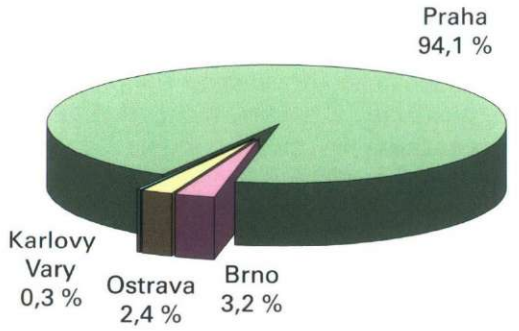
Letiště	1995	2000	2005	05/95 (%)
Chicago O'Hare	67,25	72,14	76,58	113,9
London Heathrow	54,13	64,28	67,92	125,5
Frankfurt Rhein-Main	37,40	48,96	52,22	139,6
Paris Ch. de Gaulle	28,00	47,80	53,76	192,0
Amsterdam Schiphol	24,86	39,27	44,16	177,6
Madrid Barajas	19,57	32,57	41,93	214,3
Roma Fiumicino	20,71	25,88	28,62	138,2
Bruxelles National	12,50	21,52	16,12	129,0
Stockholm Arlanda	14,31	18,26	17,24	120,5
Kobenhavn Kastrup	12,71	18,16	19,75	155,4
Wien Schwechat	8,37	11,79	15,86	189,5
Praha Ruzyně	3,21	5,79	10,78	335,8
Budapest Ferihegy	2,94	4,67	8,06	274,1
Warszawa Okecie	2,74	4,33	7,07	258,0
Bratislava M. R. Štefánika	0,19	0,28	1,33	700,0

Zdroj: Ročenky dopravy MDS ČR (ICAO), The Cicago Department of Aviation, ACI

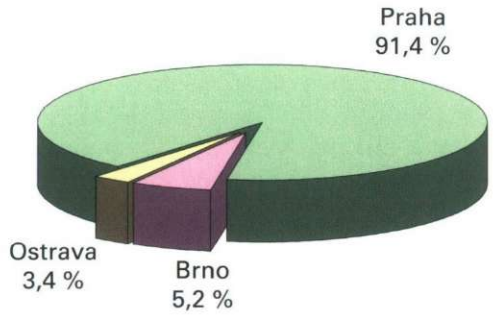
Celkový objem cestujících, odbavených v roce 2006 na čtyřech hlavních letištích s mezinárodním statutem (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary) činil 12,3 mil. cestujících, tj. o 8 % více než v roce 2005. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) vzrostl oproti roku 2005 o 6,3 % dosáhl 60,1 tis. t.

Podíl letiště Praha na celkových výkonech čtyř výše uvedených tuzemských letišť se v posledních letech v osobní přepravě pohyboval okolo 95 %, v přepravě nákladů okolo 90 %.

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



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



V roce 2006 bylo na letišti Praha odbaveno celkem 11 581,5 tis. cestujících, což představuje oproti roku 2005 meziroční nárůst o 0,8 mil. cestujících (7,5 %). Většina cestujících byla odbavena na terminálech Sever 1 a Sever 2, Terminálem Jih prošlo pouze 50,6 tis. cestujících. Z celkového objemu 11,6 mil. bylo 85,1 % cestujících přepraveno na linkách pravidelných, zbývajících 14,9 % na linkách nepravidelných. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1 289,9 tis. osob), nejméně v únoru (603,8 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2005 bylo dosažené měsíční maximum v roce 2006 o 8,6 % vyšší.

Terminál Sever 2 – předprostor prvního patra

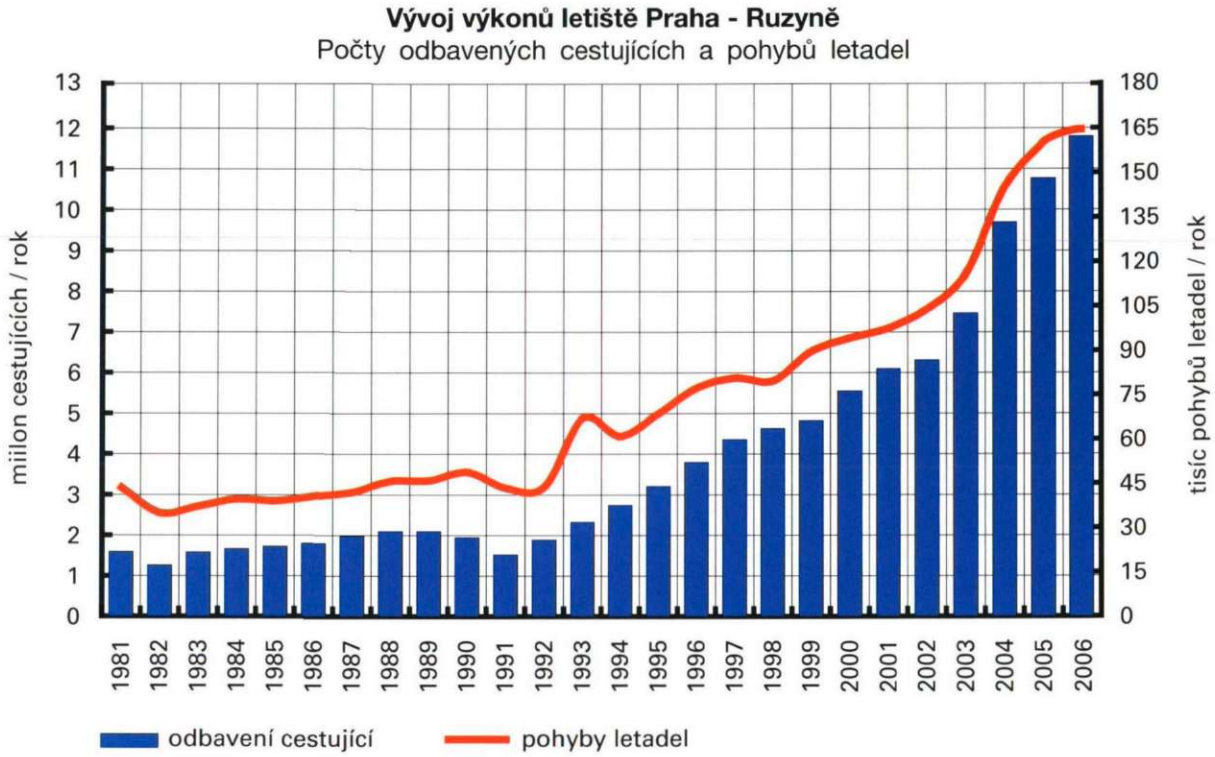
V nákladní přepravě bylo v roce 2006 letecky odbaveno 48 990,2 t zboží a 5 982,7 t pošty. Celková přeprava letecky odbaveného nákladu tak dosáhla hodnoty 54 972,9 t a byla oproti roku 2005 vyšší o 6,3 %. Nejvíce nákladu bylo přepraveno v prosinci (5 379,3t), nejméně v lednu (4 017,5 t). Měsíční maximum bylo v roce 2006 o 10,8 % vyšší než v roce 2005. Kromě nákladu odbaveného letecky bylo v roce 2005 odbaveno 19 143 t zboží kamiony (nárůst oproti roku 2005 o 19,3 %).

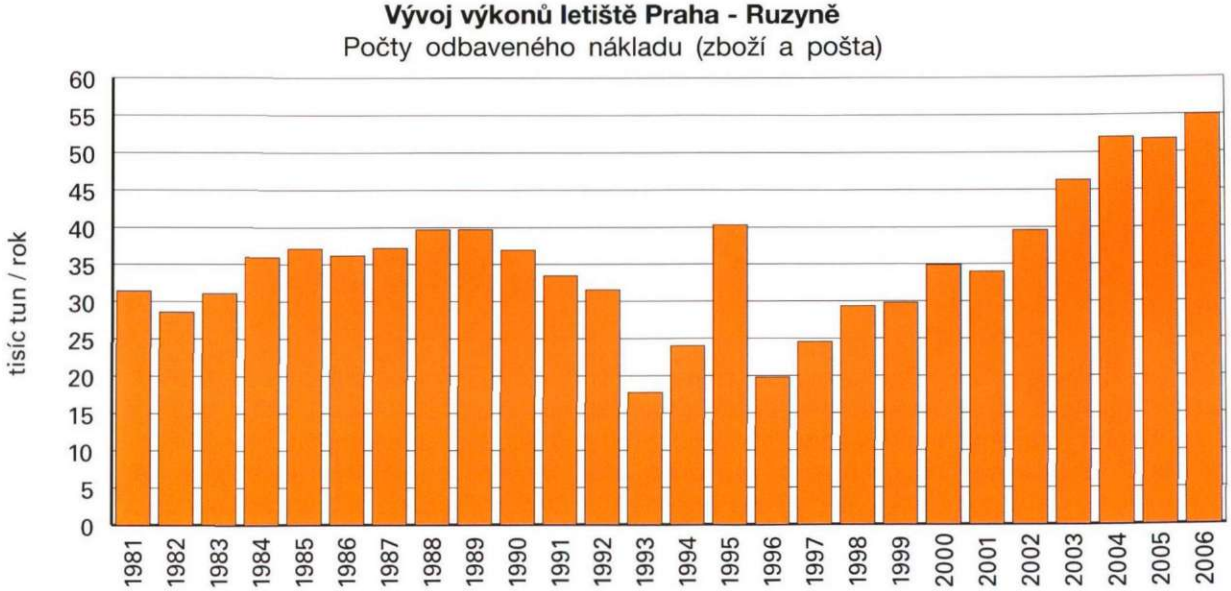
Počet pohybů letadel v roce 2006 činil 166 346 pohybů/rok, což je o 6 133 pohybů více než v roce 2005 (nárůst o 7,5 %). Nejvyšší počet pohybů (15 765) byl zaznamenán v červnu, nejnižší (10 636) v únoru. Ve srovnání s rokem 2005 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2006 o 3,2 % vyšší.

Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978-79). Současně vzrůstají i počty pohybů letadel. V osobní dopravě lze také pozorovat mírný přesun zájmu cestujících do období mimo tradiční letní turistickou sezónu. Zatímco v roce 1990 činil podíl dvou prázdninových měsíců 25 % celoročního objemu, v roce 2006 poklesl na 22 %.

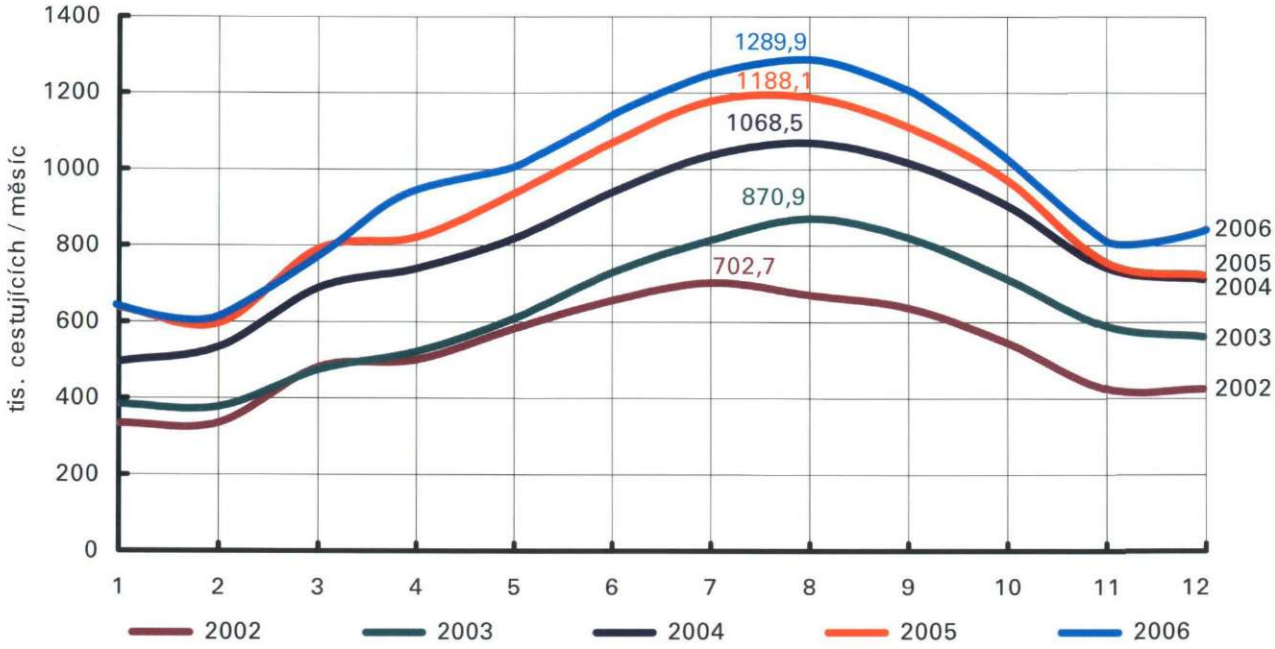
Také přeprava nákladů stále vzrůstá a po poklesu v 90. letech 20. století od roku 2003 opět přesahuje hodnoty dosahované v minulosti.

Terminál Sever 2 – předprostor přízemí



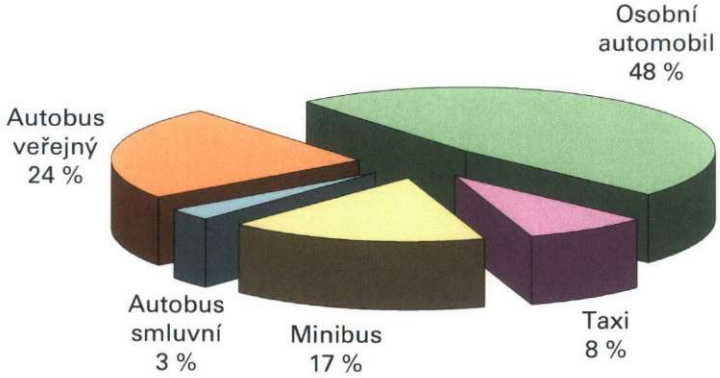


Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha - Ruzyně v letech 2002 – 2006



Od centra města, kde je umístěn vnitroměstský terminál, je letiště Praha vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno speciální autobusovou dopravou a kromě toho i linkou Airport Express vedenou k železniční stanici Praha-Holešovice a navazující na provoz vlaků Pendolino v relaci Praha-Ostrava. Letiště dále obsluhují dvě rychlé linky městské autobusové dopravy směřující ke konečným stanicím tras A a B metra v Dejvicích (A) a ve Zličíně (B) a také další autobusové linky Pražské integrované dopravy. 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.

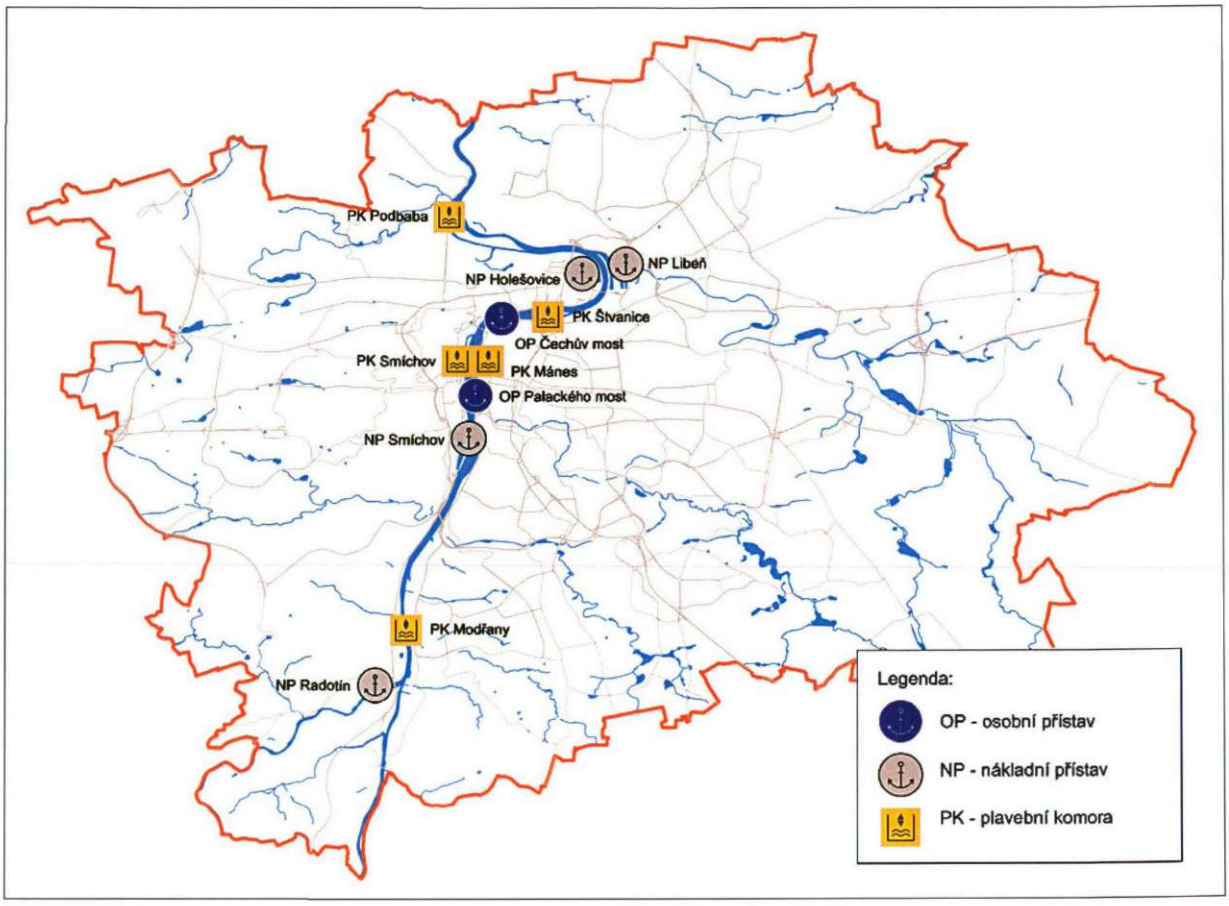
Dělba přepravní práce při realizaci cest
Říjen 2003



Celkový počet odstavných a parkovacích stání, která jsou v severní části areálu letiště pod správou Letiště Praha s. p. k dispozici veřejnosti a zaměstnancům, činil v roce 2006 5 635 stání, z toho 131 stání vyhrazených pro osoby imobilní. Kromě toho zde existují další parkoviště vyhrazená pro organizace, které mají na letišti svá pracoviště. Největší počet stání (2 963) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v parkovacím objektu C. Většina stání je dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici celkem 185 stání krátkodobých. V jižní části areálu bylo pro veřejnost k dispozici 108 parkovacích míst.

VODNÍ DOPRAVA

Přeprava osob a nákladů po řece Vltavě je zajišťována vodní dopravou. Kapacity plavebních komor Podbaba – 5,2 mil. t/rok a Smíchov – 2,8 mil. t/rok limitují kapacitu vodní cesty.



Osobní vodní doprava má charakter převážně rekreační. Tuto dopravu provozuje řada společností, které nabízejí různé typy služeb. Největšími provozovateli osobní vodní dopravy jsou Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS, a. s.) a Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD, s. r. o.)

Pražská paroplavební společnost, založená již v roce 1865, byla prvním provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze. V současné době vlastní 1 salonní parník o maximální kapacitě 300 míst a 2 vyhlídkové motorové lodě s maximální kapacitou 200 míst. Od jara do podzimu pořádá linkové plavby Praha-Mělník, Praha-Slapy, Praha-Troja. Celoročně jsou pořádány okružní plavby Prahou, obědy nebo večeře na lodi a diskotékové večery. Přístaviště lodí se nachází mezi Jiráskovým a Palackého mostem. Na pravidelných linkách přepravila tato společnost v roce 2005 – 85 660 osob, z toho cca 25 000 cizinců a v roce 2006 – 89 960 osob, z toho cca 27 000 cizinců. Na nepravidelných plavbách bylo přepraveno cca 25 000 osob.

Další velkou společností, která provozuje osobní vodní dopravu, je Evropská vodní doprava, s. r. o. Vlastní 8 lodí s kapacitami 164 – 320 osob. Provoz lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech nebo dle objednávek. Jsou nabízeny jedno nebo dvouhodinové pravidelné denní nebo večerní projížďky. V roce 2005 tato společnost přepravila 196 000 cestujících, v roce 2006 198 600 cestujících. Přístaviště lodí má u Čechova mostu.

Kromě těchto společností provozuje rekreační vodní dopravu i řada dalších menších společností, které mají vlastní menší přístaviště na obou březích Vltavy, např. u Mánesova mostu, u Karlova mostu nebo na Rašínově nábřeží mezi Palackého a Železničním mostem.

Osobní vodní dopravě slouží také 2 přívozy přes Vltavu, spojující Prahu 6 a Prahu 8 a propojující i cyklostezky vedené v dotčených místech po obou březích Vltavy. Od července 2005 je v provozu říční přívoz mezi Sedlcem a Zámky a v červenci 2006 byl zprovozněn přívoz mezi Podbabou a Podhořím.

Přístaviště lodí u Palackého mostu

Plavební komora Štvanice

Platí zde předplatní kupony MHD, neplatí avšak jednotlivé jízdenky na MHD. Lodní lístek stojí 20 Kč. Provozovatelem přívozů je První všeobecná člunovací společnost, s. r. o. Tato společnost provozuje také turistické jízdy s výkladem po Čertovce a prostorem „Pražské Benátky" v centru města.

Nákladní dopravu po řece Vltavě realizují různí domácí a zahraniční provozovatelé.

Evropská vodní doprava, s. r. o. patří mezi největší provozovatele vnitrostátní i zahraniční přepravy hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů apod. Společnost vlastní 38 plavidel, 1 tankové plavidlo a plovoucí zařízení s plošinami pro stavební a jiné účely.

Objemy nákladní lodní dopravy a počty proplavených lodí v letech 1997-2006 ukazují následující tabulky.

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2006

Plavební komora	Přepravené zboží (t)									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Modřany	206 921	136 407	97 325	108 168	109 282	71 136	63 158	86 254	56 759	12 482
Smíchov	234 537	196 487	190 323	197 740	175 941	126 206	77 398	130 404	59 378	33 109
Mánes	2 363	1 320	10	238	360	7 251	6 523	4 018	690	545
Štvanice	232 442	191 624	186 153	201 712	176 936	117 296	83 289	126 295	106 749	54 743
Podbaba	379 606	403 840	356 008	370 037	374 692	214 173	241 000	293 027	302 726	236 344

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2006

Plavební komora	Počet proplavených lodí									
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Modřany	2 164	1 863	1 897	1 898	1 852	1 307	1 785	2 413	2 530	2 265
Smíchov	18 581	17 844	20 305	21 716	22 291	17 729	21 617	23 967	24 576	24 247
Mánes	1 273	3 103	3 919	3 747	3 434	2 604	2 878	2 998	2 329	2 285
Štvanice	3 529	5 091	4 794	5 775	5 732	3 603	4 118	5 330	7 740	6 492
Podbaba	2 237	1 562	1 649	1 897	1 851	1 203	1 415	1 690	1 799	1 736

Čtyři pražské přístavy – Radotín, Smíchov, Holešovice, Libeň slouží pro překládku různých druhů nákladů. Provozovatelem přístavů jsou České přístavy, a. s. Uživateli přístavů jsou firmy zajišťující dopravu, překládku a skladování materiálů.

Vývoj objemů a druhů substrátů v pražských přístavech 2004 – 2006

Rok	Přístav												
	Praha Radotín			Praha Smíchov				Praha Holešovice				Praha Libeň	
	Přepravené substráty (t)			Přepravené substráty (t)				Přepravené substráty (t)				Přepravené substráty (t)	
	SZN	HV	Celkem	SZN	VCS	HV	Celkem	SZN	VCS	DPS	Celkem	SZN	Celkem
2004	58 961		58 961	17 752	1 890		19 642	24 915	6 396		31 311	14 236	14 236
2005	36 408		36 408	11 246		150	11 396	98 045	1 263		99 308	2 934	2 934
2006	13 932		13 932	559			559	114 462			114 462		

SZN - Surové a zpracované nerosty, VCS - Vápno, cement, stavebniny, HV - Hutní výrobky, DPS - Dopravní prostředky, stroje

V roce 2006 byla dokončena nebo rozpracována řada dopravně důležitých staveb k rozvoji a údržbě dopravního systému města.

Letiště Praha otevřelo ve druhé polovině ledna nový terminál Sever 2. Pro leteckou dopravu to znamená významný posun v modernizaci a zvyšování přepravních kapacit. Nový terminál umožní odbavit ročně o několik milionů cestujících více. Budova je řešena jako dvoupodlažní a umožňuje odbavovat odlétající i přilétající cestující odděleně. Kromě zvýšení kapacity pražského letiště umožňuje terminál Sever 2 oddělení letů do a z destinací v schengenském prostoru od ostatních mezinárodních letů. Ke zvýšení kapacity letiště přispěly i úpravy v dráhovém systému pro rychlé odbočení letadel.

Terminál Sever 2 na letišti v Ruzyni

Stanice metra Depo Hostivař

Koncem května byla otevřena nová stanice metra Depo Hostivař. Je to již 54. stanice metra v Praze. Přepravní délka trasy A tak byla prodloužena o více jak 1 000 m ze stanice Skalka. Stanice vznikla přestavbou myčky vagónů a soupravy do ní vjíždějí kolejištěm depa. Součástí stavby je i nově vybudovaný autobusový terminál jak pro městskou, tak i příměstskou autobusovou dopravu a záchytné parkoviště P+R. Převedením 14 autobusových linek do nového terminálu došlo k odlehčení stanic metra Skalka a jejího okolí jak z hlediska přepravního objemu, tak i životního prostředí.

Jako součást komerčního centra Chodov a obchodního domu Tesco byla počátkem roku 2006 uvedena do provozu další záchytná parkoviště P+R Chodov a Skalka 2.

Rekonstruovaná tramvajová trať Ládví - Sídliště Ďáblice

Lávka přes ulici K Barrandovu

Pro pěší byla v roce 2006 zprovozněna nová pěší lávka přes ulici K Barrandovu, která usnadňuje spojení starého a nového Barrandova a přístup k tramvajové zastávce.

V oblasti Karlína byla dokončena další část obnovy infrastruktury, poničené povodní v roce 2002.

Během roku 2006 byly provedeny opravy tramvajových tratí:

- Klárov – Letenská
- Ládví – Sídliště Ďáblice (obnova po výstavbě metra)

- Francouzská
- rekonstrukce křižovatky Ohrada a smyčky Vápenka

Rekonstruovaná Vysočanská ulice

Výstavba stanice metra Střížkov

V komunikační síti probíhaly tyto větší opravy nebo úpravy komunikací:

- Broumarská – celková rekonstrukce vozovky
- Libušská a část Meteorologické – oprava komunikace včetně podzemních sítí
- Roztocká – rekonstrukce vozovky v úseku Kamýcká – V rokli
- křižovatka Davídkova – Binarova – rekonstrukce po výstavbě metra
- Vysočanská – oprava vozovky po výstavbě metra
- nábřeží kpt. Jaroše a E. Beneše – rekonstrukce vozovky včetně opěrných zdí
- výměna železničního mostu v ulici Jandova
- opravy povrchu některých důležitých komunikací provedené frézováním vozovky (např. V Holešovičkách, vybrané úseky Jižní spojky, Jeremiášova ul.)
- úprava povrchů a přechodů v ulici Antala Staška a Zelený pruh
- rekonstrukce náplavky Na Františku s úpravou kotviště lodí

Výstavba Nového spojení u Husitské ulice

Výstavba IV. koridoru v Praze-Uhříněvsi

Vedle již dokončených staveb v roce 2006 byly zahájeny nebo pokračovaly přípravné a stavební práce na dalších dopravních stavbách. K největším z nich patří:

- prodloužení trasy metra IV.C 2 v úseku Ládví – Letňany
- Nové spojení (tj. propojení železničních stanic Praha-Hlavní nádraží a Praha-Masarykovo nádraží se stanicemi Praha-Libeň a Praha-Vysočany) – v rámci stavby byla mj. obnovena památkově chráněná technická budova – měnírna Křenovka postavená při elektrifikaci pražských nádraží v roce 1927 a byly provedeny úpravy Husitské ulice
- výstavba IV. železničního koridoru od stanice Praha-Hostivař směrem ke Stráončicím
- Pražský okruh v úseku Slivenec – Lahovice
- rekonstrukce nám. Republiky v souvislosti s výstavbou obchodního centra Palladium
- MÚK Malovanka (SAT 2. stavba) na severním vyústění Strahovského tunelu
- Vysočanská radiála včetně mimoúrovňového křížení s ulicí Kbelskou
- Liberecká – Cínovecká – rozšíření mostních objektů
- přestavba Hlavního nádraží

FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY

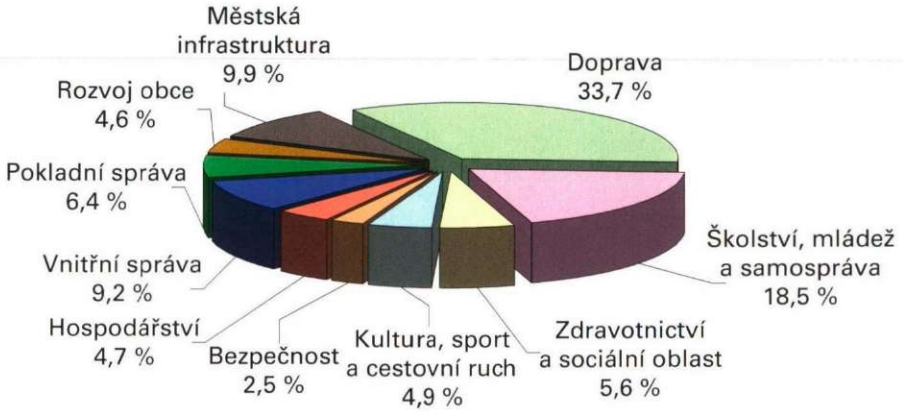
13

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby města (s výjimkou železniční, letecké a vodní) byly v roce 2006 financovány z rozpočtu hl. m. Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu, z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací. K financování byly dále využívány výnosy z obligací, dotace z fondů EU a úvěry EIB.

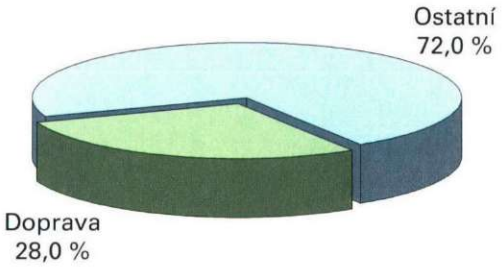
Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30.09.2006, dosáhl na výdajové straně 62,8 mld. Kč, z toho 21,1 mld. Kč tvořily výdaje v kapitole 03 Doprava, která byla i v roce 2006 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu. Na běžných výdajích hlavního města Prahy se doprava podílela 28 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 43 %.

Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2006
Rozpočet upravený k 30.9.2006

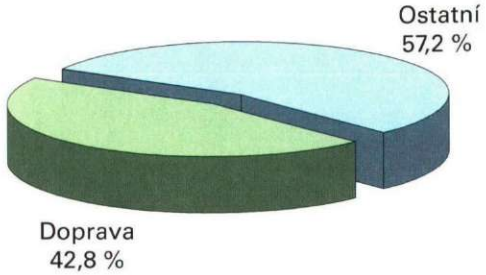
Celkové výdaje



Podíl dopravy na běžných výdajích



Podíl dopravy na kapitálových výdajích



Z uvedené částky 21,1 mld. Kč bylo 10,9 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 10,2 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Na čerpání **běžných výdajů** se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou dotace provozu hromadné dopravy osob na území města a v jeho okolí. Na tento účel bylo v upraveném rozpočtu vyčleněno takřka 8,5 mld. Kč, na správu, údržbu a provoz komunikací přes 2 mld. Kč.

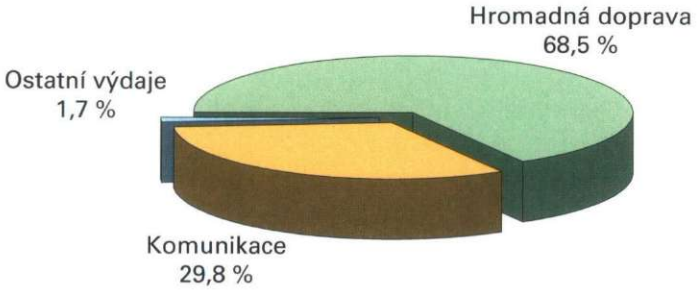
Z **výdajů kapitálových** byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (62 %) a dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení (36 %). Ve výdajích kapitálových v rozpočtu

převažovaly výdaje určené pro zlepšení hromadné dopravy osob. Z celkové částky 10,2 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno bezmála 6 mld. Kč, na investice do komunikační sítě 4,2 mld. Kč.

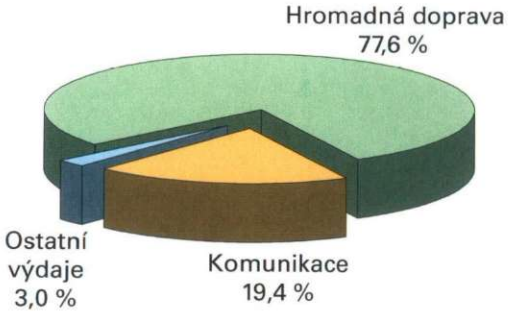
Celkově v rozpočtu na rok 2006 převládaly výdaje na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob, jejichž podíl na celkových výdajích určených pro dopravu přesáhl 68 %.

Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2006
Rozpočet upravený k 30.9.2006

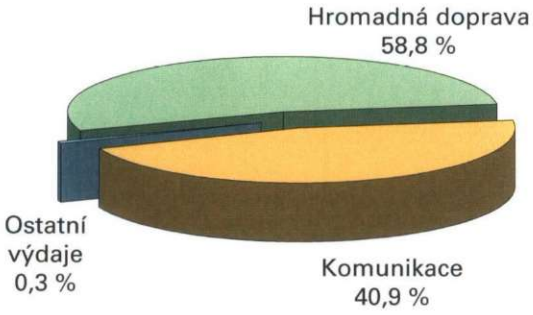
Celkové výdaje



Běžné výdaje

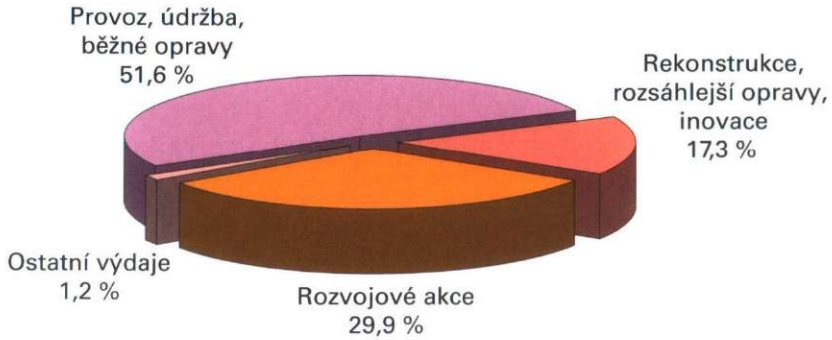


Kapitálové výdaje

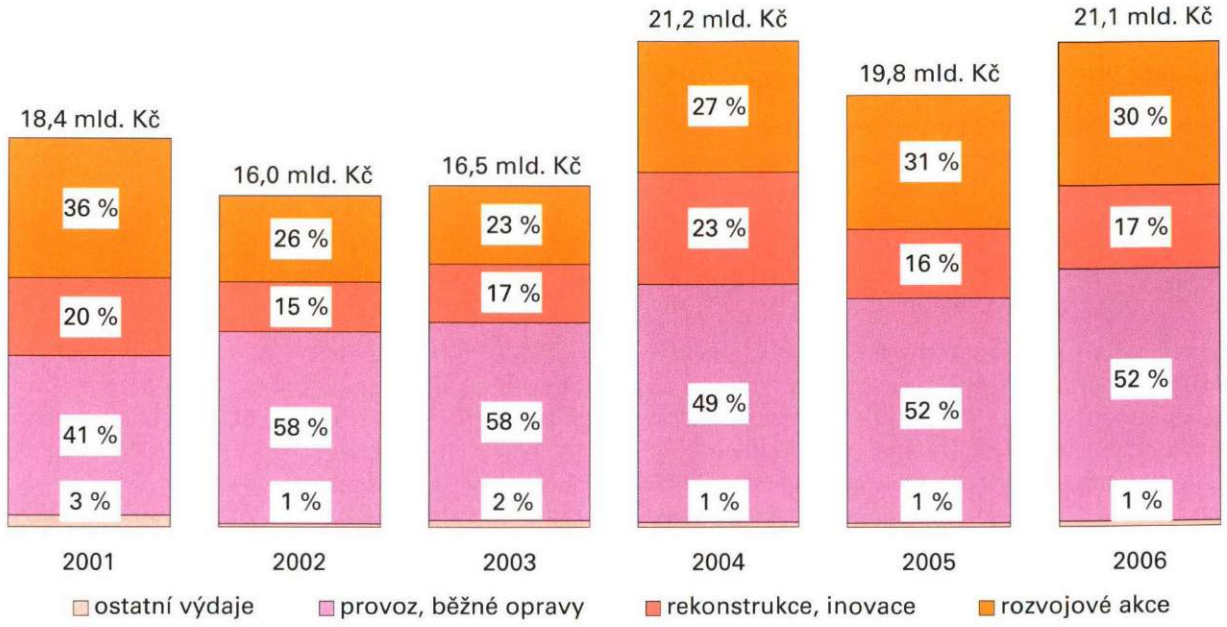


Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly výdajů ukazuje, že takřka 11 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, necelé 4 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, a přes 6 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové.

Struktura celkových výdajů na dopravu v městském rozpočtu 2006



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy



Účelově vázané příspěvky byly hlavnímu městu Praze poskytnuty ze státního rozpočtu na výstavbu metra a údržbu jeho ochranného systému (460 mil. Kč) a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (1,37 mld. Kč) na údržbu, opravy a výstavbu komunikací. Stát též zajišťuje výstavbu Pražského okruhu, za jehož financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2006 probíhaly v úseku Lochkov – Jesenice stavební práce, u ostatních úseků byla v různém stupni zajišťována příprava. Celkem bylo v roce 2006 vyčerpáno na stavby Pražského okruhu 714 mil. Kč.

K investiční výstavbě přispěl z vlastních zdrojů i Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., který kromě toho pokryl i 55 % nákladů (1,78 mld. Kč) vynaložených v roce 2006 na obnovu vozového parku MHD.

Na financování příměstské dopravy se podílely obce v okolí Prahy, jejichž obyvatelé tuto dopravu v rámci PID využívají. Na zajištění základní dopravní obslužnosti v příměstské oblasti přispěl i stát.

Rekonstruovaný tramvajový vůz T3 se střední nízkopodlažní částí

Příměstská linka PID číslo 380 na AN ve Zličíně

14 PROJEKTY EVROPSKÉ UNIE

Projekt JPD 2 – dopravní modelování

Tento projekt, zahrnutý do Jednotného programového dokumentu pro cíl 2 (JPD 2) regionu Praha, je začleněn do priority – Revitalizace a rozvoj městského prostředí a do opatření 1.1 Dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí.

Hlavním cílem projektu JPD 2 – dopravní modelování je vytvoření efektivního specializovaného nástroje, který formou dopravního modelu umožní prověřovat variantní způsoby optimalizace a regulace dopravy ve městě.

Zpracování projektu je zaměřeno na podrobný popis aktuálních dopravních poměrů na vybraných křižovatkách v Praze. Konkrétní podmínky na těchto křižovatkách jsou dány různými charakteristikami a parametry, mezi něž patří zejména způsob řízení provozu na křižovatce, stavební uspořádání křižovatky, dopravní zatížení v jednotlivých směrech, výskyt tras hromadné, zejména tramvajové dopravy, intenzity chodců a cyklistů. Tyto charakteristiky a parametry vytvářejí celou řadu kombinací, které je nutné v modelu popsat takovým způsobem, aby jeho výstupy co nejlépe odpovídaly reálnému provozu. Po vytvoření modelového nástroje, který bude zohledňovat všechny uvedené parametry ovlivňující provoz konkrétních křižovatek, budou testovány záměry odpovídající principům dopravní politiky hl. m. Prahy.

Projekt je spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj ERDF, hl. m. Prahou a Českou republikou. Bude ukončen v roce 2007.

Projekt CONNECT

Hlavní město Praha se již druhým rokem účastní také projektu CONNECT (z anglického Co-ordination and stimulation of innovative ITS activities in Central and Eastern European countries – Koordinace a stimulace inovační činnosti ITS v zemích střední a východní Evropy). Jde o regionální projekt, na němž se kromě České republiky podílejí okolní státy i menší územně správní celky (Slovensko, východní část Německa, zejména Berlín, Braniborsko, Sasko a Sasko-Anhaltsko, Rakousko a zejména jeho východní regiony, Slovinsko, Maďarsko a Polsko).

Projekt CONNECT je výrazně zaměřen na služby tzv. „Infomobility". Jeho program zahrnuje nezbytné studie a pilotní projekty pro zavádění systémů poskytujících vysoce kvalitní informace o dopravní situaci a informace pro cestující. V pražských podmínkách patří do této oblasti řešení projekt Dopravního informačního centra (DIC) Praha, které je od 1. ledna 2006 v plném provozu. Na dalším rozvoji tohoto centra z hlediska koncepčního i technologického se v rámci projektu CONNECT podílejí TSK hl. m. Prahy a ÚDI Praha. Druhou oblastí, kde se Praha v rámci projektu CONNECT angažuje, jsou informační systémy a stojany pro nevidomé. Zde je hlavním koordinátorem ROPID.

První fáze projektu byla uzavřena k 31.3.2006. Některé z činností studijního charakteru, které vedly ke zprovoznění DIC Praha, byly díky participaci na projektu z 50% spolufinancovány ze zdrojů Evropské unie. Druhá fáze projektu skončí na konci března roku 2007. V pražských podmínkách by měl mimo jiné napomoci k vybavení nově budovaných částí hlavní komunikační sítě telematickými aplikacemi, které výrazně přispějí k bezpečnějšímu a plynulejšímu provozu vozidel. Kromě toho se dále počítá s rozvojem DIC Praha jak z hlediska datových a informačních zdrojů, tak z hlediska spektra uživatelů, kterým bude centrum určeno (např. informace o veřejné dopravě).

ELTODO
DOPRAVNÍ SYSTÉMY

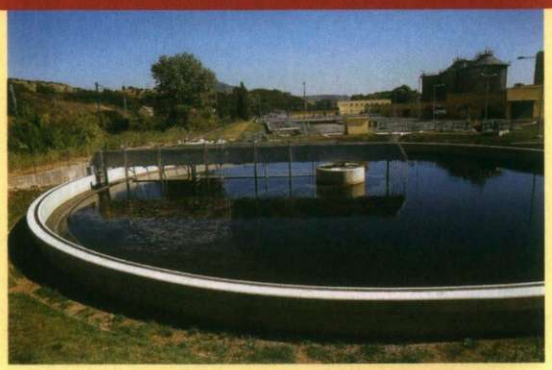
- Systémy řízení dopravy ve městech, tunelech a na dálnicích
- Výrobky pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu
- Parkovací navigační a závorové systémy, parkovací automaty

www.eltodo.cz
eds.eltodo.cz

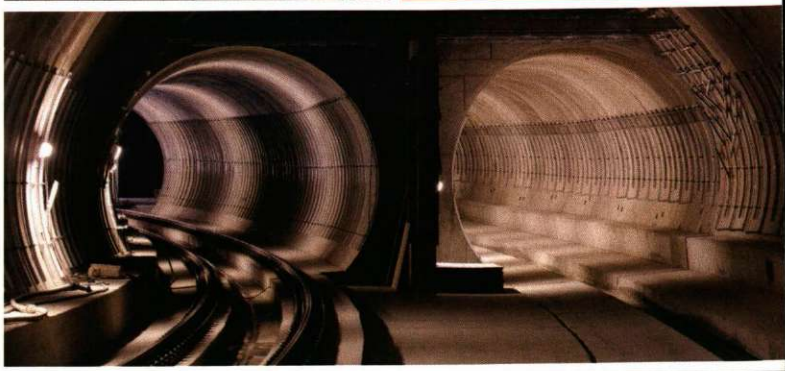
SSŽ stavby silnic a železnic

Moderními technologiemi provedeme výstavbu nebo rekonstrukci:

- komunikací měst a obcí včetně parkových úprav
- inženýrských sítí
- velkokapacitních parkovišť
- sportovních areálů, fotbalových hřišť, tenisových kurtů
- mostů, lávek pro pěší
- cyklostezek a turistických stezek
- ČOV, vodohospodářských objektů, hrází rybníků
- protihlukových stěn



Stavby silnic a železnic, a. s., Národní třída 10, 113 19 Praha 1
tel.: 224 951 111, fax 224 933 525, e-mail: ssz-z0@ssz.cz, http:// www.ssz.cz



Umění spolupráce

Kvalita, přesnost a důslednost v každém detailu.
Společná koordinovaná práce lidí desítek oborů a profesí.
Schopnost řešit problémy a odvaha hledat nové cesty.
Je tohle umění? Možná ne. Jen to dobře umíme.

Metrostav a.s. Koželužská 2246 Praha 8

METROSTAV
člen DDM Group

www.metrostav.cz

SATRA, spol. s r.o.
Sokolská 32, 120 00 Praha 2 - Nové Město
telefon 296 337 111 • fax 296 337 100 • e-mail satra@satra.cz

PROJEKTOVÁ, KONZULTAČNÍ A INŽENÝRSKÁ SPOLEČNOST

www.satra.cz

METROPROJEKT Praha a.s.

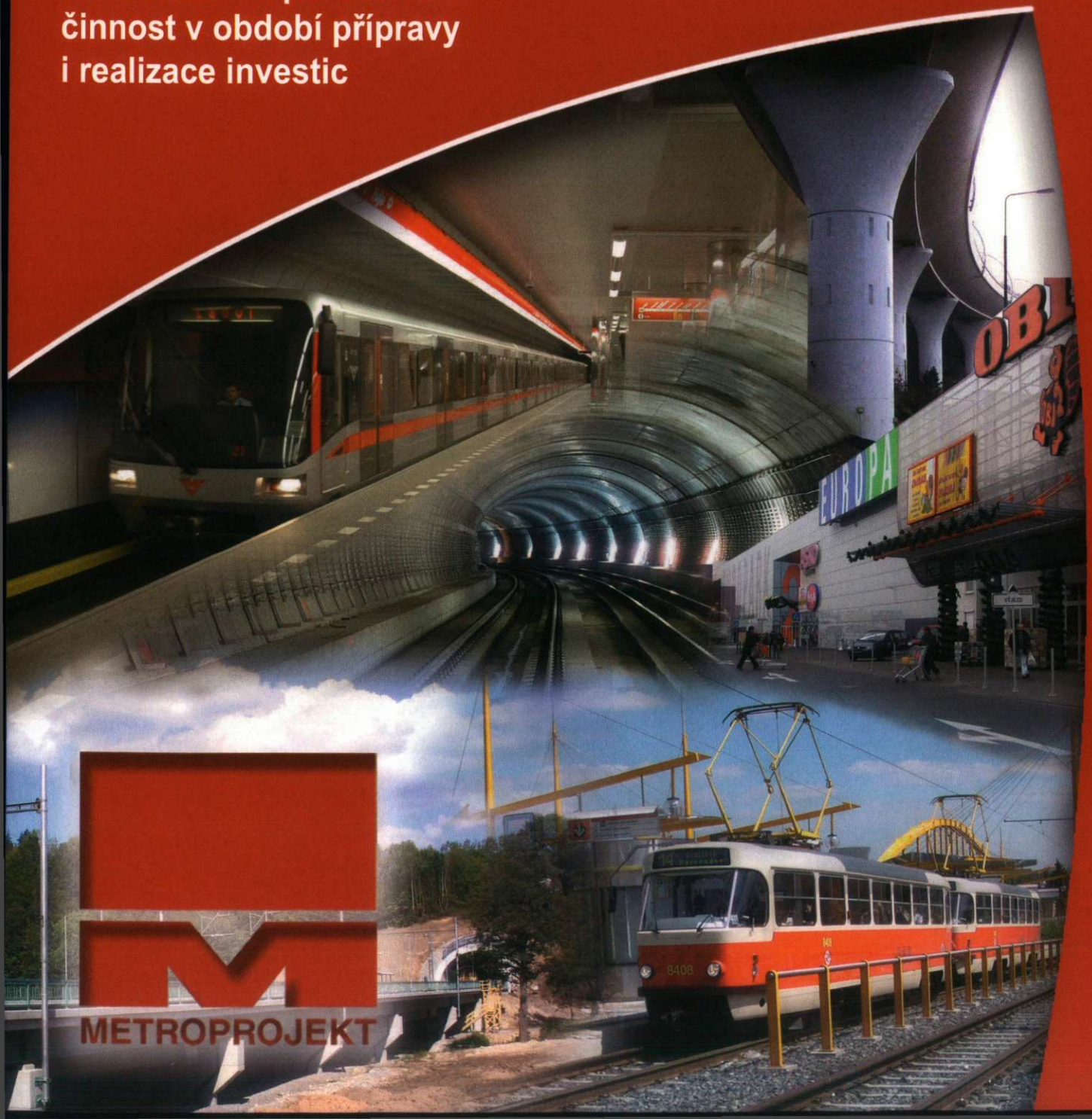
Oblast služeb

Studie proveditelnosti
a generální analýzy

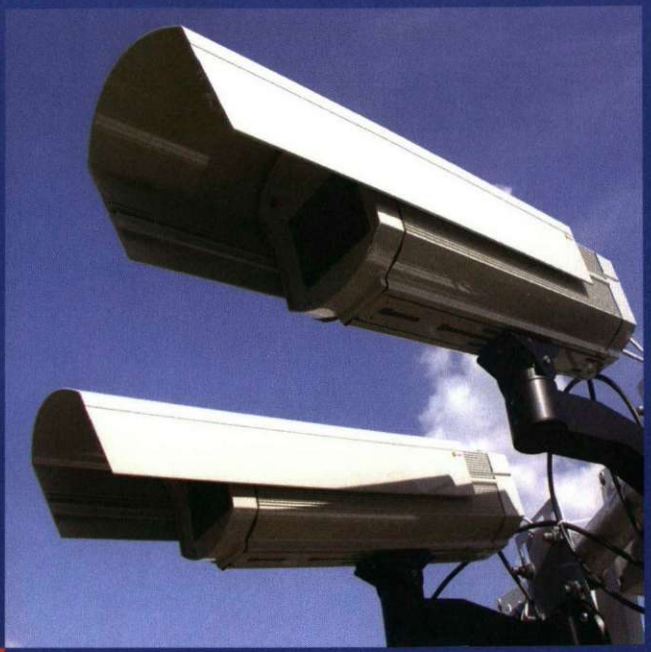
Projektová dokumentace
všech stupňů

Konzultační a poradenská
činnost v období přípravy
i realizace investic

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



AŽD Praha



KOLEJOVÁ DOPRAVA

SILNIČNÍ DOPRAVA

TELEKOMUNIKACE

Systémy řízení dopravy
- telematické systémy
- SSZ ve městech
- tunelové systémy
- dálniční systémy
- dopravní systémy

Parkovací systémy
- systémy P+R
- vjezdové systémy
- rozpoznávání RZ

Inteligentní dopravní systémy
- kamerové systémy
- měření úsekové rychlosti
- identifikace průjezdu na červenou
- vyhledávání odcizených vozidel

Inženýrské činnosti a projekční práce

Instalace, montáž, údržba a servis dodávaných technologií

V oboru řídicích signalizačních a zabezpečovacích systémů pro silniční dopravu patří AŽD Praha k tradičním českým výrobcům. Pro své partnery zajišťujeme komplexní dodávku telematických systémů od vývoje a projekce přes výrobu, montáž až po servis zařízení. Naše systémy bezpečně řídí silniční dopravu na mnoha silničních komunikacích, křižovatkách, významných dopravních uzlech a parkovištích P+R.

Bezpečně k cíli

AŽD PRAHA

www.azd.cz

Systémy pro Dopravní informační centra

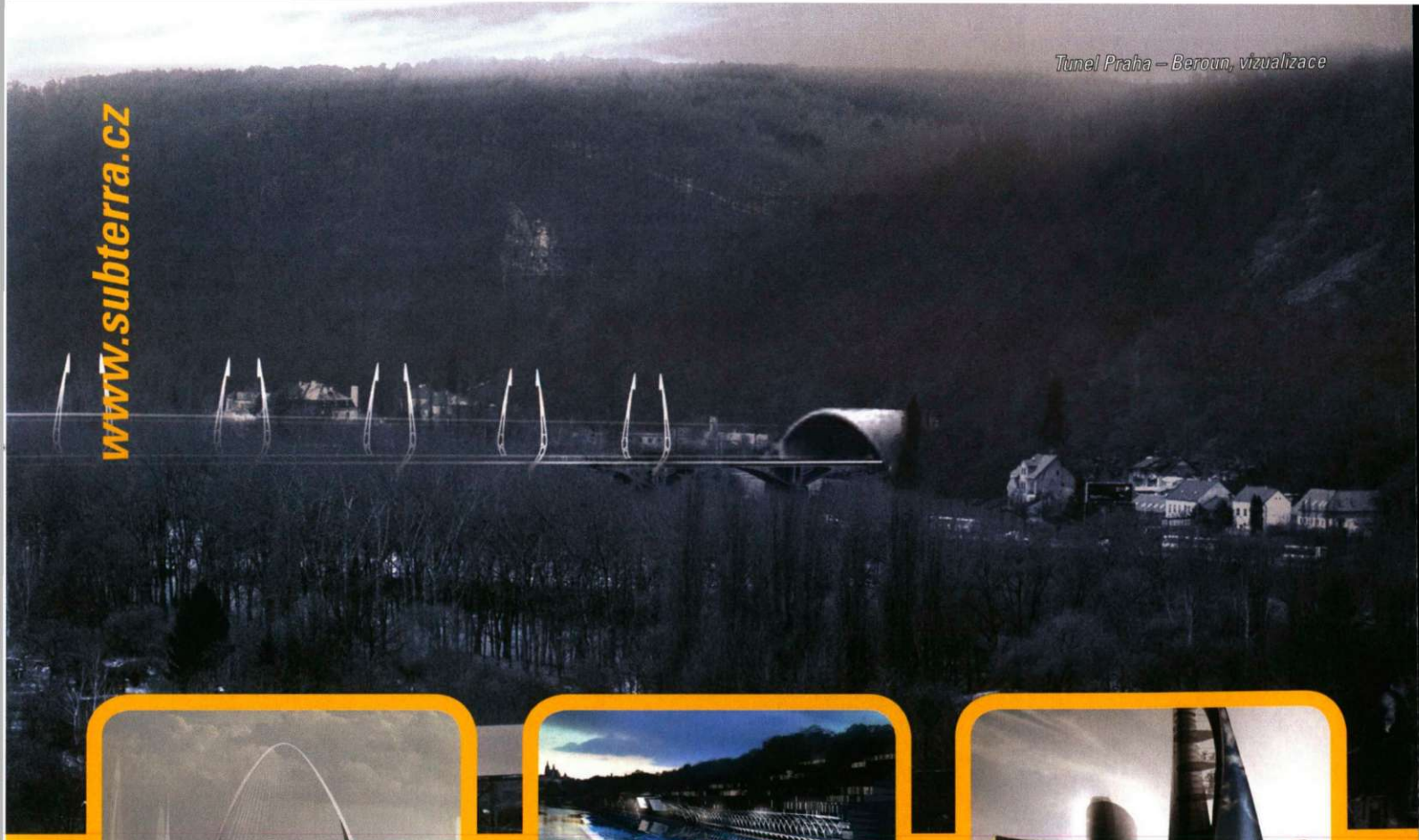
- úplný rozsah zpracovávaných událostí dle EN ISO 14819-3: dopravní situace a očekávaný vývoj (kolony, dopravní kolaps,..), nehody, uzavírky a omezení, informace o cestovních dobách, nebezpečné situace, obsazenost parkovišť, povětrnostní podmínky, sjízdnost vozovky, stav dopravních zařízení, zdržení a čekací doby,...
- využití senzorických dat z dopravních ústředen (ve spolupráci s dodavatelem SSZ)
- sdílení aktuálních a ověřených dat se JSDI (jednotný systém dopravních informací ČR) a jeho agendami (uzavírky, zimní údržba, nehody...)
- tvorba lokalizační databáze a dodávka mapových podkladů pro lokalizace dopravních informací
- klasifikace událostí v normalizovaném tvaru Alert-C a jejich lokalizace v mapové aplikaci
- RDS-TMC vysílání pro dynamickou navigaci ve vozidle
- využití dopravních dat v dalších GIS a dispečerských aplikacích

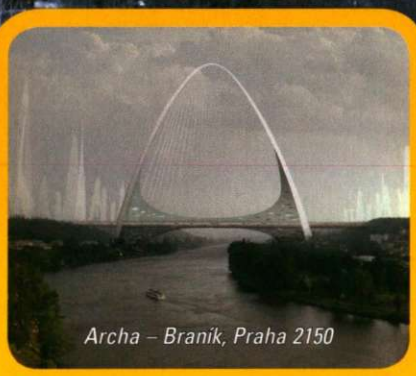
CEDA advanced mapping

Central European Data Agency, a.s.
(CEDA) Štefánikova 43A, 150 00 Praha 5
Telefon: +420 227 018 440
Fax: +420 227 018 439
E-mail: info@ceda.cz
www.ceda.cz

VARS®

VARS BRNO a.s.
Kroftova 80c, 616 00 Brno
Telefon: +420 531 022 111, Fax: +420 531 213 862
E-mail: info@vars.cz, www.vars.cz




Archa – Branik, Praha 2150

Letná, Praha 2046

Holešovice, Praha 2084

V BUDOUCNU JE NAŠE SÍLA

Podporujeme projekty, které v příštích letech udají směr

- ***DIVIZE 1*** – *PODZEMNÍ STAVBY*
- ***DIVIZE 2*** – *POZEMNÍ STAVBY*
- ***DIVIZE 3*** – *DOPRAVNÍ STAVBY*

Subterra a.s.
Bezová 1658, 147 14 Praha 4
tel.: +420 244 463 663, fax: +420 244 466 179
e-mail: info@subterra.cz

SUBTERRA

člen DDM Group

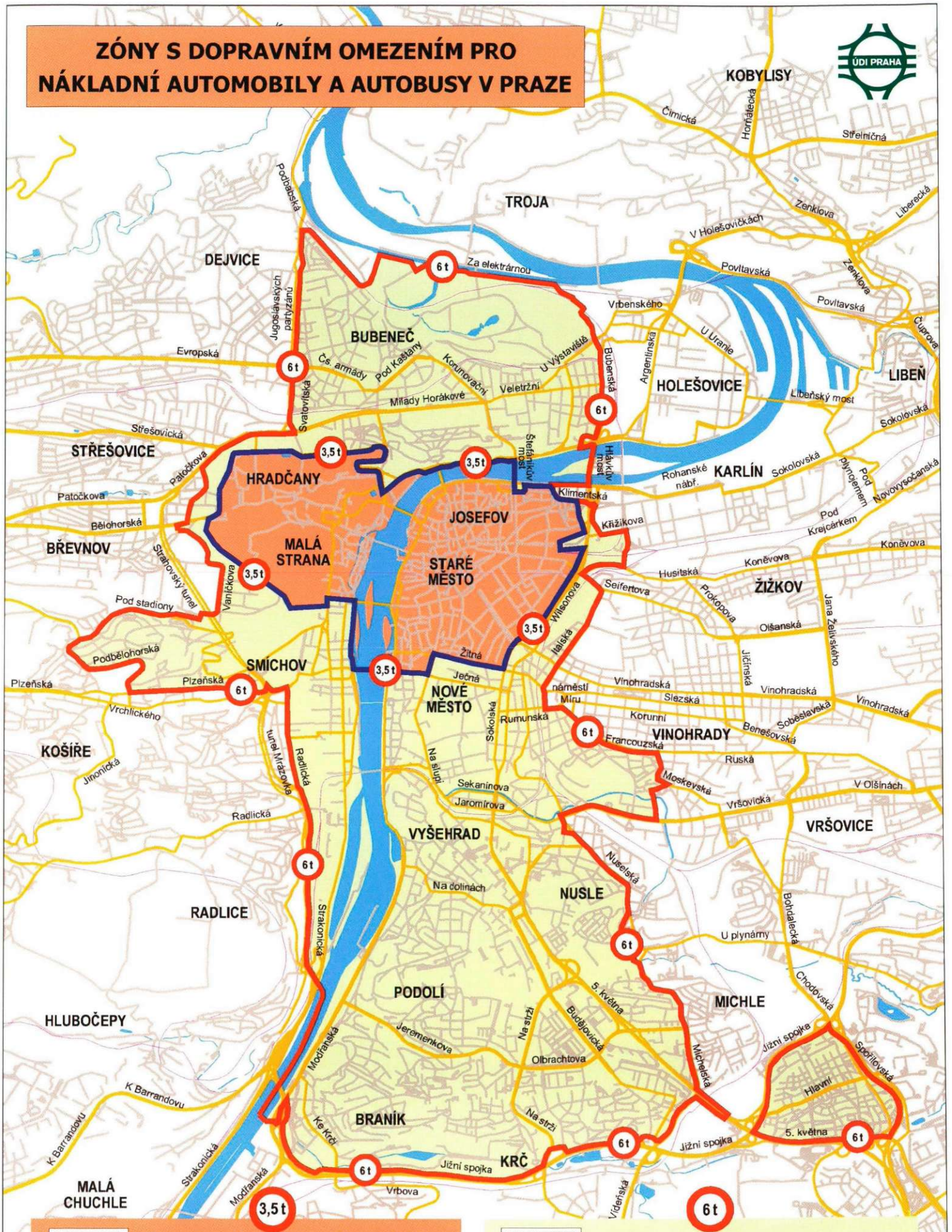
POZNÁMKY

© ÚDI Praha, 2007
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha)

Ročenku připravil Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha) ● Autorský kolektiv: Ing. Jan Adámek, Olga Boučková, Ing. Věra Fenclová, Ing. Zorka Holá, Ing. Jaroslav Horník, Ing. Marek Karban, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Jan Kreml, Ing. Drahoš Macoun, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikuškovic, Ing. Ladislav Pivec, Ing. Martin Šubrt, Ing. Jan Trešl ● Redakce: Ing. Zdeněk Balcar, Mgr. Eva Černá ● Podklady: O'Hare International Airport, Airports Council International, CDV, v. v. i., České dráhy, a. s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., EVD s. r. o., Evropark Praha, s. r. o., Letiště Brno a. s., Letiště Karlovy Vary s. r. o., Letiště Praha, s. p., Letiště Ostrava, a. s., MHMP, Ministerstvo dopravy ČR, PČR, Penco Praha, s. r. o., Povodí Vltavy, s. p., PPS a. s., ROPID, Ředitelství silnic a dálnic ČR, TSK hl. m. Prahy, ÚDI Praha ● Fotografie: ÚDI Praha ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● Vydáno ÚDI Praha v počtu 1 500 ks ● Praha 2007

ZÓNY S DOPRAVNÍM OMEZENÍM PRO NÁKLADNÍ AUTOMOBILY A AUTOBUSY V PRAZE

ÚDI PRAHA



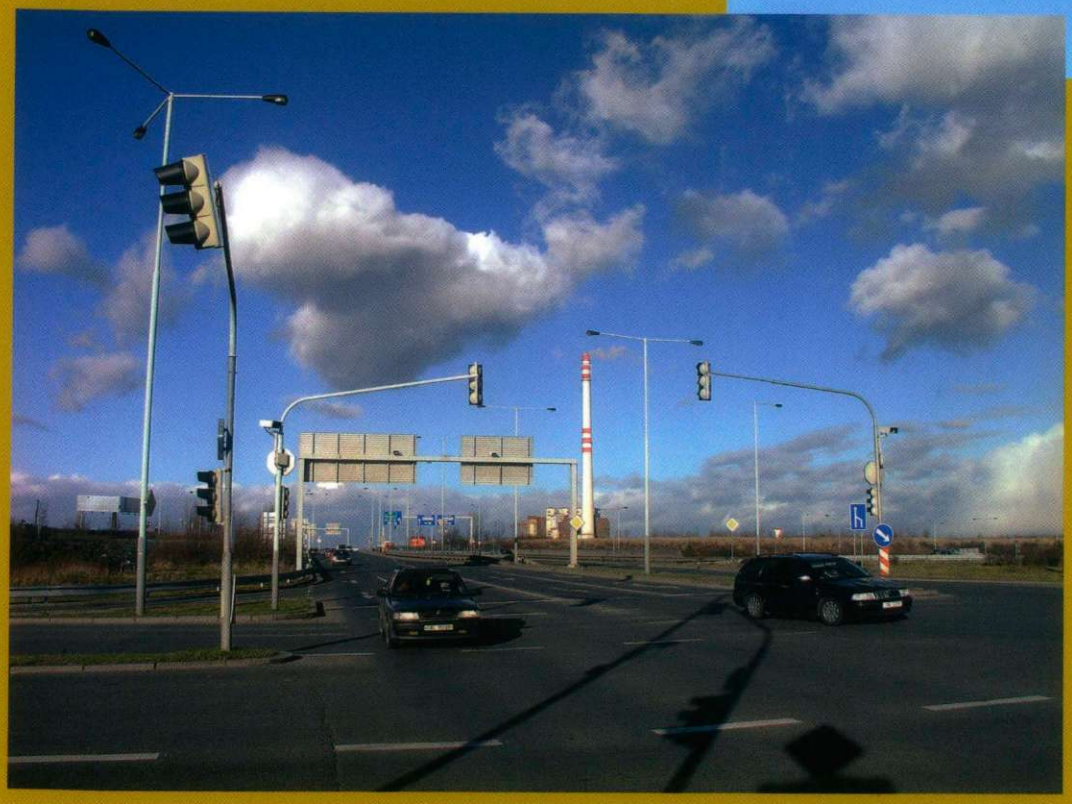
ZÓNA

Zóna s časově omezeným zákazem vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 3,5 tuny (od pondělí do pátku od 8 do 18 hodin), se zákazem vjezdu autobusů a s omezeným stáním ostatních vozidel.

ZÓNA

Zóna se zákazem vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 6 tun a se zákazem parkování autobusů mimo vyznačená parkoviště.

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
udipraha@udipraha.cz
www.udipraha.cz

ÚDI PRAHA