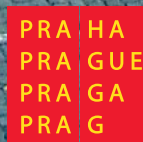


TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství



ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2007

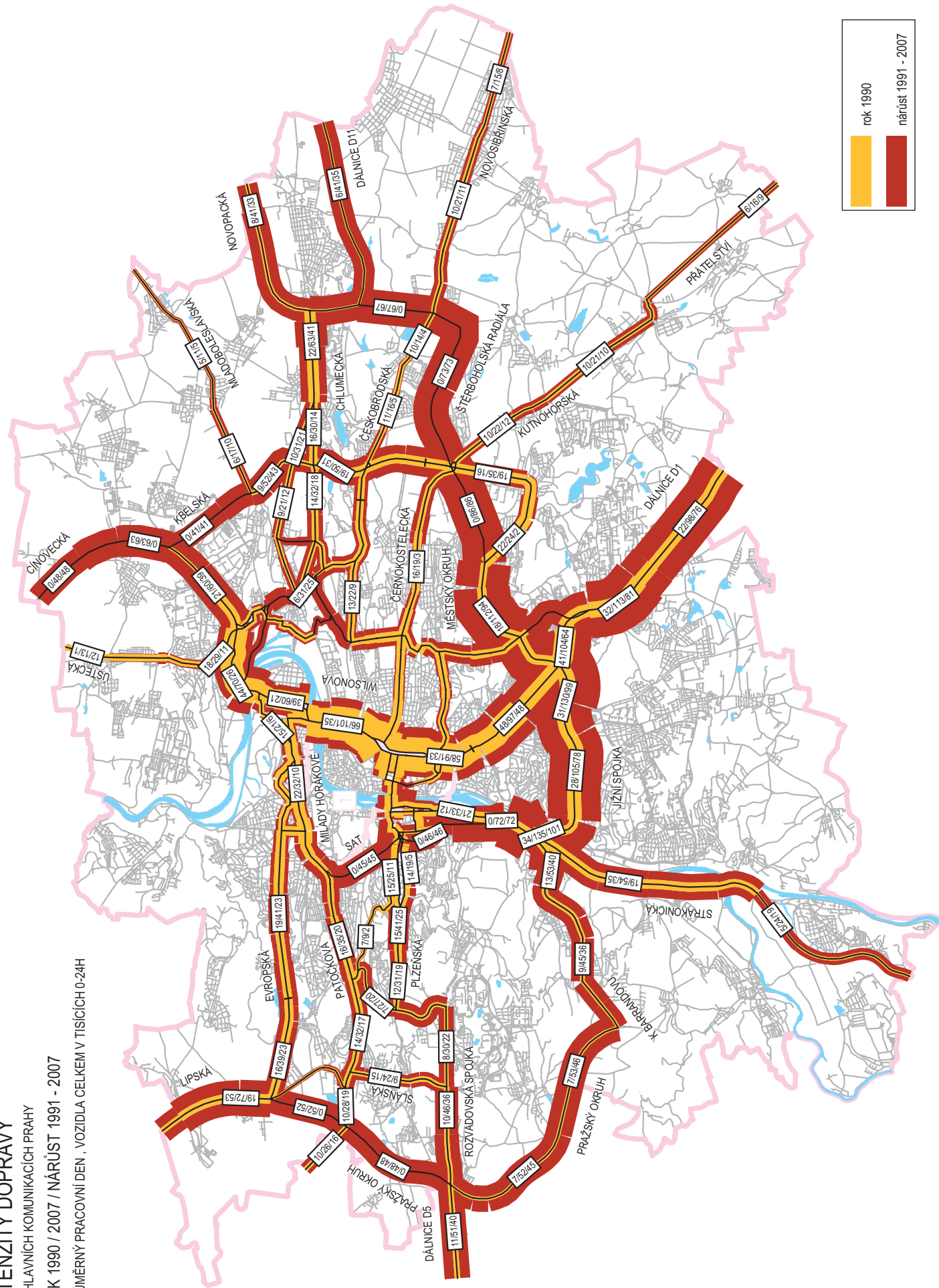


INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKAČÍCH PRAHY

NA HLAVNÍCH KOMUNIKAČÍCH PRAHY

ROK 1990 / 2007 / NÁRÚST 1991 - 2007

PRŮMĚRNÝ PRACOVNÍ DEN, VOZIDLA CELKEM V TÍSÍCÍCH 0-24H



TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství



ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2007



Vážený čtenáři,

máte před sebou ročenku dopravy, kterou pravidelně každý rok připravoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy. Možná Vás překvapilo, že na obálce je jako zpracovatel uvedena Technická správa komunikací hl. m. Prahy. Je to důsledek rozhodnutí Zastupitelstva hlavního města Prahy z 25. října 2007 o sloučení obou těchto organizací k 1. lednu 2008 s tím, že nástupnickou organizací bude příspěvková organizace Technická správa komunikací hl. m. Prahy, v rámci které bude dopravně inženýrské činnosti zajišťovat Úsek dopravního inženýrství (ÚDI). Ani letos tedy nebudete o ročenku dopravy ochuzeni, naopak nové podmínky umožní obsah ročenky rozšířit.

Naopak Vás asi nepřekvapilo zjištění, že doprava v roce 2007 nadále vzrostla, a to ve všech druzích, počínaje leteckou (o 7,6 % oproti roku 2006), automobilovou (o 3,2 %) i hromadnou (o 1,0 %). Je proto logické, že i v roce 2007 zůstala doprava prioritou investičního rozvoje města a jeho běžného provozu. Celkové výdaje na dopravu z městského rozpočtu v roce 2007 přesáhly 20 miliard korun.

Díky tomu mohla i v roce 2007 nezměněným tempem pokračovat výstavba nejvýznamnějších, ale také nejnáročnějších dopravních staveb, především úseku Ládví – Letňany na trase C metra, části Městského okruhu Malovanka – Pelc-Tyrolka a Vysočanské radiály. Důležitým dopravně – organizačním opatřením v závěru roku bylo zavedení nového režimu parkování v Praze 2 (nová zóna placeného stání) a rozšíření zóny v levobřežní části Prahy 1. Zvýšená pozornost byla věnována rozvoji telematiky, především částem zaměřeným na aktuální dopravní informace. Mnohá opatření byla zavedena i pro zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení provozu cyklistů a pěších.

Nelze pominout ani významné dopravní investice státu, které v roce 2007 směřovaly do silniční a železniční dopravy. Byly to především dvě stavby v jižní části Pražského okruhu (Slivenec – Lahovice a Lahovice – Vestec), stavba „Nového spojení“ a rekonstrukce Hlavního nádraží.

Z uvedených výsledků dosažených v roce 2007 je patrné úsilí orgánů hlavního města Prahy a jeho dopravních organizací soustavně zlepšovat dopravní situaci v Praze a ve smyslu přijaté koncepce realizovat její řešení tak, aby bylo co nejrychlejší a nejúčinnější. Jsem přesvědčen, že v příští ročence budeme moci představit další pro dopravu v Praze významné akce, pro jejichž realizaci byly v roce 2007 vytvořeny potřebné předpoklady.

Radovan Šteiner
radní hlavního města Prahy
pro oblast dopravy

V Praze dne 1. května 2008

Vážení čtenáři,

i v podmínkách nové organizační struktury dopravního inženýrství v Praze po 1. lednu 2008 Vám předkládáme Ročenku dopravy 2007 zpracovanou ve snaze poskytnout Vám co nejpresnější komplexní informace o vývoji dopravy v Praze v roce 2007.

Jak je z úvodních kapitol ročenky patrné, zaujímá ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu hlavní město Praha v dopravě České republiky specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách automobilové dopravy i v nárocích na dopravu hromadnou.

Přestože kapacita pražské komunikační sítě na mnohých místech již omezuje možnosti dalšího zvyšování dopravních výkonů na území města, dosáhl dopravní výkon automobilové dopravy v roce 2007 hodnoty vyšší o dalších cca 200 milionů vozokilometrů ve srovnání s rokem 2006 (tj. o 3,2 %). Přitom počet registrovaných motorových vozidel se zvýšil jen o 2,6 %, z toho osobních automobilů o 1,2 %. Svědčí to o narůstajícímu vlivu vnější automobilové dopravy, což potvrzuje zjištěná rostoucí intenzita automobilové dopravy ve vnějším a středním pásmu města, zatímco v centru města intenzita již od roku 1998 stagnuje.

Za stavu stálého růstu automobilové dopravy v Praze je příznivé, že v posledních sedmi letech trvale klesá počet zranění při dopravních nehodách. Ten byl v roce 2007 dokonce nejnižší za posledních patnáct let.

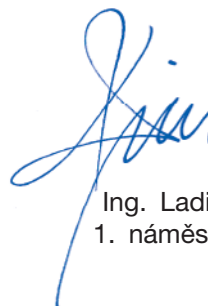
Růst automobilové dopravy je doprovázen i zvýšenými přepravními výkony hromadné dopravy, takže dělba přepravní práce mezi hromadnou a automobilovou dopravou 57 % ku 43 % ve prospěch dopravy hromadné se od roku 2000 prakticky nemění. Jistě k tomu přispívá i vysoký podíl hromadné dopravy na celkových výdajích pro dopravu v městském rozpočtu. To umožňuje, byť v omezeném rozsahu, provádět výstavbu a inovaci tratí městské hromadné dopravy, obnovu vozového parku a zkvalitňovat podmínky pro provoz prostředků hromadné dopravy v uliční síti města. V roce 2007 byla například zavedena preference tramvají na dalších 7 a preference autobusů na dalších 28 světelně řízených křižovatkách, bylo nakoupeno 19 nových nízkopodlažních tramvají 14T, dva autobusy s plošinou pro invalidy a zrekonstruováno 45 vozů metra, 55 tramvajových vozidel a 30 autobusů. Zkvalitnění pro cestující bylo dosaženo i zlepšením informačního systému, úpravami ostrůvků a vozovek v místě některých tramvajových nebo autobusových zastávek se souběžnou intenzivní automobilovou dopravou a dalšími dopravněinženýrskými opatřeními vedoucími ke zvýšení pravidelnosti provozu a ke zvýšení jeho bezpečnosti. Na území hl. m. Prahy samozřejmě také pokračovala výstavba nových komunikačních staveb a značné finanční prostředky byly vyčleněny i na rekonstrukci a údržbu stávajícího majetku.

Návrhy dopravněinženýrských opatření ke snižování dopravní nehodovosti, optimalizace organizace a řízení silničního provozu, sledování a vyhodnocování vývoje dopravy i systematická příprava dalšího rozvoje celé dopravní soustavy města patří mezi základní úkoly oboru dopravního inženýrství. Služby v tomto oboru zejména pro Prahu zajišťuje od ledna 2008 Úsek dopravního inženýrství (ÚDI) Technické správy komunikací hlavního města Prahy.

V Praze dne 1. května 2008



Ing. Luděk Dostál
ředitel



Ing. Ladislav Pivec
1. náměstek ředitele

OBSAH

1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE.....	5
1.1	Hlavní město Praha	5
1.2	Porovnání Prahy s Českou republikou.....	6
2	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA.....	7
2.1	Vývoj motorizace a automobilizace	7
2.2	Intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech	8
2.3	Skladba dopravního proudu vozidel v pracovních dnech.....	13
2.4	Časové variace automobilové dopravy	14
2.5	Rekreační automobilová doprava.....	16
3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	17
3.1	Pražská integrovaná doprava (PID)	17
3.2	Veřejná hromadná doprava na území Prahy mimo PID	28
3.3	Vnější veřejná hromadná doprava	30
4	DOPRAVNÍ TELEMATIKA A ŘÍZENÍ DOPRAVY.....	33
4.1	Telematika v dopravě.....	33
4.2	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení.....	33
4.3	Preference vozidel MHD na SSZ	37
4.4	Řídicí ústředny.....	41
4.5	Systémy televizního dohledu (TVD)	42
4.6	Proměnné informační tabule (PIT)	43
4.7	Měření rychlosti a zaznamenávání jízd na červenou.....	44
4.8	Dopravní informační centrum (DIC) Praha	50
5	ZMĚNY V ORGANIZACI DOPRAVY.....	51
6	BEZPEČNOST DOPRAVY NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI.....	52
6.1	Dopravní nehody	52
6.2	Dopravní výchova.....	55
6.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	56
7	DOPRAVA V KLIDU	57
7.1	Centrum města.....	57
7.2	Ostatní území města.....	62
7.3	Záchytná parkoviště P+R	63
7.4	Místa pro zastavení K+R.....	65
8	CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	66
9	PĚŠÍ PROVOZ.....	69
10	LETECKÁ DOPRAVA	71
11	VODNÍ DOPRAVA	75
12	DOPRAVNÍ STAVBY.....	78
13	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY	82
14	PROJEKTY EU A DALŠÍ PROJEKTY HL. M. PRAHY	85

1.1 Hlavní město Praha

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2007

Rozloha města	.....	496 km ²
Počet obyvatel	.....	1 212 000
Celková délka komunikační sítě	.....	3770 km
z toho dálnice na území města	.....	10 km
ostatní rychlostní komunikace	.....	76 km
Počet mostních objektů na komunikační síti	.....	580
z toho mostních objektů přes Vltavu	.....	27
mimoúrovňových křížení	.....	205
podchodů	.....	120
Počet silničních tunelů (celková délka 4 553 m)	.....	7
Počet motorových vozidel	.....	780 738
z toho počet osobních automobilů	.....	612 879
Stupeň motorizace		
vozidel na 1 000 obyvatel	.....	644
Stupeň automobilizace		
osobních automobilů na 1 000 obyvatel	.....	506
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	.....	685 km
Počet světelných signalizačních zařízení	.....	504
z toho samostatné přechody pro chodce	.....	78
Dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti		
za průměrný pracovní den	.....	20,9 mil. vozokm
za rok	.....	6,9 mld. vozokm
Dělba přepravní práce (podle počtu všech cest na území města v průběhu celého pracovního dne)		
hromadná doprava	.....	43 % (57%)
automobilová doprava	.....	33 % (43%)
cyklistická doprava	.....	1 %
pěší	.....	23 %
Počet dopravních nehod	.....	33 484
Počet zranění při dopravních nehodách		
smrtelných	.....	33
těžkých	.....	352
lehkých	.....	1 923
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů)		4,8

1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

	Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km ²)	496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)	1,212	10,381	11,7
z toho ekonomicky aktivních (mil.)	0,633	4,967	12,7
Počet motorových vozidel (tis.)	781	5882	13,3
z toho osobní automobily (tis.)	613	4269	14,4
Stupeň motorizace (motor. vozidel na tis. obyvatel)	644	567	-
(obyvatel na 1 motorové vozidlo)	1,6	1,8	-
Stupeň automobilizace (osob. automobilů na tis. obyvatel)	506	411	-
(obyvatel na 1 osobní automobil)	2,0	2,4	-



Rohanské nábřeží



Husitská ulice

Dopravní výkony 1990 – 2007 (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	156,6
2007	20,9	163,0**
Index 07/90 (%)	287,0	201,5**
Index 07/06 (%)	103,2	104,1**

* celá komunikační síť

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

** předběžný údaj



Křižovatka Patočkova - Střešovická



Bělohorská ulice

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 2007 přibýlo v Praze celkem 19 667 registrovaných motorových vozidel. Z tohoto počtu bylo 7 105 osobních automobilů. Ke konci roku 2007 připadal v Praze 1 osobní automobil na 1,98 obyvatele.

Počty registrovaných motorových vozidel 1961 – 2007 (100 % = rok 1990)

Rok	PRAHA					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	Celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801	-	291 680	-
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629	-	1 041 137	-
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
1995	1 210	641 590	150	535 805	159	10 321	4 728 859	117	3 113 476	129
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2005	1 180	749 786	175	602 339	179	10 247	5 401 917	134	3 954 769	164
2006	1 188	761 071	178	605 774	180	10 287	5 613 943	139	4 098 114	167
2007	1 212	780 738	182	612 879	182	10 381	5 882 312	146	4 269 231	177

Stupně motorizace a automobilizace 1961 – 2007

Rok	PRAHA				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	Vozidel na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 vozidlo	Os. aut. na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 os. aut.	Vozidel na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 vozidlo	Os. aut. na 1 000 obyv.	Obyv. na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
1995	530	1,9	443	2,3	458	2,2	302	3,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2005	635	1,6	510	2,0	527	1,9	386	2,6
2006	640	1,6	510	2,0	546	1,8	398	2,5
2007	644	1,6	506	2,0	567	1,8	411	2,4

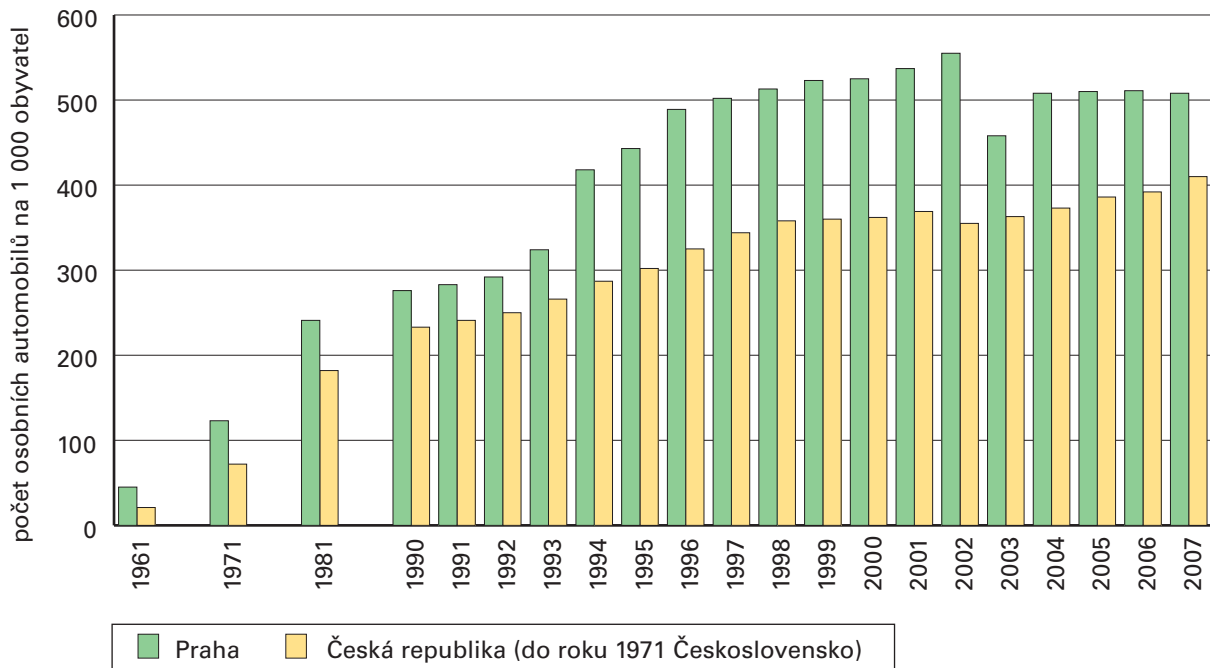


Palackého náměstí



Křižovatka na smíchovské straně Jiráskova mostu

Stupně automobilizace 1961 – 2007



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 sledoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy již od roku 1978, a to 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 všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti. Vývoj vnitroměstské dopravy je sledován na tzv. centrálním kordonu, vývoj vnější dopravy je sledován na tzv. vnějším kordonu. Časové řady na obou kordonech jsou k dispozici od roku 1961.

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

Z provedených dopravních sčítání vyplývá základní závěr, že v roce 2007 automobilová doprava v centrální oblasti stagnovala, zatímco na ostatním území města dále vzrůstala.

Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2007 zvýšila – měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti – v průměru o 3,2 % ve srovnání s předcházejícím rokem.

V období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela motorová vozidla na celém území Prahy celkem 20,929 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 19,016 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Ve srovnání s předcházejícím rokem to znamená, že v roce 2007 ujela motorová vozidla v Praze za den o 0,651 milionu vozokilometrů více než v roce 2006. Proti roku 1990 se do roku 2007 automobilový provoz ve městě zvýšil o 187 %, tj. téměř na trojnásobek. V porovnání s nárůstem automobilové dopravy na dálnicích a silnicích České republiky byl nárůst v Praze v tomto období cca 1,5x vyšší.

V širší oblasti centra města (dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Riegrovými sadami na východě a Vyšehradem na jihu; 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 32 % 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 o 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 2007 za 24 h průměrného pracovního dne 315 000 vozidel, z toho 301 000 osobních automobilů.



Dálnice D1 u Chodova



Křižovatka Poděbradská – Kbelská

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 3,1 %. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) 3,6x více vozidel (+260 %). Rozhodující část nárůstu po roce 1990 byla tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se zvýšil již více než 4,3x (+334 %).

Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstá. Do Prahy přijíždělo přes hranici vnějšího kordonu v roce 2007 za 24 h průměrného pracovního dne 277 000 vozidel, z toho 241 000 osobních automobilů.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2007 byly

- Barrandovský most, kde projíždělo 135 000 vozidel za den (0-24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská (130 000 vozidel za den)
- Brněnská (dálnice D1) v úseku Chodovec – Chodov (113 000 vozidel za den)
- Jižní spojka v úseku Chodovská – V Korytech (112 000 vozidel za den)

Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 101 000 vozidel za den, Wilsonova u Hlavního nádraží 93 000 vozidel za den (uveden vždy součet vozidel v obou směrech).

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2007 byly

- 5. května – Jižní spojka (220 000 vozidel za den)
- Strakonická – Barrandovský most (176 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Vídeňská (167 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Chodovská (158 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Průmyslová (137 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími úrovnovými křižovatkami v roce 2007 byly

- Poděbradská – Kbelská (76 000 vozidel za den)
- Anglická – Legerova (74 000 vozidel za den)
- Argentinská – Plynární (73 000 vozidel za den)
- Černokostelecká – Průmyslová (71 000 vozidel za den)
- Jiráskovo náměstí (70 000 vozidel za den)

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2007

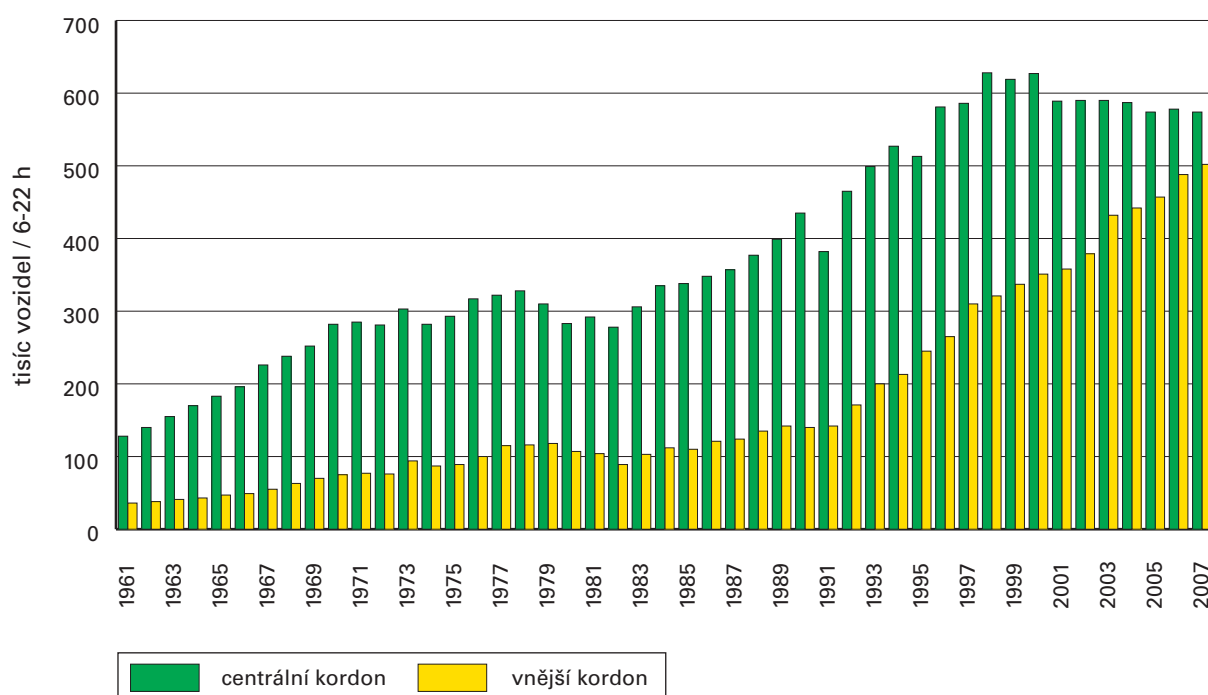
Pracovní den, oba směry celkem, období 6-22 h

Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	69 000	18	32 000	82	128 000	29	14 000	14	14 000	41	36 000	26
1971	241 000	63	38 000	97	299 000	69	50 000	50	23 000	68	77 000	55
1981	247 000	64	39 000	100	292 000	67	67 000	66	31 000	91	104 000	74
1990	385 000	100	39 000	100	435 000	100	101 000	100	34 000	100	140 000	100
1995	474 000	123	31 000	79	513 000	118	204 000	201	36 000	106	245 000	175
2000	594 000	154	23 000	59	627 000	144	304 000	301	43 000	126	351 000	251
2005	547 000	142	17 000	44	574 000	132	394 000	390	56 000	165	457 000	326
2006	551 000	143	15 000	38	578 000	131	421 000	417	60 000	176	489 000	349
2007	547 000	142	15 000	38	573 000	132	438 000	434	59 000	173	504 000	360

100 % = rok 1990

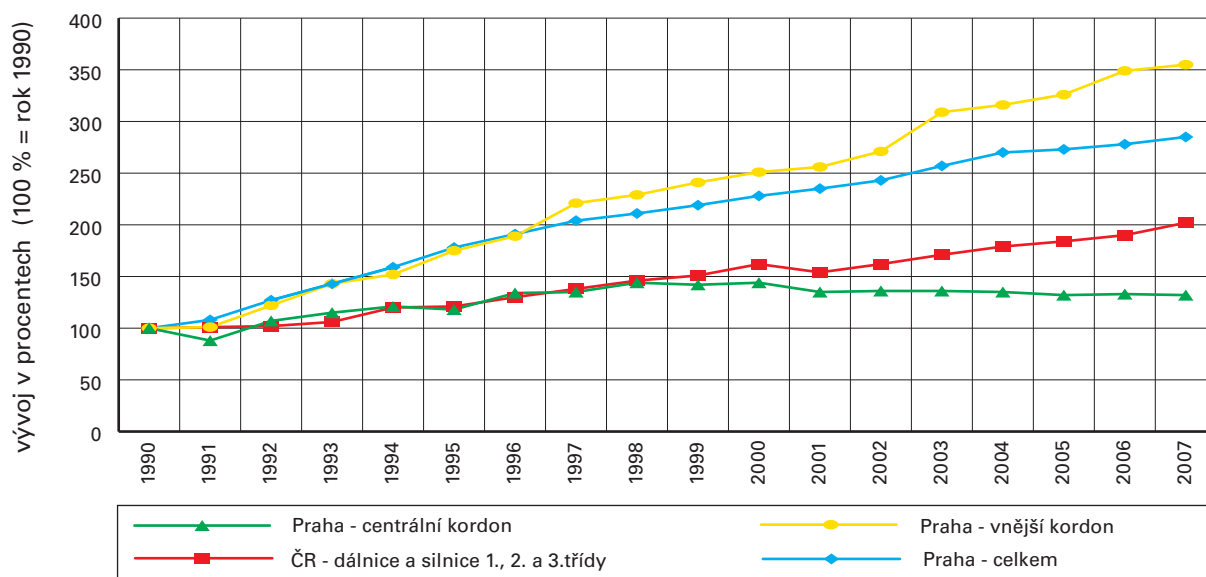
Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu 1961 – 2007

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



Vývoj intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR 1990 – 2007

Průměrný pracovní den



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 – 2007	meziročně	+613 000	vozokm/den

Převažující část nárůstu automobilové dopravy v Praze po roce 1990 je způsobena osobními automobily. V období 1991 – 2007 se dopravní výkony automobilové dopravy v Praze podle jednotlivých druhů vozidel zvýšily následovně:

osobní automobily	+225 %
nákladní automobily a autobusy	+32 %
vozidla celkem	+187 %

Míra nárůstu automobilové dopravy je různá v jednotlivých pásmech města. V letech 1991 – 2007 se zvýšil automobilový provoz následovně:

v průměru na celé síti	+187 %
v širší oblasti centra města	+32 %
ve vnějším pásmu	+260 %
ve středním pásmu města	+100 až +300 %

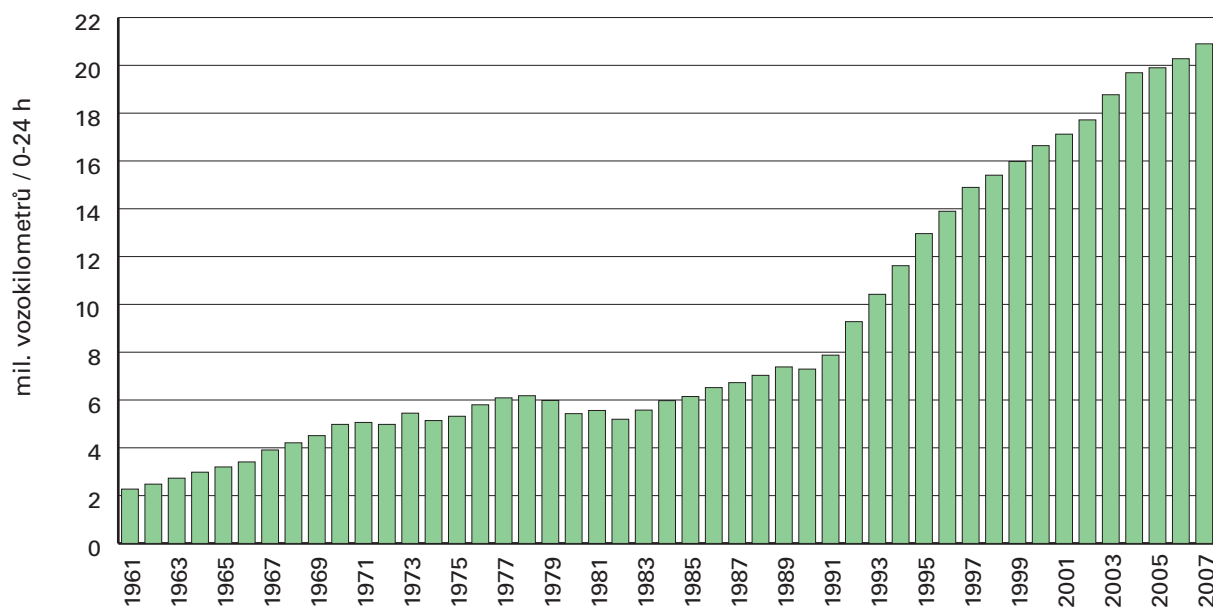
Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze 1961 – 2007 (100 % = rok 1990)

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

Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
1995	12,961	178	11,509	197	89
2000	16,641	228	15,131	259	91
2005	19,899	273	18,023	308	91
2006	20,278	278	18,330	313	90
2007	20,929	287	19,016	325	91

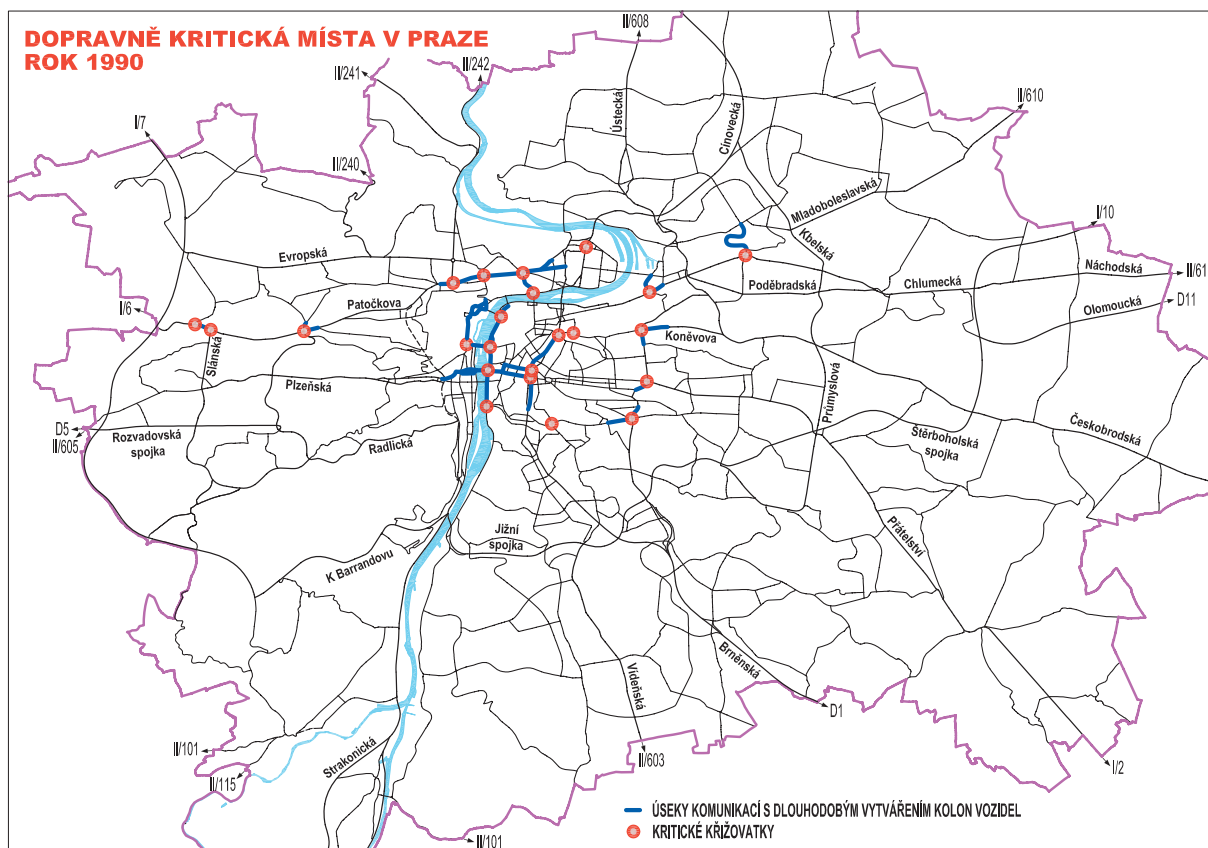
* odhad podle trendů vývoje intenzit na centrálním a vnějším kordonu (dopravní výkony jsou v Praze sledovány až od roku 1978)

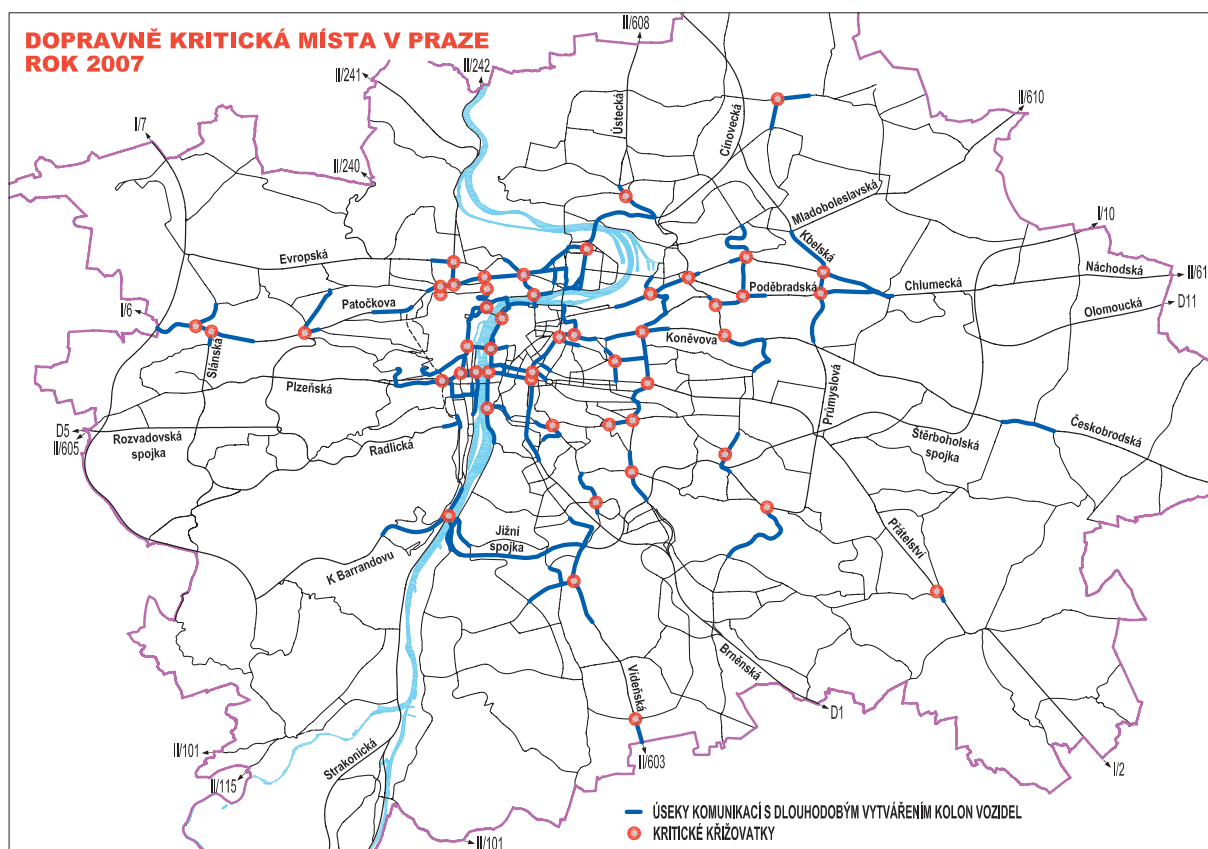
Dopravní výkony automobilové dopravy 1961 – 2007
Celá komunikační síť, průměrný pracovní den, období 6-22 h



Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
1995	1,45	1,60	1,50
2000	1,37	1,49	1,44
2005	1,35	1,42	1,40
2006	1,35	1,40	1,38
2007	1,35	1,39	1,38





Dopravně kritická místa a úseky v Praze v letech 1990 a 2007

2.3 Skladba dopravního proudu vozidel v pracovních dnech

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Z hlediska územního rozložení se podíl osobních automobilů v dopravním proudu zvyšuje směrem k centru města. V roce 2007 činil:

- na centrálním kordonu 96 %
- na vnějším kordonu 87 %
- v průměru na celé síti 91 %

Skladba dopravního proudu 1961 – 2007 (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
2007	95,5	0,9	2,6	1,0	86,8	0,3	11,7	1,2



Ulice K Barrandovu



Ulici Ke Kříži

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 %.

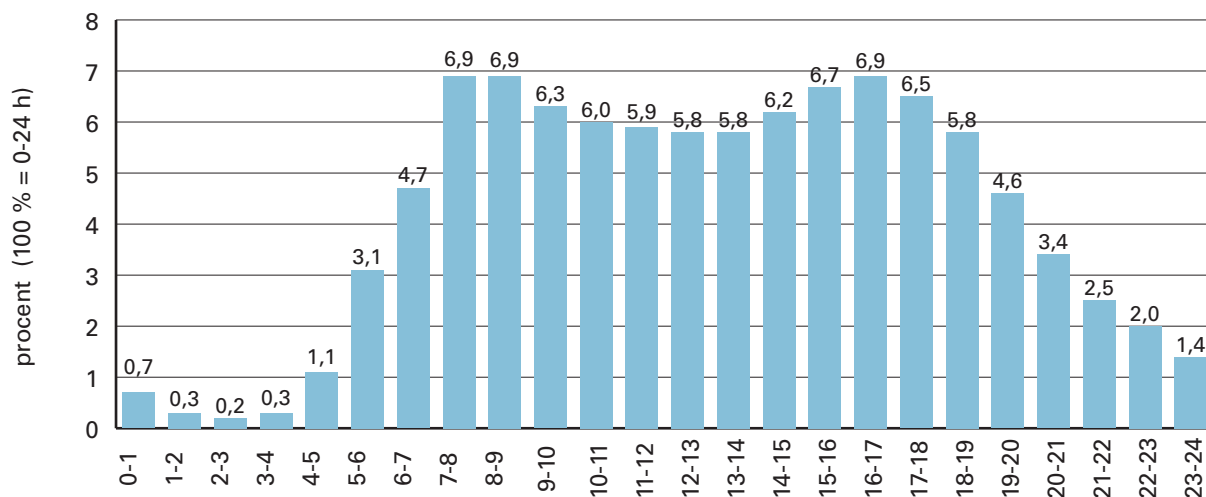


Jiráskův most

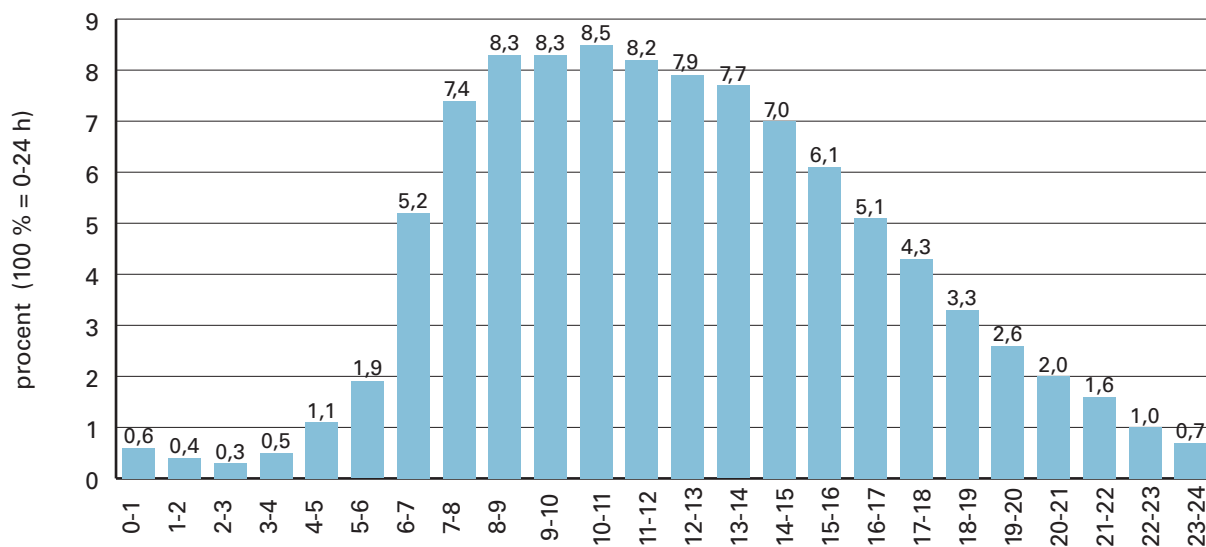


Průmyslová ulice

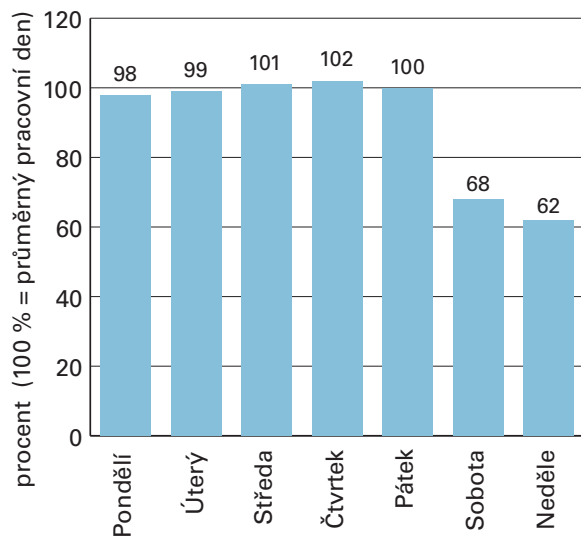
Denní variace 2007 – Praha, celá síť



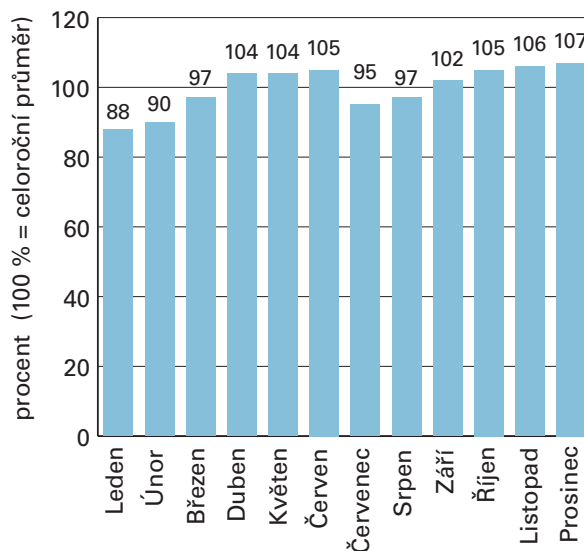
Denní variace 2007 – Praha, celá síť
Nákladní automobily a autobusy (bez MHD)



Týdenní variace 2007 – Praha, celá síť



Roční variace 2007 – Praha, celá síť



2.5 Rekreační automobilová doprava

Součástí každoročního pravidelného sledování intenzit 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. Vývoj rekreační automobilové dopravy je k dispozici od roku 1973.

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

Celkově se rekreační automobilová doprava v průběhu 90. let zvýšila o 20 % ve srovnání s rokem 1990 a v období 2000 – 2007 o dalších 28 %. Výrazné meziroční zvýšení rekreační automobilové dopravy bylo zaznamenáno v roce 2007 (o 20 %).

Ve skladbě dopravního proudu při rekreační dopravě jednoznačně převažují osobní automobily; v roce 2007 činil jejich podíl 97 %.

Průměrná obsazenost osobních automobilů při rekreační dopravě v roce 2007 byla 1,96 osoby na vozidlo.

Intenzita rekreační dopravy 1973 – 2007

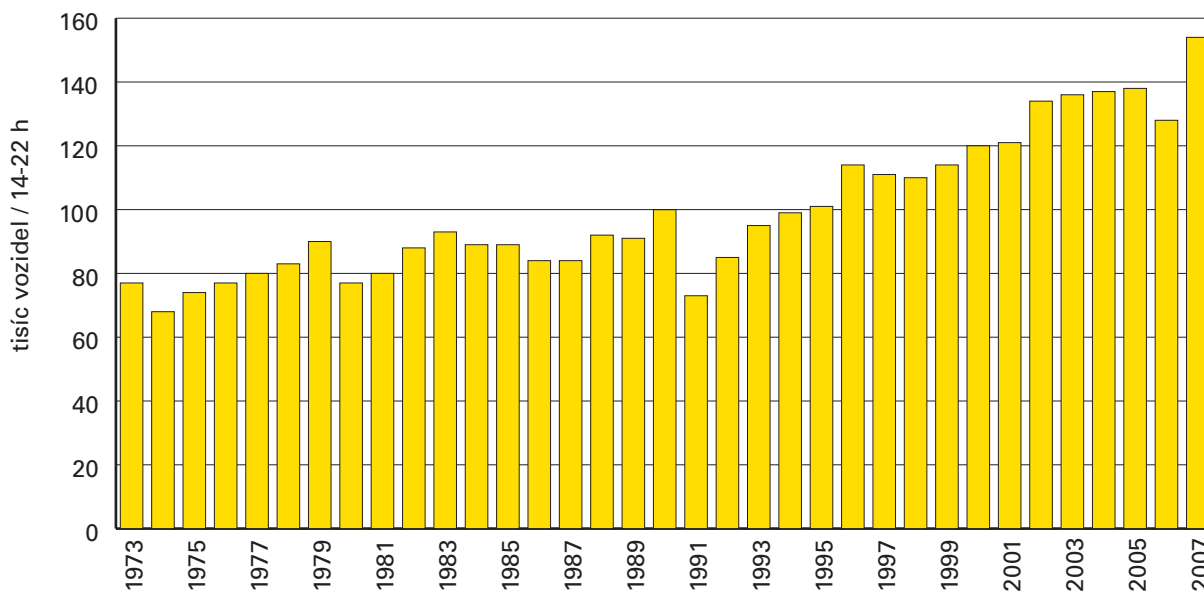
Neděle, vnější kordon, směr do Prahy, období 14-22 h

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
2005	132 000	140	138 000	138
2006	123 000	131	128 000	128
2007	148 000	157	153 000	153

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity rekreační dopravy 1973 – 2007

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



3.1 Pražská integrovaná doprava (PID)

3.1.1 Základní údaje

Pražská integrovaná doprava je dopravní systém zahrnující v pražském regionu metro, tramvaje, městské a příměstské autobusové linky, železnici, lanovku na Petřín a přívozy. V jeho rámci byl v devadesátých letech minulého století postupně rozvíjen jednotný přestupní tarif, který umožňuje uskutečnit cestu na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce.

Rozvoj systému začal na počátku 90. let nejprve zapojováním železničních tratí do integrované soustavy, zvětšováním rozsahu příměstské autobusové dopravy v počtu a délce linek, růstem velikosti obsluhovaného území i počtu obcí. Od 1.6.1996 byl zaveden pásmový tarif, v němž postupně narůstal i počet tarifních pásem.

V současné době je PID moderním integrovaným dopravním systémem hromadné dopravy osob, který se rozvíjí především na území hl. m. Prahy, v oblastech Praha-východ, Praha-západ a dalších přilehlých územích Středočeského kraje, jež mají rozhodující dopravní vztahy k hl. m. Praze.

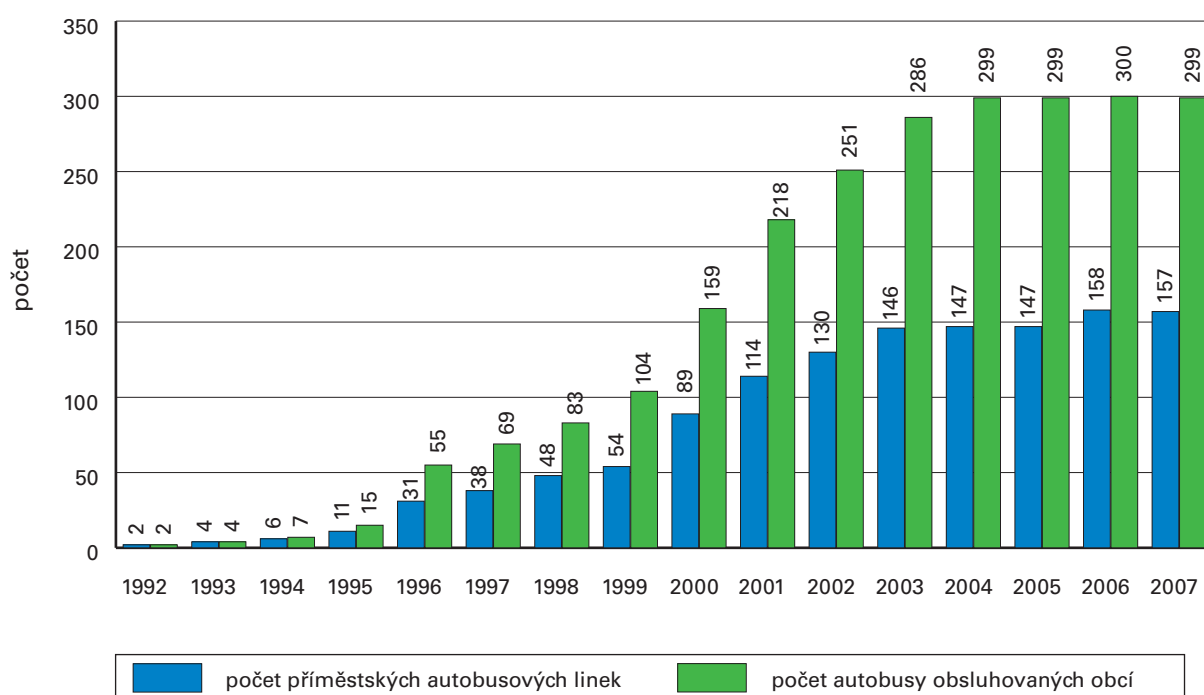
PID je také důležitým nástrojem pro růst konkurenceschopnosti hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Rozhodujícími kritérii atraktivity integrovaného systému jsou čas, cena, pohodlí, spolehlivost a bezpečnost.

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

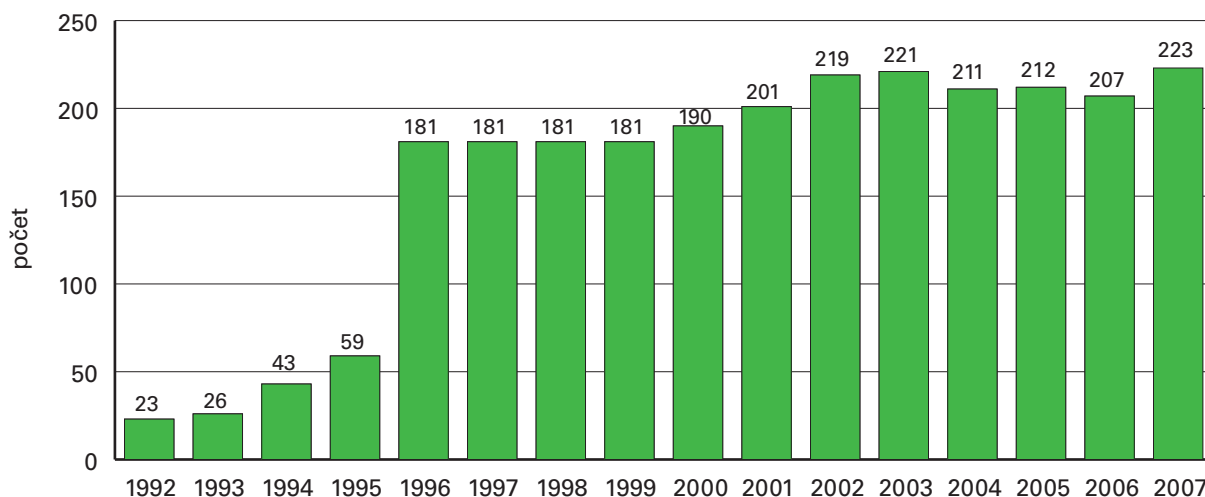
Na provoz linek veřejné dopravy mimo území hlavního města přispívá řada mimopražských obcí spolu se Středočeským krajem. Hlavními dopravci PID jsou Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek a České dráhy, a. s., jež provozují železniční dopravu.

Dalších dvanáct soukromých dopravců se podílí na provozování autobusových linek. Do systému integrované dopravy jsou zahrnuty také tři říční přívozy.

Rozvoj příměstských autobusových linek PID



Počet železničních stanic a zastávek v PID



Rekonstruovaná stanice Strančice na trati 221



Příměstská linka PID č. 356 na Evropské ulici

Koncem roku 2007 bylo v provozu celkem 187 autobusových linek na území města. Z tohoto počtu bylo 13 linek nočních, 17 linek školních a 2 linky pro osoby se sníženou pohyblivostí. Dále bylo v provozu 157 regionálních autobusových linek. Z toho 88 linek zajišťovalo přepravní vztahy mezi městem a regionem, 7 linek bylo nočních a 62 linek bylo vedeno pouze v regionu mimo území města.

Počet provozovaných autobusových linek PID (včetně linek nočních, školních a linek pro osoby se sníženou pohyblivostí)

Provozovatel	Na území města	Na území regionu
DP hl. m. Prahy, a. s.	172	19
Ostatní provozovatelé	15	138
Celkem	187	157

Základní údaje o Pražské integrované dopravě 1997 – 2007

Rok	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	69	83	104	159	218	251	278	299	299	300	299
Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID	181	181	181	190	200	219	221	211	212	207	223*
Počet příměstských autobusových linek PID	38	48	54	89	114	133	146	147	147	158	157
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	23,6
Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici (mil.vozokm) /metro + tramvaje + městské a příměstské autobusy/	150	149	156	157	163	161,6	172,9	177,8	178,9	187,1	188,6
Procento cestujících využívajících na železničních tratích zapojených do PID jízdní doklady PID	32,5	35,6	37,2	39,2	43,0	52,1	56,5	57,7	59,7	60,4	63,3

* po obnovení provozu na trati ČD 121 Hostivice – Tuchoměřice – Podlešín (pouze pro víkendové cyklovlaky Praha – Slaný a zpět)

Nejvýznamnějším dopravcem na území města byl ke konci roku 2007 s počtem 172 provozovaných autobusových linek DP hl. m. Prahy, a. s. Na území regionu provozovaly nejvíce linek Connex Praha, s. r. o. (44 linek) a ČSAD Střední Čechy, a. s. (32 linek).

Počet přepravených cestujících v PID 2007 (tisíc osob/rok)

Dopravce, druh dopravy	Na území města	Mimo území města	Celkem
Dopravní podnik, a. s. metro	537 266	-	537 266
tramvaje	352 100	-	352 100
autobusy	294 561	8 999	303 560
Smluvní dopravci autobusy	58 529	45 128	103 657
Celkem	1 242 456	54 127	1 296 583
České dráhy, a.s. (na jízdní doklad PID)	17 192	2 782	19 974
Celkem (včetně železnice)	1 259 648	56 909	1 316 557

3.1.2 Městská hromadná doprava (MHD)

Metro tvoří základní přepravní síť MHD. Má tři trasy s celkovou provozní délkou 54,7 km a 54 stanicemi (včetně tří přestupních uzlů, které jsou započítávány jako dvě stanice).

Bezbariérový přístup osobními výtahy či šikmými plošinami je možný do 29 stanic. Na lince A jde o 5 stanic ze 13, na lince B o 13 stanic ze 24 a na lince C o 11 stanic ze 17. Několik dalších stanic je dostupných upravenými nákladními výtahy.

Průměrná cestovní rychlost vlaků metra je 35,8 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1 072 m. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2007 dosáhl 43,2 % z celkového počtu přepravených cestujících MHD.



V roce 2007 byly do provozního stavu zařazeny další dvě soupravy typu M1 potřebné pro prodloužení linky C do stanice Letňany, které je plánováno na jaro roku 2008. V provozu je tedy nyní již 48 vlakových souprav M1. Modernizováno bylo 45 vozů 81-71 (81-71M). Průměrné stáří provozních vozů metra je 6,5 roků.

Vozový park metra 2007

Vozový park	Inventární	Provozní
81 – 71	206	102
81 – 71M	295	225
M 1	240	240
Celkem	741	567



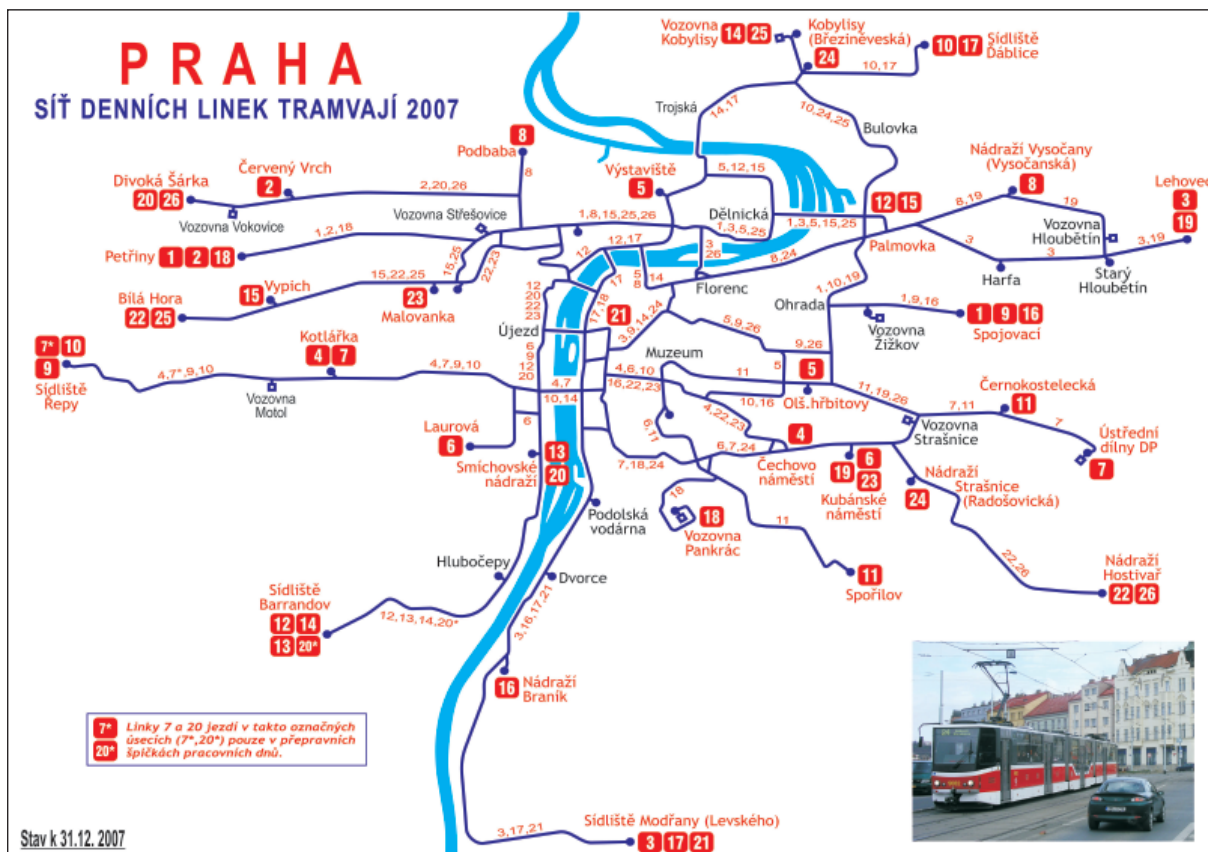
Souprava metra typu M1 ve stanici Vyšehrad



Metro typu 81-71M v blízkosti stanice Depo Hostivař

Délka sítě **tramvajové dopravy** byla na konci roku 2007 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 2007 podílela 28,3 %.

K datu 30.6.2007 došlo z důvodu výrazného převisu přepravní nabídky nad poptávkou v úseku Palmovka – Kobylisy – Sídliště Ďáblice ke změně denního linkového vedení v severovýchodní části města. Linka číslo 15 byla ve směru z Vypichu zkrácena na Palmovku a linka číslo 24 byla ve směru od nádraží Strašnice rovněž zkrácena a ukončena v zastávce Kobylisy (nástupní Breziněveská).



Na konci října 2007 byla dokončena rozsáhlá rekonstrukce křižovatky na Palackého náměstí, při níž na křižovatku přibýly směrové oblouky pro tramvaje spojující Palackého most i Moráv s Jiráskovým náměstím. Nová manipulační spojení výrazně rozvíjejí možnosti odklonů tramvajových linek v centru města při výlukách a dalších mimořádných situacích.



Tramvaj typu KT8N2 na Palackého náměstí



Tramvaj 14T na cvičné jízdě pro zácvik nových řidičů

K 31.12.2007 bylo v Praze v provozu 26 denních tramvajových linek (provoz cca od 4:00 do cca 0:30 h) označovaných čísly od 1 do 26 a 9 nočních tramvajových linek (provoz cca od 0:30 do cca 4:00 h) označovaných čísly od 51 do 59.

Vozový park pražských tramvají byl v roce 2007 průběžně rozšiřován o nové nízkopodlažní tramvaje typu 14T, jejichž počet k 31.12.2007 činil 24. Nízkopodlažních vozidel (14T, rekonstruované vozy KT8N2 a vozy T3.PLF se střední nízkopodlažní částí) bylo v inventárním i provozním stavu 51. V modernizaci bylo ke konci roku 2007 23 vozů a 18 vozů je historických. Průměrné stáří provozovaného vozového parku tramvají je 13,5 roku.

Vozový park tramvají 2007

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní (T3, T3M, T3R, T3R.PV, T6)	889	869
nízkopodlažní (T3R.PLF)	5	5
standardní kloubové (KT8D5)	29	26
nízkopodlažní kloubové (KT8N2, RT6N)	22	22
nízkopodlažní kloubové (14T)	24	24
Celkem	969	946

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje jak plošnou obsluhu některých území, tak některá důležitá tangenciální spojení, zejména ve vnějším pásmu města. Provozní délka sítě autobusové dopravy na území města je 685 km. Průměrná vzdálenost stanic a zastávek je 650 m. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob MHD v roce 2007 byl 28,4 %.



Kloubový nízkopodlažní autobus na Bělohorské ulici



Midibus E91 na lince číslo 128 Hlubočepy – Žvahov

Denních autobusových linek (provoz cca od 4:00 do cca 0:30 h) označovaných čísly 100 až 291 jezdících v celé délce pouze na území Prahy bylo v prosinci 2007 v provozu 155. Nočních autobusových linek (provoz cca od 0:30 do cca 4:00 h) označovaných čísly 501 až 513 jezdících také v celé délce na území Prahy bylo 13. Dále bylo v závěru roku 2007 v provozu 17 školních linek, z nichž na většinu jezdil během pracovního dne pouze jeden spoj. Pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace byly v provozu dvě linky označené čísly 1 a 3.

Vozový park autobusů DP Praha 2007

Vozový park	Inventární	Provozní
standardní	542	531
kloubový	271	271
standardní nízkopodlažní	331	328
kloubový nízkopodlažní	53	53
midibus E91	6	6
Celkem	1 203	1 189

Průměrné stáří provozovaných autobusů DP Praha k 31.12.2007 bylo 7,7 roku, z toho autobusů standardních 7,5 roku a kloubových 8,4 roku. Počet provozních autobusů starších 7 let je 718, z toho 210 kloubových.

Lanová dráha zajišťuje spojení mezi Újezdem a Petřínem (s mezilehlou zastávkou Nebozízek). Dva vagóny na tažném laně s obsaditelností 100 osob se pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m průměrnou rychlostí 6,12 km/h a překonávají výšku 130,45 m. Tažné lano s elektrickým pohonem má průměr 35,3 mm. V roce 2007 lanová dráha přepravila téměř 2,03 milionu cestujících.



Lanová dráha na Petřín



Přístup k přívazu P1 na sedlecké straně Vltavy

Říční přivozy přes Vltavu jsou nejmladším dopravním prostředkem v systému PID a svým charakterem jsou systémem doplňkovým. V roce 2007 byly v provozu tři říční přivozy, a to přívaz s označením P1 Sedlec – Zámky (zahájení provozu 1.7.2005), P2 Podbaba – Podhoří (zahájení provozu 1.7.2006) a P3 Lihovar – Veslařský ostrov (zahájení provozu 17.7.2007).



Přívaz P2 Podbaba – Podhoří s používanou lodkou



Převozní loď u mola přívazu P3 na Veslařském ostrově

První dva přívozy jsou v provozu celoročně podle platného jízdního řádu. Přívoz P3 má charakter sezónní. Mezi plánovanými plavbami jsou ovšem na vyžádání možné i plavby další, a to tak, aby plavby podle jízdního řádu nebyly narušeny.

Přívozy P1 a P2 převážejí cestující na malých loďkách (převoz jízdních kol i kočárků je v omezené podobě možný také). Přívoz P3 nabízí kapacitnější loď umožňující přepravu většího počtu pasažérů, jízdních kol, kočárků a podobně. V roce 2007 byl v provozu od července do konce října (v roce 2008 má být provozován již od počátku dubna). Všechny přívozy v roce 2007 přepravily 231 150 osob, z toho přívoz P1 Sedlec – Zámky 71 550 osob, přívoz P2 Podbaba – Podhoří 106 600 osob a sezónní přívoz P3 Lihovar – Veslařský ostrov za 4 měsíce provozu 53 000 osob.

Základní údaje o městské hromadné dopravě – rok 2007 (provozované DP hl. m. Prahy, a. s.)

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Celkem
Provozní délka sítě (km)	54,7	140,9	685,0	880,6
z toho na vlastním tělese (%)	100	52	-	-
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	135,2	135,2
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 072,5	542	650	-
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,8	18,8	25,7	-
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)	47 110	49 411	61 038	157 559
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	--	-	1 502	1 502
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	537 266	352 100	294 561	1 183 927
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)			8 999	8 999
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	12 250			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	3 922			
Provozní náklady (mil. Kč)	15 368			
Podíl tržby/náklady (%)	25,5 %			

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)
2007	54,7	140,9	820,2*	35,8	18,8	25,7*	63,0*	3 970⁺⁺ (3 783)

+ 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.).

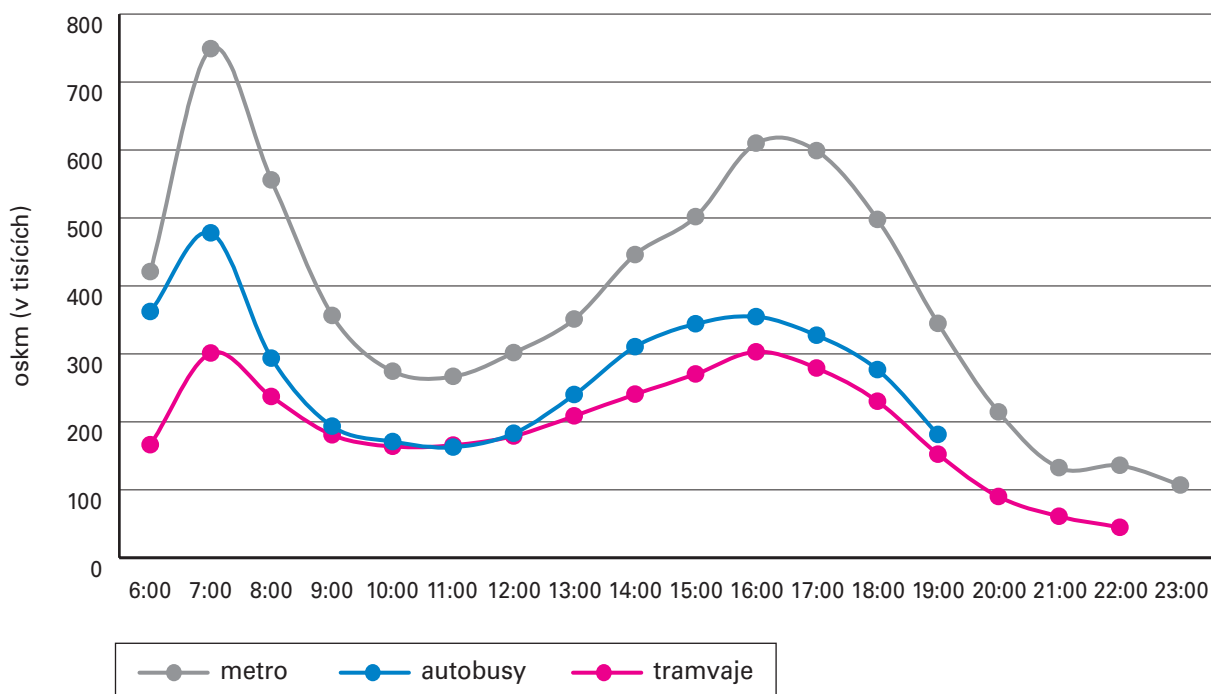


Autobusy MHD u stanice metra Budějovická



Tramvaj typu KT8D5 ve Svobodově ulici

Denní variace MHD



3.1.3 Příměstská hromadná doprava na území Prahy

Hromadnou dopravu, která je provozována v rámci PID v Praze i za jejími hranicemi, zajišťují jak železnice, tak autobusy.

Železniční příměstskou dopravu provozují České dráhy, a. s. na všech 10 železničních tratích, zaústěných do Prahy. Do integrovaného dopravního systému je v Praze plně zapojeno 8 tratí. Plná integrace znamená, že je na těchto tratích kromě časových kuponů možné používat i jednotlivé jízdenky PID (stanice jsou vybaveny žlutými označovači těchto jízdenek). Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 160 km, železničních stanic a zastávek je 43. Největší výkony dosahuje železniční doprava na tratích Praha – Kolín a Praha – Beroun.

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

Rok	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Počet osob (tis.)	8 093	10 048	14 932	15 700	16 032	15 998	16 584	16 531	17 192

V roce 2007 bylo z celkového počtu 19 974 400 osob přepravených železniční dopravou v rámci PID na území Prahy 1 917 540 dětí (tj. 10 %) a 5 193 350 důchodců (tj. 26 %).



Příměstská jednotka City Elephant u Krejčárku



Příměstská jednotka řady 451 ve stanici Praha-Uhřetěves

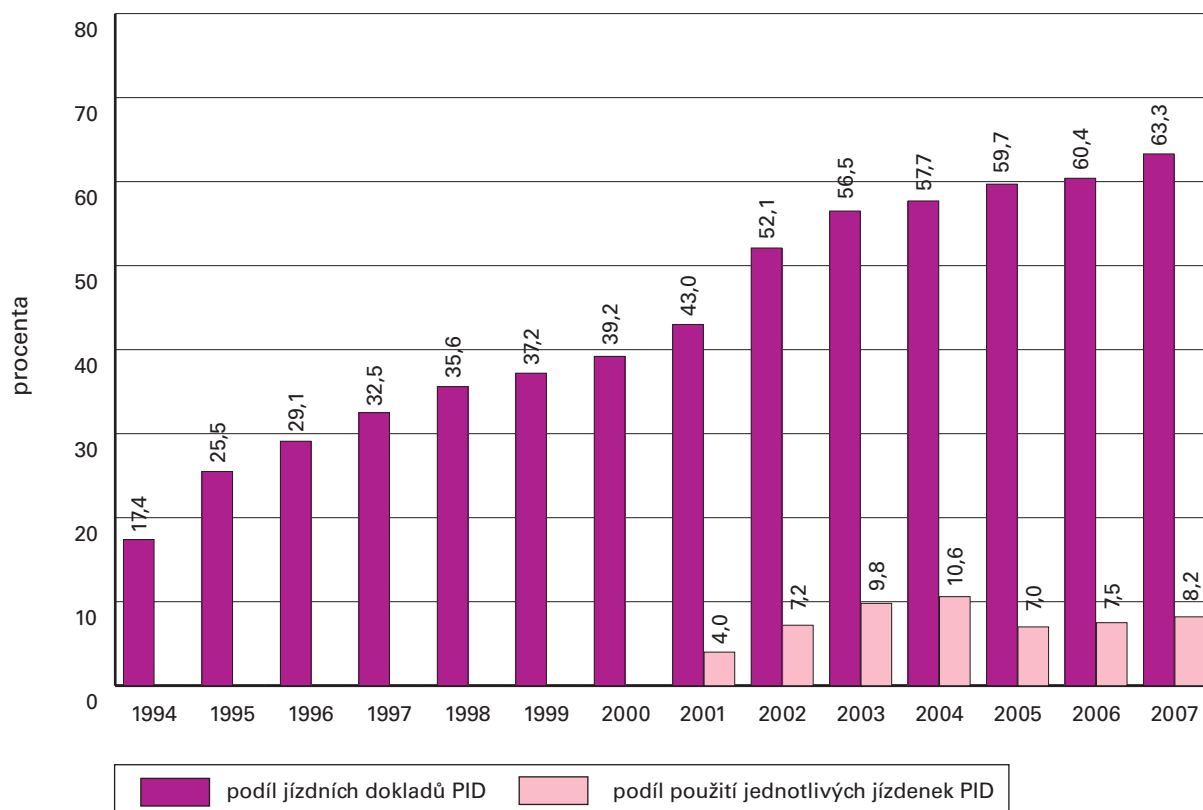
Použití železniční dopravy při cestách do centra města je pro cestující z okrajových částí Prahy časově velmi výhodné. Dobu jízdy i interval v období přepravních špiček v pěti nejdůležitějších směrech udává tabulka:

Charakteristika přepravy na nejdůležitějších úsecích železničních tratí v Praze

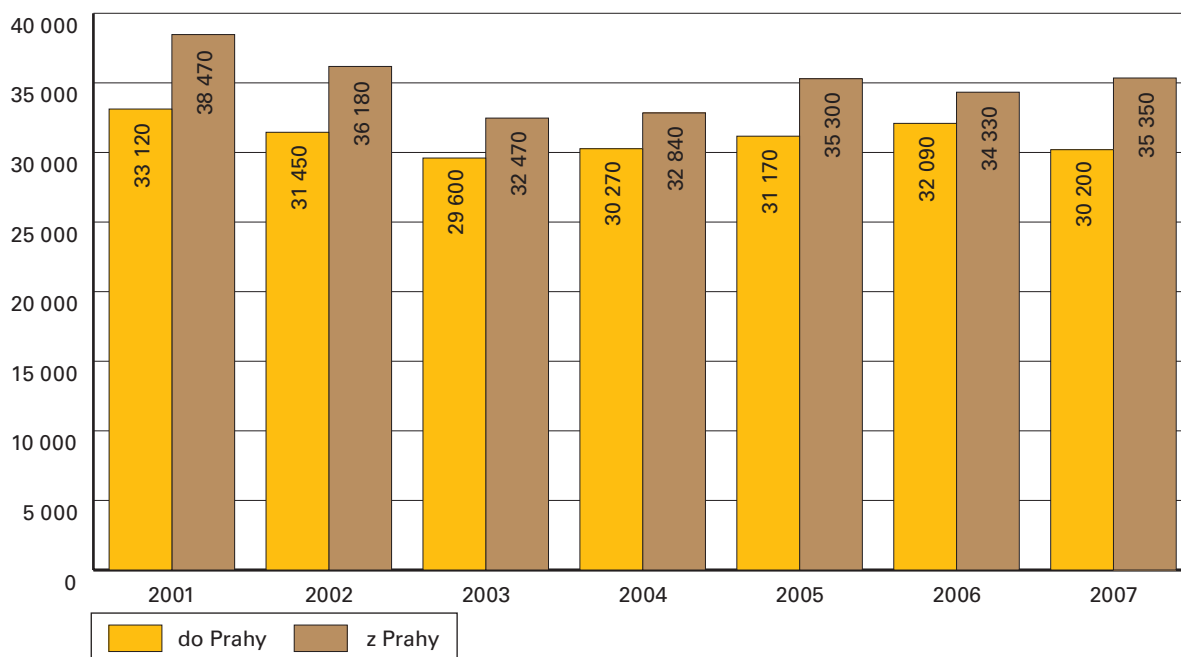
Trat'	Průměrný interval ve špičce	Průměrná doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice – Praha-Masarykovo nádraží	30 min	30 min*	18 km
Praha-Kolovraty – Praha-Hlavní nádraží	30 min	23 min	17 km
Praha-Radotín – Praha-Hlavní nádraží	30 min	18 min	13 km
Praha-Sedlec – Praha-Masarykovo nádraží	30 min	13 min	9 km
Praha-Horní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

* prodloužení jízdní doby z důvodu výstavby „Nového spojení“

Procentuální podíl jízdních dokladů PID na železnici v Praze

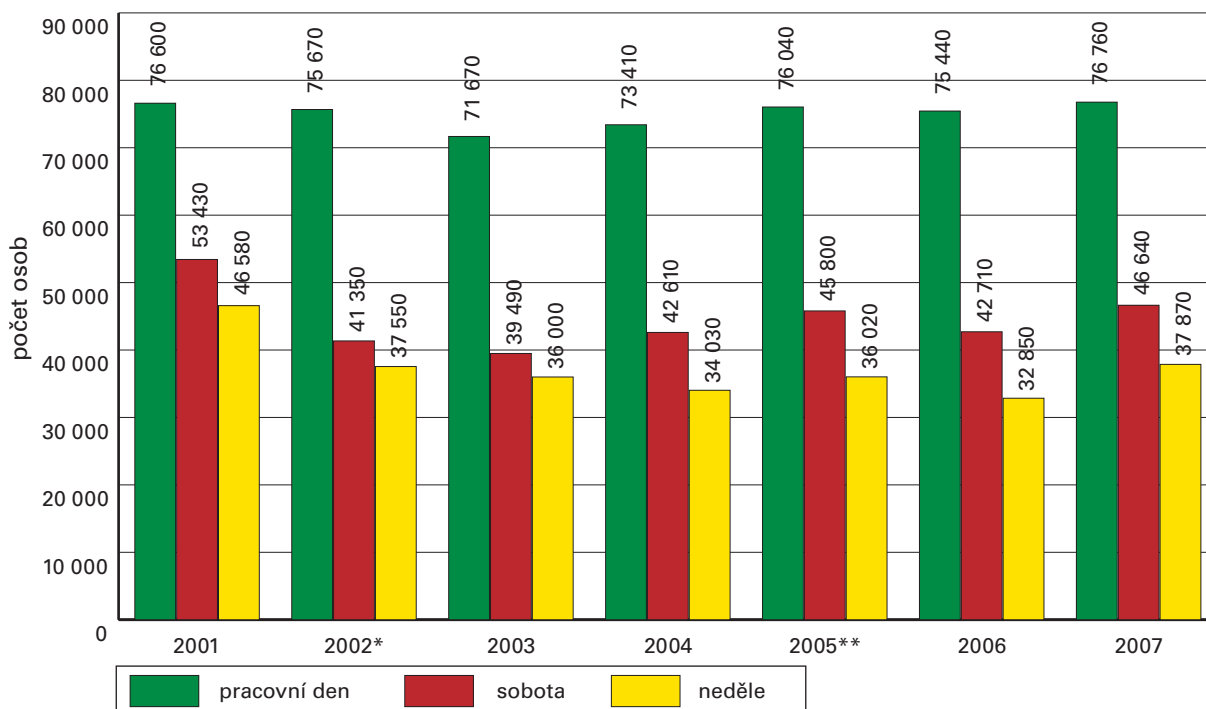


**Počty osob překračujících v pracovním dnu (0-24 h) hranici Prahy
ve vlacích zařazených do systému PID**



Celkový počet osob, které denně přijíždějí do Prahy z vnějšího území vlaky PID je cca 30 200 (hodnota za průměrný pracovní den). Nejzatíženějším vstupním profilem byl v roce 2007 úsek Černošice – Praha-Radotín (trať 171) – 13 400 cestujících za den obousměrně a úsek Úvaly – Praha-Klánovice (trať 011) – 13 320 cestujících za den obousměrně. Nejméně zatíženým vstupním profilem byl v roce 2007 úsek Zbuzany – Praha-Řeporyje (trať 173) – 319 cestujících za den obousměrně a úsek Hostivice – Praha-Zličín (trať 122) – 310 cestujících za den obousměrně.

Počet přepravených osob v Praze (pásma P+0) za 24 hodin vlaky zařazenými do PID



* Data nezahrnují kyvadlovou dopravu zavedenou v souvislosti s povodněmi.

** Poprvé zavedena zvláštní trať „Městská linka“, v předešlých průzkumech byla zahrnuta v rámci tratě 091.

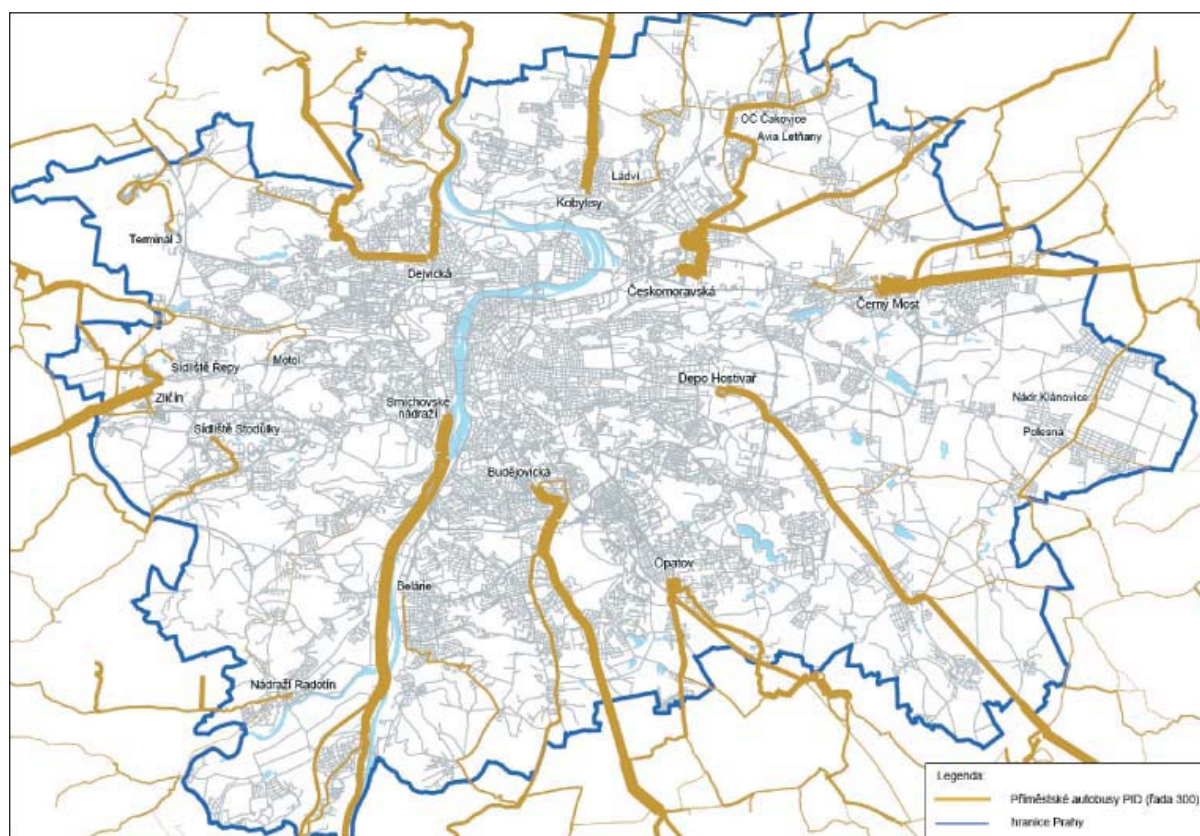
**Počet přepravených osob v Praze (pásma P+0) za 24 hodin podle jednotlivých tratí
pracovní den** (průměrné hodnoty z dvou průzkumů provedených na jaře a na podzim v každém roce)

Trať	Rok						
	2001	2002*	2003	2004	2005**	2006	2007
011	17 510	19 080	17 450	17 600	18 270	19 040	17 770
070	1 950	1 940	1 690	1 790	1 790	1 740	1 870
091	9 120	7 810	6 990	8 640	9 100	9 700	9 420
120	5 010	4 980	4 350	4 170	4 520	4 500	4 410
122	200	130	320	290	240	190	180
171	14 500	13 780	13 610	13 410	14 230	14 230	15 690
173	420	430	490	330	350	390	420
210	2 820	2 000	2 450	2 410	2 200	2 070	2 090
221	16 490	15 380	14 760	15 290	14 390	12 420	12 790
231	8 580	10 140	9 560	9 480	9 880	10 040	10 350
ML	0	0	0	0	1 070	1 120	1 770
Celkem	76 600	75 670	71 670	73 410	76 040	75 440	76 760

* Data nezahrnují kyvadlovou dopravu zavedenou v souvislosti s povodněmi.

** Poprvé zavedena zvláštní trať „Městská linka“, v předešlých průzkumech byla zahrnuta v rámci tratě 091.

Příměstskou autobusovou dopravu PID tvořilo 157 linek, z nichž 88 umožňovalo spojení s hlavním městem Prahou. Na těchto linkách v průměrný pracovní den roku 2007 překračovalo hranici města v obou směrech téměř 3 580 spojů, které přepravily celkem cca 87,8 tisíc cestujících.



Orientační schéma tras, počtu spojů a výchozích/konečných zastávek příměstských autobusových linek PID na území Prahy

V roce 2007 příměstská autobusová doprava PID využívala na území Prahy celkem 20 lokalit jako své výchozí/konečné zastávky pro obsluhu vnějšího území. Nejvýznamnějšími terminály pro příměstskou autobusovou dopravu PID byly na území Prahy terminály Zličín (12 linek, cca 490 spojů a cca 12 000 odbavených cestujících obousměrně za 24 hodin v pracovním dni), Černý Most (10 linek, cca 430 spojů a cca 11 700 odbavených cestujících obousměrně

za 24 hodin v pracovním dni) a Dejvická (8 linek, cca 400 spojů a cca 11 300 odbavených cestujících obousměrně za 24 hodin v pracovním dni). Tyto terminály odbaví cca 37 % všech spojů příměstských linek a zároveň i 40 % všech cestujících, kteří překračují hranici hlavního města Prahy.



Linka PID číslo 386 u stanice metra Rajska zahrada



Linka PID číslo 375 na Vysočanské estakádě

3.2 Veřejná hromadná doprava na území Prahy mimo PID

Na území Prahy je také provozována hromadná doprava osob, která není zařazená do systému PID. Jedná se o autobusovou dopravu ve vztahu k letišti Praha-Ruzyně (linka AE) a o obsluhu velkých nákupních center a areálů.

Linka AE spojuje železniční stanici Praha-Holešovice s Letištěm Ruzyně a od roku 2007 má i mezilehlou zastávku u stanice metra Dejvická, která ve směru na letiště slouží pouze pro nástup cestujících a ve směru opačném pro výstup. Základní jízdné na lince AE bylo v celé trase 45 Kč (pro děti do 15 let 25 Kč), případně bylo v roce 2007 součástí jízdenek Českých drah pro dálkové spoje. Linka AE přepraví denně celkem cca 530 cestujících (data dle průzkumu z října 2007).



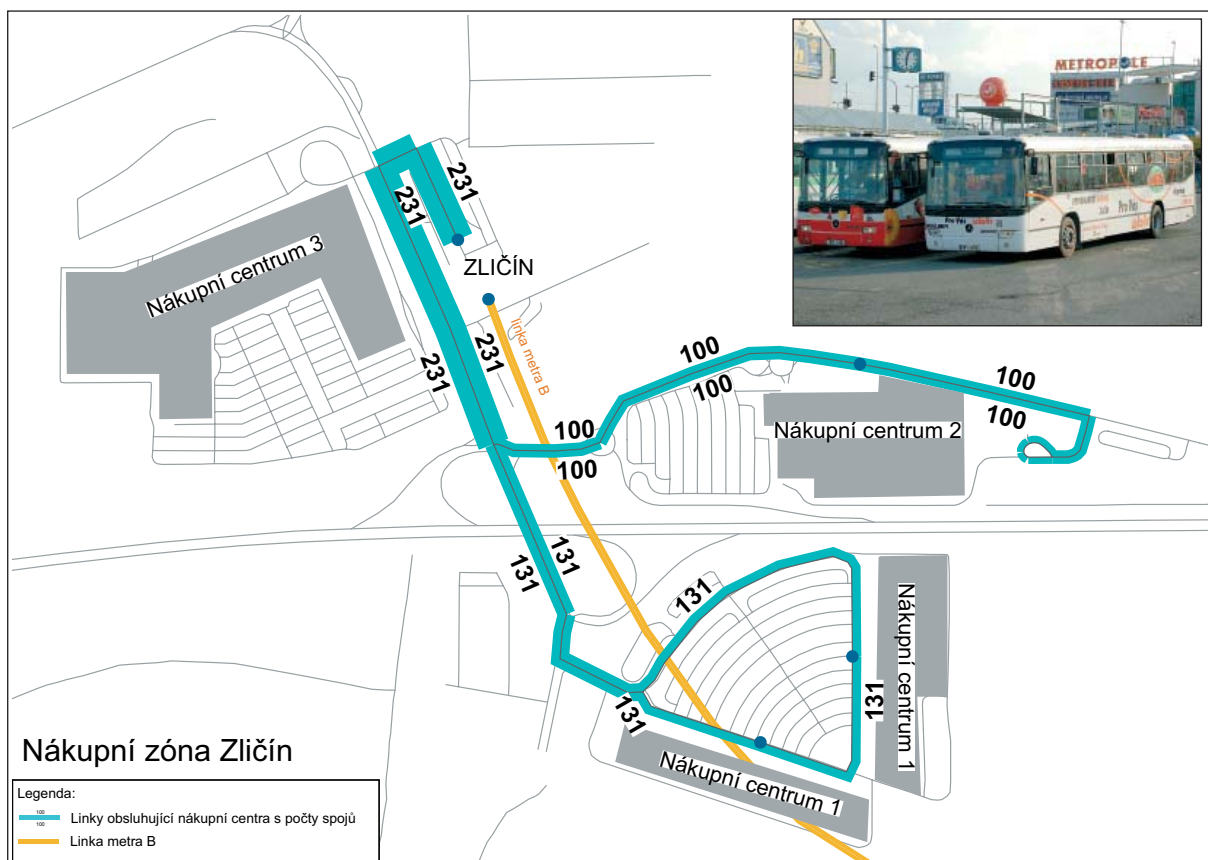
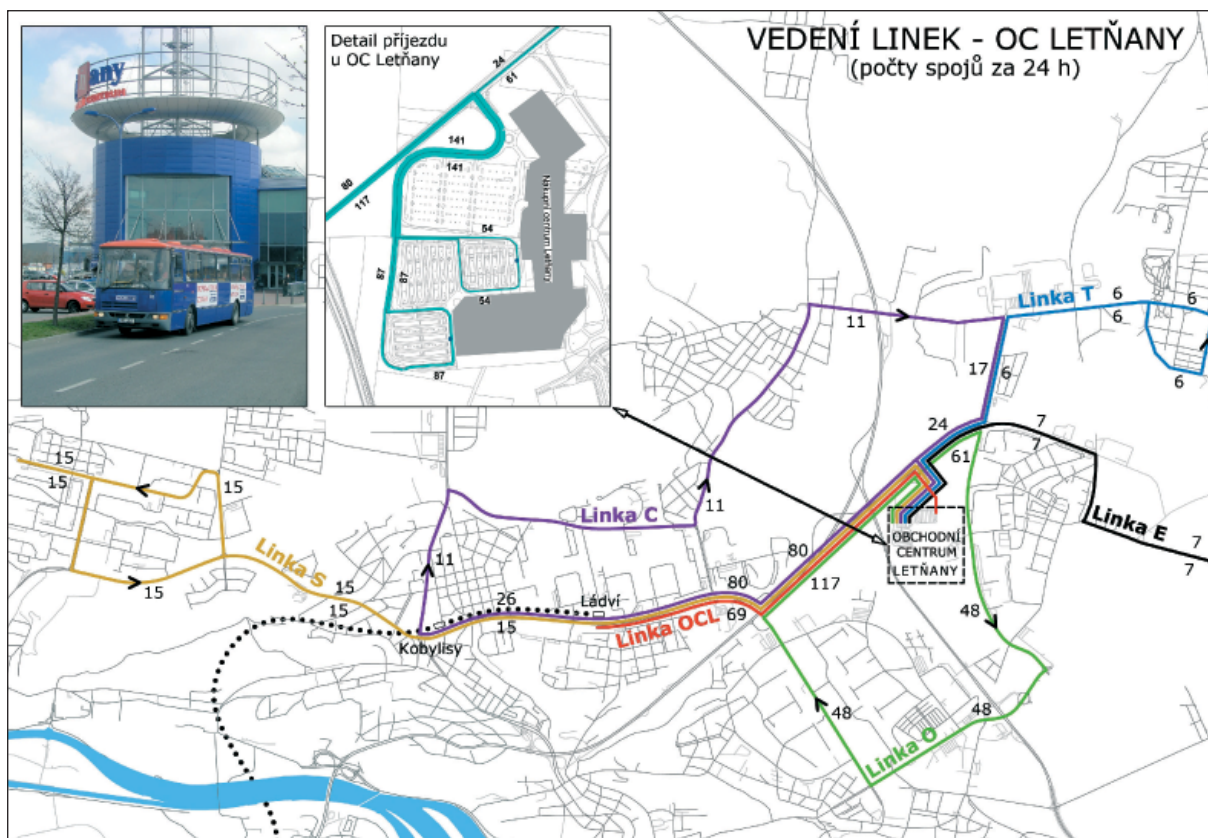
Linka AE odjíždí z terminálu BUS u Nádraží Holešovice



Linka AE v zastávce Letiště Ruzyně

Autobusové linky, které obsluhují velká nákupní centra a areály, jsou linkami, jež mohou cestující využívat bezplatně. Celkem jich bylo na konci roku 2007 v Praze 16 a zajišťovaly k osmi nákupním centrům (Letňany, Zličín, Štěrboholy, Černý Most, Stodůlky, Šestka-Ruzyně, Butovice).

Centrum Štěrboholy bylo v roce 2007 navázáno bezplatnou dopravou na stanici metra Skalka a Háje. V úseku Štěrboholy – Skalka jezdilo v průměrném pracovním dni v každém směru 33 spojů, v úseku Štěrboholy Háje pak 14 spojů. V oblasti Černého Mostu jezdilo 68 spojů v každém směru mezi terminálem konečné stanice metra linky B a obchodním centrem. Na Praze 6 mezi Dejvickou a OC Šestka bylo provozováno denně v každém směru 25 spojů. Podrobnou situaci v největších centrech, tj. v oblasti Letňan a Zličína, ukazují obrázky.



Schématické znázornění vedení linek obsluhujících obchodní centra

Mezi autobusovým terminálem Nádraží Holešovice – jih a areálem Výstaviště v Praze-Holešovicích byla během roku v období pořádání velkých akcí v provozu také bezplatná linka číslo 751, jejíž spoje nejsou vypravovány dle jízdního řádu, ale dle aktuální poptávky cestujících. Podobně jezdila i příležitostná linka Českomoravská – Výstaviště Letňany.

3.3 Vnější veřejná hromadná doprava

3.3.1 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.



Rychlíková souprava na zhlaví železniční stanice Praha-Libeň



Rychlík Praha – České Budějovice na Hlavním nádraží

Počty vlaků na pražských nádražích v období let 2002 až 2007

		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Počty vlaků	výchozích	162 578	170 706	159 681	159 524	161 193	160 360
	končících	162 990	170 324	160 888	160 731	163 510	160 665
	celkem	325 568	341 030	320 569	320 255	324 703	321 025

Vývoj odbavených osob v konkrétních stanicích byl v roce 2007 ovlivněn stavebními pracemi na „Novém spojení“ a zahájením rekonstrukce železniční stanice Praha-Hlavní nádraží.

Na Hlavním nádraží započala rekonstrukce staré i nové odbavovací budovy již v roce 2006, ale až v závěru roku 2007 začala být výrazněji patrná pro cestující. Pokladny pro vnitrostátní dopravu byly dočasně přesunuty na pravou stranu dolního podlaží nové budovy, jižní přístup na nástupiště byl uzavřen zcela a středním podchodem bylo dostupné pouze první a druhé nástupiště.

V prosinci 2007 započala i rekonstrukce samotných nástupišť, a to nástupišť tři a čtyři. Páté až sedmé nástupiště bylo dočasně dostupné pouze severním podchodem.



Z důvodu rekonstrukce omezený přístup k nástupišťům Hlavního nádraží

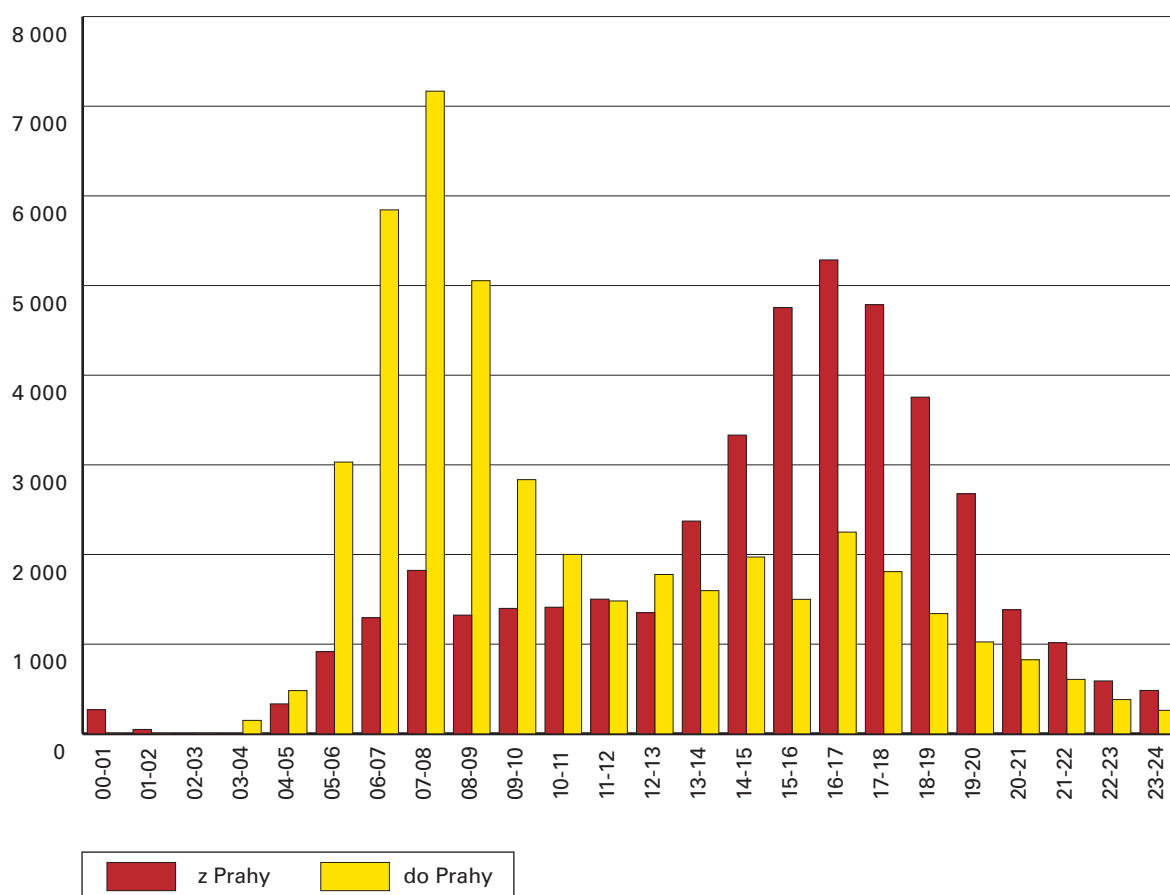


Rekonstrukce III. a IV. nástupišť Hlavního nádraží

Výkony nejdůležitějších nádraží v Praze v roce 2007

	Nastupující (tis.osob/rok)	Vystupující (tis.osob/rok)	Celkem (tis.osob/rok)	Počty vlaků na jednotlivých nádražích
Praha-Hlavní nádraží	9 366	8 071	17 437	85 410
Praha-Masarykovo nádraží	4 683	3 299	7 982	43 800
Praha-Smíchov	1 780	1 714	3 495	47 085
Praha-Vršovice	498	575	1 073	52 925
Praha-Libeň	634	926	1 561	84 680
Praha-Vysočany	593	738	1 332	43 800
Praha-Holešovice	1 427	1 655	3 082	31 390

Denní variace vlakové dopravy na hranici Prahy v roce 2007
počet osob, pracovní den 0 – 24 hod

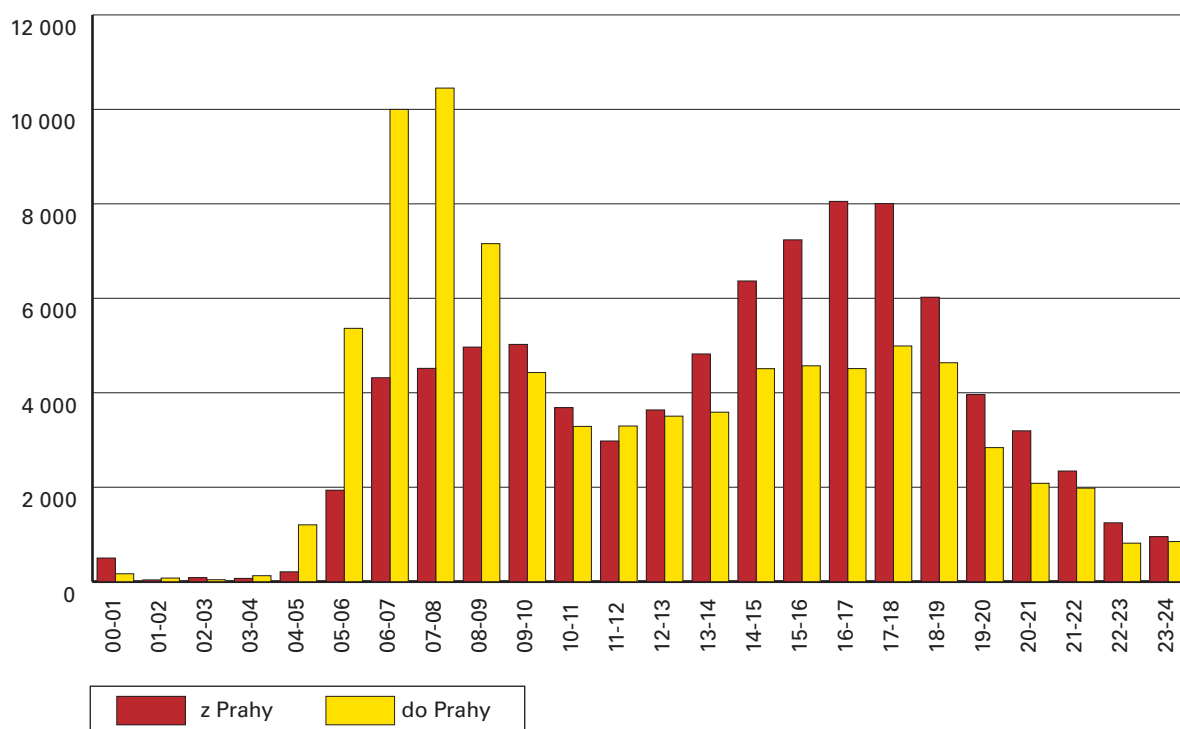


3.3.2 Autobusová doprava

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celého státu provozuje řada dopravců z České republiky, některé mezinárodní linky i dopravci z jiných států. Za 24 hodin průměrného pracovního dne překračuje hranici Prahy v obou směrech téměř 2 700 autobusů, z toho téměř 1 450 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID), více než 1 000 spojů dálkové dopravy a téměř 250 spojů mezinárodní autobusové dopravy. 18,5 % z celkového počtu spojů připadá na nejzatíženější profil na dálnici D1.

V roce 2007 překročilo hranici Prahy v obou směrech v pracovním dnu téměř 57 tisíc osob ve spojích pravidelné dálkové a regionální autobusové dopravy (mimo spoje PID). Nejzatíženějším profilem na hranici města je úsek dálnice D1 s počtem téměř 10 tisíc osob v obou směrech za den v téměř 500 spojích pravidelné autobusové dopravy (mimo PID a zájezdovou dopravu).

Denní variace pravidelné autobusové dopravy (mimo PID) na hranicích Prahy v roce 2007
počet osob, pracovní den 0-24 h



Nejzatíženějším autobusovým nádražím pro vnější pravidelnou autobusovou dopravu je dlouhodobě autobusové nádraží Florenc (ÚAN Florenc). V roce 2007 bylo z tohoto nádraží v průměrný pracovní den realizováno 620 spojení. Z toho 140 spojení na pravidelných mezinárodních linkách (23 %) a 480 spojení na linkách pravidelné dálkové vnitrostátní dopravy (77 %). Autobusové nádraží Florenc v roce 2007 využívalo 90 dopravců, největším z nich byla společnost Student Agency.

Vývoj vybraných charakteristik autobusového nádraží Florenc 2003 až 2007

	2003	2004	2005	2006	2007
Počet spojů za rok	230 000	220 000	220 000	210 000	200 000
Počet spojů za průměrný pracovní den	700	660	670	650	620
Mezinárodní spoje za průměrný pracovní den	110	150	140	140	140
Vnitrostátní dálkové spoje za průměrný pracovní den	590	550	520	510	480
Počet dopravců	100	95	90	90	90

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



Autobus veřejné dopravy na AN Na Knížecí



Autobus veřejné linkové dopravy v ulici Ke Štvanici

4.1 Telematika v dopravě

V posledním období cca 15 let došlo nejen k výraznému růstu intenzit automobilové dopravy, ale zároveň se také velmi výrazně rozvíjely technologie, které dokáží napomoci tuto dopravu lépe řídit, sbírat o ní rozličná data, plánovat její budoucí rozvoj a také účastníky provozu kvalitně o aktuálních poměrech na komunikační síti informovat. Dopravní telematika je tedy oborem, který integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající, často už dopravou nasycenou, infrastrukturu optimalizovaly přepravní výkony, zlepšila se bezpečnost provozu a stoupla kvalita přepravy. A nejde pouze o silniční dopravu, dopravní telematika má stále rozsáhlejší využití i v informačních a sledovacích systémech dopravy hromadné.

Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 0349 z 19.3.2002 byly schváleny „Zásady pro rozvoj dopravní telematiky v hlavním městě Praze“, které definují 11 oblastí, v nichž je třeba v české metropoli telematiku do budoucna rozvíjet:

- 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 probíhala již před přijetím zmíněného dokumentu. Od roku 2002 pak pokračuje s důrazem na jednotlivé oblasti a v posledním období, tedy v roce 2007, se podle schválené strategie nadále rozvíjela činnost především v oblastech 1, 2, 3 a 10.

4.2 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení

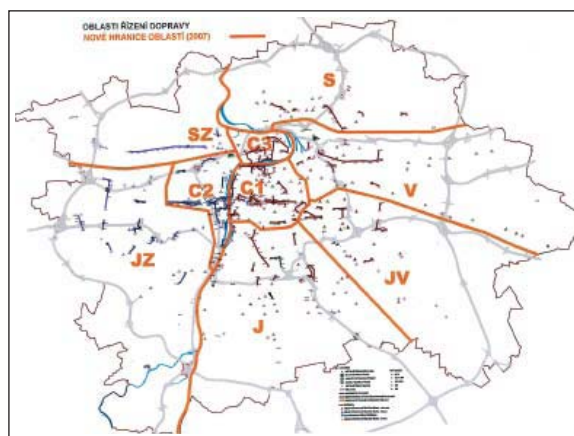
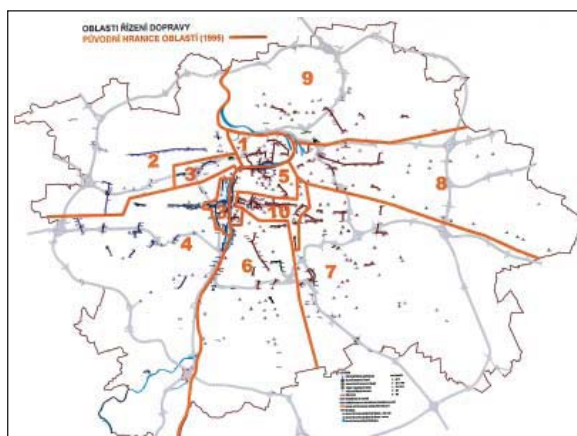
V roce 2007 pokračovaly práce na údržbě, obnově a rozvoji systému světelných signalizačních zařízení (dále jen SSZ), a to na základě podmínek stanovených ve výběrovém řízení z roku 2006. Vítězná společnost Eltodo DS, s. r. o. se subdodavatelem SBH, s. r. o. a AŽD Praha, s. r. o. zajistí, že počet SSZ ve městě do roku 2015 vzroste z cca 500 na 700. Dodavatel v následujících letech také dobuduje systém ODŘÚ (oblastních dopravních řídicích ústředen) a koordinačních kabelů na území hl. m. Prahy, a to dle nové koncepce rozdělení dopravních oblastí přijaté v roce 2007.

Po dvanácti letech rozvoje systému řízení dopravy v Praze bylo v souvislosti s novými technologiemi na úrovni křižovatek (řadiče), oblastí (dopravní ústředny) i komunikačního propojení navrženo optimalizovat rozdělení města do nových oblastí řízení dopravy. Nyní je Praha rozdělena na devět dopravních oblastí (oproti původním deseti), mezi nimiž došlo k částečné změně vedení hranic a bylo přistoupeno k jejich označení podle světových stran. Centrum města s největším počtem SSZ bylo rozděleno na tři oblasti.

Zatím nerealizované ODŘÚ, z nichž budou křižovatky propojeny do HDRÚ (Hlavní dopravní řídicí ústředny), budou na základě nové koncepce stavěny ve stanicích metra nebo v jejich blízkosti. Pro kabelové propojení SSZ a ústředen tak bude možné využít tunelů metra.

Na konci roku 2007 bylo na území hlavního města Prahy v provozu celkem 504 SSZ. Během uplynulých dvanácti měsíců bylo postaveno 13 SSZ. Z realizovaných signalizací jsou nejvýznamnějšími dvě SSZ na prodlouženém úseku Rohanského nábřeží ve směru k Invalidovně, SSZ na křižovatce

ulic Bělohorské a Patočkovy a SSZ na Novém náměstí v Uhříněvsi navazující na nový podjezd železniční trati 221. Nejvýznamnější rekonstrukce SSZ byly provedeny na obou koncích loni zrekonstruovaného Štefánikova mostu a na Palackého náměstí, kde proběhla rozsáhlá přestavba celé křižovatky.



Původní (od roku 1995) a nové hranice dopravních oblastí (od roku 2007) v hlavním městě Praze

V hlavním městě bylo na konci roku 2007 celkem 78 samostatných signalizovaných přechodů pro chodce. Realizovány byly samostatné přechody u tramvajové zastávky Palackého náměstí a přechod přes ulici Korunní v blízkosti školy v Sázavské ulici. Na 362 křižovatkách je osazena akustická signalizace pro nevidomé. Na tramvajové síti funguje 208 SSZ. Na 109 SSZ (52,4 %) z nich je v provozu preference tramvají, z toho na 50 SSZ (24 %) je zajištěna preference absolutní. Na celkem 53 SSZ mohou využívat preferenci také autobusy MHD. Na HŘÚ bylo prostřednictvím jednotlivých ODRÚ v závěru roku 2007 připojeno celkem 218 SSZ.



SSZ 0.615 Přátelství – Nové náměstí



SSZ 8.673 Sokolovská – Za Invalidovnou

V roce 2007 nebylo na území hl. m. Prahy zrušeno žádné SSZ, nově postaveno bylo 13 SSZ:

- 0.384 Švehlova – BOK (bytový a obchodní komplex)
- 0.615 Přátelství – Nové náměstí
- 0.617 Průmyslová – U Stavoservisu
- 2.017 Palackého nám. – přechod
- 2.048 Korunní – Sázavská – přechod
- 4.451 Na strži – Milevská
- 4.463 Nuselská – Mendíků

- 4.663 Opatovská – Kulhavého
- 5.742 Výplová – Lahovický most
- 6.144 Patočkova – Bělohorská
- 8.672 Rohanské nábřeží – Šaldova
- 8.673 Sokolovská – Za Invalidovnou
- 9.216 Freyova – budovy A,C

Rekonstruováno bylo 10 SSZ:

- 0.387 Hornoměřolupská – plukovníka Mráze
- 1.003 Revoluční – Řásnovka
- 2.013 Palackého náměstí
- 4.415 Budějovická – Na strži
- 4.430 Na Pankráci – Hvězdova

- 5.568 K Barrandovu – Pod Habrovou
- 5.579 Strakonická – Moulíkova
- 5.590 Jeremiášova – Mukařovského
- 7.002 nábřeží Kapitána Jaroše – Štefánikův most
- 8.207 Sokolovská – Šaldova



SSZ 2.048 Korunní – Sázavská



SSZ 7.002 nábreží Kapitána Jaroše – Štefánikův most

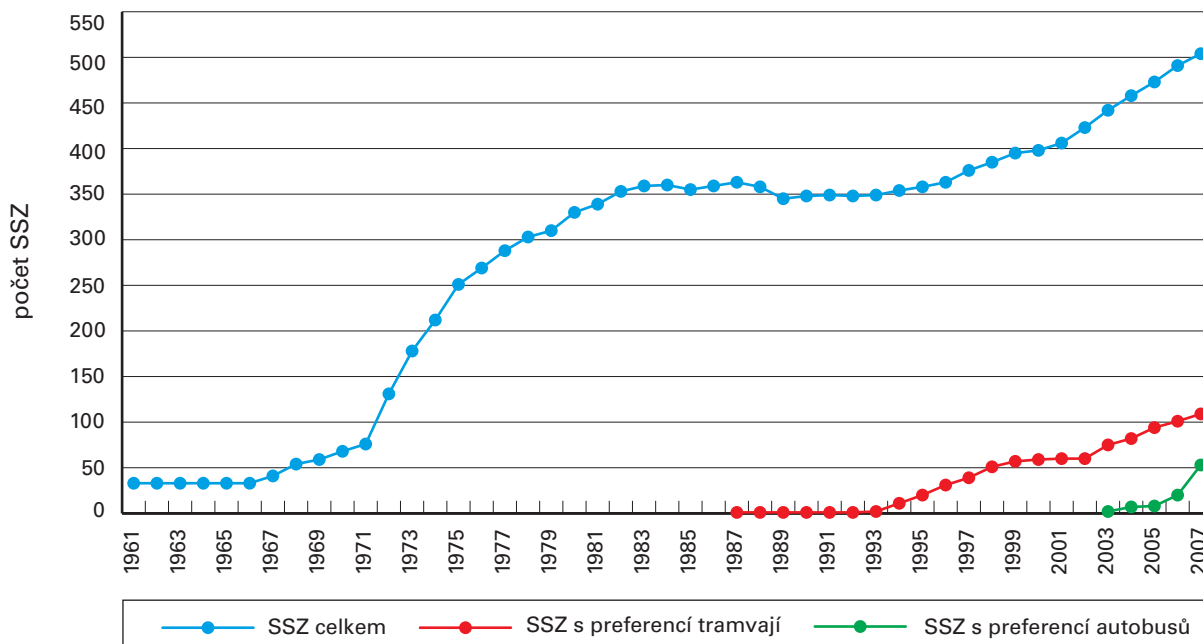
Prostá výměna řadiče byla provedena u 23 SSZ:

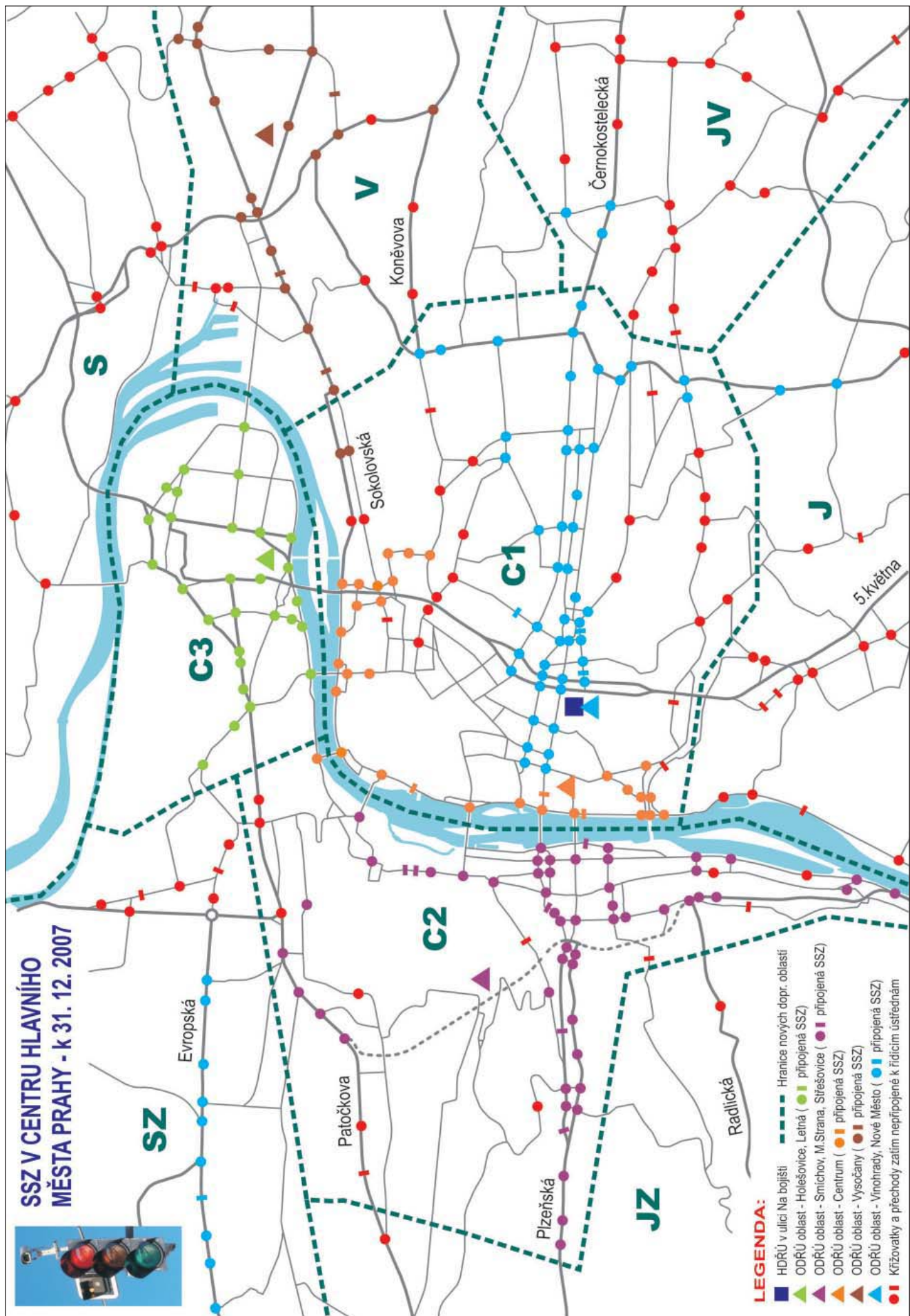
0.320	Ruská – Moskevská	4.469	Modřanská – Údolní
0.348	Počernická – Hostýnská	4.471	Michelská – přechod
0.355	Vršovická – U vršovického nádraží	4.472	Vídeňská – přechod Klárův ústav
0.370	Průběžná – V korytech	5.538	Řevnická – Rozvadovská spojka
0.391	Švehlova – Pražská	5.576	U Santošky – přechod
0.623	Mokřanská – podjezd	6.143	Špejchar
0.916	Přátelství – Picassova	6.177	Milady Horákové – smyčka tramvaje
2.075	Sekaninova – Svatoplukova	8.235	Zenklova – nám. Na stráži
4.417	Olbrachtova – Na strži	8.236	Zenklova – Nad Šutkou
4.437	Michelská – Podle Kačerova	8.275	Žernosecká – přechod
4.448	Michelská – Na záhonech	8.289	K pazderkám – Dunajecká
4.455	Modřanská – rampy A, B		

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních 1961 – 2007:

Rok	1961	1971	1981	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Počet SSZ celkem (od r. 2005 uveden počet řadičů)	33	76	339	348	358	398	473	491	504
z toho přechody pro chodce	-	9	37	45	46	57	72	76	78
s preferencí tramvají	-	-	-	1	20	59	94	101	109
s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	-	8	20	53

Světelná signalizace v hl. m. Praze 1961 – 2007



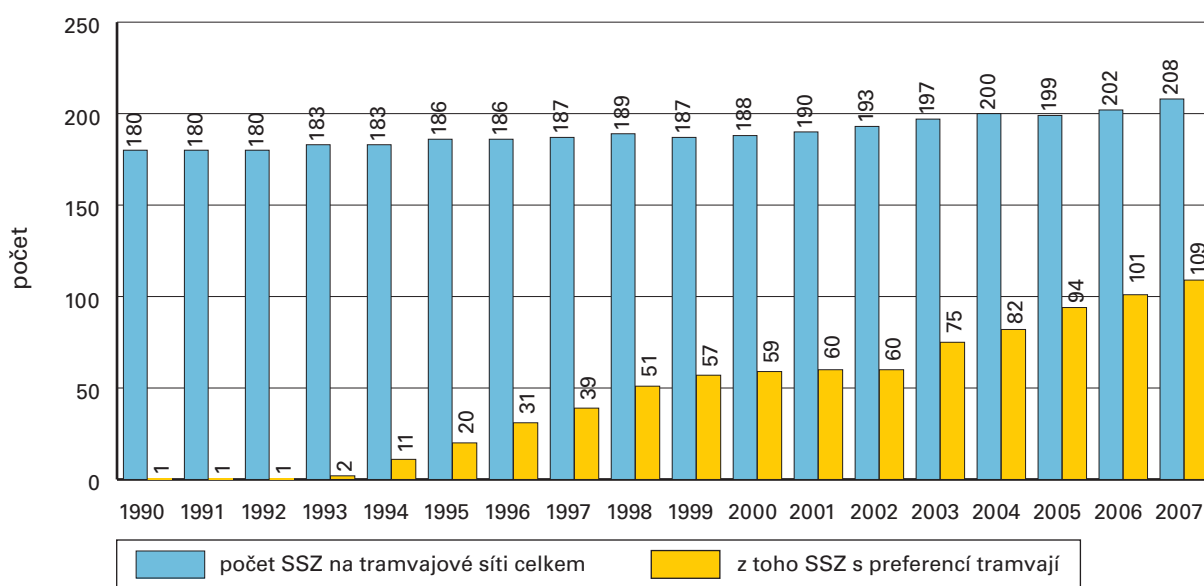


4.3 Preference vozidel MHD na SSZ

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, případně jen s minimálním zdržením.

Realizace preference vozidel MHD probíhá v Praze již více než 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 – 2007



V průběhu roku 2007 se počet SSZ s **preferencí tramvají** zvýšil o dalších 7 míst. Osmá křižovatka, která do statistik přibyla, je křižovatka 2.021b Výtoň (Rašínovo nábřeží – Vnislavova), která byla dosud uváděna společně s křižovatkou 2.021a Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova).

Na tramvajové síti vzniklo 5 nových SSZ, na nichž byla zároveň zavedena preference (na čtyřech absolutní). Tramvaje začaly být preferovány také na dvou již existujících křižovatkách (0.391 Švehlova – Pražská a 1.003 Revoluční – Řásnovka).



SSZ 6.144 Bělohorská – Patočkova s předsignálem pro tramvaje



SSZ 7.135 Bubenské nábřeží – Argentinská

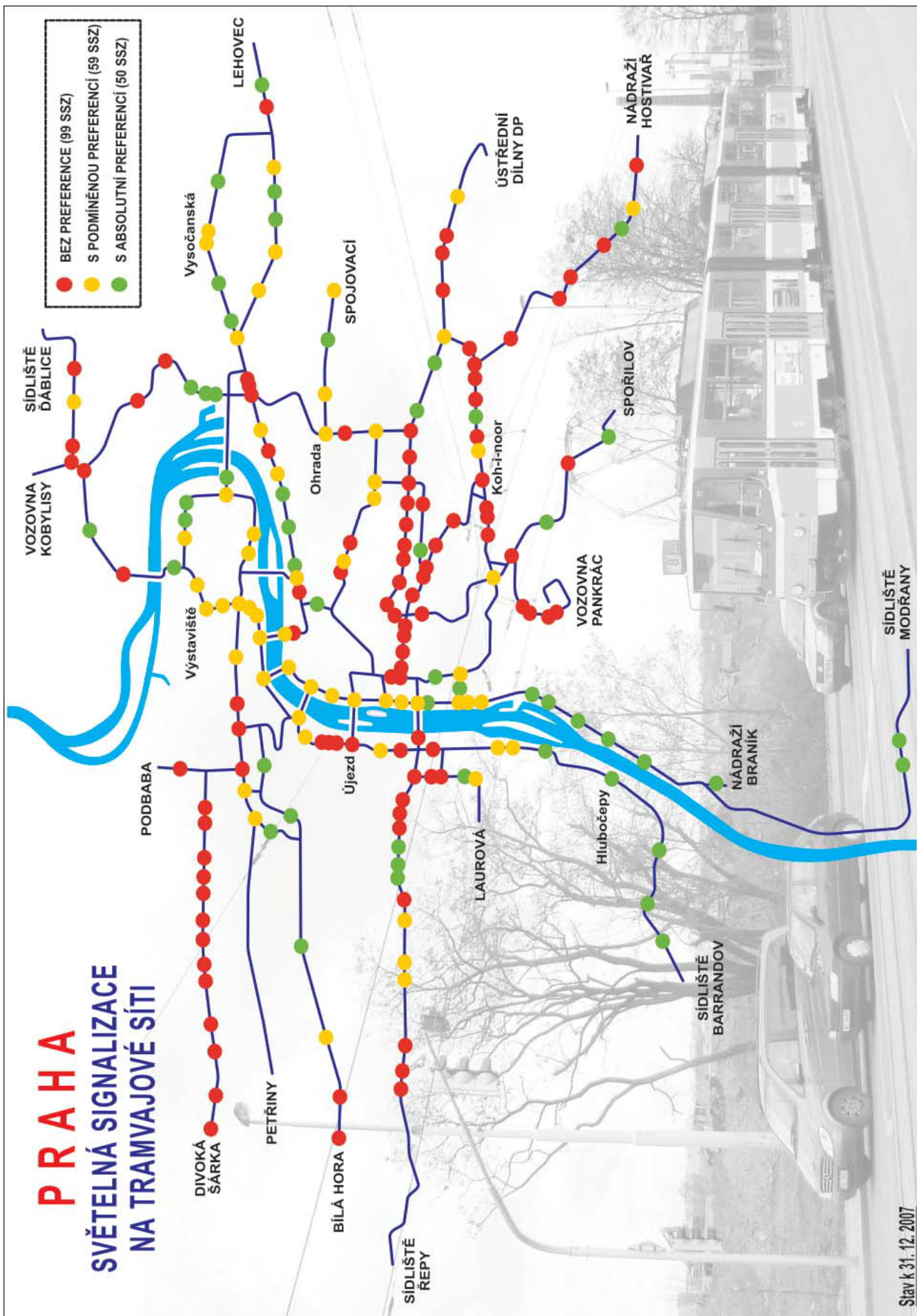
SSZ s preferencí tramvají (stav k 31.12. 2007) – změny v roce 2007 vyznačeny červeně

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
0.327	Vinohradská – Starostrašnická	5.531	Plzeňská – smyčka tramvaje (Kotlářka)
0.329	Vršovická – Kodaňská	A 5.532	Plzeňská – Jinonická
A 0.342	Vinohradská – Za strašnickou vozovnou	A 5.556	Radlická – tunel Mrázovka
A 0.359	Vršovická – Užocká	5.558	Radlická – větve Městského okruhu
0.391	Švehlova – Pražská	A 5.564	Tréglova – přechod
A 0.622	Švehlova – Práčská	A 5.566	Werichova – Do Klukovic
0.632	Černokostelecká – Sazečská	A 5.571	Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy
1.003	Revoluční – Řásnovka	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	Havlíčková – Hybernská	A 6.144	Bělohorská – Patočková
1.056	Křižovnická – Kaprova	6.147	Milady Horákové – U Brusnice
1.067	Těšnov – Na poříčí	6.148	Patočková – Štěšovická
1.071	Čechův most – Dvořákovo nábreží	A 6.149	Patočková – Myslbekova
1.089	nábřeží E. Beneše – Čechův most	7.002	nábřeží Kapitána Jaroše – Štefánikův most
1.106	Malostranské náměstí – Letenská	7.028	nábřeží Kapitána Jaroše – Dukelských hrdinů
A 1.111	Keplerova – Parléřova	A 7.125	Dělnická – Jankovcova
A 1.146	Mariánské hradby – U Prašného mostu	7.129	Strossmayerovo náměstí
1.156	Klárov – Letenská	7.130	Dukelských hrdinů – Veletržní
2.013	Palackého náměstí	7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
A 2.017	Palackého náměstí – přechod	7.135	Bubenské nábreží – Argentinská
2.020	Rašínovo nábreží – Libušina	7.137	Argentinská – Plynární
2.021a	Výtoň (Rašínovo nábreží – Svobodova)	7.141	Dělnická – Komunardů
2.021b	Výtoň (Rašínovo nábreží – Vnislavova)	A 7.142	Plynární – Komunardů
A 2.022	Svobodova – Vyšehradská	7.155	Letenské náměstí
2.023	Svobodova – Na slupi	7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
A 2.048	Korunní – Sázavská	7.171	U Výstaviště – Bubenská
A 2.066	Vyšehradská – Benátská	A 7.172	Plynární – Osadní
2.318	Seifertova – Italská	A 7.176	Partyzánská – Vrbenského
3.304	Táboritská – Ondříčkova	7.187	Bubenské nábreží – tramvajová trať
3.306	Olšanské náměstí	A 8.207	Sokolovská – Šaldova
3.321	Ohrada	A 8.208	Sokolovská – U nádražní lávky
3.222	Želivského – Olšanská	8.220	Sokolovská – Švábky
3.364	Koněvova – Spojovací	A 8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
3.373	Koněvova – Na vápence	A 8.251a	Zenklova – Kotlaska
A 3.374	Koněvova – Na vrcholu	A 8.251b	Zenklova – Voctářova
A 3.613	Vinohradská – Pod židovskými hřbitovy	A 8.251c	Zenklova – OÚNZ – přechod
A 4.040	Chodovská – výjezd tramvají	A 8.267	Trojská – přejezd tramvajové tratě
4.401	Bělehradská – Otakarova	8.673	Sokolovská – Za Invalidovnou
A 4.418	Podolské nábreží – Podolská	8.984	Střelničná – Opálkova
A 4.419	Podolské nábreží – Kublov	9.209	Balabenka
A 4.420	Podolské nábreží – Jeremenkova	A 9.210	Sokolovská – Na rozcestí
A 4.424	Podolské nábreží – U podolského sanatoria	9.211	Českomoravská – Zelený ostrov
A 4.450	Generála Šišky – Čs. exilu	9.212	Harfa
A 4.463	Nuselská – Mendíků	A 9.213	Poděbradská – Podkovářská
A 4.469	Modřanská – Údolní	9.214	Sokolovská – Freyova
A 4.470	Generála Šišky – odbočení tramvaje	A 9.217	Poděbradská – U Elektry
A 4.628b	Modřanská – Mlejnek sever	9.221	Poděbradská – U Tesly
A 5.508	Plzeňská – Mahenova	A 9.228	Poděbradská – Hloubětínská
5.515	Štefánikova – Holečková	A 9.233	Sokolovská – Na břehu
A 5.519	Plzeňská – Podbělohorská	A 9.264	Kolbenova – přechod
5.524	Plzeňská – Pod Kotlářkou	9.292	Kolbenova – Pod pekárny
5.526	Plzeňská – Musílkova		

Na tramvajové síti celkem: 208 SSZ. S preferencí tramvají: 109 SSZ (tj. 52,4%), z toho 50 SSZ (24 %) funguje s preferencí absolutní (A).

PRAHA

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



Slav k 31. 12. 2007

Ze SSZ realizovaných v roce 2007 je třeba zmínit především dvě. U Břevnovského kláštera vznikla signalizace, která výrazně zvyšuje bezpečnost provozu na křižovatce ulic Bělohorské a Patočkovy. V místě je poměrně silný provoz automobilů projíždějících z Bělohorské ulice přímo do ulice Patočkovy, který je kolizní s tramvajovým provozem. Absolutní preference tramvají je zajištěna prodloužením a předvýběrem vlastní fáze.

V rámci realizace prodloužení Rohanského nábřeží směrem k Invalidovně vzniklo také SSZ 8.673 Sokolovská – Za Invalidovnou, kde jsou tramvaje provozovány v hlavním přímém směru. V místě je poměrně silný automobilový provoz, který je při odbočování nyní kolizní s tramvajovou dopravou. SSZ funguje ve dvoufázovém řízení a tramvaje zde mají preferenci podmíněnou.

Testovací provoz **preferencí autobusů** na první dvojici křižovatek byl zahájen již v průběhu roku 2003, a to jako součást projektu Trendsetter, kterého se hlavní město Praha účastnilo. 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 v okolí Vysočanské ulice v souvislosti s výstavbou dalšího úseku trasy metra C.

V roce 2007 přibýlo 27 SSZ s aktivní detekcí umožňujících preferenci autobusů (celkový počet SSZ s aktivní detekcí autobusů k 31.12.2007 byl 46).

Nové preference byly realizovány zejména přímo na území a v okolí městských částí Praha 8 a 9, a to opět v souvislosti s připravovaným otevřením metra C do Letňan a budoucí reorganizací povrchové autobusové dopravy vztahené k linkám metra B a C v severovýchodním sektoru hlavního města.

SSZ s preferencí autobusů (stav k 31.12. 2007) – změny v roce 2007 vyznačeny červeně

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
A 0.368	Úvalská – V Rybníčkách	A 8.294	Prosecká – Františka Kadlece
A 0.391	Švehlova – Pražská	A 8.296	Prosecká – Libeňská spojka
A 0.915	Pražská – přechod	A 8.662	Střelnická – Rochlická
P 2.013	Palackého náměstí	A 8.978	Čimická – Libišská – přechod
P 3.613	Vinohradská – Pod židovskými hřbitovy	A 8.984	Střelnická – Opálkova
A 4.421	Barrandovský most – rampa Braník	A 9.212	Harfa
P 4.454	Modřanská – rampy C,D	A 9.214	Sokolovská – Freyova
A 4.628a	Branická – Modřanská	A 9.225	Vysočanské náměstí
P 4.481	Opatovská – Ke Kateřinkám	A 9.227	Mladoboleslavská – Vrchlabská
P 5.506	Strakonická – Nádražní	A 9.239	Náchodská – Hartenberská
P 5.515	Štefánikova – Holečkova	A 9.248	Vysočanská – Veltruská
A 5.525	Holečkova – Zapova	A 9.249	Vysočanská – Jiřetinská
A 7.171	Bubenská – U Výstaviště	A 9.250	Vysočanská – Teplická
A 8.238	Křížkova – Ke Štvanici	A 9.252	Jandova – Ke Klíčovu
A 8.240	Horňátecká – Třeboradická	A 9.258	Prosecká – Čakovická
A 8.241	Kobyliské náměstí	A 9.260	Mladoboleslavská – Hornopočernická
A 8.242	Střelnická – Klapkova	A 9.261	Náchodská – Jívanská
A 8.243	Střelnická – Zdíbská	A 9.265	Broumarská – Cíglerská
A 8.246	Vysočanská – Levínská	A 9.272	K Žižkovu – přechod
A 8.271	Čimická – Ústavní	P 9.287	Tupolevova – Beranových
A 8.273	Čimická – K pazderkám	A 9.298	Freyova – Ocelářská
A 8.274	Čimická – Služská – přechod	A 9.299	Čuprova – Na žertvách
A 8.275	Žernosecká – přechod	A 9.379	Českobrodská – Pod Tábořem
A 8.276	Čimická – Písečná	A 9.395	Českobrodská – Rožmberská
A 8.278	Střelnická – Ďáblická	A 9.396	Českobrodská – Průmyslová
A 8.279	Ďáblická – Žernosecká	A 9.593	Chlumecká – Ocelkova – sever
A 8.289	K pazderkám – Dunajská		

S preferencí autobusů: 53 SSZ, z toho na 46 (86,8 %) je realizována aktivní detekce (A) a na 7 SSZ (13,2 %) funguje detekce pasivní (P).

V souvislosti s převedením trasy linky číslo 176 z Moráně na Jiráskův most po tramvajové trati u Palackého náměstí byla zavedena také jedna preference s pasivní detekcí, a to na SSZ 2.013. Do seznamu preferencí autobusů bylo zároveň zařazeno i dalších 5 SSZ, na nichž jsou autobusy pro preferenci detekovány pasivně již několik let (autobus je zaznamenán ve vyhrazeném pruhu klasickou vozidlovou smyčkou apod.).

Systém preference autobusů (aktivní detekcí) funguje na základě radiové komunikace vozidla s řadičem SSZ. K lokalizaci vozidel přijíždějících ke křižovatce se používá inframaják umístěný v dostatečné vzdálenosti před stopčarou. 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 vyslán odpovídající požadavek na preferenci, který je kategorizován do tří stupňů od nízkého až po vysoký.



Autobusy MHD u SSZ 8.242 Střelná – Klapkova



Linka číslo 177 u SSZ 0.391 Švehlova – Pražská

4.4 Řídicí ústředny

Rozšiřování a modernizace „Systému řízení a regulace městského silničního provozu“ pokračovaly podle schválených zásad i během roku 2007 především již zmíněnou změnou koncepce rozdělení dopravních oblastí v hl. m. Praze. Dále proběhlo výběrové řízení na dodavatele modernizace Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDŘÚ) Praha v budově Na bojišti. Započaly také práce na budoucím propojení této ústředny s ústřednou Ředitelství silnic a dálnic, do níž se budou sbíhat informace o dopravě na postupně dokončovaném Pražském okruhu.

Správu systému centrálního řízení dopravy v metropoli zajišťuje Technická správa komunikací hl. m. 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 31.12.2007 bylo k této ústředně v rámci systému řízení dopravy prostřednictvím pěti ODŘÚ připojeno celkem 218 SSZ. Řadiče byly v jednotlivých oblastech připojeny k systémům VRS 2100, MIGRA a ADT.



Sál HDŘÚ Praha v ulici Na bojišti



Vizualizace tunelu Zlíchov na monitoru v HDŘÚ Praha

Změna rozdělení dopravních oblastí se v Praze v reálném připojení SSZ k ústřednám projeví až v následujících letech. Proto jsou zatím jednotlivé křižovatky připojeny k ODŘÚ příslušejícím k původním 10 dopravním oblastem. Na server systému VRS 2100 jsou připojeny tři oblasti. Oblast 1 – Letná, Holešovice (nové označení C3) má k HDŘÚ nyní připojených 27 SSZ, na řídicí ústřednu oblasti 5 – Pravobřežní (nové označení C1) je připojeno 30 SSZ a řídicí ústředna oblasti 8 – Vysočany (nové označení V) řídí 28 SSZ.

Systém MIGRA slouží k řízení oblasti 3 – Smíchov, Malá Strana, Střešovice (nové označení C2) 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.

Systém dle údajů z detektorů působí na optimalizování délky cyklu, časového odstupu zelených (ofsetu) na následných křižovatkách a na mezní hodnoty zelené. Nevybírá tedy z předem připravených programů, ale snaží se optimalizovat řízení změnami parametrů.

Z řídicího počítače systému ADT bylo na konci roku 2007 řízeno 53 SSZ v oblasti 10 – Vinohrady, Vršovice, Nové Město (nové označení C1). Ke stejnému systému patří ještě 19 SSZ na Evropské ulici (nové označení SZ). ADT je v Praze nejstarší systém pro řízení dopravy, byl v provozu již na první ústředně řízení dopravy v Korunní ulici v 80. letech. V roce 2007 se projekčně připravovala jeho výměna za novou ODŘÚ pro oblast C1, na kterou budou dočasně do vybudování ODŘÚ pro oblast SZ napojena i SSZ na Evropské ulici.

4.5 Systémy televizního dohledu (TVD)

V závěru roku 2007 byly v hl. m. Praze v provozu tři systémy kamerového dohledu. Ve správě TSK hl. m. Prahy je systém TVD monitorující především dopravu. Centrum **systému TVD-TSK** je v Hlavní dopravní řídicí ústředně v ulici Na bojišti a hlavními uživateli jsou dispečeri HDŘÚ. V rámci pracoviště HDŘÚ Praha je možné s kamerami manipulovat (otáčet, zoomovat) dle potřeb dopravního dohledu.

Využívat všech kamer systému TVD TSK hl. m. Prahy mohou rovněž pracovníci Dopravního informačního centra (DIC) Praha, kteří pomocí kamer zjišťují v současné době především stupně dopravní zátěže cca na 90 úsecích pražské komunikační sítě. Dispečeri GŘ DP hl. m. Prahy, kteří zastřešují dohled nad provozem MHD, mohou kamer TSK využívat pasivně, tedy bez možnosti jimi přímo otáčet. Otočení si mohou vyžádat v rámci spolupráce s pracovištěm HDŘÚ.

V systému TVD TSK hl. m. Prahy bylo v závěru roku 2007 celkem 225 kamer, z nichž převážnou většinu tvořily kamery otočné. Z tohoto počtu je téměř polovina kamer umístěna v pražských silničních tunelech. Další kamery TSK jsou na území města rozmístěny nerovnoměrně, většinou byly realizovány současně s výstavbou či rekonstrukcí některých komunikací, případně SSZ.



Stěna systému TVD v HDŘÚ Praha



Kamera TVD u křižovatky Rumunská – Legerova

Druhým kamerovým systémem ve městě je **systém DP hl. m. Prahy**, který má především v prostorách a vestibulech metra k dispozici cca 600 kamer. Tyto kamery nejde až na výjimky využít pro sledování dopravy na komunikační síti.

Obě předchozí možnosti kamerového dohledu pak v hl. m. Praze doplňuje ještě **Bezpečnostní kamerový systém (BKS)**, k němuž je připojeno cca 400 kamer zaměřených převážně na sledování bezpečnostní situace ve městě. Tyto z 99 % otočné kamery disponují vysokým rozlišením, protože mohou sloužit i pro identifikaci osob.

Přestože jsou všechny výše zmíněné systémy rozvíjeny samostatně, existuje již platforma, která je integruje do systému jednoho, který se nazývá **Městský kamerový systém (MKS)**. V něm byly v roce 2007 integrovány všechny kamery systému BKS a dále 64 kamer systému TSK hl. m. Prahy a 64 kamer systému DP Praha, a. s.

Hlavní cíle projektu MKS, který je v rámci projektu JPD2 spolufinancován z fondů EU, jsou zvýšení bezpečnosti, zlepšení plynulosti dopravy, snížení negativních dopadů na životní prostředí plynoucích ze silniční dopravy a možnost posílení koordinace mezi jednotlivými složkami integrovaného záchranného systému.

4.6 Proměnné informační tabule (PIT)

Původní počet 22 proměnných informačních tabulí (PIT), které řidiče pomocí třířádkových textů informují o důležitých aktuálních změnách v dopravě v dané oblasti města (kongesce, stupně provozu, nehody, omezení provozu v tunelech apod.) se v roce 2007 snížil o jednu. PIT na Radlické ulici byla odstraněna z důvodu stavebních prací na protihlukových stěnách v okolí budoucí tramvajové trati.

Umístění 21 proměnných informačních tabulí (PIT) k 31.12. 2007 – změny v roce 2007 vyznačeny červeně

Ke Štvanici (směr Těšnovský tunel)
Hlávkův most (směr Muzeum)
Wilsonova (směr Hlávkův most)
Na Františku (směr Těšnovský tunel)
Rohanské nábřeží (směr Těšnovský tunel)
Vítězná (směr Újezd)
Modřanská (u ul. Údolní, směr Podolské nábřeží)
Dienzenhoferovy sady (směr Kartouzská)
Hořejší nábřeží (u ul. Na Bělidle, směr Jiráskův most)
Plzeňská (směr Strahovský tunel)
Patočkova (u ul. Střešovické, směr Strahovský tunel)

Patočkova (u ul. Pod Drinopolem, směr Strahovský tunel)
Jižní spojka (za ČS ARAL, směr Barrandovský most)
Strakonická (pod Barrandovem, směr Barrandovský most)
Strakonická (před Zlíchov. tunelem, směr Mrázovka)
Dobříšská (ve směru k tunelu Mrázovka)
Dobříšská (ve směru ke Zlíchovskému tunelu)
K Barrandovu (směr centrum)
Jinonická (směr k Plzeňské)
~~Radlická (u ul. Nad Laurovou, směr centrum)~~
Karmelitská (směr Újezd)
5. května (jednořádková netypická PIT na lávce před MO)



PIT na Patočkově ulici (směr do centra)



PIT v Karmelitské ulici navržená na zrušení

V rámci přípravy výběrového řízení na obnovu a dodávku dalších PIT jsou 4 PIT navrženy ke zrušení (Karmelitská, Vítězná, 5. května a Ke Štvanici), 18 PIT je navrženo k obnově a dalších 43 nových PIT k realizaci. Dle „Studie rozmístění PIT na území hl. m. Prahy“ by v cílovém stavu mělo být na území města 136 PIT a dalších 31 PIT na okolních komunikacích, které dopravu ve městě ovlivňují.

4.7 Měření rychlosti a zaznamenávání jízd na červenou

V rámci snahy o zvýšení bezpečnosti provozu na Městském okruhu bylo v minulých letech nejprve 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.

Zařízení se skládá ze dvojice portálů s kamerami, které udělají snímek vozidla vždy na začátku i konci úseku. Na základě identifikace vozidla dle registrační značky, délky úseku a časových údajů je pak vypočtena průměrná rychlost.



Úsekové měření rychlosti na Bělohorské ulici (z centra)



Kamery úsekového měření rychlosti na Městském okruhu

Po pozitivním zhodnocení systému úsekového měření rychlosti připravilo hlavní město Praha v roce 2006 jeho rozšíření o deset dalších úseků. Devět z těchto úseků bylo realizováno ještě v roce 2006, poslední z nich, na ulici Strakonické, pak na počátku roku 2007.

V závěru minulého roku přibyl ještě jeden další úsek, měřící průměrnou rychlost mezi koncovým portálem úseku Jižní spojka 1 a počátečním portálem úseku Jižní spojka 2. Nyní je tedy v Praze tímto způsobem vyhodnocována rychlost řidičů na 17 úsecích (v tomto počtu jsou zahrnuty i původní 3 obousměrné lokality v tunelech Městského okruhu).

Měřená data ze všech úseků se již od února roku 2007 zobrazují na webových stránkách www.praha-mesto.cz/doprava, kde může kdokoli nalézt nejen počty přestupků, ale také schematický nákres úseku, včetně umístění kamer, fotografie z místa měření a přehlednou mapku lokalizující celý úsek.

Informovat řidiče je v tomto směru velmi důležité, neboť široké povědomí o systému vede k výraznějšímu snižování počtu přestupků, které jsou v jednotlivých měsících zaznamenávány.

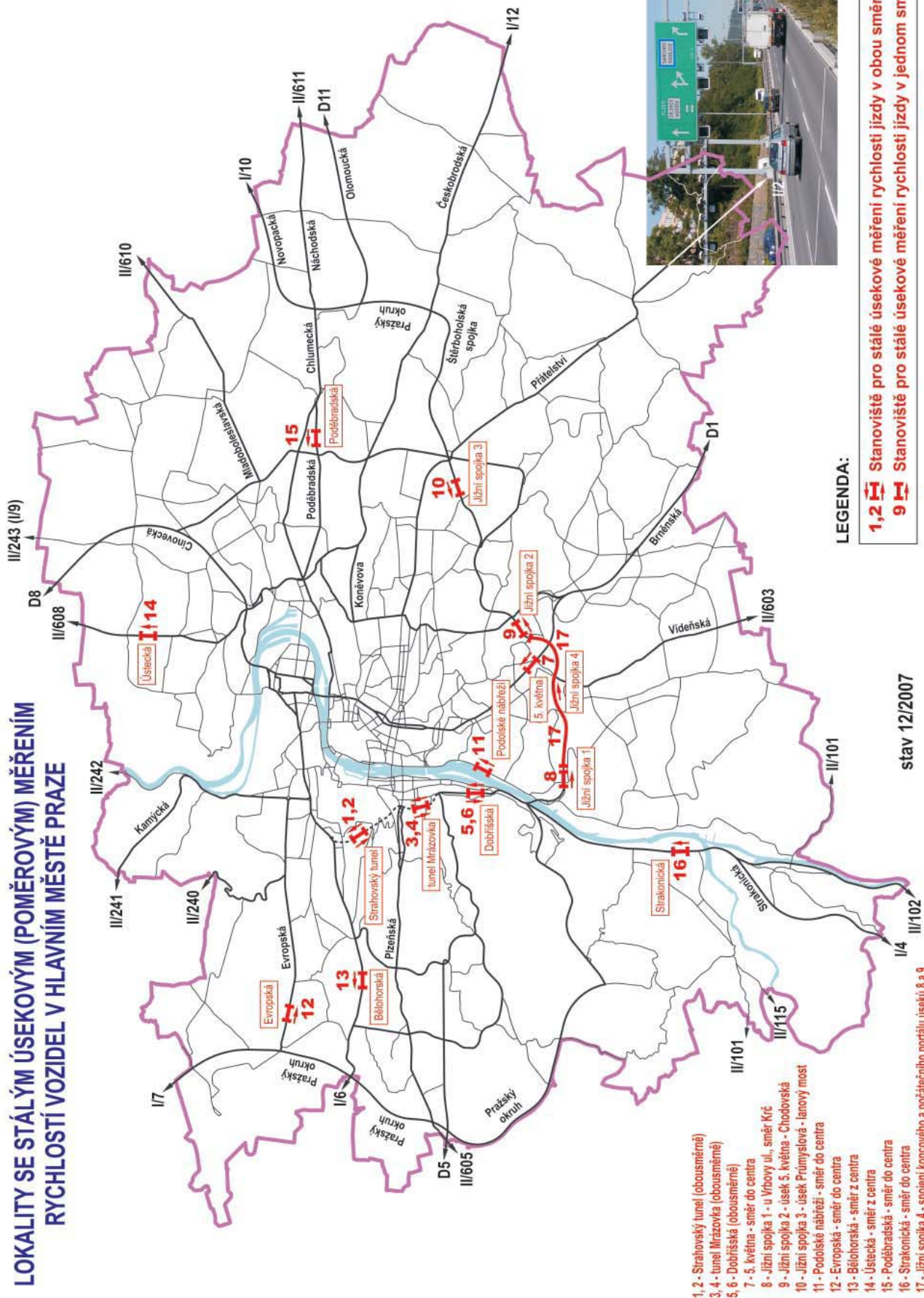
Tabulka ukazuje přehled všech pražských lokalit pro měření úsekové rychlosti. V závorkách za lokalitou je uveden pokles překročení rychlosti v procentech v období od listopadu roku 2006 až po listopad roku 2007.

Pokles přestupků je na všech stanovištích patrný v řádu desítek procent. Pouze lokalita Jižní spojka 3 zaznamenala meziroční krátkodobý nárůst.

Úsekové měření rychlosti v hl. m. Praze – červeně vývoj procent přestupků v období 11/2006 – 11/2007

Bělohorská – směr z centra (z 60,9 % na 7,4 %)	Podolské nábřeží – směr do centra (z 43,4 % na 16,9 %)
Dobříšská – směr Barrandovský most (z 45,4 % na 7,5 %)	Strahovský tunel – směr Mrázovka (z 29,1 % na 13,3 %)
Dobříšská – směr tunel Mrázovka (z 29,8 % na 11,1 %)	Strahovský tunel – směr Patočkova (z 13,9 % na 6,3 %)
Evropská – směr do centra (z 49,2 % na 11,9 %)	Strakonická – směr do centra (z 18,6 % na 3,9 %)
Jižní spojka 1 – u Vrbovy ul., směr Krč (z 26,3 % na 3,2 %)	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most (z 29,8 % na 13,1 %)
Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská (z 45,4 % na 6,0 %)	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel (z 30,7 % na 17,2 %)
Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most (z 13,5 % na 22,5 %)	Ústecká – směr z centra (z 31,8 % na 13,4 %)
Poděbradská – směr do centra (z 55,0 % na 13,6 %)	5. května – směr do centra (z 48,7 % na 6,5 %)

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



Na síti pražských silničních komunikací je dále rozmístěno 14 zařízení pro **trvalé měření okamžité rychlosti jízdy** vozidel. Během roku 2007 vývoj těchto systémů stagnoval, přesto jsou již vybrány lokality pro jejich další rozvoj.

Lokality s umístěním radarů pro sledování okamžité rychlosti vozidel (stav k 31.12. 2007)

R 0.01	Průmyslová	R 4.09	Opatovská
R 8.02	V Holešovičkách	R 5.10	Radotín, K cementárně
R 6.03	Patočkova	R 6.11	Evropská
R 5.04	K Barrandovu	R 5.12	Jeremiášova
R 5.06	Radlická	R 4.13	Jeremenkova
R 6.07	Československé armády	R 8.14	Čimická
R 4.08	Novodvorská	R 9.15	Vysočanská

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je na území hlavního města rozmístěno na 13 křižovatkách zařízení pro **zjišťování a dokumentování jízd na červenou**. První křižovatka (Jiráskův most – Janáčkovo nábreží) byla tímto systémem vybavena již v roce 1998, zatím poslední třináctá (K Barrandovu – K Holyni) přibyla v roce 2006.

V polovině roku 2007 byla navržena modernizace tří provozovaných stanovišť, drobné technické úpravy na 10 dalších a stanoviště Bělehradská – Otakarova bylo zrušeno. Dalších 10 SSZ je navrženo do budoucna k realizaci systému sledování jízd na červenou a 9 SSZ se za stejným účelem prováděje.

SSZ se sledováním jízd na červenou (stav k 31.12. 2007) – změny v roce 2007 vyznačeny červeně

0.612a	Černokostelecká – Průmyslová	5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábreží
2.029	náměstí I. P. Pavlova – Sokolská	5.499	K Barrandovu – K Holyni
2.069	Legerova – Rumunská	5.529	Pižetná – Jeremiášova
4.401	Bělehradská – Otakarova	5.569	K Barrandovu – Lamačova
4.409	Chodovská – U plynárny	6.122	Bělohorská – Kukulova (Vypich)
4.449	Chilská – Opatovská	8.278	Střelnická – Dáblická
4.450	Generála Šišky – Československého exilu	9.297	Kolbenova – Kbelská

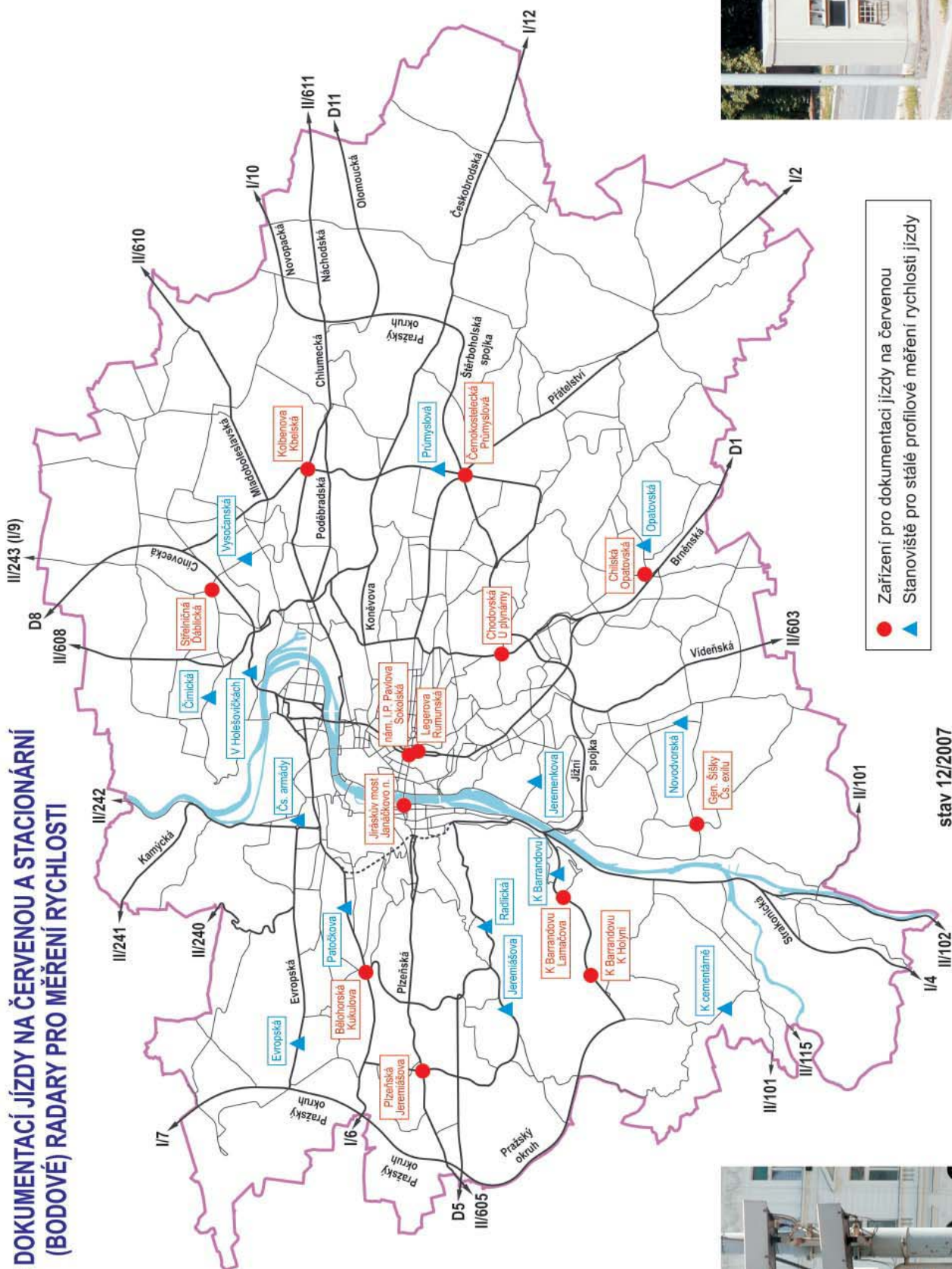
Stejně jako u systému úsekových měření rychlosti jsou od února 2007 zobrazovány výsledky sledování jízd na červenou na webových stránkách www.praha-mesto.cz/doprava. Je zde přehledná mapa sledovaných SSZ s možností zobrazit si počty přestupků za uplynulé měsíce i konkrétní fotografie křižovatek.

Ze zatím získaných údajů vyplývají zajímavé informace. Na počátku odlaďování systému bylo možné využít v průměru jen 30 % zaznamenaných přestupků. Na posledním instalovaném SSZ 5.499, na němž se objevil již systém s kvalitnější optikou, lze k přestupkovému řízení využít až 80 % záznamů.



Sledování jízd na červenou na SSZ 0.612a Černokostelecká – Průmyslová a na SSZ 5.018 Jiráskův most – Janáčkovo nábreží

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



PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství
Rásoňka 8, 110 15 Praha 1
www.tskpraha.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. © Topografický podklad Kartografie Praha, a. s. (©2004) © Odborný obsah TSK-ÚDI Praha. Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem Kartografie Praha, a. s. a TSK-ÚDI.

1 : 90 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3 3,5 4 4,5 5 5,5 6 6,5 7 7,5 8 8,5 9 9,5 10

HLAVNÍ KOMUNIKACE

stav 2007

etapa

návrhové období ÚPn

výhledové období ÚPn

tunel

METRO

stav 2007

etapa

PARKOVIŠTĚ P+R

stav 2007

etapa

Schéma tras a Mřízovek komunikací, tras a stanic metra, zachytitých parkovišť P+R vycházejí z územního plánu hl. m. Prahy z 9. 9. 1999 a jeho změn a mohou být dále upřesňovány.

4.8 Dopravní informační centrum (DIC) Praha

Od 1.7.2005 je v Praze v provozu (nejprve ve zkušebním) Dopravní informační centrum (DIC) Praha umístěné v objektu CD v ulici Na bojišti. Od počátku roku 2006 je DIC Praha po pozitivním vyhodnocení zkušebního provozu v provozu trvalém.

DIC Praha nabízí nyní informační služby v oblastech zjišťování a poskytování stupňů dopravní zátěže, poskytování informací o dlouhodobých plánovaných uzavírkách na komunikační síti a poskytování výstupů z informačních databází města na webové stránky, prostřednictvím SMS zpráv a WAPu.

Jako čtvrtá služba slouží řidičům v rámci DIC Praha také systém RDS-TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel), který v navigačních mapách ve vozidlech umí zobrazit aktuální dopravní informace a navádění jím přizpůsobit. Vzhled zpráv (vysílání je zajišťováno ve spolupráci Českým rozhlasem 1, Radiožurnálem) je plně standardizován dle mezinárodních standardů ALERT C.

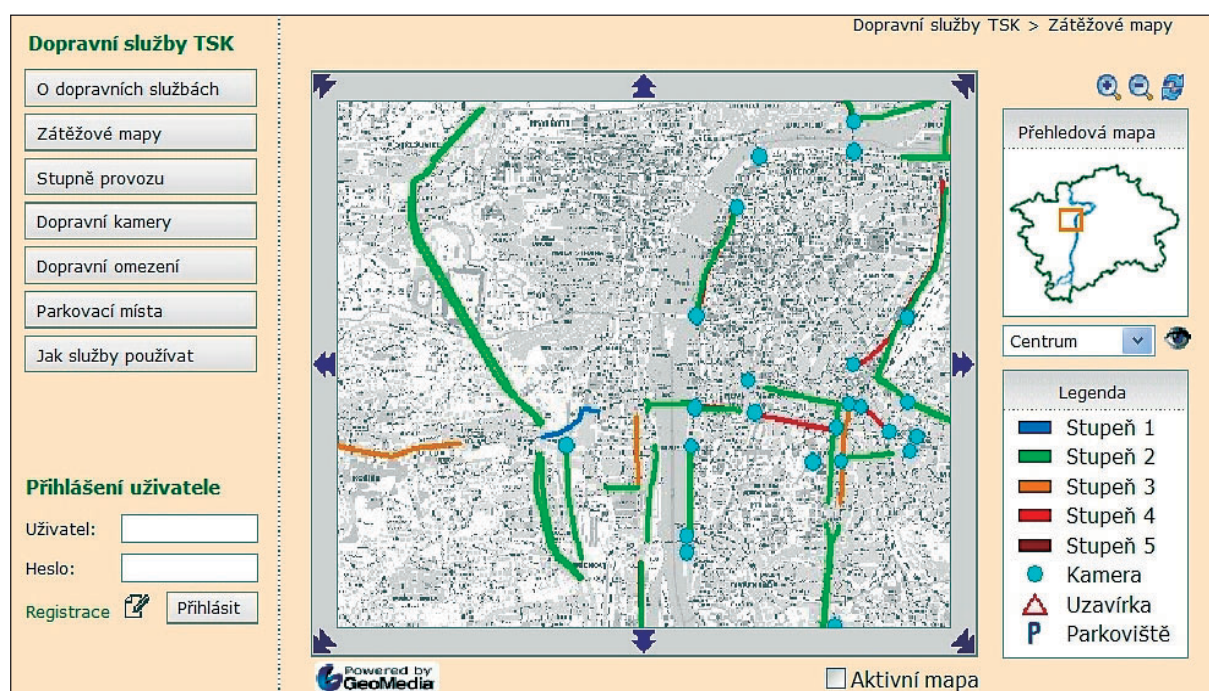
Jako podklad pro vysílání systému byla zpracována lokalizační databáze hlavní komunikační sítě hl. m. Prahy, která se ve dvouletých periodách dále aktualizuje. Pomocí této databáze jsou dynamické dopravní informace k jednotlivým úsekům komunikační sítě přiřazovány.

Aktuální dopravní informace nabízí DIC Praha prostřednictvím služeb WEB, WEB pro PDA, WAP, SMS a MMS. Jde o zátěžové mapy hustoty provozu, tabulky se stupni provozu, snímky z vybraných dopravních kamer, informace o dopravních omezeních (uzavírkách) a o přehled volných a rezervovaných míst na parkovištích typu P+R.

Informace jsou dostupné na stránkách www.doprava-praha.cz a také na stránkách www.tskpraha.cz. Některá data jsou na základě smluvních vztahů se správcem zařízení TSK hl. m. Prahy k dispozici i dalším soukromým subjektům.

Velkým přínosem pro rozšíření možností datových vstupů do systémů DIC Praha by měl být systém anonymního sledování dopravy za pomoci mobilních telefonů (CFCD). V průběhu roku 2006 byla tato technologie studijně prověřena. Systém byl vyhodnocen jako přínosný především pro potenciální využití v systémech Travel time (sledování cestovních dob).

V roce 2007 v Praze proběhla realizace pilotního projektu zmíněného systému zahrnujícího území mezi Jižní spojkou, ulicemi 5. května, Sokolskou a Legerovou a ulicí Průmyslovou. Jeho výstupem je především on-line rychlostní mapa sledované oblasti, která umožní do budoucna stanovovat v každém okamžiku aktuální cestovní doby. Podle výsledků pilotního projektu se rozhodne o dalším nasazení tohoto systému.



Nárůst dopravních výkonů a stoupající intenzity automobilové dopravy kladou nároky na optimální využití stávající dopravní infrastruktury. Jedním z nástrojů je stanovení vhodné organizace dopravy zaměřené na zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy a podle místních podmínek i na regulaci dopravy, řešení problematiky parkování a vytváření lepších podmínek pro MHD, chodce a cyklisty.

V centru Prahy byly nejvýznamnějšími akcemi v roce 2007 úpravy organizace dopravy v oblasti náměstí Republiky po dokončení a zahájení provozu komerčního objektu Palladium a nová organizace dopravy v oblasti Strossmayerova náměstí, kde byla zřízena a stavebně upravena pěší zóna. Menší úpravy byly provedeny v některých obslužných, dopravně zklidněných komunikacích centra (např. vyznačení obytné zóny v ulici Jalovcové).

V širší oblasti centra Prahy byla dále provedena změna organizace dopravy související s dokončením stavby další etapy Rohanského nábřeží a rekonstrukcí Štefánikova mostu.

V Libuši po dokončení rekonstrukce Libušské ulice byla vyznačena změna dopravního režimu, spočívající v zákazu vjezdu nákladních automobilů o celkové hmotnosti nad 3,5 t (mimo dopravní obsluhy) do ulice Meteorologické a do ulice Libušské v úseku od Kunratické spojky k ulici Meteorologické. Toto dopravní opatření vyvolalo nutnost úpravy směrového dopravního značení v širším okolí (od křižovatky Libušská – Podchýšská až ke křižovatce ulice Generála Šišky s ulicí Modřanskou).

V průběhu roku 2007 dále probíhaly i dočasné změny v organizaci dopravy při výstavbě a rekonstrukcích dopravní infrastruktury hl. m. Prahy. Dopravní omezení na severním předpolí Strahovského tunelu při výstavbě mimoúrovňové křižovatky Malovanka, trvající od roku 2006, i rozsáhlé stavební práce na Městském okruhu v prostoru budoucí mimoúrovňové křižovatky Špejchar významnou měrou ovlivnily plynulost dopravy na komunikacích Městské části Praha 6 a celého severovýchodního sektoru města.

Dopravní omezení v oblasti Bulhara i nadále vyžadovala výstavba „Nového spojení“ a na ní navazující přestavba Hlavního nádraží. Lokální dopravní omezení na území Městské části Praha 9 jsou důsledkem výstavby Vysočanské radiály a jejího napojení na ulici Kbelskou.

Z dalších dopravních opatření, významně ovlivňujících dopravní situaci na komunikacích hl. m. Prahy, lze uvést například úplnou uzavírku ulice Karlické, úpravy dopravního režimu v ulicích Vysočanské a Střelničné při výstavbě metra C, opatření související s rekonstrukcí křižovatky Svobodova – Na slupi, Palackého a Karlova náměstí, provoz po polovinách vozovky v ulici Chlumecké při výstavbě podjezdu na Černém Mostě a kyvadlové řízení dopravy v ulici Komořanské při výstavbě kmenové kanalizační stoky A 2.



Omezení provozu vozidel při rekonstrukcích v ulicích Na slupi a na Palackého náměstí

6.1 Dopravní nehody

V roce 2007 došlo v Praze k 33 484 nehodám (-3 % oproti roku 2006), 33 osob bylo usmrceno (-41 %) a 2 275 osob bylo zraněno (-5 %). S účastí chodců došlo k 656 nehodám (+1 %), 17 osob bylo usmrceno (-32 %) a 613 osob bylo zraněno (-3 %). Chodci sami zavinili 311 nehod (-5 %), přičemž bylo usmrceno 13 osob (+8 %) a 272 osob bylo zraněno (-9 %). Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (32 584 z 33 484 nehod, tj. 97 %).

Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 724 (+30 %).

Počet nehod zapříčiněných překročením dovolené rychlosti se snížil z 85 v roce 2006 na 54 v roce 2007, tj. o 36 %. Nehody zapříčiněné překročením dovolené rychlosti však tvoří z celkového počtu dopravních nehod v Praze jen velmi malý podíl – pouze 0,2 %.

Nehody, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod

Rok	2005	2006	2007	rozdíl 07/06 (%)
Počet nehod	33 349	34 689	33 484	- 3
Počet smrtelných zranění	61	56	33	- 41
Počet těžkých zranění	393	357	352	- 1
Počet lehkých zranění	2 603	2 047	1 923	- 5
Počet nehod se zraněním	2 506	2 022	1 943	- 4
Počet nehod bez zranění	30 843	33 667	31 541	- 3
Zaviněno řidičem	32 494	33 759	32 584	- 3
Z toho: překročení dovolené rychlosti	140	85	54	- 36
nesprávné předjíždění	263	253	186	- 26
nedání přednosti v jízdě	9 658	10 034	9 819	- 2
způsob jízdy	19 329	20 961	20 677	- 1
Zaviněno závadou komunikace	81	167	115	- 31
Zaviněno chodcem	352	328	311	- 5

Základní trend nehodovosti v roce 2007: mírný pokles počtu nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, výrazný pokles počtu usmrcených osob, mírný pokles počtu těžce i lehce zraněných osob.

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

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

Od roku 2001 se počet evidovaných dopravních nehod snížil i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu, takže se relativní nehodovost rovněž snížila (o 35 % v roce 2007 ve srovnání s rokem 2000).

Na pokles počtu evidovaných dopravních nehod od roku 2001 mělo vliv i 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.



Nehoda vozidel na Rašínově nábřeží

Novelizace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, která nabyla účinnosti od července 2006, dále změnila povinnost nahlášovat policii pouze ty dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 50 000 Kč.

V roce 2007 připadalo v celopražském průměru 4,8 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy je významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 7 letech, a to i navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě.

Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 308 zranění v roce 2007, tj. o 40 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 26 %. Počet zranění při dopravních nehodách v Praze byl v roce 2007 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 17 let automobilový provoz ve městě zvýšil téměř na trojnásobek (o 187 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 29 % (ze 3 269 zranění v roce 1990 na 2 308 zranění v roce 2007), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.

Počty dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost 1961 – 2007

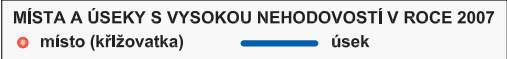
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony %
	počet	%	Počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	94	100	369	100	2 806	100	7,5	100
1995	33 898	188	123	131	679	184	4 044	144	7,9	178
2000	40 560	225	80	85	521	141	3 260	116	7,4	228
2005	33 349	185	61	65	393	107	2 603	93	5,1	273
2006	34 689	192	56	60	357	97	2 047	73	5,2	278
2007	33 484	186	33	35	352	95	1 923	69	4,8	287

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

Celá komunikační síť, rok celkem



6.2 Dopravní výchova

V oblasti dopravní výchovy dětí byla v roce 2007 zajišťována následující 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 další akce.

V hlavním městě Praze bylo v roce 2007 v provozu 9 stálých dětských dopravních hřišť, dvě z nich (DDH v Praze 9 v ul. Jandova a DDH v Praze 10 v ul. Jahodová) svůj provoz v červnu 2007 ukončila. V Praze 9 bylo vybudováno nové moderní hřiště, které zahájí svůj provoz v dubnu 2008. V Praze 10 se uvažuje o převzetí DDH Městskou policií hl. m. Prahy. Dále byla zpracována projektová dokumentace na další dětské dopravní hřiště v Praze 6, které je v plánu vybudovat při FZŠ Červený Vrch.

Na dětských dopravních hřištích probíhal výcvik podle tematického plánu dopravní výchovy zpracovaným Ministerstvem dopravy. Tento plán je zaměřen především na žáky 4. ročníků základních škol, protože se jedná o začínající cyklisty.

V případě volné kapacity na DDH se mohou výcviku zúčastnit i žáci ostatních ročníků základních škol nebo děti z mateřských školek. V roce 2007 prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou výchovou 23 160 žáků základních škol. Odpoledních programů se zúčastnilo cca 13 500 dětí.



Děti na dětském dopravním hřišti na Karlově

Program pro začínající cyklisty – Dopravní soutěž mladých cyklistů vyhlašuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a obsahuje 4 části: testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplíně využívána dětská dopravní hřiště), jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a znalosti první pomoci.

Tato akce je převážně zaměřena na žáky 2. stupně základních škol a vítězná družstva postupují přes oblastní, celopražské a republikové kolo až do soutěže mezinárodní, která se v roce 2007 konala v Madridu. V roce 2007 se základních kol soutěže zúčastnilo 4 420 žáků z 51 škol a oblastních kol 204 žáků z 5 městských částí.

Další formou prevence dopravní nehodovosti je cyklus dopravně výchovných pořadů určených pro děti z mateřských, základních i středních škol. Ve spolupráci s Mezinárodním studentským divadlem Evropa bylo zrealizováno 32 pořadů.

V areálu Muzea policie bylo sehráno 20 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“, které vidělo 2 657 diváků. Děti jsou vtaženy do děje, spolupracují s herci a loutkami. Pro nejmladší věkovou skupinu je to velmi zajímavá a účinná forma dopravní výchovy.

Řada bezpečnostních akcí se v roce 2007 konala i pro dospělé účastníky silničního provozu (jarní a podzimní jízdy zručnosti, akce pro handicapované a neslyšící motoristy, přednášky a propagace na výstavě AUTOPRAHA 2007).

6.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hl. m. Prahy bylo v roce 2007 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 23,3 mil. Kč. Finance byly určeny především na dopravní opatření vedoucí ke zvýšení ochrany chodců a jejich bezpečnosti v silničním provozu.

Široké, stavebně upravené, zpomalovací prahy byly v roce 2007 dokončeny v lokalitách Starokolínská – Oplanská, Žampionová v Pitkovicích a Štychova v Křeslicích a dále dva stavební prahy v sídlišti Nové Butovice (Janského, V hůrkách) s celkovými náklady 3,2 mil. Kč. Montované – nestavební – zpomalovací prahy byly provedeny podle požadavků jednotlivých silničních správních úřadů v 52 lokalitách v celkové částce 1,6 mil. Kč.

Stavební náklady 2,6 mil. Kč si vyžádaly přestavby křižovatek Hvězdoslavova – Michnova a Novodvorská – Chýnovská na malé okružní.

Osazení dopravně bezpečnostních zařízení, tj. svodidel a zábradlí bylo provedeno podle požadavků jednotlivých městských částí celkem v 70 lokalitách. Ve 25 lokalitách bylo provedeno osazení silničních zrcadel. Zdrsnění vozovek při celkových nákladech 1,7 mil. Kč bylo provedeno v 10 lokalitách (např. ulice Lumírova, Krokova, Bělehradská, Keplerova).

Ke zvýšení respektovanosti a dodržování maximální dovolené rychlosti bylo v roce 2007 v ulici Žernosecké instalováno „sympatické měření rychlosti“ a v ulicích Ankarské a Vlastině byla rozšířena měřicí funkce rychlosti vozidel.



„Sympatické měření rychlosti“ v Ankarské ulici



Světelné zvýraznění přechodu u zastávek MHD Vozovna Střešovice

Významným prvkem zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce je jejich přisvětlení, které bylo nainstalováno ve 26 lokalitách s finančními náklady 6,2 mil. Kč.

Na ostatní dopravně – bezpečnostní opatření bylo v 80 lokalitách (např. úpravy přechodů pro chodce Slavětínská – Smiřická, Slavíkova, Radlická – Butovická) vyčerpáno cca 11 mil. Kč, z toho 7 mil. Kč bylo vyčleněno na dopravně bezpečnostní opatření na území Městské části Praha 6. Zde šlo na 7 křižovatkách o úpravy povrchu vozovek systémem Rocbinda, osazení zábradlí, úpravy přechodů apod.

Ke zvýšení bezpečnosti cestujících MHD byla provedena úprava tramvajových nástupišť v ulicích Evropské na zastávce Sídliště Červený Vrch a Bělohorské na zastávce Říčanova. Nástupiště byla dle ČSN 736425 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a nástupiště“ rozšířena, vybavena přístřešky, dopravně bezpečnostním zábradlím a úpravami zohledňujícími potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace.



Upravené a rozšířené tramvajové zastávky Říčanova a Sídliště Červený Vrch

7.1 Centrum města

Centrum města tvoří zejména území Pražské památkové rezervace (PPR), zahrnující na levém břehu Vltavy městské čtvrti Hradčany, Malá Strana, na pravém břehu Vltavy městské čtvrti Josefov, Staré Město, Nové Město a Vyšehrad, to znamená celé území MČ Praha 1, značnou část území Prahy 2, a menší části území Prahy 4, 5, 6 a 7. Rozloha území PPR je 8,7 km², to je 1,7 % území celého města.

Funkční náplň území PPR je velmi rozmanitá a přitažlivá. Kromě trvale bydlících cca 50 tisíc obyvatel je v ní soustředěno přes 200 tisíc pracovních příležitostí a velký kulturně historický potenciál PPR láká do tohoto území i značný počet příležitostných návštěvníků.

Pro stání vozidel obyvatel a motorizovaných návštěvníků PPR byl koncem roku 2007 k dispozici přibližně tento počet parkovacích a odstavných míst:

- v uliční síti 16 150 stání
- ve dvorech 2 850 stání
- ve veřejných garážích 3 700 stání
- celkem 22 700 stání

Seznam a počet stání v hromadných garážích přístupných veřejnosti, nacházejících se uvnitř nebo při obvodu PPR, obsahuje následující tabulka.

Městská část	Název a adresa VHĚ	Počet stání
Praha 1	Palladium (nám. Republiky)	900
	Rudolfinum /Parking Centrum/ (nám. J. Palacha)	450
	InterContinental (nám. Curieových 43/5)	200
	OD Kotva (vjezd Královská ul.)	300
	Renaissance (V celnici 7)	90
	Millenium Plaza (V celnici 10)	480
	Wilsonova (Hlavní nádraží)	310
	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 (vjezd ul. Radlická a Stroupežnického)	550
	Zlatý Anděl (Bozděchova ul.)	500
Praha 8	Hilton (Pobřežní 1)	300
Celkem		8 290 + 10 BUS

Do uvedeného počtu stání nejsou zahrnuty počty míst v neveřejných garážích. Celkový údaj o počtu stání v neveřejných garážích není znám. Vzhledem ke změně funkční náplně mnoha objektů v centru města a spolu s tím realizaci nových garážových stání v těchto objektech, lze předpokládat mírný nárůst počtu neveřejných garážových stání v centru Prahy.

Zóny placeného stání (ZPS)

Právní podklady pro zřizování a provozování zón placeného stání

Zóny placeného stání na místních komunikacích jsou zřizovány ve smyslu § 23 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě tohoto zákona podle § 23 odst. 1 písmen a) a c) může obec v obecně závazné vyhlášce obce vymezit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy:

- a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin.
- c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti obce.

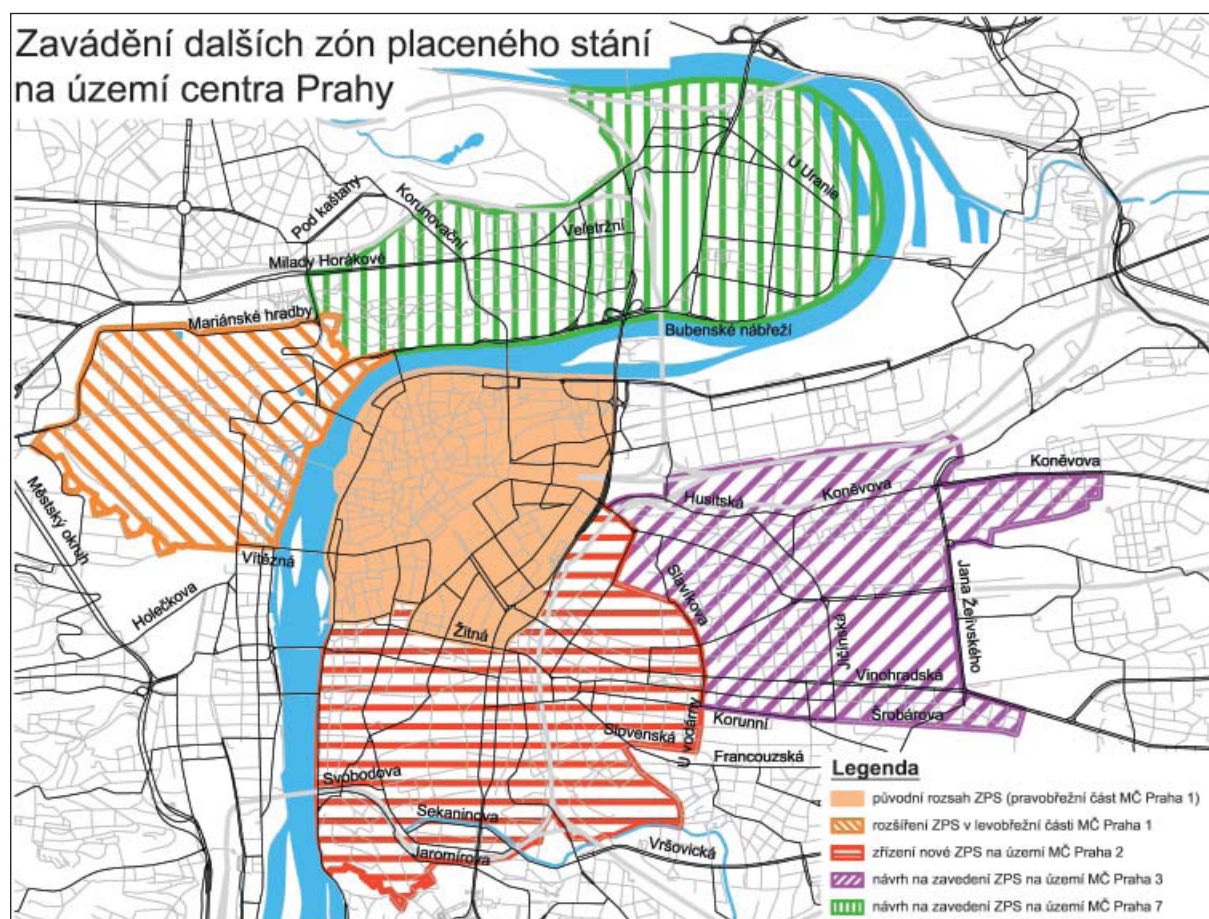
V hlavním městě Praze stanoví v souladu s uvedeným zákonem zřizování zón placeného stání (ZPS) „Nařízení hlavního města Prahy“, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.

Zřizovatelem ZPS je hlavní město Praha, které realizací a provozováním ZPS pověřuje správce vybraného v rámci veřejné obchodní soutěže. Tento správce zajišťuje provoz jménem zřizovatele.

Rozšiřování stávající ZPS v Praze 1 a zavádění dalších ZPS v centru Prahy

V roce 2007 došlo k rozšíření zóny placeného stání na území MČ Praha 1 o levobřežní část území této MČ a k zavedení ZPS na celém území MČ Praha 2 (podrobněji viz dále). K původně předpokládanému zavedení ZPS i na části území MČ Praha 3 a na celém území MČ Praha 7, jak je znázorněno na následujícím obrázku, došlo až v I. čtvrtletí roku 2008.

Důvodem pro zavádění dalších ZPS na území širší centrální oblasti města je potřeba regulovat stále rostoucí poptávku po parkovacích stáních při trvalém nedostatku parkovacích míst na veřejně přístupných místních komunikacích a plochách.



Provozování ZPS

Základní skupiny uživatelů stání v ZPS ve vymezené oblasti hl. m. Prahy (obce):

- rezidenti, to jsou fyzické osoby, které mají ve vymezené oblasti obce místo trvalého pobytu,
- abonenti, to jsou právnické nebo fyzické osoby podnikající podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, které mají ve vymezené oblasti obce sídlo nebo provozovnu, nebo osoby, které vlastní nemovitost ve vymezené oblasti obce,
- návštěvníci, ostatní uživatelé.

Pro vozidla rezidentů a abonentů jsou vydávány parkovací karty, které je opravňují k stání silničního motorového vozidla v „modré zóně“ vymezené oblasti ZPS. Tyto parkovací karty jsou vydávány oprávněným osobám za stanovenou cenu na dobu maximálně 1 roku. Rezidentní parkovací karty jsou nepřenosné, samolepící, jsou vydávány na registrační značku (RZ) nebo státní poznávací značku (SPZ) silničního motorového vozidla.

Abonentní parkovací karty jsou buď nepřenosné, samolepící, vydávané na RZ/SPZ vozidla oprávněné právnické nebo fyzické osoby, nebo přenosné, zalaminované s pouzdem, vydávané na jméno právnické osoby.

Parkovací karty musejí být při stání v ZPS umístěny na viditelném místě za předním sklem vozidla (osobního automobilu).

Vozidla návštěvníků mohou parkovat ve vyznačených „oranžových“ nebo „zelených“ zónách. Oranžové a zelené zóny jsou vybaveny parkovacími automaty, v provozní době těchto zón je stání v zónách placené a časově omezené. V provozní době oranžové nebo zelené zóny si uživatel stání předplatí dobu stání u parkovacího automatu, který mu vydá parkovací lístek. Parkovací lístek je dokladem o zaplacení parkovného, z tohoto důvodu má být umístěn na viditelném místě za předním sklem vozidla.

Časově je stání v provozní době oranžové zóny omezeno na maximálně 2 hodiny (krátkodobé parkování), v zelené zóně na maximálně 6 hodin (střednědobé parkování). Minimální volitelná časová jednotka v parkovacích automatech je v oranžové zóně 15 minut a v zelené zóně 30 minut.

Mimo stanovenou provozní dobu oranžové/zelené zóny jsou parkovací stání pro návštěvníky na těchto úsecích místních komunikací volně a zdarma přístupná všem uživatelům.

Kromě toho mohou návštěvníci vymezených oblastí města, ve kterých jsou zavedeny ZPS, parkovat na dozorovaných placených parkovištích a v placených hromadných garážích.

V souvislosti se zavedením dalších ZPS v centru Prahy bylo nově umožněno i krátkodobé stání v rezidentní „modré“ zóně pro vozidla osob, které nejsou oprávněné k zakoupení rezidentní/abonentní parkovací karty v této zóně, zavedením jednorázové dvouhodinové parkovací karty za 120 Kč, která

- má celoplošnou působnost v rezidentních zónách a lze ji použít kdykoliv;
- je stírací a aktivuje se setřením časových údajů rok, měsíc, den, hodina a minuta doby příjezdu vozidla;
- stírací prvky jsou rok, měsíc, den, hodina a minuta.

Po aktivaci musí být tato karta umístěna na viditelném místě za předním sklem vozidla a opravňuje parkovat v modré zóně po dobu max. 2 hodin;

Tímto opatřením zejména došlo ke zlepšení podmínek pro zásobování a provádění služeb na území ZPS.

V souvislosti se zřízením dalších ZPS byla upravena provozní doba ZPS

- V **modré zóně** je provozní doba stání vozidel rezidentů a abonentů nově stanovena denně od 08.00 h do 24.00 h a od 00.00 h do 06.00 h, to znamená že modrá zóna není provozována v době mezi 06.00 až 08.00 hodinou, kdy může být využívána vozidly bez parkovací karty. Během dne mohou vozidla v modré zóně stát bez parkovací karty po dobu max. 3 minut.
- V **oranžové a zelené zóně** je provozní doba zóny pro stání vozidel návštěvníků stanovena v závislosti na atraktivitě konkrétní lokality, související s funkční náplní okolních objektů, a na poptávce po krátkodobém / střednědobém stání. Provozní dobu v konkrétní lokalitě upravuje dodatková tabulka. Nejčastěji je stanovena jen v pracovních dnech v době od 08:00 do 18:00 h, přičemž v době od 18:00 do 08:00 h a ve dnech pracovního klidu (soboty, neděle,

svátky) jsou tyto zóny volně přístupné bez poplatku všem uživatelům. V některých atraktivních lokalitách (např. u nemocnic) je zejména v oranžové zóně provozní doba prodloužena, např. na období pondělí až neděle od 08:00 h do 20:00 h.



Modrá zóna na Maltézském nám.,
Praha 1 – Malá Strana



Modrá zóna v Kateřinské ulici,
Praha 2 – Nové Město



Oranžová zóna na Malostranském nám.,
Praha 1 – Malá Strana

Na nově zřízených krátkodobých a střednědobých parkovištích pro návštěvníky jsou instalovány moderní solární parkovací automaty.



Oranžová zóna v ulici U nemocnice,
Praha 2 – Nové Město



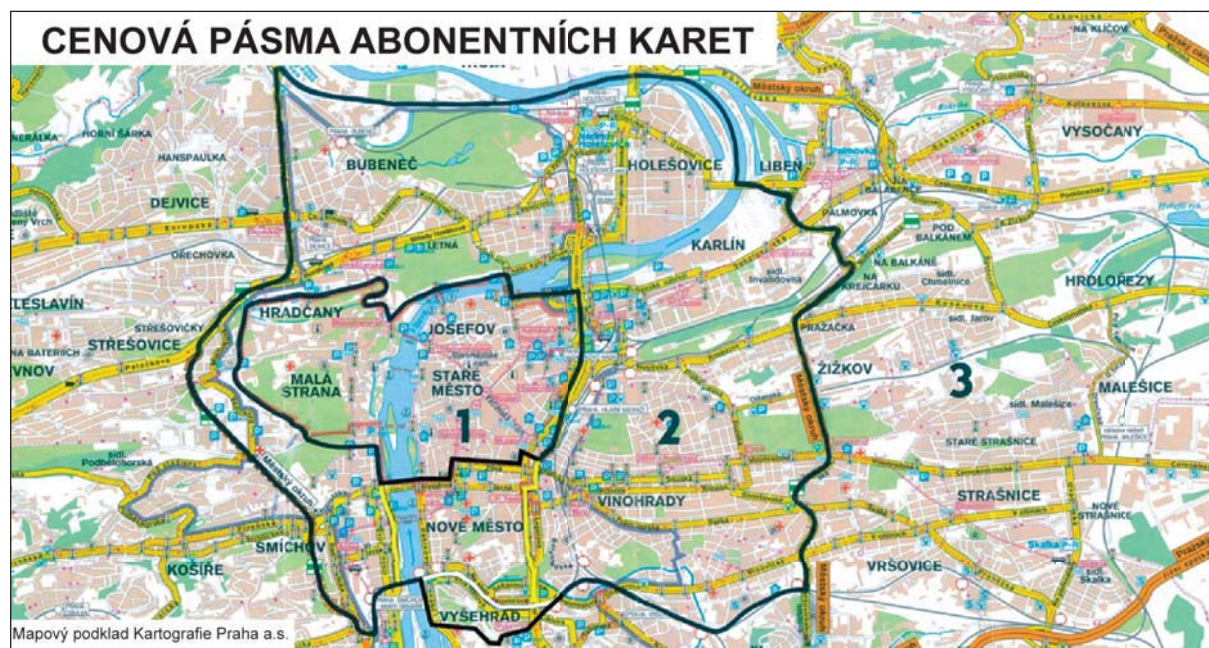
Parkovací automat na Karlově nám.,
Praha 2 – Nové Město



Detail ovládací části parkovacího
automatu, Praha 2 – Karlovo nám.

Cenová pásma a ceník abonentních a rezidentních parkovacích karet (platný od 28.8.2007)

V souvislosti se zřizováním dalších ZPS byla zavedena 3 cenová pásma pro abonentní karty:



A Abonentní parkovací karta pro právnickou nebo fyzickou osobu za účelem podnikání podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti hlavního města Prahy, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti hlavního města Prahy:

Základní cena: Pro 1. cenové pásmo:	- roční	- za první a další vozidlo	36 000 Kč;
	- pololetní	- za první a další vozidlo	20 000 Kč;
	- čtvrtletní	- za první a další vozidlo	10 000 Kč;
	- měsíční	- za první a další vozidlo	3 500 Kč;
	- týdenní	- za první a další vozidlo	900 Kč.
Pro 2. cenové pásmo:	- roční	- za první a další vozidlo	30 000 Kč;
	- pololetní	- za první a další vozidlo	17 000 Kč;
	- čtvrtletní	- za první a další vozidlo	8 500 Kč;
	- měsíční	- za první a další vozidlo	3 000 Kč;
	- týdenní	- za první a další vozidlo	800 Kč.
Pro 3. cenové pásmo:	- roční	- za první a další vozidlo	24 000 Kč;
	- pololetní	- za první a další vozidlo	13 500 Kč;
	- čtvrtletní	- za první a další vozidlo	7 000 Kč;
	- měsíční	- za první a další vozidlo	2 500 Kč;
	- týdenní	- za první a další vozidlo	700 Kč.

Snížená cena abonentní parkovací karty pro první vozidlo provozované právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle citovaného zákona č. 455/1991 Sb., která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti hlavního města Prahy, nebo pro první vozidlo fyzické osoby, která je vlastníkem nemovitosti ve vymezené oblasti hlavního města Prahy (parkovací karta musí být vydána na státní poznávací či registrační značku vozidla):

Všechna cenová pásma:	- roční	12 000 Kč;
	- pololetní	6 000 Kč.

B Rezidentní parkovací karta pro vozidlo fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu ve vymezené oblasti:

První vozidlo, všechna cenová pásma:	- roční	700 Kč;
	- pololetní	350 Kč.
Druhé vozidlo, všechna cenová pásma:	- roční	7 000 Kč;
	- pololetní	3 500 Kč.
Každé další vozidlo fyzické osoby, všechna cenová pásma:	- roční	14 000 Kč;
	- pololetní	7 000 Kč.
První vozidlo fyzické osoby starší 65 let, všechna cenová pásma:	- roční	350 Kč;
	- pololetní	175 Kč.

C Abonentní parkovací karta pro vozidlo provozované právnickou osobou, která má ve své hlavní činnosti uvedenu veřejně prospěšnou činnost ve vymezených oblastech a má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti a splňuje podmínky usnesení Rady HMP č. 0519 ze dne 22.4.2003:

První a každé další vozidlo, všechna cenová pásma:	- čtvrtletní	250 Kč.
--	--------------	---------

D Dvouhodinová stírací parkovací karta:

Opravňuje k stání v rezidentní zóně ve všech ZPS na území hl. m. Prahy, nejdéle však po dobu dvou hodin. Cena dvouhodinové stírací parkovací karty pro všechna cenová pásma je 120 Kč.

Ceník parkovacích lístků pro návštěvníky

Parkovací lístky opravňují ke stání silniční motorová vozidla na dobu časově omezenou na vymezených místních komunikacích nebo jejich úsecích v ZPS na území hl. m. Prahy:

Cena stání v oranžové zóně (krátkodobé stání do 2 hodin):	tarif I.	10 Kč/h nebo 0,40 EUR/h;
	tarif II.	20 Kč/h nebo 0,70 EUR/h;
	tarif III.	40 Kč/h nebo 1,50 EUR/h.
Cena stání v zelené zóně (střednědobé stání do 6 hodin):	tarif I.	15 Kč/h nebo 0,50 EUR/h;
	tarif II.	30 Kč/h nebo 1,00 EUR/h.

Použití konkrétního tarifu závisí na schváleném projektu zóny. Mopedy, motocykly, motorové tříkolky a motokola nejsou zpoplatněny.

ZPS na území MČ Praha 1

V pravobřežní části území Prahy 1 (Josefov, Staré Město a část Nového Města) o rozloze cca 3 km² je ZPS v provozu již od dubna roku 1996. K rozšíření ZPS i do levobřežní části území Prahy 1 došlo od 15.10.2007. Do té doby v levobřežní části území Prahy 1 (Hradčany a Malá Strana) o rozloze cca 2,4 km² mohla parkovat na pozemních komunikacích, s výjimkou vyhrazených stání a střežených parkovišť, pouze vozidla rezidentů (fyzických osob zde trvale bydlících), označená povolením Úřadu MČ Praha 1, tzv. kartou „D“.

Po rozšíření ZPS na celé území MČ Praha 1 přibýlo k dosavadnímu počtu cca 8 400 stání v pravobřežní části území Prahy 1 cca 1 500 stání na jejím levém břehu, takže celkový počet je cca 9 900 stání.

ZPS na území MČ Praha 2

Na celém území MČ Praha 2 byl zahájen provoz ZPS 1. listopadu 2007. Je v ní organizováno cca 13 600 stání, z toho je pro návštěvníky přiděleno cca 12 % krátkodobých stání a cca 5 % střednědobých stání, zbytek tvoří modrá zóna.

Zvýšená pozornost je věnována zajišťování zásobování a služeb v lokalitách s velkým deficitem parkovacích stání. V těchto lokalitách bylo vyčleněno několik desítek zásobovacích míst, kde je možné zastavit a po stanovenou dobu provádět zásobování/službu v době od 08:00 h do 18:00 h maximálně po dobu 15 minut. V ostatní době jsou tato zásobovací místa volně přístupná všem uživatelům.

Příprava na zavedení ZPS v části území MČ Praha 3 a na území MČ Praha 7

V roce 2007 se předpokládalo zahájení provozu ZPS též na části území Prahy 3 a na území Prahy 7, které se nacházejí v širším centru města v sousedství MČ Praha 1 a 2. Přípravy na zavedení tohoto způsobu regulace stání vozidel byly v těchto městských částech v pokročilém stavu. K realizaci však v roce 2007, vzhledem k odvolání firmy A.S.A. vůči výběrovému řízení na správce ZPS, nedošlo.



Revoluční ul. – vjezd do / výjezd z nové hromadné podzemní garáže Palladium na nám. Republiky v Praze 1



Detail vjezdu do garáže komerčního objektu Palladium

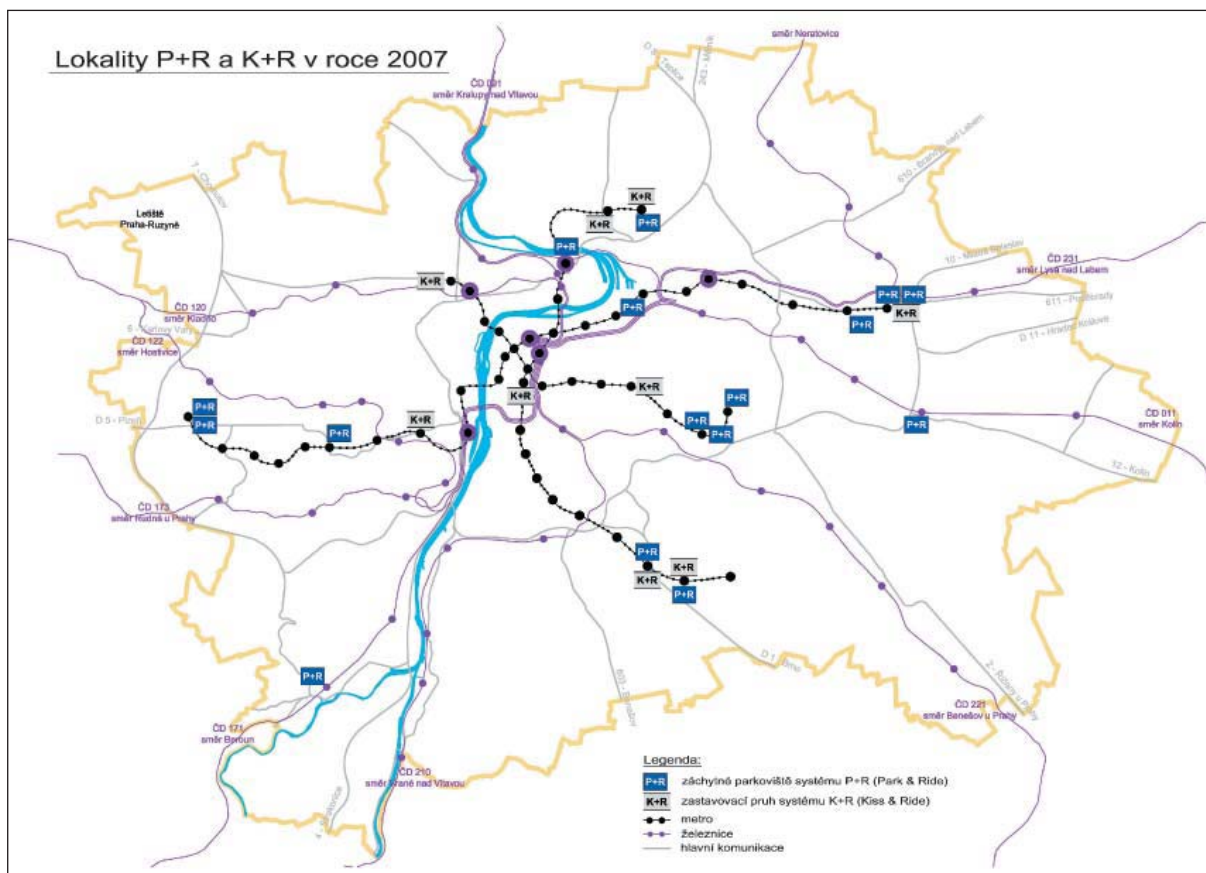
7.2 Ostatní území města

Obyvatelé a návštěvníci města mohou využívat k stání vozidel vícepodlažní hromadné, řadové a jednotlivé garáže. Jejich přesný počet ani počet stání v těchto garážích však není na území celého města znám. Odhaduje se, že celková kapacita stání v garážích je přibližně 170 tisíc míst, s novou výstavbou administrativních, komerčních i obytných objektů však počet garáží každoročně roste. Převážná většina obyvatel města parkuje a odstavuje svá vozidla na místních komunikacích, které však nemají, zejména v sídlištní zástavbě, dostatečnou kapacitu stání.

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

7.3 Záchytná parkoviště P+R

Počet parkovacích stání pro uživatele systému P+R činil k 31.12.2007 na 16 záchytných parkovištích 2 344 stání + 102 stání pro invalidy.



Vývoj záchytných parkovišť P+R 1997 – 2007

Parkoviště	Počet stání v jednotlivých letech*										
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Zličín 1	103	103	94	94	94	94	88	85	85	85	85
Nové Butovice	75	75	60	60	60	60	60	57	57	57	57
Radlická	40	40	40	37	37	37	37	35	-	-	-
Skalka 1	157	157	175	114	114	114	114	107	107	107	107
Opatov	150	150	212	186	186	186	186	182	182	182	182
Zličín 2	-	-	70	70	70	70	70	64	64	64	64
Rajská Zahrada	-	-	80	80	80	80	80	87	87	87	87
Černý Most 1	-	-	300	300	300	300	300	294	294	294	294
Holešovice	-	-	77	77	77	77	77	74	74	74	74
Palmovka	-	-	-	122	122	122	122	119	119	171	171
Radotín	-	-	-	62	62	62	21	21	21	21	21
Běchovice	-	-	-	-	-	100	100	94	94	94	94
Modřany	-	-	-	-	-	53	53	51	-	-	-
Černý Most 2	-	-	-	-	-	-	138	131	131	131	131
Ládví	-	-	-	-	-	-	-	81	81	81	81
Chodov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	658	658
Skalka 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	71
Depo Hostivař	-	-	-	-	-	-	-	-	-	167	167
Celkem	525	525	1 108	1 202	1 202	1 355	1 446	1 482	1 396	2 344	2 344

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

Aktuální informace o obsazenosti jednotlivých záchytných parkovišť jsou k nahlédnutí na webu Technické správy komunikací hlavního města Prahy www.ts Praha.cz pod odkazem P+R, parkovací místa. Po otevření profilu jednotlivých parkovišť jsou k dispozici informace o aktuální denní obsazenosti parkoviště se schematickými mapkami umístění parkovišť a informacemi o návazné hromadné dopravě.

Tarifně jsou záchytná parkoviště začleněna do systému pražské integrované dopravy prostřednictvím předplatních jízdenek PID a zvýhodněných denních jízdenek MHD. Ceny jízdného v roce 2007 ve spojení s parkováním na parkovišti P+R byly 10 Kč za parkování, 40 Kč za přestupní zpáteční jízdenku nebo 80 Kč za jednodenní síťovou jízdenku.

Počty vozidel parkujících na parkovištích P+R za měsíc říjen 2001 – 2007

Parkoviště	Počet parkujících vozidel						
	10/2001	10/2002	10/2003	10/2004	10/2005	10/2006	10/2007**
Běchovice	-	1 498	180	140	597	307	173
Černý Most 1	10 716	3 481	9 818	9 714	9 226	10 610	11 727
Černý Most 2	-	-	2 042	2 934	2 555	3 631	3 281
Depo Hostivař	-	-	-	-	-	2 439	4 519
Holešovice	3 226	1 453	3 299	2 759	2 765	3 318	2 890
Chodov	-	-	-	-	-	9 856	12 857
Ládví	-	-	-	2 184	2 117	2 612	2 748
Modřany	-	213	310	0*	192	-	-
Nové Butovice	2 572	1 689	2 136	1 988	1 866	2 165	2 264
Opatov	5 073	5 389	5 732	5 890	5 168	5 771	6 180
Palmovka	4 446	3 779	4 183	3 521	3 874	1 966	1 417
Radlická	1 272	948	1 169	1 003	-	-	-
Radotín	463	878	918	768	805	890	296
Rajská Zahrada	2 837	409	2 697	2 626	2 701	2 919	2 595
Skalka 1	2 762	2 461	3 408	3 336	3 223	3 052	2 029
Skalka 2	-	-	-	-	-	332	318
Zličín 1	3 508	3 622	3 510	3 618	3 111	3 548	3 109
Zličín 2	2 111	3 432	2 505	2 609	2 240	2 508	2 735
Celkem	38 986	29 252	41 907	43 090	40 440	55 195	59 138

* parkoviště P+R Modřany nepřístupné z důvodu rekonstrukce napájecí komunikace

** data z ručního sčítání ostrahy záchytných parkovišť (ostatní data z automatického sčítání)

Doplňkové služby na záchytných parkovištích P+R

Bezplatná úschova jízdních kol (Bike & Ride)

Služba je od roku 2002 zavedena na všech provozovaných záchytných parkovištích P+R. Jedná se o možnost odstavení jízdního kola proti vratné záloze ve stojanu v hlídáném prostoru záchytného parkoviště. Cyklista však nemá nárok na zvýhodněné jízdné a při ponechání jízdního kola na záchytném parkovišti mimo provozní dobu je povinen uhradit pokutu za porušení provozního řádu parkoviště 100 Kč/noc.



Stojan na kola na P+R Rajská zahrada

Dlouhodobé stání vozidel

Možnost nepřetržitého pronájmu parkovacího stání na záchytném parkovišti je ke dni 31.12.2007 nabízena na slabě využitých lokalitách P+R Běchovice a P+R Radotín a stále přetrvává na P+R Opatov, kde omezuje kapacitu záchytného parkoviště. Služba je poskytována za poplatek a přednostně poskytována pro fyzické osoby s blízkým bydlištěm.

Noční a víkendové parkování

Služba je od roku 2005 zavedena na záchytném parkovišti P+R Rajská zahrada, kde se za měsíční poplatek nabízí možnost odstavení vozidla v době od 17:30 do 7:30 h všedního dne a celodenně o víkendu. Počet uživatelů této služby zůstal i v roce 2007 okolo 10 majitelů vozidel.

7.4 Místa pro zastavení K+R

Místa pro zastavení K+R (Kiss and Ride) umožňují řidičům zastavit při stanicích metra za účelem výstupu spolucestujících, kteří v cestě pokračují prostředky MHD.

Vybraná místa pro zastavení lze také používat pro krátkodobé stání při čekání na cestující MHD, kteří dále cestují spolujízdou automobilem. Doba krátkodobého stání je omezena limitem 5 minut.

Obě tyto svislé dopravní značky jsou doplněny nápisem na vozovce „K+R“.

Lokality K+R jsou patrné na schématu v úvodu kapitoly 7.3. Na nově zřízeném K+R Dejvická se v říjnu 2007 realizoval dopravní průzkum, jehož výsledky uvádí následující tabulka.



Situace na nově zřízeném K+R Dejvická (směr do centra)

rok	období (hodin)	osoby		příslušnost RZ			počet vozidel dle doby zastavení (minut)						celkem vozidel
		nástup	výstup	P	S	jiná	< 0,5	0,5 < 1	1 < 5	5 < 10	10 < 20	déle	
2007	6 – 10	21	133	81	29	23	115	5	9	2	2	0	133
	10 – 14	9	38	33	12	15	44	8	0	4	4	0	60
	14 – 18	20	132	89	23	18	109	8	4	2	6	1	130
	celkem	50	303	203	64	56	268	21	13	8	12	1	323

Kontrolní průzkum se v roce 2007 uskutečnil i na K+R Ládví. Oproti stavu v roce 2006 nepřinesl výraznější změny, stále přetrvává časté stání vozidel nad limit 5 minut.

Meziroční srovnání využívání K+R Ládví (směr do centra)

rok	období (hodin)	osoby		příslušnost RZ			počet vozidel dle doby zastavení (minut)						celkem vozidel
		nástup	výstup	P	S	jiná	< 0,5	0,5 < 1	1 < 5	5 < 10	10 < 20	déle	
27.04. 2005	6 – 10	17	93	74	38	2	70	9	11	5	5	14	114
	10 – 14	7	60	69	6	5	2	35	11	5	9	18	80
	14 – 18	36	73	82	17	6	60	13	14	5	2	8	105
	celkem	60	226	225	61	13	132	57	36	18	16	40	299
08.11. 2006	6 – 10	42	219	140	29	19	123	12	17	15	9	12	188
	10 – 14	68	160	86	11	7	24	13	20	18	13	16	104
	14 – 18	76	110	107	22	9	80	12	12	17	8	9	138
	celkem	186	489	333	62	35	227	37	49	50	30	37	430
10.10. 2007	6 – 10	35	175	152	33	12	125	17	16	15	11	13	197
	10 – 14	29	92	96	16	10	53	3	19	17	15	15	122
	14 – 18	107	137	107	21	13	39	15	31	21	17	18	141
	celkem	171	404	355	70	35	217	35	66	53	43	46	460



K+R Radlická



K+R Dejvická

V roce 2007 byly uvedeny do provozu tyto významné cyklistické trasy:

Nový úsek cyklistické stezky Modřany – Zbraslav. Tato stezka je situována od ulice U soutoku směrem k mostu Závodu míru a je vedena po pravém břehu řeky Vltavy, mezi řekou a železniční tratí. Celková délka stezky je 2 039 metrů, z toho 461 m tvoří zklidněná komunikace s výhybními v šíři 4 m, což umožňuje obsluhu přilehlých pozemků a zahrádek a dalších 1 578 m je společná stezka pro chodce a cyklisty o šířce 3 m. Povrch je živičný. Tento nový úsek cyklistické stezky navazuje na dříve zrealizovanou stezku po pravém břehu Vltavy z centra přes Podolí, Braník, Modřany a je součástí cyklistické trasy A2. Tím bylo završeno úsilí zajistit kvalitní a bezpečné propojení na jižní hranici Prahy a odstraněna pro cyklisty, ale i bruslaře, dosavadní nepříjemná jízda po bahnité cestě podél Vltavy nebo po frekventované Komořanské ulici.



Provoz na cyklistické stezce Modřany – Zbraslav

Cyklistická trasa Staroměstské náměstí – Pohořelec (úsek Brusnice – Pohořelec). V průběhu měsíce září byl na cyklistické trase Staroměstské náměstí – Pohořelec dokončen úsek mezi Brusnicí a Pohořelcem. Jeho součástí je 180 metrů dlouhý obousměrný cyklistický pás pro cyklisty o šířce 2,5 m podél tramvajového tělesa v Jelení ulici a dále společná stezka pro chodce a cyklisty v sadech na bývalém dělostřeleckém hřbitově v délce 530 m. V ulici Morstadtova byl vyznačen a stavebně upraven jednosměrný pruh pro cyklisty vedený v protisměru této ulice o šířce 1,5 m, v opačném směru je stezka vyznačena společně s pěším provozem po stávajícím, ale stavebně upraveném chodníku. Tato realizovaná stavba umožní cyklistům bezpečnější provoz bez použití Keplerovy ulice.



Pruh pro cyklisty v Jelení ulici



Přejezd pro cyklisty přes ulici Hládkov

Mezi v roce 2007 další realizované akce pro zlepšení cyklistické dopravy patří cyklistická stezka na Přední Kopanině, Suchdolské cyklotrasy a vyznačení Kbelského okruhu. Dále proběhla předložka náplavek na cyklistické trase A2, která zlepšila podmínky pro jízdu na kole po náplavkách, a byly vyznačeny cyklistické pruhy v Chotkově ulici, Pobřežní ulici a na Štefáníkově mostě.

V rámci dokončení protipovodňových opatření Karlína byl zprůjezdněn poslední úsek cyklistické stezky na Rohanském ostrově v místě bývalého areálu Metrostavu a byla provedena oprava povrchů na severním konci cyklistické trasy A2 z Podhoří až k hranicím hlavního města.

Projektově byly připravovány tyto akce: Troja – Dáblice v délce 4 km, Modřany – Lhotka – Cholutice – hranice Prahy v délce 13 km, Malá Chuchle – Lahovice v délce 4 km, Freyova – Kyjský rybník v délce 4 km, Záběhlice – vodní nádrž Hostivař v délce 4 km, Pelc-Tyrolka – Kolčavka v délce 4 km.

Přeprava jízdních kol v metru

Po kladném vyhodnocení zkušebního provozu byla od 1. dubna 2007 trvale rozšířena možnost přepravy jízdních kol v metru. Ta mohou být přepravována v každém voze na každé poslední plošině ve směru jízdy – maximálně však dvě jízdní kola. Přeprava není časově omezena, platí však omezení přepravy jízdních kol v období zvýšené poptávky.

Přeprava jízdních kol ve speciálních autobusech a vlacích

V dubnu byla zahájena již pátá sezóna provozu linky cyklobusu Pražské integrované dopravy z Dobřichovic od vlakového nádraží, kde navazuje na vlaky na železniční trati Praha – Beroun, přes Černolice, Řitku, Mníšek pod Brdy do Kytína. Hlavním cílem provozu této linky je zlepšení přístupnosti výše položených oblastí Brd veřejnou dopravou. Linka byla v provozu o víkendech a svátcích, a to až do 7. října. Provoz linky byl zajišťován upraveným autobusem pro přepravu 25 jízdních kol. Na lince platí tarif PID, za přepravu jízdního kola se platí 20 Kč (pokud cestující přijede vlakem do Dobřichovic a prokáže se platným dokladem ČD o přepravě jízdního kola, je jízdní kolo v cyklobusu přepraveno za 10 Kč).

Na konci března 2007 zahájily České dráhy, a. s. ve spolupráci s hlavním městem Prahou provoz cyklovlaku na trati Praha-Masarykovo nádraží – Slaný. Vlak zastavoval ve všech železničních stanicích, v jejichž blízkosti se nacházejí zajímavé turistické cíle (Budeč, Buštěhrad, Kladno, Levý Hradech, Lidice, Nelahozeves, Okoř, Roztoky, Slaný, Veltrusy, Velvary), které bylo možné na kole či pěšky navštívit. Cyklovlak byl v provozu v nepracovní dny, a to až do 28. října 2007.

Ve vlaku platil tarif ČD a tarif PID. V úseku Praha – Hostivice je trať začleněna do plné integrace a lze zde využít také jízdenku PID pro jednotlivou jízdu pro příslušný počet pásem, v úseku Hostivice – Slaný nelze jízdenku PID pro jednotlivou jízdu použít. Nakládku a vykládku jízdního kola si cestující zajišťuje sám a pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlakové soupravy, který je vybaven speciálními prostory pro přepravu jízdních kol a je zde snížen počet míst k sezení. Pro přepravu jízdního kola je nutné zakoupit jízdní doklad pro přepravu kola jako spoluzavazadla. Jeho cena činí 26 Kč.



Přeprava jízdních kol v cyklovlaku na trati Praha-Masarykovo nádraží – Slaný

Průzkum cyklistické dopravy v Praze

V měsících dubnu, květnu a červnu 2007 se konal další průzkum intenzit cyklistické dopravy. Sčítání proběhlo na celkem 70 stanovištích v pracovní dny (pondělí až čtvrtek) v období 7-20 h, vždy v obou směrech (na profilu Podolské nábřeží i mimo pracovní den).

Byla vybrána stanoviště na cyklistických stezkách, na vstupních komunikacích do širší centrální oblasti města a na všech mostech přes Vltavu. Výsledky sčítání cyklistů byly zaznamenávány po hodinách podle směrů jízdy. Na stanovištích na cyklistických stezkách bylo sledování rozšířeno o další kategorie nemotorové dopravy (chodci a bruslaři). Tento průzkum navázal na průzkum intenzit cyklistů v roce 2005. Z porovnání dosažených výsledků v letech 2005 a 2007 na 65 srovnatelných profilech bylo zjištěno zvýšení intenzit cyklistů, na 21 profilech do 50 %, na 24 profilech o více jak 50 %, na 20 profilech došlo k poklesu počtu cyklistů (ve více než polovině případů patrně způsoben nepříznivým počasím při sčítání v roce 2007).

Z dostupných výsledků lze uvést nejzatíženější profily: ulici Vltavanů v Modřanech (1 243 cyklistů za den), Podolské nábřeží (1 121 cyklistů za den) a Trojskou lávku (1 070 cyklistů za den). Naopak nejméně cyklistů bylo shledáno na komunikacích s intenzivní automobilovou dopravou, např. Francouzská, Husitská, Chotkova, Kartouzská, Ostrovského, Slezská, kde celodenní intenzity dosahují řádu pouhých desítek cyklistů. Z uvedeného lze usoudit, že v Praze stále převažuje rekreační charakter cyklistické dopravy, což dokazuje i nejčastější výskyt špičkových hodin v odpoledním a večerním čase, ale také to potvrzuje potřebu cyklistům vytvořit bezpečné podmínky pro jejich provoz, což ve většině případů lze dosáhnout pouze oddělením jejich pohybu od provozu automobilové dopravy.

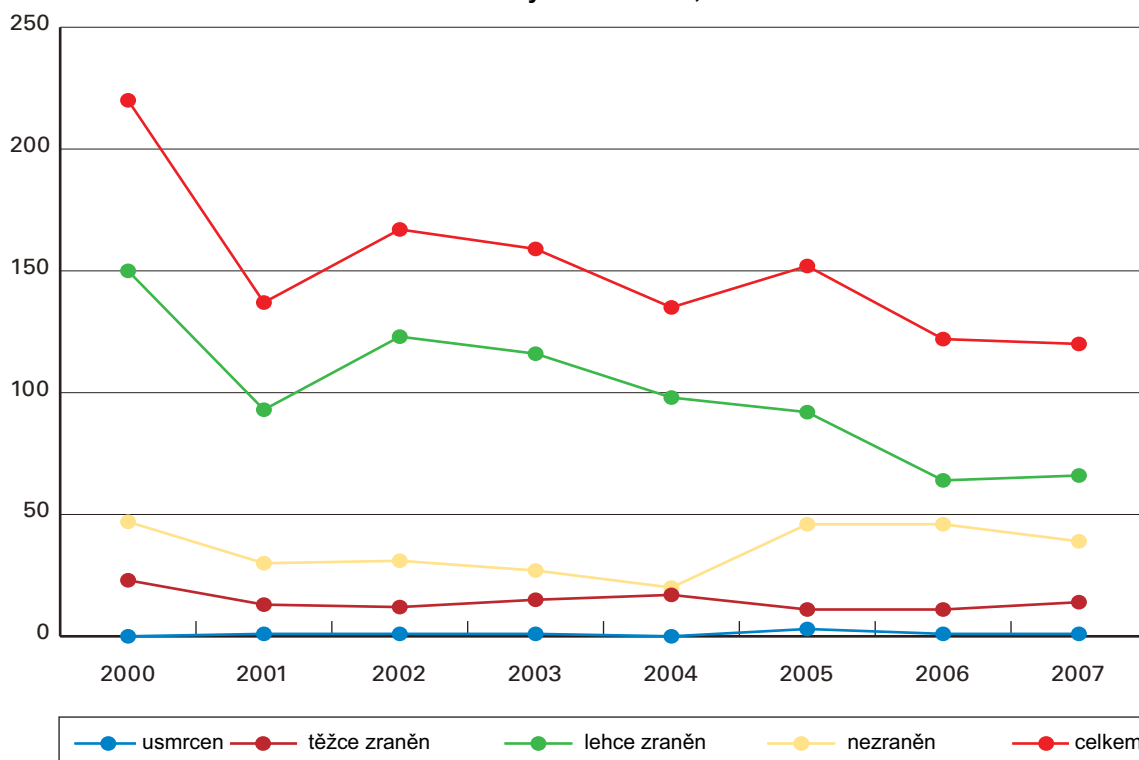
Nehodovost cyklistů v Praze

Počet nehod cyklistů i počet nehod se zraněním či úmrtím cyklisty v Praze v posledních letech klesá, což znázorňují přiložený graf a tabulka. Tuto pozitivní skutečnost lze přičíst zlepšování cyklistické infrastruktury, rostoucí zdatnosti cyklistů při pohybu v městském provozu, zvyšující se ohleduplnosti ostatních účastníků provozu a také rozšiřování používání ochranných pomůcek (přilby, reflexní materiály, osvětlení).

Přáním tak nadále zůstává, aby tato příznivá tendence poklesu nehodovosti cyklistů pokračovala i v budoucích letech.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
cyklista usmrcen	0	1	1	1	0	3	1	1
cyklista těžce zraněn	23	13	12	15	17	11	11	14
cyklista lehce zraněn	150	93	123	116	98	92	64	66
cyklista nezraněn	47	30	31	27	20	46	46	39
celkem	220	137	167	159	135	152	122	120

Nehodovost cyklistů v Praze, 2000 - 2007



Chůze, kterou začíná a končí i každá cesta vykonávaná dopravním prostředkem, je důležitou součástí života člověka. Přes růst stupně motorizace a stále větší používání osobních automobilů se i v současné době v Praze jen chůzí (bez použití dopravního prostředku) vykoná přibližně 1/4 všech vnitroměstských cest. Tuto skutečnost potvrdily výsledky průzkumu chování obyvatel trvale bydlících na území hlavního města, jehož provedení bylo zajištěno Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy v roce 2005. Osoby trvale bydlící v Praze vykonají cca 24 % všech cest pěšky.

Z celkového počtu necelých 800 tisíc pěších cest, které občané trvale bydlící v Praze během pracovního dne v průměru vykonají, jich 40 % souvisí s funkcí bydlení. Další 22 % pěších cest konají Pražané v souvislosti s výkonem svého zaměstnání – cesty do práce, pracovní pochůzky. Třetí nejsilnější skupinou (17 % z celkového počtu pěších cest) jsou cesty konané za účelem nákupů a stravování. Zbývajících 21 % pěších cest je konáno z nejrůznějších dalších důvodů – do škol, úřadů, za kulturou, atd.

Nejvíce chodí pěšky žáci, studenti a učni, kteří konají pěšky 30 % cest. Při ostatních cestách pak používají zejména hromadnou dopravu osob (62 % cest) a automobil takřka nepoužívají (pouze 8 % cest). Naproti tomu zaměstnavatelé a osoby samostatně činné vykonají pěšky pouze 14 % svých cest. Pro realizaci zbývajících 86 % cest používají zejména osobní automobil (60 %), v menší míře (26 %) dopravu hromadnou.

Největší počet, přibližně 1/3 vnitroměstských pěších cest se koná na území Městské části Praha 1. Obyvatelé trvale bydlící na území Prahy 1 i 2 vykonají jen pěšky dokonce 42 až 43 % cest. Naopak v okrajových částech města (např. v Praze 13) klesá podíl pěších cest pod 15 %. Ze všech vnitroměstských cest vykonaných jen chůzí, bez použití dopravního prostředku, má v Praze 1 svůj zdroj či cíl 23 % cest, dalších 9 % pěších cest se koná výlučně na tomto území, to znamená, že nepřesahují hranici této městské části.



Pěší doprava v Karlově ulici



Pěší doprava na Starých zámeckých schodech

V roce 2007 byly provedeny čtyřhodinovou odpolední sondou během pracovního dne kontrolní průzkumy pěšího provozu na Václavském náměstí, v oblasti pěší zóny Můstek, na Smetanově nábřeží a na Karlově mostě. Z výsledků těchto průzkumů vyplývá:

- Na Václavském náměstí se v celé jeho délce v příčných řezech pohybují špičkové intenzity pěšího provozu od hodnoty 6 780 chodců/h v horní části mezi ulicemi Ve Smečkách a Krakovská k hodnotě 7 620 chodců/h u Můstku. Znamená to mírný nárůst (o cca 3 %) oproti letům 2000 – 2001.
- V ulicích Na můstku a Na příkopě byla zjištěna špičková intenzita 5 380 a 5 110 chodců/h, což přibližně odpovídá hodnotám zjištěným v letech 2000 – 2001.
- Na Karlově mostě byla zjištěna špičková intenzita 3 690 chodců/h (o 7 % více než v letech 2000 – 2001).
- Na Smetanově nábřeží byla zjištěna špičková intenzita pěšího provozu na chodníku podél Vltavy cca 420 chodců/h, na chodníku bližším k ulici Divadelní cca 390 chodců/h, to je celkem 810 chodců/h v příčném řezu nábřeží (o 31 % méně než při posledním sčítání v roce 1999).

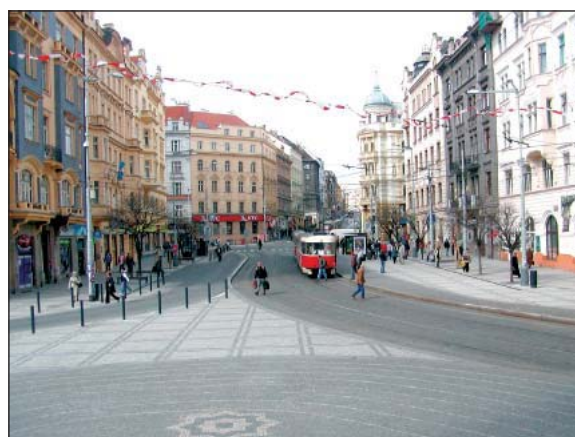
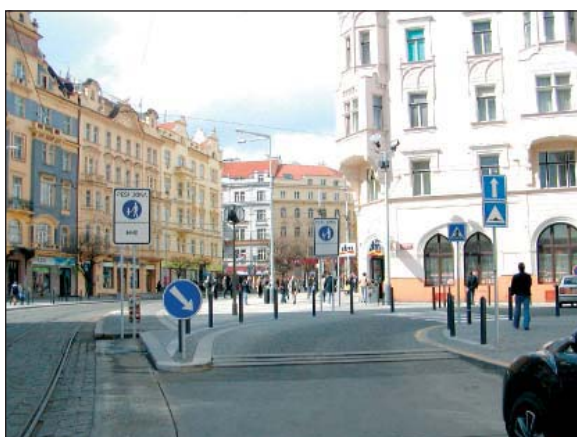
Pěší trasy jsou hlavně ovlivněny rozmístěním městotvorných funkcí (soustředěná pracoviště, obchodní a administrativní vybavenost, zastávky a stanice hromadné dopravy, rekreační území, turisticky atraktivní místa apod.), dále morfologií terénu a přírodními podmínkami Prahy.



Náměstí Republiky, pěší zóna s tramvajovým provozem po dostavbě

Kromě „zlatého kříže“ (Václavské náměstí, Na můstku, 28. října, Na příkopě) patří mezi nejfrekventovanější pěší trasy právě spojnice turisticky atraktivních míst mezi Pražským hradem a Staroměstským náměstím. Intenzity chodců jsou zde ještě o cca 15-20 % vyšší o víkend (hlavně v sobotu) a v jiných dnech pracovního klidu oproti pracovním dnům. Lze to přičítat rostoucí oblibě a návštěvnosti Prahy zahraničními a tuzemskými turisty. O víkend je hojný výskyt frekventovaných pěších proudů i v trasách vedených pražskými parky a lesoparky sloužícími krátkodobé a střednědobé rekreaci (Stromovka, Letná, Petřín, Šárka, Kunratický les, okolí Hostivařské nádrže apod.).

V roce 2007 byly v rámci stavby nové komunikace v prodloužení Rohanského nábřeží mezi ulicemi Šaldova a Za Invalidovnou v Praze 8 vybudovány podél jízdních pásů nové chodníky, které umožní prodloužení pěší trasy převážně rekreačního charakteru po nábřeží Vltavy. V tomto roce byla též dokončena stavba pěší zóny s tramvajovým provozem na náměstí Republiky v Praze 1 a z velké části vybudována nová pěší zóna s tramvajovým provozem na Strossmayerově náměstí v Praze 7.



Nová pěší zóna na Strossmayerově náměstí v Praze 7 při pohledu od Antonínské ulice a od kostela sv. Antonína

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na Letišti Praha situovaném na severozápadním okraji města. Ostatní tři pražská letiště slouží většinou jiným, speciálním účelům. Letiště Praha má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž jedna je dlouhodobě uzavřená. Celková roční kapacita dráhového systému je přes 200 tis. pohybů letadel/rok. Maximální hodinová kapacita činila v roce 2007 42 pohybů (startů a přistání) letadel/h. Terminály Sever 1 a Sever 2 umožňují dohromady odbavit za jednu hodinu celkem 8 100 cestujících, z toho na odletu 3 900 a na příletu 4 200 cestujících. Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály, každý s kapacitou 100 tis. t/rok.

Na pravidelných linkách operovalo v roce 2007 na Letišti Praha 56 dopravců s více než 120 destinacemi. Nejvyšší objemy cestujících byly odbaveny na destinacích směřujících do Londýna (967 tis.) a dále (v sestupném pořadí) do Paříže, Frankfurtu n/M., Amsterdamu a Moskvy (339 tis.). Většina letů (90 %) směřovala do Evropy, nárůst však oproti roku 2006 zaznamenaly i lety do Afriky, Severní Ameriky a na Dálný Východ.

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

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

Letiště	1995	2000	2006	06/95 (%)
Chicago O'Hare	67,3	72,1	77,0	114,4
London Heathrow	54,1	64,3	67,5	124,8
Paris Ch. de Taille	28,0	47,8	56,8	202,9
Frankfurt Rhein-Main	37,4	49,0	52,8	141,2
Amsterdam Schiphol	24,9	39,3	46,1	185,1
Madrid Barajas	19,6	32,6	45,5	232,1
Roma Fiumicino	20,7	25,9	30,2	145,9
Kopenhagen Kastrup	12,7	18,2	20,9	164,6
Stockholm Arlanda	14,3	18,3	17,5	122,4
Vienna Schwechat	8,4	11,8	16,8	200,0
Bruxelles National	12,5	21,5	16,7	133,6
Praha Ruzyně	3,2	5,8	11,6	362,5
Budapešť Ferihegy	2,9	4,7	8,3	286,0
Warsawa Okęcie	2,7	4,3	8,1	300,0
Bratislava M. R. Štefánika	0,2	0,3	1,9	950,0

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

Celkový objem cestujících, odbavených v roce 2007 na čtyřech hlavních letištích s mezinárodním statutem (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary) činil 13,2 mil. cestujících, tj. o 7,6 % více než v roce 2006. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) však vzrostl oproti roku 2006 pouze o 1 % na 60,7 tis. t.



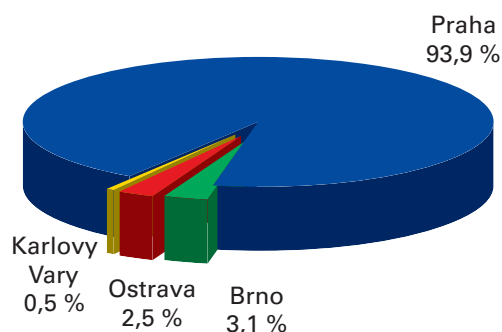
Celkový pohled na Terminál Sever 1



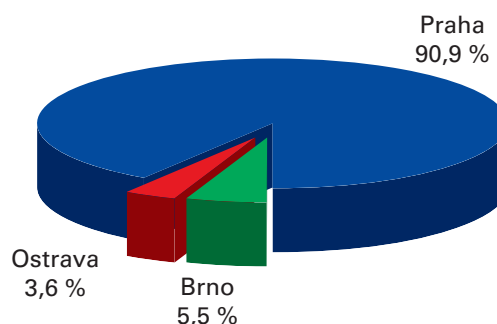
Terminál Sever 2 – příjezd k prvnímu patru

Podíl Letiště Praha na celkových výkonech čtyř výše uvedených tuzemských letišť v posledních letech mírně klesá. V osobní přepravě činil 93,9 %, tj. o 0,2 % méně než v roce 2006, v dopravě nákladní 90,9 %, což je oproti roku 2006 pokles o 0,5 %.

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 2007 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 12 436,3 tis. cestujících, což představuje oproti roku 2006 meziroční nárůst o necelých 0,9 mil. cestujících (7,4 %). Většina cestujících byla odbavena na severních Terminálech 1 a 2, jižním Terminálem 3 prošlo pouze 1 % cestujících. Z celkového objemu 12,4 mil. bylo 85,2 % cestujících přepraveno na linkách pravidelných, zbývajících 14,8 % na linkách nepravidelných. Vzrostl podíl nízkonákladové přepravy, který v roce 2007 dosáhl hodnoty 22,4 %. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1 338,4 tis. osob), nejméně v lednu (710,0 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2006 bylo měsíční maximum dosažené v roce 2007 o 3,8 % vyšší.



Cargo letadlo China Airlines na letišti v Ruzyni



Letadlo italské společnosti přistává v Ruzyni

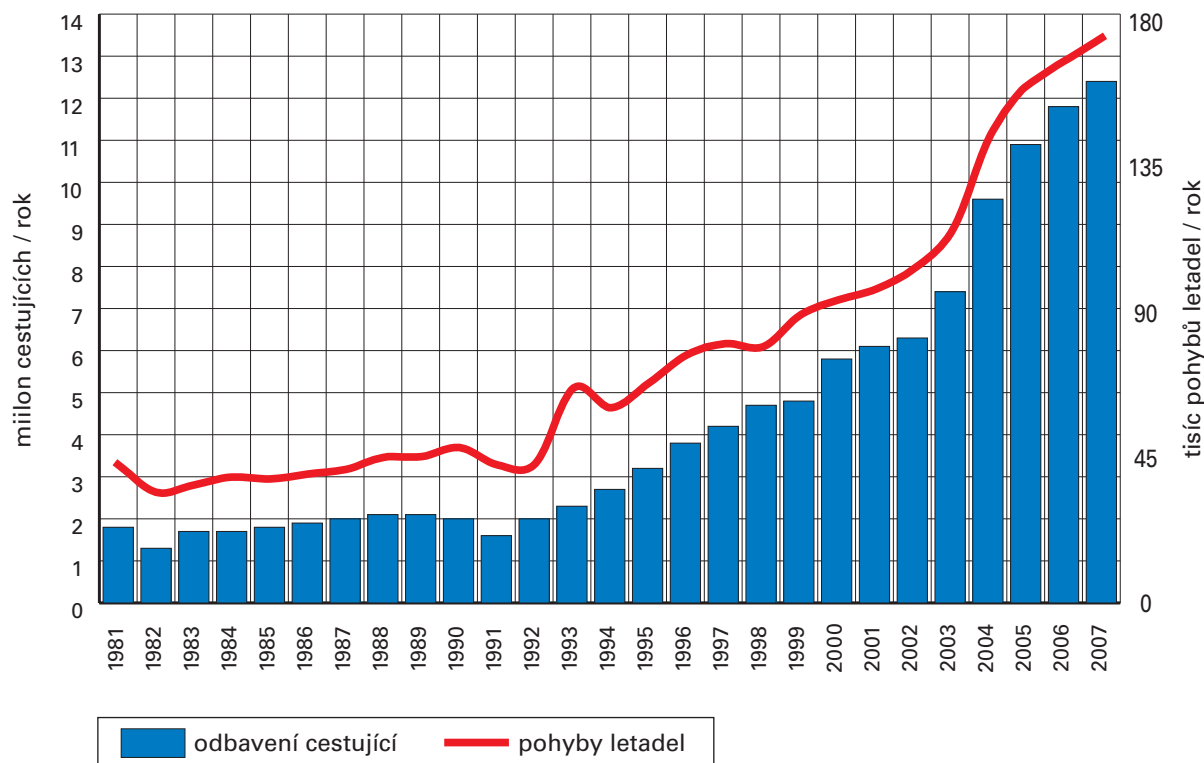
V nákladní přepravě bylo v roce 2007 letecky odbaveno 48 867,8 t zboží a 6 311,8 t pošty. Celková přeprava letecky odbaveného nákladu tak dosáhla hodnoty 55 179,6 t a byla oproti roku 2006 vyšší o pouhých 0,4 %. Nejvíce nákladu bylo přepraveno v listopadu (5 333,8 t), nejméně v lednu (3 922,4 t). Měsíční maximum bylo v roce 2007 o 0,4 % nižší než v roce 2006.

Počet pohybů letadel v roce 2007 činil 174 662 pohybů/rok, což je o 8 316 pohybů více než v roce 2006 (nárůst o 5 %). Nejvyšší počet pohybů (16 184) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (11 753) v lednu. Ve srovnání s rokem 2006 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2007 o 2,7 % vyšší.

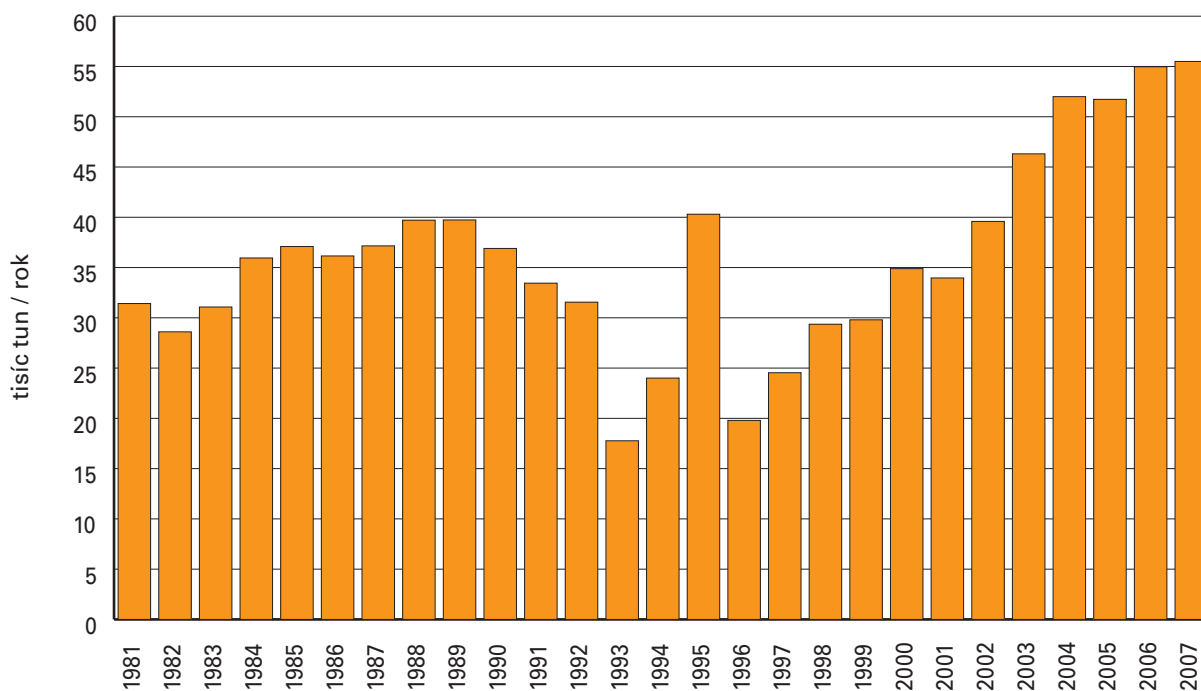
Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978-79). Současně vzrůstají i počty pohybů letadel. V osobní dopravě 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, kolísá tento podíl v posledních letech okolo 22 % (2007 – 21,2 %).

Také přeprava nákladů stále vzrůstá a v roce 2005 byla poprvé v dlouhodobém průměru překročena hodnota nejvyššího průměrného výkonu dosažená v minulosti. Ve srovnání s léty 1981-90, kdy průměrný roční výkon činil 35,4 tis. t/rok, je průměr let 1998 – 2007 (42,8 tis. t/rok) již o 20,9 % vyšší.

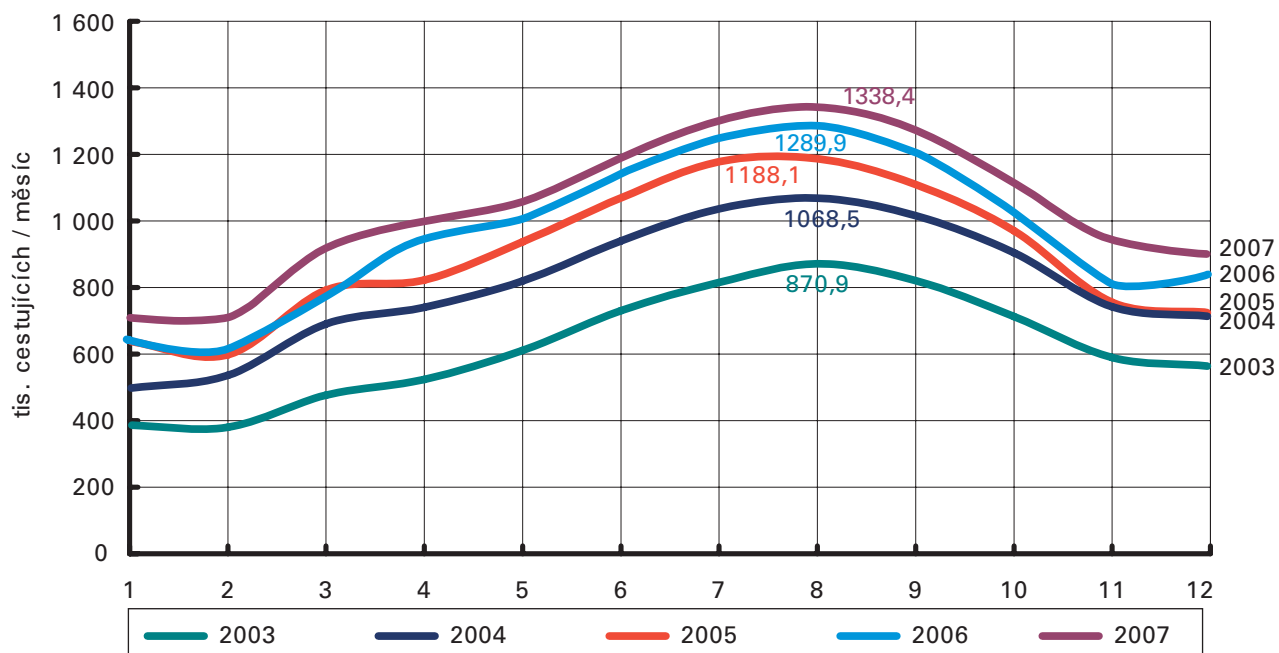
Vývoj výkonů letiště Praha – Ruzyně
Počty odbavených cestujících a pohybů letadel



Vývoj výkonů letiště Praha – Ruzyně
Odbavený náklad (zboží a pošta)



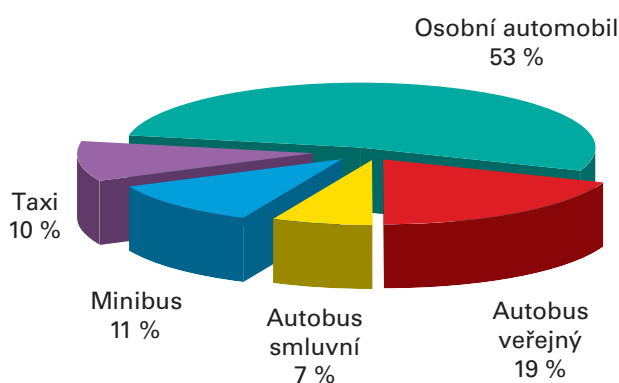
Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha – Ruzyně v letech 2003 – 2007



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 k konečným stanicím tras A a B metra v Dejvicích (A) a ve Zličíně (B), další autobusové linky Pražské integrované dopravy a projíždí zde i řada autobusových linek dálkové a regionální dopravy. K dispozici je taxi doprava provozovaná jednak osobními automobily, jednak minibusy a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má individuální automobilová doprava.

Dělbá přepravní práce u cest z letiště a na letiště

Září 2007, pracovní den, 6-22 h



Stanice veřejné autobusové dopravy u Terminálu Sever 1

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 2007 necelých 5 300 stání. Kromě toho zde existují další parkoviště vyhrazená pro organizace, které mají na letišti svá pracoviště. Největší počet stání (přes 4 600) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v parkovacích objektech A, C a D.

Většina stání je střednědobých a dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici celkem 213 stání krátkodobých a přes 100 stání je určeno pro osoby imobilní. V jižní části areálu je pro veřejnost určeno 121 parkovacích míst, z toho 13 pro osoby se sníženou pohyblivostí, resp. omezenými orientačními schopnostmi.

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

Osobní lodní doprava po Vltavě má charakter převážně rekreační. Celoročně zajišťuje jen provoz několik společností, které se specializují na různé typy okružních vyhlídkových jízd po Praze s další nabídkou služeb (občerstvení i různé typy zábavních programů).

K největším provozovatelům osobní lodní dopravy patří Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD), AQUAVIVA Praha, s. r. o. a První všeobecná člunovací společnost, s. r. o.

Prvním provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze byla Pražská paroplavební společnost a. s., která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost provozuje 5 lodí s přístavištěm na Rašínově nábřeží mezi Palackého a Jiráskovým mostem. Největší lodí je restaurační salonní parník Vyšehrad s kapacitou 300 míst. Lodě Odra a Visla jsou motorové restaurační lodě s kapacitou 200 míst. Vyhlídkové motorové lodě Lužnice a Hamburg mají kapacitu 164 míst. Společnost provozuje pravidelné linkové plavby: Praha – Mělník (2x ročně: neděle 27.7. a 24.8), Praha – Slapy (soboty, neděle a svátky od 1.5 – 14.9.), Praha – Troja (3x denně 1.5. – 14.9., v dubnu a říjnu jen v sobotu, neděli a o svátcích). Pravidelně se také konají Velká plavba Prahou, která trvá 90 minut a Malá plavba Prahou v době trvání 55 minut.

Společnost pořádá i obědy, večere a diskotéky na lodi. Lodě je možné si objednat i na různé společenské akce. V roce 2007 přepravila společnost na pravidelných linkách 109 191 osob, na okružních plavbách 36 768 osob a při plavbách na objednávku 82 546 osob, celkem 228 505 osob.



Rekreační lodě v přístavišti na Františku mezi Čechovým a Štefánikovým mostem

Další společnosti, provozující osobní lodní dopravu, je Evropská vodní doprava, s. r. o. Tato společnost provozuje 8 moderních lodí s přístavištěm u Čechova mostu. Největší z nich – parník Šumava – má celkovou kapacitu 320 míst, Kotva má kapacitu 200 míst a kapacita 6 dalších lodí (Poseidon, Porto, Calypso, Bohemia, Praha a Natal) je 164 míst. Provoz lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech nebo dle individuálních přání objednatelů. Mezi pravidelné jízdy patří hodinové a dvouhodinové projíždky s výkladem, dvouhodinové projíždky s obědem a hudbou a pravidelné projíždky večerní Prahou s večerí a hudbou. V nabídce je i pořádání konferencí, svateb, firemních večírků a dalších společenských akcí. V roce 2007 přepravila tato společnost 230 000 cestujících.

Společnost AQUAVIVA Praha, s. r. o. pořádá společenské a firemní akce na klíč včetně občerstvení a programu na třech lodích – Moravia, Czechie a Klára. Největší kapacitu 250 osob má loď Czechie. Společnost pořádá hodinové a dvouhodinové projíždky nebo projíždky podle přání zákazníka. Přístaviště má Na Františku.

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pod názvem Pražské Benátky pořádá První všeobecná člunovací společnost, s. r. o. Plavby se pořádají celoročně, od 10:30 do 18:00 h, v letních

měsících až do 23:00 h. Na trase jsou 4 přístaviště, kde je možné nastoupit („Judita“ – Křižovnické náměstí, „Four Season“ – Platněřská, „Čertovka“ – U Lužického semináře, „Mánes“ – Kosárkovo nábreží). Doba projíždky je 35-60 minut podle typu lodě. Společnost provozuje salonní rychlolod Nepomuk s kapacitou max 150 osob, 4 lodě pro 32 osob a 7 člunů pro 11 osob. Z přístavišť „Judita“ a „Čertovka“ vyjíždějí lodě každou celou hodinu.



Parník Vyšehrad



Lod pod Štefánikovým mostem

Kromě těchto velkých společností existuje i řada menších společností, které provozují různé projíždky a společenské akce dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou po obou březích Vltavy v centru města, například Na Františku, na Kampě, na Dvořákově nábreží. Společnosti pořádají na objednávku nejen vyhlídkové okruhy po Praze, ale i výlety na Slapy, do Nelahozevsí, Poděbrad, Mělníka a Drážďan.

Dále jsou provozovány historické lodě – OLD TIME BOATS pro 6-10 osob, motorové čluny – TAXI BOAT pro 2-3 osoby a řada restauračních vyhlídkových lodí.

Pro osobní vodní dopravu slouží také tři **přivozy přes Vltavu**, na kterých platí tarif PID a jízdní kolo je přepravováno zdarma. Provozovatelem přivozů je První všeobecná člunovací společnost, s. r. o.

Sedlecký přívaz P1 zajišťuje spojení Sedlce a Zámek na severním okraji Prahy, které je atraktivní pro výlety vltavským údolím (např. okruh Stromovka – Troja – Zámky – Sedlec – Podbaba – Stromovka) i pro běžné denní cesty.

Spojení veřejnou dopravou z Bohnic na Suchdol přes Holešovice trvá cca 60 minut, s využitím přivozu se tato doba může zkrátit na polovinu, na jízdním kole lze cestu z Bohnic na Suchdol uskutečnit i za méně než 20 minut. Přívaz je v provozu celotýdenně do 20:00 h, v pracovní dny od 5:25 h, v sobotu, neděli a svátek od 6:45 h.

Lysolajský přívaz P2 spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím. Toto spojení je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívaz je v provozu celotýdenně do 20:00 h, v pracovní dny od 5:40 h, v sobotu, neděli a svátek od 6:50 h.



Přívaz P3 Lihovar – Veslařský ostrov



Cyklisté využívající přívaz P3 na Veslařském ostrově

Přívoz Lihovar – Veslařský ostrov P3 je nově otevřený přívoz se sezónním provozem (od 17.7.2007 do 28.10.2007) a vhodně doplňuje stávající spojení obou břehů Vltavy, které je zajištěno tramvajovými linkami nebo jejich kombinací s autobusovými linkami. Atraktivní je přívoz pro spojení oblasti levého břehu (zastávky „Lihovar“) s významnými rekreačními cíli na pravém břehu (plavecký stadion Podolí a Žluté lázně). Přívoz je v provozu celotýdenně do 22:05 h, v pracovní dny od 6:00 h, v sobotu, neděli a svátek od 7:00 h. Na základě vyhodnocení provozu může být rozsah provozu později upraven.

Různí domácí a zahraniční provozovatelé realizují po řece Vltavě také **nákladní dopravu**. Jedním z největších provozovatelů je Evropská vodní doprava, s. r. o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin apod. Její lodní park zahrnuje 38 plavidel a 1 tankové plavidlo. Společnost dále vlastní plovoucí zařízení – plošiny pro stavební a jiné účely.

Objem nákladní lodní dopravy a počty proplavených lodí v letech 1997 – 2007 ukazují tabulky.

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2007 (přepravené zboží v t/rok)

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
1997	20 6921	234 537	2 363	232 442	379 606
1998	13 6407	196 487	1 320	191 624	403 840
1999	97 325	190 323	10	186 153	356 008
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2001	109 282	175 941	360	176 936	374 692
2002	71 136	126 206	7 251	117 296	214 173
2003	63 158	77 398	6 523	83 289	241 000
2004	86 254	130 404	4 018	126 295	293 027
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2006	12 482	33 109	545	54 743	236 344
2007	18 344	32 037	35	38 280	393 159

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 1997 – 2007

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
1997	2 164	18 581	1 273	3 529	2 237
1998	1 863	17 844	3 103	5 091	1 562
1999	1 897	20 305	3 919	4 794	1 649
2000	1 898	21 716	3 747	5 775	1 897
2001	1 852	22 291	3 434	5 732	1 851
2002	1 307	17 729	2 604	3 603	1 203
2003	1 785	21 617	2 878	4 118	1 415
2004	2 413	23 967	2 998	5 330	1 690
2005	2 530	24 576	2 329	7 740	1 799
2006	2 265	24 247	2 285	6 492	1 736
2007	2 633	26 879	2 571	7 209	2 735

Na území města se nacházejí 4 přístavy – Radotín, Smíchov, Holešovice a Libeň, které slouží pro překládku různých druhů nákladů. Provozovatelem jsou České přístavy a. s. Uživatelé přístavů jsou dopravní, skladovací, překladní a výrobní firmy a subjekty.

Vývoj objemů substrátů v pražských přístavech 2004 – 2007 (přepravené substráty celkem v t/rok)

Rok	Přístavy			
	Praha Radotín	Praha Smíchov	Praha Holešovice	Praha Libeň
2004	58 961	19 642	31 311	14 236
2005	36 408	11 396	99 308	2 934
2006	13 932	559	114 462	-
2007	20 597	9 986	182 974	-

Rok 2007 byl především ve znamení dokončení dílčích etap některých dopravních staveb (Rohanské nábřeží, Jinočanská spojka), proběhly významné rekonstrukční akce (Štefánikův most, křižovatka Palackého náměstí) a nadále pokračovaly stavby, jejichž otevření je plánováno na roky příští (např. prodloužení metra trasy C do Letňan, „Nové spojení“, jižní segment Pražského okruhu).

Významnou realizovanou stavbou, která přispěla ke zklidnění automobilové dopravy v Sokolovské ulici a současně do budoucna umožnila obsluhu nových rozvojových území podél Vltavy, bylo pokračování Rohanského nábřeží v osmé městské části. Stavba, označovaná jako Pobřežní III – 1. etapa, dokončená v roce 2007, prodloužila Rohanské nábřeží od ulice Šaldovy k ulici Za Invalidovnou. Ve 2. etapě této stavby dojde k propojení až k Voctářově ulici u Libeňského mostu. Výhledově naváže stavba Pobřežní IV, která napojí novou komunikaci až na Balabenku. Jižní větev, ve směru z centra, je navržena ve stopě ulice Pod plynojemem a dále podél železniční trati Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Libeň. Severní větev, ve směru do centra, má být vedena ve stopě ulice Na Žertvách a tunelem od stanice metra Palmovka do ulice Voctářovy.

Prodloužení Rohanského nábřeží má v každém směru dva jízdní pruhy, pruh pro cyklisty a nový chodník široký tři metry, oddělený od vozovky zeleným pásem se stromořadím. Její součástí jsou i bezbariérové přechody a dvě návazné světelné signalizace. Současně byly vybudovány nové inženýrské sítě, nové veřejné osvětlení a další sadové úpravy. Celkové náklady na tuto stavbu, zařazenou do programu JPD 2, činily 244,7 milionů Kč.



V roce 2007 zprovozněná část prodlouženého Rohanského nábřeží a jeho další část ve výstavbě

Mezi další významné stavby, jež byly uvedeny do provozu v roce 2007, patří první část tzv. „Jinočanské spojky“, která tvoří novou páteřní komunikaci budoucího sídelního komplexu Jihozápadní Město II (Západní Město) a v této fázi výstavby spojuje Pražský okruh a ulici K Třebonicům. Čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace má délku 1 250 m a po její severní straně vede chodník a nová stezka pro cyklisty v délce 800 metrů.



Část „Jinočanské spojky“ zprovozněná v roce 2007



Most přes železniční trať 221 v Praze-Kolovratech

Součástí stavby jsou kanalizační dešťové sběrače a podzemní kabelovody pro vedení inženýrských sítí. Celkové náklady stavby části „Jinočanské spojky“ představovaly 770 milionů Kč.

Od roku 2007 slouží pro automobilovou dopravu i nový jednopolevý deskový most přes železniční trať v Praze-Kolovratech. Původní klenbový most již nevyhovoval současným požadavkům silničního ani železničního provozu a byl ve velmi špatném technickém stavu. Stavební práce zahájené v únoru 2007 byly koordinovány se stavbou IV. železničního koridoru na trati Praha – Říčany – Benešov u Prahy. Zároveň došlo k přeložkám inženýrských sítí a vodovodu a k vybudování opěrných zdí v ulicích K Říčánům a Nad dvorem.

Na samotném IV. železničním koridoru probíhaly práce v okolí hranic hlavního města Prahy. Přestavbou prošla železniční stanice Říčany s přilehlými traťovými úseky a v závěru roku 2007 byl v provozu již kontinuální rekonstruovaný úsek mezi stanicemi Praha-Hostivař a Strančice. V okolí stanice Praha-Uhřetěves byly dokončeny i další návazné investice a úpravy terénu. Především to byl nový podjezd pod železniční trať, který nahradil původní úroňové přejezdy v ulicích Františka Diviše a K dálnici. Ulice Ke Kříži pod železniční trať nyní spojuje Nové náměstí v Uhřetěvsi s Pitkovicemi a směřuje k dálnici D1 u exitu Průhonice. V okolí podjezdu vzniklo nové parkoviště, přisvěcený přechod pro chodce a parková úprava.



Nový podjezd železniční trati 221 v Uhřetěvsi s novým přisvěceným přechodem pro chodce a parkovou úpravou okolí

V návaznosti na zprovoznění MÚK Malá Chuchle na Strakonické ulici v roce 2005 byla v roce 2007 zprovozněna ulice Mezichuchelská spojující tuto MÚK s ulicí Dostihovou, a tedy vzájemně Malou a Velkou Chuchli. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci, vedoucí podél železniční trati Praha-Smíchov – Praha-Radotín. V blízkosti ulice Starolázeňské byla založena styková křižovatka, která v budoucnu umožní napojení nového přemostění jmenované železniční trati s návazností na ulici Starochuchelskou.

Postupnou rekonstrukci několika pražských mostů zahájila v roce 2007 celková rekonstrukce Štefáníkova mostu. Oprava mostu byla nezbytná s ohledem na jeho špatný stav, který byl způsoben mimo jiné i povodní z roku 2002. Bylo odstraněno veškeré příslušenství mostu (zábradlí, stožáry veřejného osvětlení, tramvajové koleje, trakce) a vozovkové i chodníkové vrstvy až na nosnou desku. Na ní byla přibetonována nová zesilující deska, která zvýšila únosnost celé stavby.



Zrekonstruovaný Štefáníkův most



Stavební práce na Městském okruhu v Troji

Na poškozených částech konstrukce i v pilířích byly provedeny sanační a injektážní práce. Zároveň byly přeloženy všechny inženýrské sítě. Opraven byl i celý podhled mostu, schodiště a rekonstruována vozovka, SSZ i chodníky křižovatky Řánsnoka – Revoluční. Původní dlažba mostu byla nahrazena živičným povrchem a na vozovce byly obousměrně vyznačeny cyklistické pruhy. Rekonstrukci tramvajové trati na mostě a přilehlé kolejové křižovatky u Letenského tunelu provedl Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Celkové náklady na tuto opravu dosáhly 380 milionů Kč.

V průběhu roku 2007 nadále probíhala výstavba další dopravní infrastruktury hl. m. Prahy. V oblasti Troje začala betonáž tunelů Městského okruhu. Na severním předpolí Strahovského tunelu pokračovala výstavba mimoúrovňové křižovatky Malovanka a rozsáhlé stavební práce na Městském okruhu byly zahájeny v prostoru budoucí mimoúrovňové křižovatky Špejchar.

Kromě výstavby Městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka, probíhala na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje výstavba jižní části Pražského okruhu. Práce na stavbách 514 Slivenec – Lahovice a 513 Lahovice – Vestec – Jesenice, včetně mostu přes Vltavu, byly již v plném tempu. V prosinci 2007 byl proražen třípruhový tunel na stavbě 514. Zahájení návazné stavby 512 Jesenice – D1 se očekává v roce 2008.

Nejvýznamnější stavbou na síti městské hromadné dopravy je pokračování trasy C metra v úseku Ládví – Letňany, který bude otevřen na jaře roku 2008. Dokončovací práce se soustředily zejména na terénní úpravy, obklady vnitřních i vnějších prostor stanic a dodávky technologií.



Otevřená stavební jáma metra u zastávky BUS Liberecká



Budova stanice metra Střížkov

V letních měsících roku 2007 proběhly také rozsáhlé rekonstrukce na tramvajové síti. Nejvýznamnější z nich byla přestavba tramvajové křižovatky na Palackého náměstí a přilehlých úseků tramvajových tratí v ulicích Na Moráni, v Lidické a na Palackého mostě. Nový kolejový svršek a zvětšení osové vzdálenosti kolejí v ulici Na Moráni umožnily po rekonstrukci provoz autobusové linky 176 mezi Karlovým a Palackého náměstím společně s tramvajemi, což výrazně urychlilo její provoz ve směru na Strahov.



Začátek opravy křižovatky na Palackého náměstí a výměna panelů BKV na tramvajové trati v Lidické ulici

Na kolejové křižovatce Palackého náměstí byly přidány dva směrové oblouky (Jiráskovo náměstí – Palackého most a Jiráskovo náměstí – ulice Na Moráni), které výrazně zlepšují možnosti tramvajových odklonů při výlukách a mimořádných situacích v centru města. V souvislosti s tím bylo rekonstruováno SSZ a přidán nový signalizovaný přechod pro chodce na stavebně rozšířené tramvajové zastávce na Rašínově nábřeží.

Na tramvajové síti došlo v roce 2007 ještě k dalším významným rekonstrukcím. Byla opravena trať v Korunní ulici mezi Florou a Vínohradskou vodárnou, kolejové křížení na Karlově náměstí a trať v Nuslích mezi Albertovem a Otakarovou. Některé tramvajové zastávky se dočkaly stavebního rozšíření a vstřícnějšího uspořádání pro cestující. Byla rozšířena zastávka Moráň a zrekonstruovány zastávky Sídliště Červený Vrch a Říčanova na Praze 6. Také zastávky Albertov doznaly rozšíření, jedna z nich byla pak přebudována na zastávku „vídeňského“ typu.



Tramvajová zastávka Palackého nám. a navazující SSZ



Rozšířená tramvajová zastávka Moráň

V roce 2007 byly rovněž dobudovány dvě pěší zóny s tramvajovým provozem. Jedna z nich dostala společně s otevřením centra Palladium finální podobu na náměstí Republiky, druhá výrazně usnadnila život chodcům na Strossmayerově náměstí. Bez přerušení pěšího provozu byla zahájena rekonstrukce Karlova mostu.

V roce 2007 také započaly práce na prodloužení tramvajové tratě mezi Laurovou a stanicí metra Radlická. Probíhaly základní terénní úpravy a výstavba protihlukových stěn u budoucí tratě podél Radlické ulice.



Výstavba „Nového spojení“ v oblasti Krejčárku



Výstavba „Nového spojení“ směrem k Hlavnímu nádraží

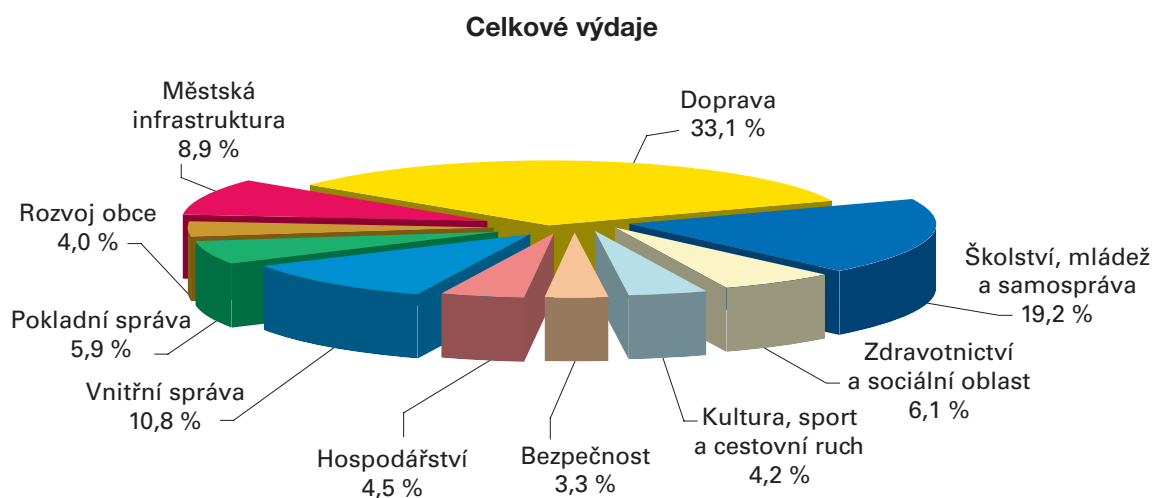
V oblasti Husitské ulice nadále intenzivně probíhala výstavba „Nového spojení“, nejvýznamnější části přestavby železničního uzlu Praha. V roce 2007 byla z větší části dokončena montáž mostních objektů jak v úseku Praha-Hlavní nádraží – Vítkov, tak na druhé straně nových tunelů v oblasti Krejčárku. V souvislosti s realizací „Nového spojení“ došlo v roce 2007 také k rekonstrukci kolejového zhlaví železniční stanice Praha-Masarykovo nádraží. Na Hlavním nádraží pak v závěru roku 2007 doplnila probíhající rekonstrukci odbavovací budovy také oprava kolejíště a nástupišť, nejprve nástupišť III. a IV.

FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE MĚSTSKÉ DOPRAVY

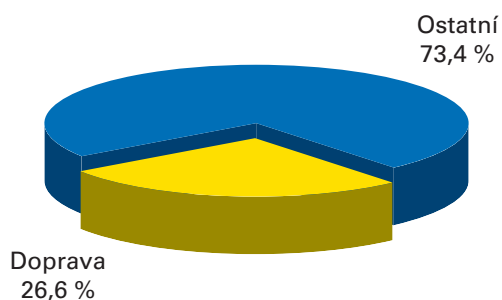
Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2007 financovány z rozpočtu hlavního města Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu a z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací. K financování jsou dále využívány výnosy z obligací, dotace z fondů EU a úvěry EIB.

Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30.06.2007, dosáhl na výdajové straně 61,5 mld. Kč, z toho 20,3 mld. Kč (33 %) tvořily výdaje v kapitole 03 Doprava, která tak byla i v roce 2007 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu. Na běžných výdajích hlavního města Prahy se doprava podílela 27 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 45 %.

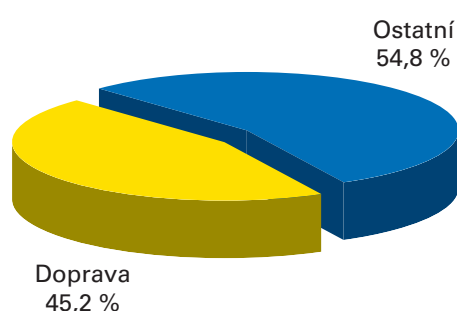
Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2007
(rozpočet upravený k 30.6.2007)



Podíl dopravy na běžných výdajích



Podíl dopravy na kapitálových výdajích



Z uvedené částky 20,3 mld. Kč bylo 10,6 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 9,7 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 8 mld. Kč, na správu, údržbu a provoz komunikací přes 2 mld. Kč.

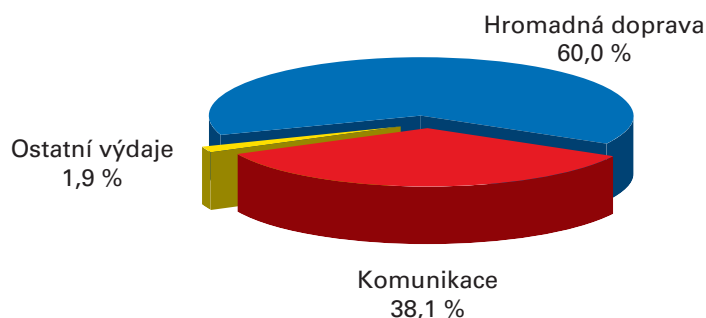
Z **výdajů kapitálových** byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací, metra a dalších dopravních zařízení (60 %) a dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení a obnova technického vybavení (36 %). Ve výdajích kapitálových v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 9,7 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 4,2 mld. Kč, na investice do komunikační sítě 5,5 mld. Kč.

Celkově v rozpočtu na rok 2007 převládaly výdaje na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob, jejichž podíl na celkových výdajích určených pro dopravu činil 60 %.

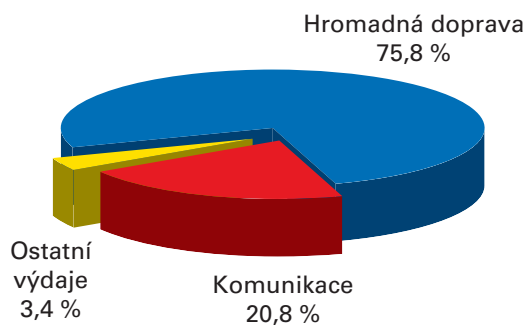
Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2007

(rozpočet upravený k 30.6.2007)

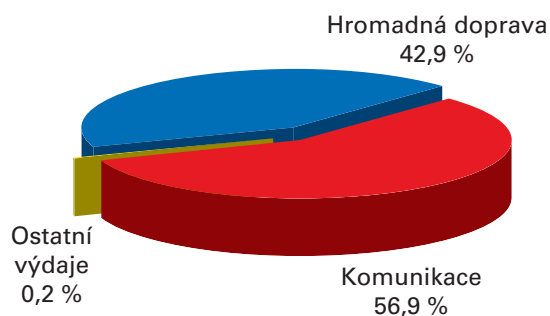
Celkové výdaje



Běžné výdaje



Kapitálové výdaje



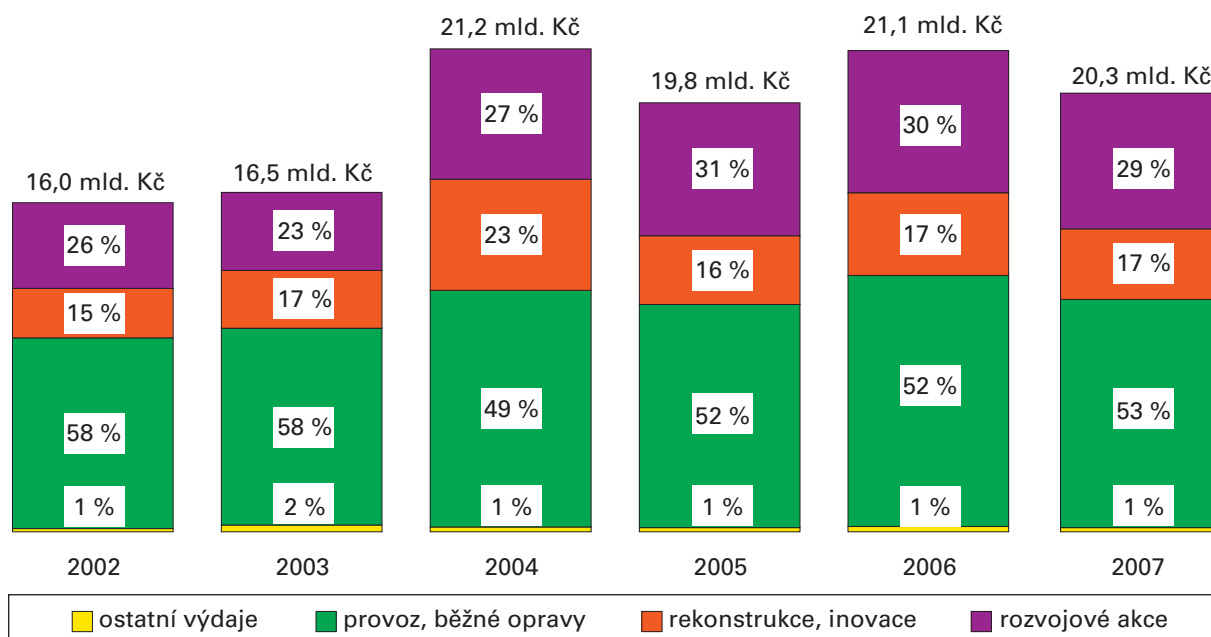
Podrobnější rozbor položek v rozpisu kapitoly výdajů ukazuje, že takřka 11 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 3,5 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, a bezmála 6 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové.

Struktura celkových výdajů na dopravu v rozpočtu 2007

(rozpočet upravený k 30.6.2007)



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy



Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané příspěvky v oblasti hromadné dopravy osob na výstavbu metra, údržbu jeho ochranného systému a na nákup nových tramvají (390 mil. Kč), z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2007 obdrželo město 1,32 mld. Kč na údržbu, opravy a výstavbu komunikací. Stát se též podílí na výstavbě silničního okruhu kolem Prahy, za jejíž financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2007 bylo na stavbách Pražského okruhu vyčerpáno celkem 2,760 mld. Kč investičních prostředků, z toho 958 mil. Kč z úvěru EIB a 417 mil. Kč z kohezního fondu.



Výstavba nových podchodů a rekonstrukce III. a IV. nástupiště na pražském Hlavním nádraží

Ze státních prostředků byly hrazeny i stavby železničního uzlu Praha (Nové spojení, přestavba Hlavního nádraží, IV. koridor). K pokrytí investičních nákladů dopravního systému města přispěl z vlastních zdrojů i Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. (2,1 mld. Kč), který mj. z vlastních zdrojů pokryl 37 % nákladů vynaložených v roce 2007 na obnovu vozového parku MHD. Na financování příměstské dopravy se podílely obce v okolí Prahy, jejichž obyvatelé tuto dopravu v rámci PID využívají a na zajištění základní dopravní obslužnosti v příměstské oblasti přispěl do rozpočtu hlavního města Prahy a okolních obcí i stát.

PROJEKTY EU A DALŠÍ PROJEKTY HL. M. PRAHY

14

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

V průběhu let 2006 a 2007 se TSK hl. m. Prahy účastnila procesu přípravy a programování Operačního programu Doprava. Ve spolupráci s odborem dopravy MHMP, odborem FEU MHMP a v koordinaci s ÚRM HMP bylo dosaženo vyčlenění samostatné prioritní osy číslo 5 pro hl. m. Prahu pod názvem „Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze“.



OPD



Výsledná finanční alokace na tuto prioritní osu činí (po navýšení vyrovnávací alokace ERDF) celkem 330 milionů EUR. Tuto částku budou čerpat dva subjekty, a sice TSK hl. m. Prahy a DP hl. m. Prahy. Předpokládá se, že TSK hl. m. Prahy pokryje první dva roky čerpání této alokace a na něj v čerpání naváže DP hl. m. Prahy s projektem prodloužení trasy metra A.

Konkrétní projekt, který bude tuto alokaci za TSK hl. m. Prahy čerpat, byl nazván „Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze“ s celkovým rozpočtem 1,3 mld. Kč při dotaci ve výši 85 % (cca 1 mld. Kč) z Operačního programu Doprava.

Jednotlivé oblasti čerpání prostředků v rámci TSK a rozsah pořízených prvků a zařízení byly definovány takto:

Oblast 1 – HDŘÚ Praha

Oblast 2 – Řízení prostřednictvím SSZ

Oblast 3 – Řízení a monitorování dopravy v tunelech

Oblast 4 – Poskytování dopravních informací

Oblast 5 – Sběr dopravních informací

Oblast 6 – Regulace nájezdů na Jižní spojku – Ramp metering

Oblast 7 – Liniové řízení na městském okruhu a radiálních komunikacích

Oblast 8 – Rozšíření funkcionality radiové sítě TSK

Oblast 9 – Optická síť

Oblast 10 – Meteorologická čidla

Regionální projekt EU Connect

V rámci aktivit v telematické oblasti se hlavní město Praha v roce 2007 podílelo také na regionálním projektu CONNECT, který klade důraz 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.



Některé z činností studijního charakteru jsou z 50 % spolufinancovány ze zdrojů tohoto projektu (především studijní a ověřovací projekty při zprovoznování a plném provozu DIC Praha).

V závěru roku 2007 probíhala třetí, poslední, fáze projektu, během níž byly spolufinancovány činnosti související s pilotním zaváděním technologie anonymního sledování dopravy s využitím mobilních telefonů (CFCD).

PROJEKT JPD 2 – Dopravní modelování

Projekt Dopravní modelování byl realizován Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy. Po sloučení ÚDI Praha s TSK hl. m. Prahy k 1.1.2008 pokračuje ve využívání výstupů projektu tato organizace. Projekt Dopravní modelování je zahrnut do Jednotného programového dokumentu pro Cíl 2 (JPD 2) regionu soudržnosti Praha. Úloha je začleněna do priority 1 – Revitalizace a rozvoj městského prostředí a do opatření 1.1 Dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí.

Hlavním cílem Projektu JPD 2 – dopravní modelování bylo zkvalitnění efektivního specializovaného nástroje, který formou dopravního modelu umožňuje prověřovat variantní způsoby optimalizace a regulace dopravy ve městě.



Zpracování projektu, jehož realizace probíhala od dubna roku 2005 do února roku 2007, bylo zaměřeno na dopravní poměry panující v současnosti na vybraných křižovatkách v Praze. Konkrétní podmínky na těchto křižovatkách jsou dány různými charakteristikami a parametry, mezi něž patří: způsob řízení provozu na křižovatce (neřízená, řízená světelnou signalizací), stavební uspořádání křižovatky (průsečná, okružní, počet a šířkové uspořádání vstupujících ramen), dopravní zatížení v jednotlivých směrech, výskyt tras hromadné, zejména tramvajové dopravy, intenzity chodců a cyklistů atd. Tyto charakteristiky a parametry potom vytvářejí celou řadu kombinací, které byly v modelu popsány takovým způsobem, aby jeho výstupy co nejlépe odpovídaly reálnému provozu. V rámci projektu byl tedy vytvořen modelový nástroj, který zohledňuje uvedené parametry ovlivňující provoz konkrétních křižovatek. Tento nástroj se nyní využívá k testování vybraných záměrů, dopravních opatření a plánů v zájmu zajištění rozvoje dopravy ve městě ve smyslu principů dopravní politiky hlavního města Prahy.

Projekt byl spolufinancován EU (Evropský fond pro regionální rozvoj ERDF), hl. m. Prahou a Českou republikou. Více informací o JPD 2 lze nalézt na www.strukturalni-fondy.cz/jpd2 a na webových stránkách řídicího orgánu JPD 2 – Ministerstva pro místní rozvoj – www.mmr.cz. V současné době probíhá fáze tzv. „udržitelnosti projektu“, kdy se sleduje zachování a využití přínosů projektu.

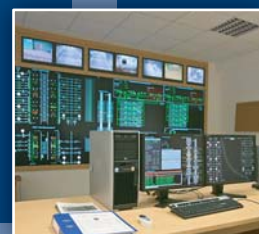


- * Čisté, sjízdné a bezpečné ulice
- * Od správy tunelů a telematiky až po zeleň a pítka
- * Služby laboratoře, pronájem autobusových zastávek
- * Nově i dopravní inženýrství (ÚDI) – rozbor, podklady, studie
- * On-line dopravní informace na www.tsk-praha.cz
- * Na nové adrese: Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1

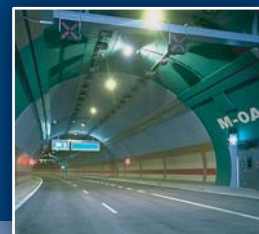
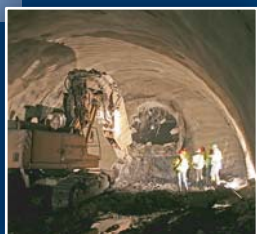


SATRA, spol. s r. o.
Sokolská 32, 120 00 Praha 2

T +420 296 337 111 F +420 296 337 100 E satra@satra.cz
www.satra.cz



každý projekt je výzvou pro naše schopnosti
projektování je pro nás víc, než jen další obchodní případ



projektová, konzultační a inženýrská společnost

METROPROJEKT Praha a.s.

Váš partner v konzultační a projektové činnosti

METROPROJEKT Praha a.s.

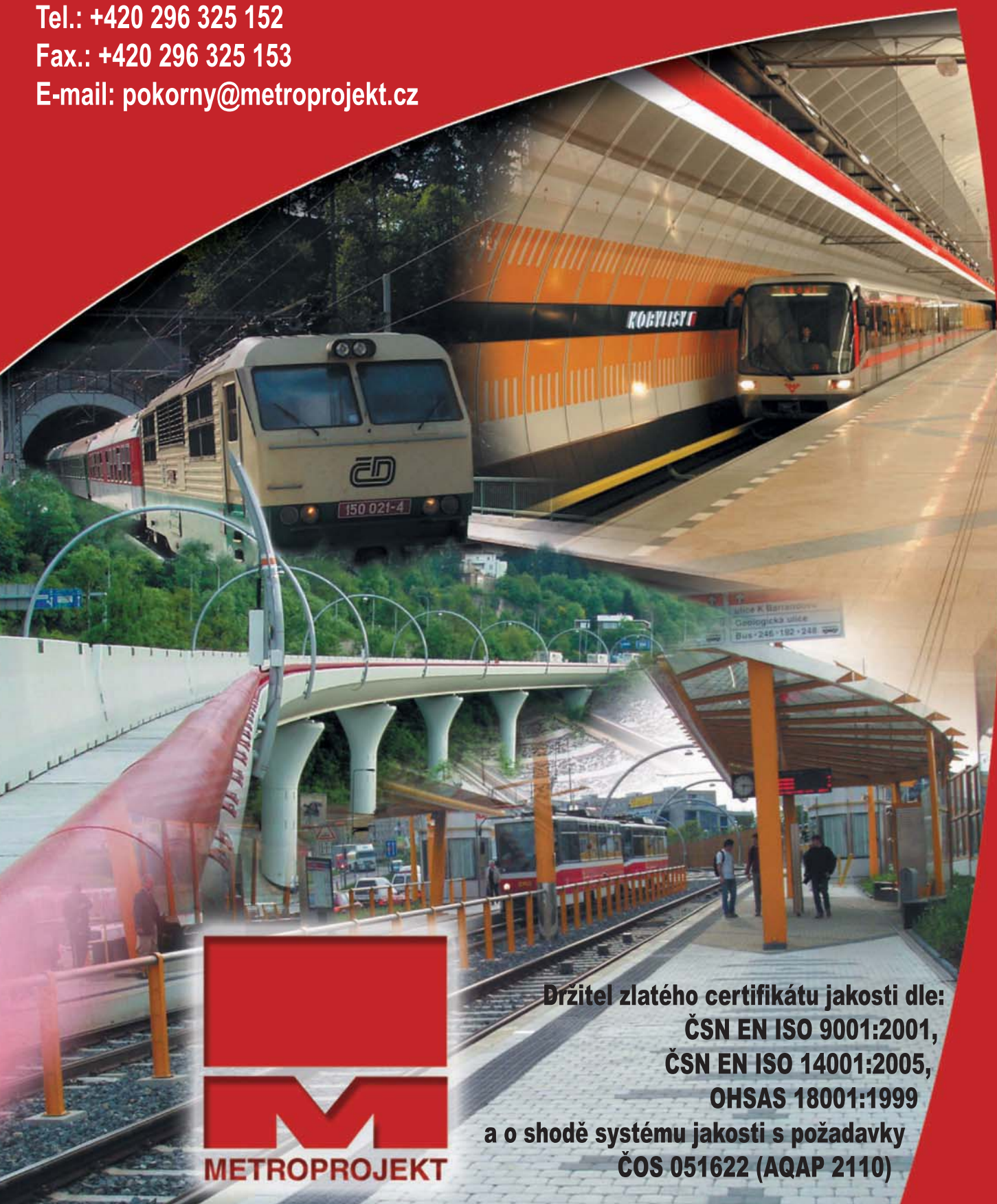
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2

Česká republika

Tel.: +420 296 325 152

Fax.: +420 296 325 153

E-mail: pokorny@metroprojekt.cz



Držitel zlatého certifikátu jakosti dle:

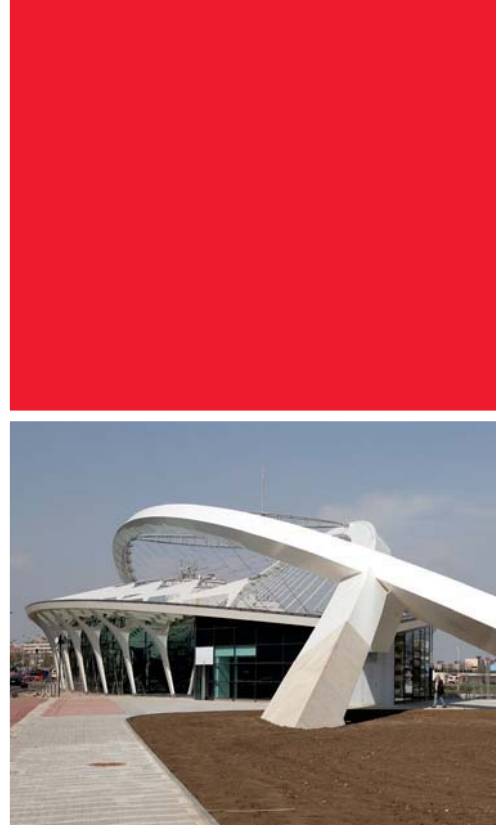
ČSN EN ISO 9001:2001,

ČSN EN ISO 14001:2005,

OHSAS 18001:1999

a o shodě systému jakosti s požadavky

ČOS 051622 (AQAP 2110)



Ovládáme obor

Dáváme konkrétní podobu představám o moderní architektuře
a nacházíme řešení pro stavby na samé hranici technických možností.
Důkazem je také nový úsek IV. C2 pražského metra
se stanicemi Střížkov, Prosek a Letňany.



silniční doprava

železniční doprava

telekomunikace

Inteligentní dopravní systémy

- Systémy rozpoznání obrazu
- Měření úsekové rychlosti
- Identifikace průjezdu na červenou
- Vyhledávání odcizených vozidel
- Informační systémy v dopravě
- Aktivní přechody pro chodce
- Sběr a vyhodnocení dopravních dat

Parkovací systémy

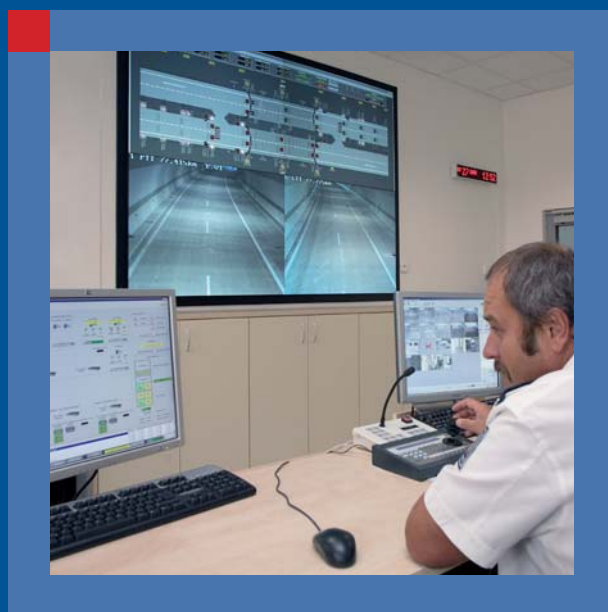
- Vjezdové systémy s rozpoznáním RZ
- Technologie pro parkovací domy
- Naváděcí systémy

Systémy řízení dopravy

- Řízení dopravní sítě
- Liniové řízení
- Tunelové systémy
- Management řízení dopravy
- Preference MHD
- Zabezpečení výjezdů vozidel IZS

Inženýrské činnosti a projekční práce

Instalace, montáž, údržba a servis dodávaných technologií



Bezpečně k cíli

Administrativní budova
České spořitelny, Praha

Pozemní
stavby



Železniční
stavby

Tunel Krasíkov



Podzemní
stavby

Tunel Mrázovka, Praha



Jsme spolehlivý partner
v podzemí, na železnici i
na povrchu, působíme
v České republice i
v zahraničí.

SUBTERRA 

www.subterra.cz

Nedržíme se při zemi

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

Stavíme pro budoucnost



Váš spolehlivý partner v oblasti výstavby:

Provádíme výstavbu a rekonstrukci:

- silnic a dálnic
- obchvatů měst
- letištních ploch
- železničních a tramvajových tratí
- ploch pro průmyslová a obchodní centra

Ve stanoveném termínu a vysoké kvalitě provádíme povrchy komunikací a ploch pomocí cementobetonové nebo asfaltové technologie.



Dálniční stavby Praha, a.s.

Na Bělidle 198/21

150 00 Praha 5

tel.: (+420) 224 266 939

fax: (+420) 224 266 946

e-mail: dsp@dsp.cz

www.dsp.cz



... váš partner v dopravě



www.eltodo.cz

Tunelové systémy

Světelná signalizace

Parkovací systémy

Zvyšování bezpečnosti

Detekce

Servis a údržba





Pražské silniční a vodohospodářské stavby, a. s.



Rekonstrukce Štefánikova mostu,
Praha 1 a 7 - červen 2007

Štefánikův most - listopad 2007



Ulice Pobřežní - listopad 2007



Výstavba nové komunikace
a vybudování infrastruktury
v ulici Pobřežní, Praha 8 -
- červen 2007



- Komplexní výstavba a rekonstrukce dopravních staveb, inženýrských sítí a objektů pozemního stavitelství na území celé ČR.
- Výroba, prodej a pokládka asfaltových směsí a litého asfaltu.
- Projektční, laboratorní a poradenská činnost ve výše uvedených oborech.

Děláme svět menší

Stavíme pro vás

- Silnice a dálnice
- Železnice
- Mosty
- Tunely a podzemní stavby

Umíme také

- Odstraňování starých ekologických zátěží
- Skládky a rekultivace

Máme

- Zkušené a schopné odborníky
- Kvalitní stroje a mechanizaci

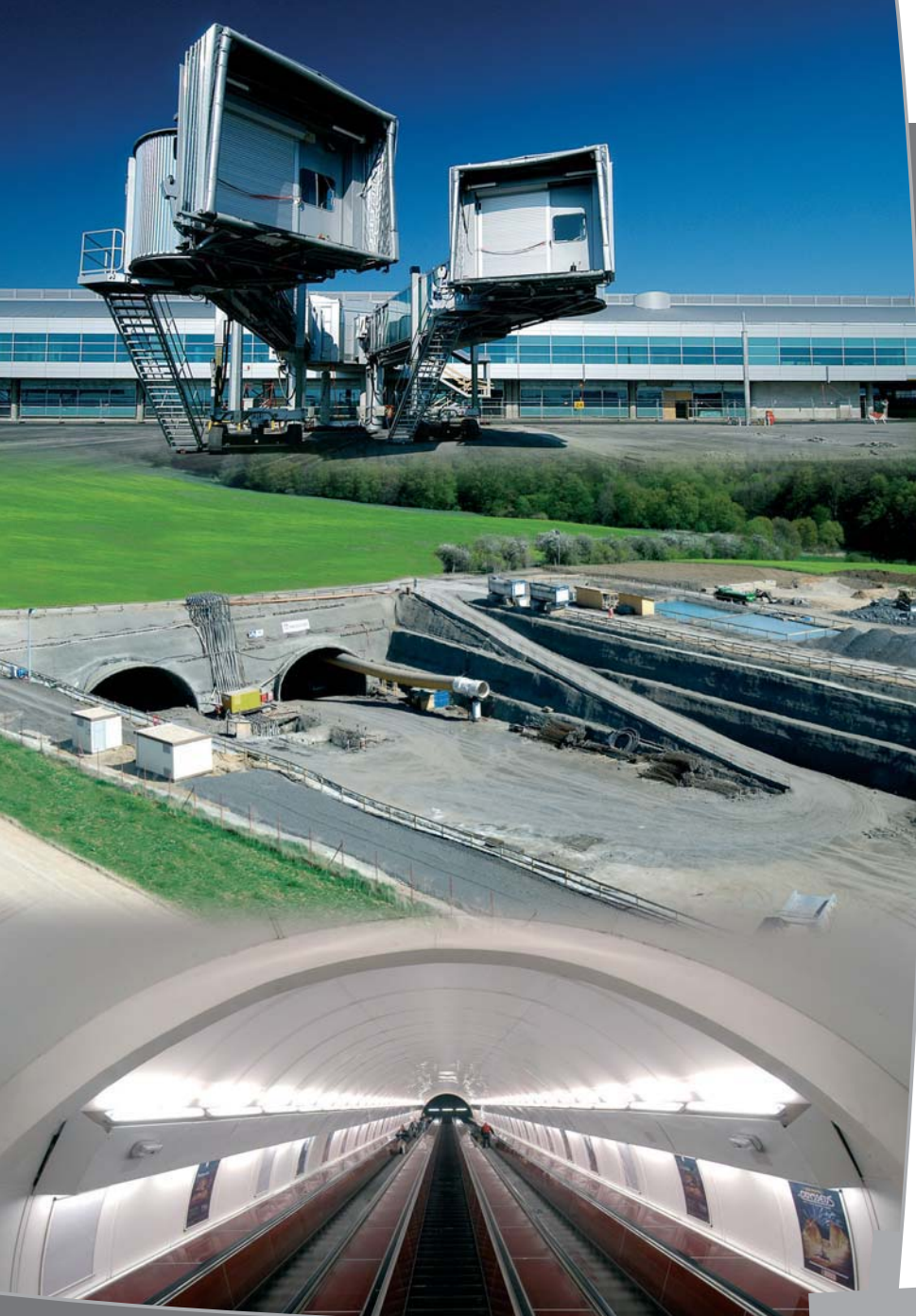
- pozemní stavby
- developerské projekty
- projekty dopravní infrastruktury



HOCHTIEF

HOCHTIEF CZ a. s.

Plzeňská 16/3217, 150 00 Praha 5
T.: +420 257 406 000, info@hochtief.cz
www.hochtief.cz



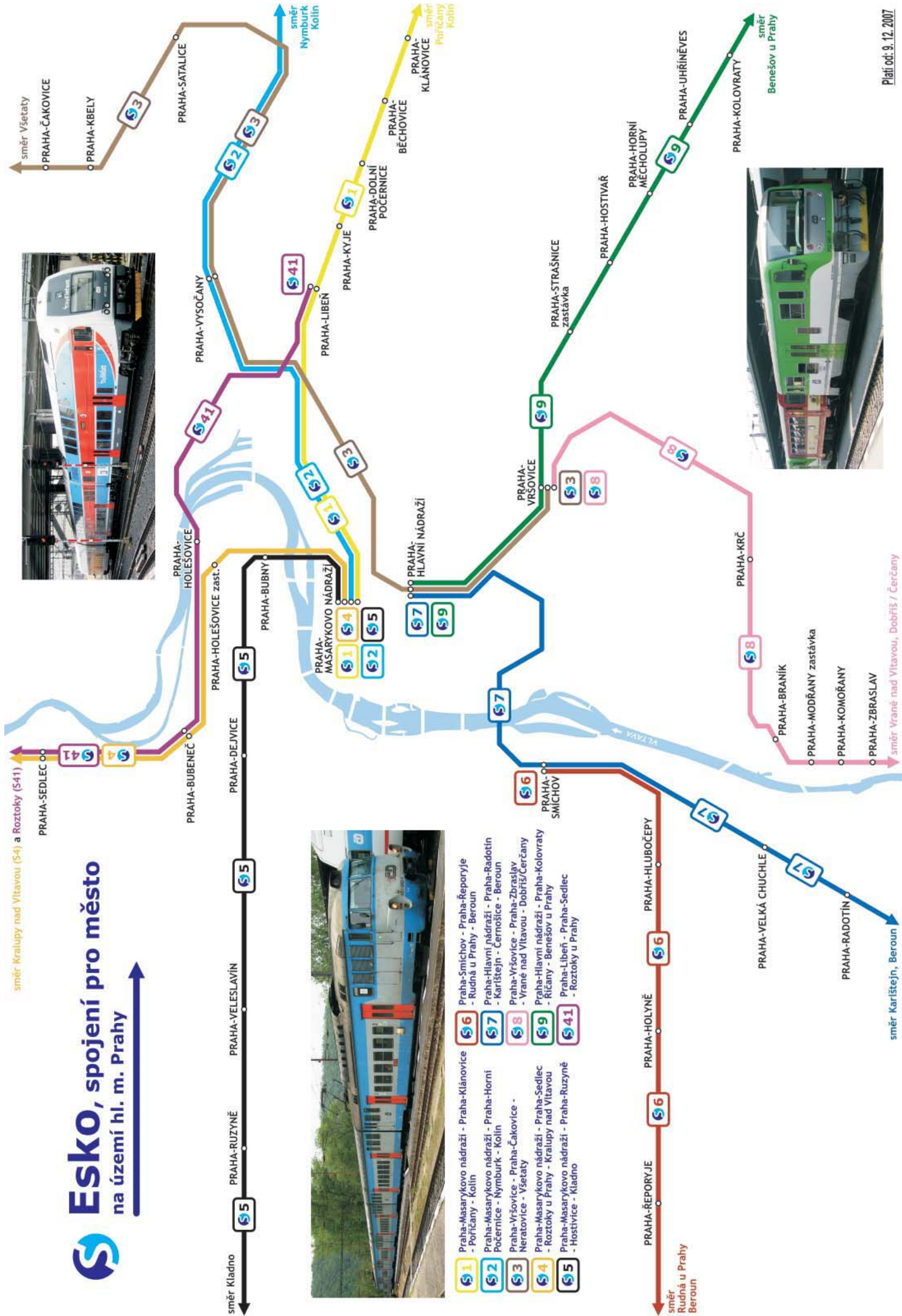


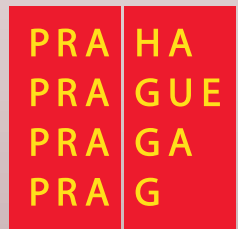
© TSK hl. m. Prahy, 2008

Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)

Ročenku připravil: TSK hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI) ● Autorský kolektiv: Ing. Jan Adámek, Olga Boučková, Miroslav Božovský, Ing. Jana Coufalová, Jiří Dytrych, Ing. Marek Karban, Ing. Vladimír Kadlec, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Jan Kreml, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikuškovice, Ing. Ladislav Pivec, Ing. Lubomír Šembera, Ing. Martin Šubrt, Ing. Jitka Tomšová, Ing. Jan Trešl, Ing. Jiří Zeman ● Redakce: Ing. Zdeněk Balcar, Mgr. Eva Černá, Ing. Martin Šubrt ● Podklady: Airports Council International; Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.; Czech Consult, spol. s r. o.; České dráhy, a. s.; ČSAD Holding, a. s.; Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.; Evropská vodní doprava, s. r. o.; Letiště Brno a. s.; Letiště Karlovy Vary, s. r. o.; Letiště Ostrava, a. s.; MHMP; Ministerstvo dopravy ČR; O'Hare International Airport; Parking Praha a. s.; Penco Praha, s. r. o.; Policie České republiky; Policejní prezidium ČR; Povodí Vltavy, s. p.; Pražská paroplavební společnost, a. s.; ROPID; Ředitelství silnic a dálnic ČR; Správa Letiště Praha, s. p.; TSK hl. m. Prahy; ÚDI Praha; ÚMČ Praha 1, 2, 3 a 7; ZHMP ● Fotografie: TSK-ÚDI ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● Vydáno TSK hl. m. Prahy v počtu 1 500 ks ● Praha 2008

Esko, spojení pro město na území hl. m. Prahy





**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**
Úsek dopravního inženýrství
110 15 Praha 1, Řásnovka 8
Tel.: +420 257 015 094
udi@tskpraha.cz
www.tskpraha.cz