2.12 DOPRAVA

ÚVOD

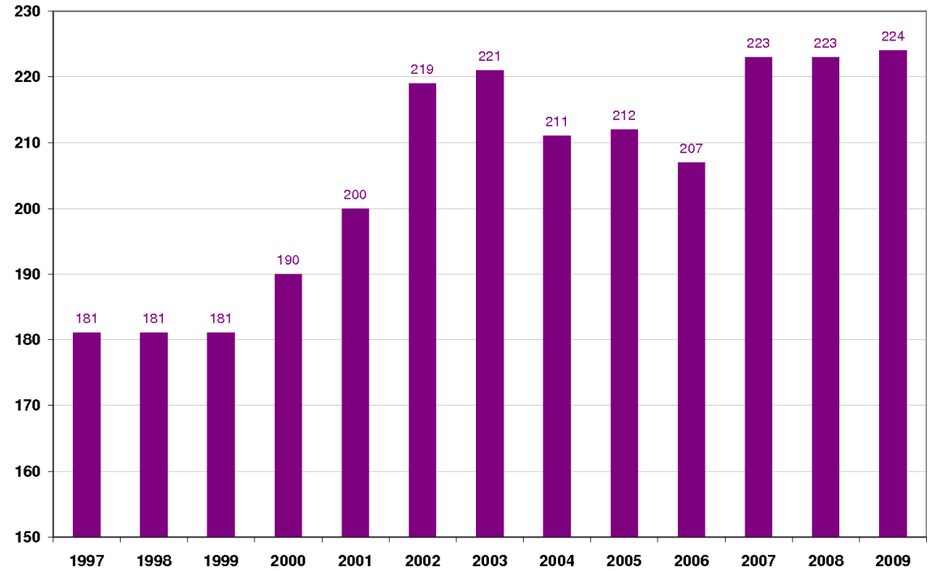
Doprava výrazným způsobem ovlivňuje rozvoj ekonomiky, její konkurenceschopnost v prostředí celosvětové globalizace, úroveň kvality dopravy představuje výrazný rozhodovací faktor pro investory, kvalita dopravy je jedním z ukazatelů kvality života obyvatel. V tržním prostředí umožňují rozvinuté dopravní subsystémy větší mobilitu obyvatel za prací, což má příznivý vliv na míru nezaměstnanosti. Opačně však může doprava znamenat zároveň i četná rizika z hlediska životního prostředí a to zejména v případě značných nároků na individuální osobní i nákladní automobilovou dopravu, z hlediska nežádoucí nadměrné fragmentace krajiny, značných nároků na zábory půdního fondu apod. Prioritní důraz musí být proto kladen na rozvoj kolejových dopravních subsystémů i dalších forem ekologické dopravy a na snižovaní počtu jízd automobilových vozidel ve městech.

Celospolečenské trendy chování lidí i podnikatelské sféry v uplynulém desetiletí nevytvářely příznivý základ pro naplňování představy „udržitelného rozvoje“. Tlak na urbanizaci území v pásu kolem Prahy bez zřetele na stav dopravní infrastruktury, rozřeďování hustoty osídlení, rozvoj zástavby v oblastech odlehlých od systémů kapacitní kolejové (ekologické) hromadné dopravy způsobily současnou nevyhovující situaci s mnoha negativními důsledky. Dopravní souvislosti jsou zřejmé – nárůst hybnosti a dopravních výkonů zejména v individuální automobilové dopravě spoluvytváří kritickou situaci na komunikační síti v Praze. Města, která uspěla v redukování podílu cest realizovaných za použití osobních automobilů, především trvale podporují rozvoj systémů hromadné dopravy, efektivně zklidňují automobilovou dopravu a mají účinnou parkovací politiku.

2.12.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Praha patří bezesporu k nejvýznamnějším železničním uzlům v národní železniční síti, která se řadí co do hustoty sítě na evropskou špičku. Z hlediska dopravních výkonů v osobní dopravě v rámci spádové oblasti Pražské integrované dopravy (dále jen PID) je na předním místě v rámci ČR a rovněž nákladní doprava je významným uzlem z hlediska vlakotvorby.

Graf Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID



Zdroj: TSK, 2010

Významu železnice jako nosného prvku v systému PID však neodpovídá úroveň infrastruktury, která mnohdy odpovídá úrovni jejího vzniku, tedy druhé polovině století páry. Do železničního uzlu Praha (ŽUP) je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC a AGTC. Délka tratí na území hl. m. Prahy činí více než 200 km, přičemž pro osobní dopravu slouží cca 145 km tratí. I přes některé významné investice se nedaří odstranit kapacitní a technické deficity v infrastruktuře. Naprosto zásadní investicí je Nového spojení, které odstraní kapacitně nevyhovující spojení centrální oblasti uzlu s východní částí regionu a země. I po této dostavbě však bude i nadále existovat několik limitních profilů a úseků, mezi které patří zejména stávající propojení žst. Praha hlavní nádraží se žst. Praha Smíchov přes Vytoňský most.

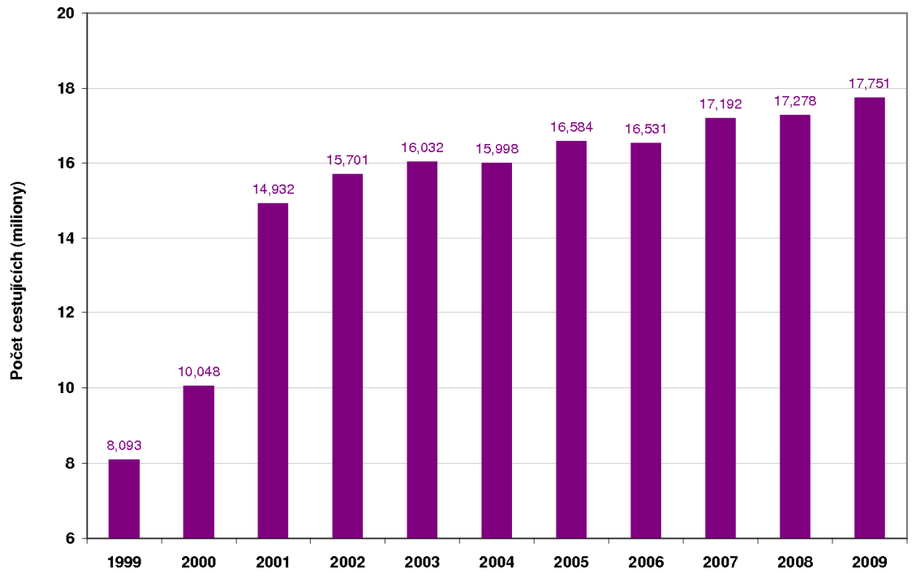
Dlouhodobě je však podle sledovaných koncepcí a uvažovaného stupně integrace železnice jako nosného prvku integrovaného systému příměstské dopravy zejména kapacita hlavních příměstských tratí nedostatečná a podmiňují další rozvoj co do četnosti obsluhy. Řešením je uplatnění principu segregace příměstské a městské dopravy. U většiny stávajících tratí nelze v podstatě rozšířit koridor, a proto se uvažuje o využití výstupu vysokorychlostních železničních tratí z Prahy po koncová ramena příměstské železniční dopravy zčásti jako provozní stavební etapy pro odvedení dálkové a nákladní dopravy.

Železnice, resp. její rozsáhlé plochy v celoměstském centru a v centrální oblasti města se díky relativně ustrnulému technologickému vývoji v minulosti staly potenciálem pro rozvoj Prahy s možností zásadně změnit obraz některých městských čtvrtí. Při tom však nelze podcenit riziko ztráty územních rezerv pro rozvoj vlastní primární funkce. Jestliže při tvorbě územního plánu v druhé polovině devadesátých let převládala potřeba územních rezerv na plošná zařízení a jen částečné opouštění nezbytných ploch (Smíchov, Bubny, částečně Žižkov aj.), pak současným trendem je daleko razantnější redukce plošného rozsahu při zvýšení kapacity liniové infrastruktury.

Hustota zástavby ve městě i v příměstské oblasti, terénní konfigurace v konfrontaci s požadovanými parametry a nároky z hlediska hygienických limitů směřují z hlediska hledání nových tras železnice do úrovně technicky a investičně nesmírně náročných řešení. Příkladem je výsledná podoba návrhu nové trati Praha–Beroun. V souvislosti s řešením hlukové zátěže dochází u železničních koridorů, které ve velké míře tvořily přirozené zelené koridory v území, k obestavování tratí protihlukovými zdmi, a tím ke zvýšení bariérového efektu, nehledě na narušení rázu prostředí.

Proces integrace železnice do PID, nastoupený v polovině devadesátých let 20. století, úspěšně pokračuje, což dokládá více než 60% podíl předplatných jízdenek na příměstských vlacích a jejich stále se zkracující taktový interval, který ve špičkových obdobích dosahuje 15 min a místy dokonce 7,5 min. Také v meziregionální a dálkové dopravě je koncepčně sledován taktový provoz, jehož zárodky jsou již zřetelné v hlavních národních relacích Praha–Ostrava či Brno.

Graf Počet cestujících přepravených po železnici na území Prahy po železnici v rámci PID



Zdroj: TSK, 2010

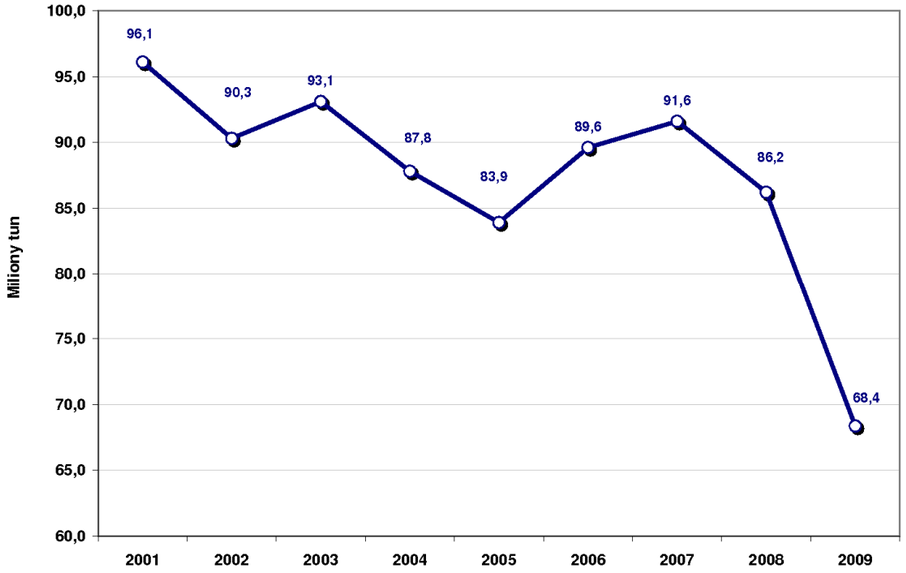
Podle údajů ČD, a. s., přepraví železnice v Praze včetně příměstské dopravy v průměru 152 000 cestujících denně, přičemž počet přepravených cestujících má stále vzestupný trend (v r. 2002 46,3 mil. a v r. 2006 již 58,9 mil.) I přes nedostatky v infrastruktuře je cestovní rychlost vlaků příměstské železnice o 25 % vyšší než metra a z hlediska dostupnosti centra z okrajových částí města nabízí bezkonkurenčně nejrychlejší spojení.

Poprvé se železnice v podobě koněspřežné dráhy z Kladna (tzv. Buštěhradská) dotkla území dnešní Prahy v roce 1830 v Dejvicích. V roce 1845 byla do Prahy na dnešní žst. Praha Masarykovo nádraží přivedena z Olomouce Severní dráha císaře Ferdinanda. K největšímu rozkvětu železnice došlo v 60. a 70. letech 19. století. Česká západní dráha z Bavorska dorazila do Prahy na dnešní žst. Praha Smíchov v roce 1862. Buštěhradská dráha byla následujícího roku přestavěna na normální rozchod a parní provoz. Nádraží Františka Josefa, dnešní žst. Praha hlavní nádraží, bylo otevřeno v roce 1871, a byl tak zahájen provoz na trati Praha – Tábor – Vídeň. Zprovoznění Pražské spojovací dráhy mezi žst. Praha Smíchov – žst. Praha hlavní nádraží následovalo v příštím roce. V roce 1873 Rakouská severozápadní dráha zavedla na provizorní nádraží na Rohanském ostrově trať z Lysé nad Labem. Dvacátá a třicátá léta 20. století byla ve znamení elektrizace a koncepčního oddělování nákladní dopravy. Roku 1959 byla uzavřena dohoda mezi městem Prahou a Ministerstvem dopravy o přestavbě pražského železničního uzlu, která deklarovala i uvolnění drážních ploch v obvodu žst. Praha Masarykovo nádraží, Bubny a Těšnov. Pokračovaly i práce na obchvatu pro nákladní dopravu, ten měl za cíl její svedení do jediného hlavního seřaďovacího nádraží ve Vršovicích. Dne 16. března 1985 byla zlikvidována poslední část památkově chráněného objektu již provozně zrušeného vlakového nádraží Praha Těšnov. Severní křídlo budovy bylo odstraněno v roce 1973 při výstavbě severojižní magistrály.

Z hlediska územního vývoje města v interakci se železnicí je bohužel nutno konstatovat, že od doby stabilizace podoby ŽUP na přelomu 19. a 20. století stagnuje či dokonce klesá počet stanic a zastávek. Železniční doprava se tak musí vyrovnávat s velkým deficitem v podobě malého podílu na plošné obsluze města. Na území hl. města Prahy je situováno 65 železničních dopraven, z toho pro osobní dopravu slouží 43. Na základě zpracovaných koncepčních studií se uvažuje s doplněním o téměř dvě desítky nových zastávek, které jednak umožní lepší přímou obsluhu území železnicí, jednak mohou ve vazbě na ostatní systémy veřejné dopravy rozšířit nabídku možných spojení.

Uspořádání železničních tratí a tzv. pražských spojek včetně těch, které jsou využívány pouze pro železniční nákladní dopravu, umožňuje budoucí obsluhu některých částí vnějšího pásma města, jejich spojení s centrem města i vzájemné propojení a nabídnutí nových přepravních vztahů, efektivnějších vůči doposud realizovaným prostřednictvím MHD.

Graf Objem celkové nákladní dopravy na železnici (celá síť v ČR)

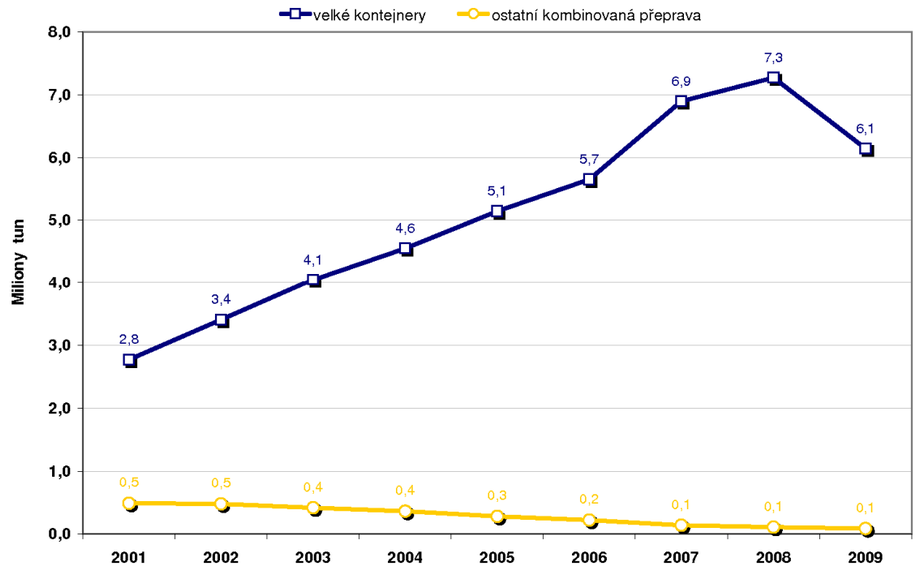


Zdroj: ČD, a. s., 2010

Nákladní železniční doprava prošla obrovskými změnami díky naprosto zásadním strukturálním změnám v hospodářství. Vzhledem k masivnímu přerodu charakteru výroby na území města a stále rostoucímu tlaku na transformaci tradičních průmyslových lokalit, došlo k výraznému poklesu objemů, který se propsal i do změn v infrastruktuře. Bylo zrušeno seřaďovací nádraží Praha Vršovice a došlo k razantnímu poklesu poptávky po vlečkové dopravě, což mělo za následek jejich rušení a fyzickou likvidaci. Rovněž tak se zvyšuje tlak na opouštění tradičních lokalit nákladových nádraží (Smíchov, Žižkov atd.) s cílem transformovat území na obytně smíšené funkce. Poloha těchto lokalit v návaznosti na komunikační síť přitom skýtá potenciál pro založení multimodálního způsobu zásobování města s příznivým dopadem na životní prostředí.

Významným záměrem je výstavba terminálu kombinované dopravy Malešice, který bude napojen do severního zhlaví žst. Praha Malešice a který nahradí překladiště na Žižkově.

Graf Objem kombinované nákladní přepravy na železnici (celá síť v ČR)



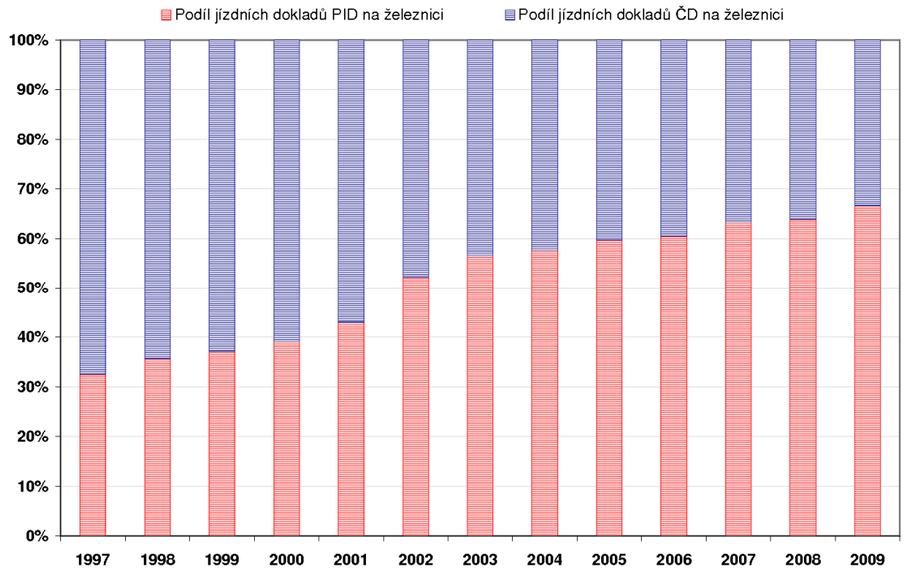
Zdroj: ČD, a. s., 2010

Nedořešená je koncepce veřejných logistických center v Praze a ve Středočeském kraji, která by umožnila rozvoj multimodálních systémů ve vazbě na moderní logistické přístupy. Stávající distribuční centra a areály dosahují jen dílčích efektů (pro provozovatele či zákazníky) namísto systémově výhodného pojetí se synergickými efekty.

Mezinárodní železniční unie UIC v roce 1989 předložila Evropské komisi návrh Celoevropské vysokorychlostní sítě, na jehož základě byla vytvořena první transevropská síť TEN. V ČR byly již zkušenosti s projektováním vysokorychlostních tratí získány při přípravě modernizace III. národního tranzitního koridoru v úseku mezi Prahou a Plzní, kde nastaly problémy s prostorovými možnostmi průchodu hustým osídlením v předměstích Prahy a Plzně. Po posouzení se došlo k závěru nemodernizovat v okolí těchto měst stávající tratě, ale nalézt nové stopy budoucích vysokorychlostních tratí. Výsledkem jsou úseky vedené převážně v tunelech a navržené na traťovou rychlost 300 km/hod. V souladu s územním plánem budou do ŽUP ve výhledu kromě stávajících tratí zaústěny i vysokorychlostní tratě (VRT) od severu (směr Drážďany/SRN), východu (směr Brno/Rakousko), západu (směr Plzeň/SRN). Vzhledem ke značné investiční náročnosti a mezinárodní povaze je předpokládaný časový horizont realizace vzdálený, nedostane-li se jim masivní podpory z prostředků EU, vyjma využití etapových úseků pro potřeby segregace segmentů dopravy nebo vytvoření parametricky kvalitnější alternativ stávajících tratí.

Pražským železničním uzlem procházejí 3 tranzitní koridory. Modernizace tratí vybrané železniční sítě se realizuje jako souhrn opatření, která umožňují na dané trati zvýšení největší traťové rychlosti do 160 km/h včetně (s případnou stavební připraveností na rychlost vyšší, pokud se neúměrně nezvyšují investiční náklady), dosažení požadované třídy zatížení, dosažení požadované prostorové průchodnosti a provoz jednotek s naklápěcími skříněmi. K 1. 5. 2004 se Česká republika stala členem Evropské unie, jejíž Evropský parlament a Rada v zájmu zlepšení vzájemného propojení národních železničních sítí přijaly směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému. Vybraná železniční síť České republiky tvořící součást tohoto evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu. Novostavby traťových úseků, které budou výhledově součástí sítě vysokorychlostních tratí, se navrhují s přihlédnutím k příslušným technickým specifikacím pro interoperabilitu transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Graf Skladba jízdních dokladů na železnici



Zdroj: TSK, 2010

Na tratích pražského železničního uzlu je použit systém stejnosměrné trakční soustavy 3 kV. Místa styku trakčních proudových soustav 3 kVDC a 25kV/50 HzAC na tratích Praha-Plzeň a Praha-České Budějovice jsou úseky Beroun-Zdice (žkm 41,080) a Benešov u Prahy-Bystřice u Benešova (žkm 130,900).

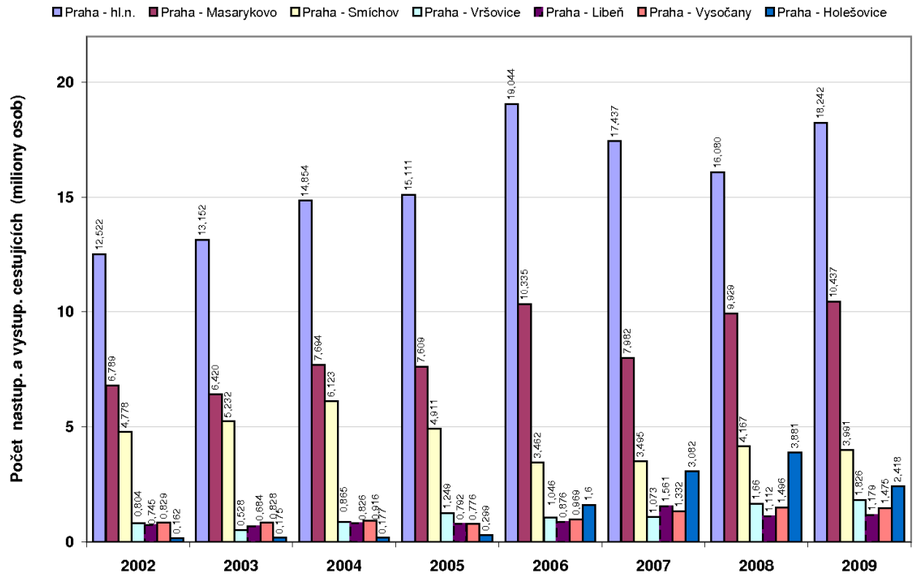
Zabezpečovací zařízení, které v souvislosti s jízdami drážních vozidel přispívá k zajištění bezpečnosti železniční dopravy kontrolou a náhradou podílu lidského činitele a umožňuje automatizaci dopravního procesu a zvyšování propustné výkonnosti železničních stanic a tratí, se podle úrovně zajištění a kontroly podmínek pro zabezpečenou jízdu drážních vozidel dělí na zařízení:

- kategorie - za splnění většiny bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku odpovídají určení zaměstnanci.
- kategorie - splnění určených bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku zajišťuje zabezpečovací zařízení a za splnění ostatních bezpečnostních požadavků odpovídají určení zaměstnanci.
- kategorie - splnění bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku i posunu zajišťuje zabezpečovací zařízení.

Staniční a traťová zabezpečovací zařízení a vlakové zabezpečovací zařízení je schopno předávat si navzájem potřebné informace pro svoji funkci v rozsahu a formě podle požadavků použitého vlakového zabezpečovacího zařízení.

Právní normou v oblasti drah je zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, který upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto dráhách, podmínky pro provozování drah, pro provozování drážní dopravy na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. Prováděcí vyhláškou zákona je vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ustanovení této vyhlášky upravuje technické podmínky a požadavky pro stavby drah a stavby na dráze, stavby dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky lze projektovat a realizovat podle této vyhlášky pouze do rychlosti 160 km/h včetně.

Graf Výkony vybraných nádraží v Praze

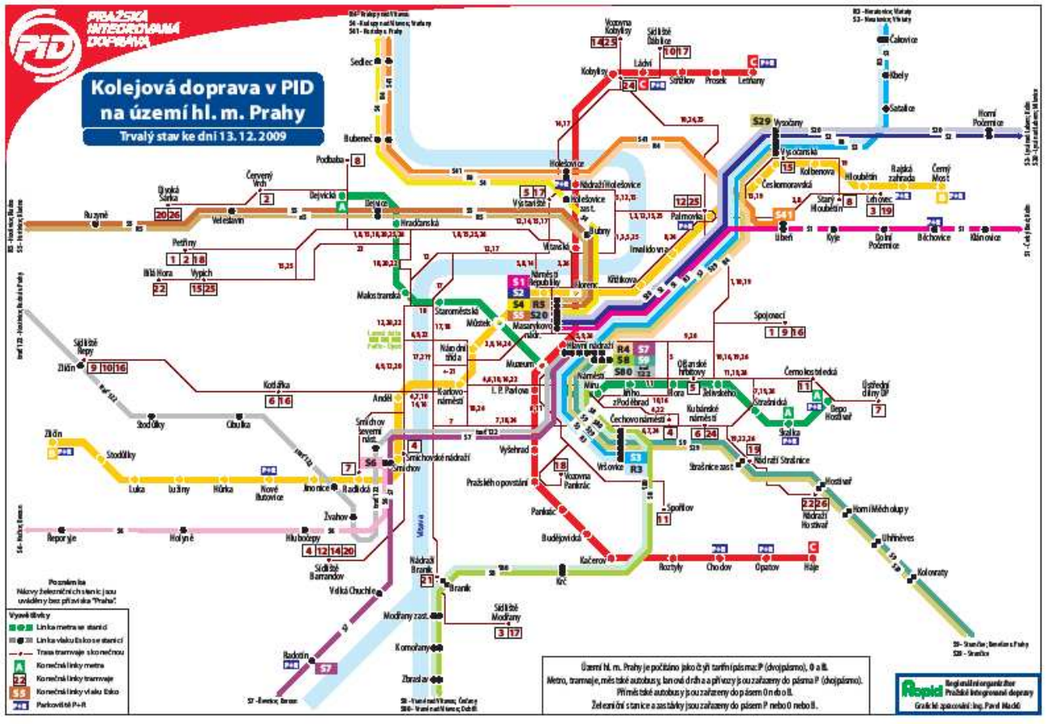


Zdroj: TSK, 2010

Pro srovnání v rámci ČR se pro železniční systém na území Prahy nabízí region ostravský a brněnský kde je jistá podobnost a srovnatelnost. Hlavní město Praha má 1 1188 126 obyvatel, Moravskoslezský kraj 1 249 290, Jihomoravský kraj 1 132 563. **V Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS** je zaintegrováno 19 tratí v provozu Českých drah v délce 419 km. V systému je zapojeno celkem 145 měst a obcí Moravskoslezského kraje s více než 750 000 obyvateli. Ve vlacích ČD platí v IDS pouze dlouhodobé časové jízdenky ODIS. Na území města Ostrava (zóna 1 až 4) platí ve vlacích navíc 24hodinová jízdenka pro město Ostrava, tzv. „Ostravanka“. Dlouhodobé časové jízdenky umožňují v rámci časové a zónové platnosti libovolné cestování ve 2. třídě osobních a spěšných vlaků na tratích zařazených do systému ODIS. **Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje IDS JMK** zajišťuje dopravu ve více než polovině obcí Jihomoravského kraje, v nichž žije přes 60 % jeho obyvatel a nabízí cestujícím 10 vlakových linek. České dráhy jsou v systému IDS JMK zastoupeny osobními vlaky, spěšnými vlaky a vybranými rychlíky. Do systému **Pražské integrované dopravy PID** jsou zahrnuty všechny železniční tratě vycházející z Prahy. Na části tratí je zavedena plná integrace, tzn., že je zde možno používat přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu. Na ostatních tratích platí pouze časové jízdenky. Ve vybraných vlacích (R - částečně, Ex, EN, EC, IC, SC) nelze cestovat na jízdenky PID. České dráhy zahájili provoz projektu S – spojení pro Prahu. Součástí „Eska“ je celkem 11 linek a cílem je, aby příměstské a městské osobní vlaky byly veřejností vnímány jako rychlé a pohodlné spojení Středočeského kraje s Prahou a naopak. Tyto vlaky jsou na hlavních tratích vedeny z části moderními jednotkami CityElefant a Regionova a nabízejí většinou nejrychlejší variantu spojení center Středočeského kraje s Prahou. Podrobnější údaje týkající se Pražské integrované dopravy jsou obsaženy v kapitole „Veřejná doprava osob“.

Velkým problémem systému železnice v Praze je velká **nevyrovnanost technického stavu jednotlivých tratí.** Některé úseky jsou na úrovni roku 1850. Rozdíly jsou v zabezpečovacím zařízení, kde proti sobě stojí trať v úseku Děčín–Praha Holešovice zabezpečená automatickým obousměrným autoblokem a trať Čerčany–Praha Braník spoléhající na telefonické dorozumívaní. Rozdílné je i dovolené traťové zatížení pohybující se od 18 t (Beroun Závodí–Praha Smíchov) po 22,5 t (Lysá nad Labem–Praha Vysočany) na nápravu. Stejné rozdíly panují i v traťových rychlostech, které kolísají od 50 km/h (Čerčany–Praha Braník) do 160 km/h (Děčín–Praha Holešovice).

Obr. Systém linek příměstských a městských osobních vlaků



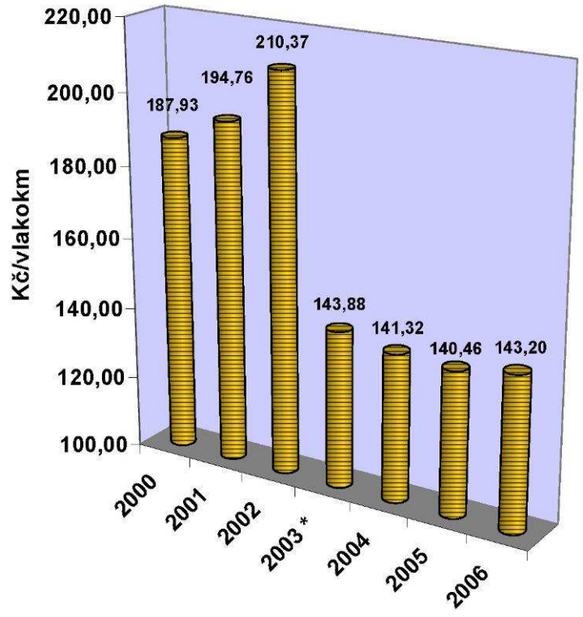
Zdroj: ROPID, 2010

Výhodou železnice je přímé spojení většiny regionálních sídel s centrem Prahy (Kralupy nad Vltavou, Nymburk, Kolín-Praha Masarykovo nádraží, Benešov, Beroun–Praha hlavní nádraží). Naopak velkou slabinou je absence kvalitního železničního spojení Praha–Kladno (největší město Středočeského kraje, cca 70 000 obyvatel). Řešením je připravovaná modernizace trati Praha-Kladno, která zkvalitní příměstskou železniční dopravu v tomto směru (zkrácení cestovní doby a zvýšení počtu spojů). Dojde ke zdvoukolejnění a elektrizaci tratě a realizace odbočky z tratě Praha-Kladno na Letiště Ruzyně odstraní absenci kolejového propojení letiště s centrální oblastí města.

Přestavba železničního uzlu Praha v současné době probíhá, část staveb se realizuje (úseky Praha Libeň–Praha Běchovice, Strančice–Praha Hostivař), část se nachází v různém stupni přípravy (úseky Praha Bubny–Praha Holešovice, Praha Běchovice–Úvaly). Klíčový význam má zprovoznění Nového spojení. Spolu s přípravou realizace nových zastávek (např. Praha Rajská Zahrada) bude umožněn rozvoj tzv. městských linek zatím zastoupených jedinou linkou S 41 Roztoky u Prahy–Praha Holešovice. Nové linky by využívaly i tratě dnes určené především pro nákladní dopravu. Pouze pokračující modernizace a optimalizace tratí spolu s rozvojem zastávek a dodržováni standartu kvality (interval, kultura zastávek i železničních vozidel, informace) a realizace uceleného linkového systému může zaručit plné rozvinutí potenciálu železniční dopravy na území Prahy. Klíčový význam pro železniční dopravu nejen na území hl. m. Prahy má dne 1. 9. 2008 zprovozněná stavba Nové spojení. Stavba byla navržena jako základní kámen přestavby železničního uzlu Praha. Cílem stavby bylo zkapacitnění železničních tratí do žst. Praha hl. n. ze směrů Praha Libeň, Praha Vysočany a Praha Holešovice pro osobní dopravu. Nedílnou součástí stavby je i plné zapojení žst. Masarykovo nádraží do systému příměstské a městské železnice. Stavba byla plně zprovozněna 2. 12. 2008. Spolu s novým grafikonem 14. 12. 2008 slouží Nové spojení plnému provozu vlaků. Náklady stavby činí 9 mld. Kč. Investorem stavby byla SŽDC, s.o.

Jako důležitá součást zlepšování železniční infrastruktury se profiluje projekt ČD, a. s., „Živá nádraží“ - komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností. Jde především o opravy, modernizace a nová využití nemovitého majetku Českých drah. Současně pojem revitalizace zahrnuje i integraci nových funkcí do drážních nemovitostí, nových služeb a činností, zajišťovaných pro zákazníky Českých drah. V současnosti se již realizuje projekt Praha hlavní nádraží, jehož cílem je vybudování nového, bezpečného, čistého a funkčního nádraží se širokou nabídkou nových služeb a nákupních příležitostí. V říjnu a listopadu 2008 skončily v rámci projektu „Živá nádraží“ kompletní rekonstrukce budov žst. Praha Vršovice a Praha Dejvice. Výpravní budova dejvického nádraží pochází z roku 1873 a její součástí je i Masarykův salónek a ojedinělý letecký kryt z 2. světové války. Cílem rekonstrukce obou budov bylo zkvalitnění prostředí pro zákazníky i zaměstnance ČD. Objektům byla navrácena původní historická podoba a úpravy se dotkly i přednádražních prostor.

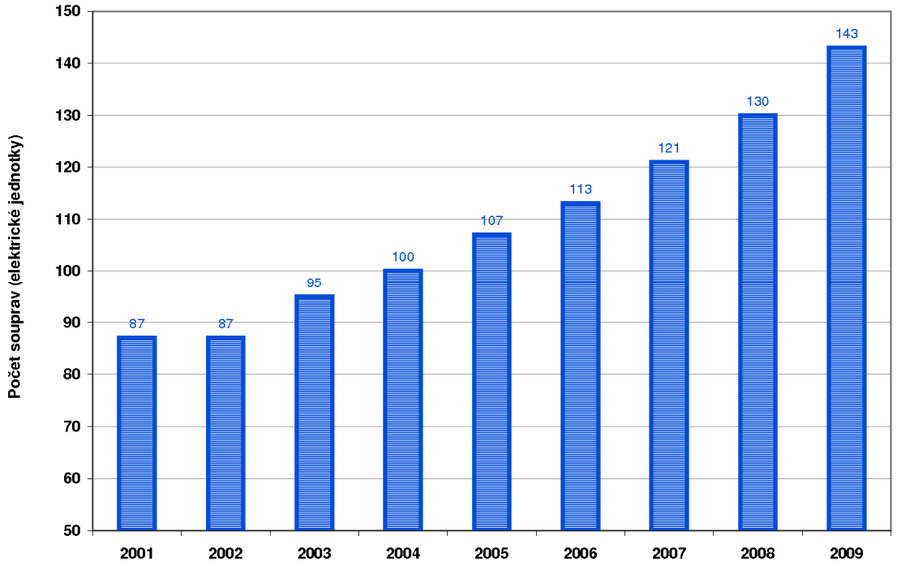
Graf Náklady na vlakokm v osobní železniční dopravě



1. 1. 2003 vznikly organizace SŽDC, s. o., a ČD, a. s
Zdroj: ČD, a. s., 2007

Problémem bránícím rozvoji městské železnice v Praze je nejen zanedbaný stav tratí, ale i zčásti zastaralý vozový park železničních vozidel. Páteř vozového parku příměstských linek tvoří několik desítek zastaralých elektrických jednotek řady 451 a 452 vyrobených v letech 1964–1973 (motorový vůz má kapacitu 61 míst k sezení, vložený vůz 89 míst). V současné době dochází k modernizaci vozového parku nákupem dvoupatrových elektrických jednotek řady 471 (třívozová jednotka má kapacitu 310 míst k sezení), vyráběných ve spolupráci sesterských společností ŠKODA TRANSPORTATION a ČKD VAGONKA, určených pro rychlou příměstskou dopravu na tratích elektrifikovaných napětím 3 kVss. Jsou složeny z motorového vozu (471), vloženého (071) a řídícího vozu (971). Celá jednotka má elektronický řídicí systém s vozovými počítači, čímž se stává nejmodernějším vozidlem ČD, u kterého bylo poprvé využito asynchronního pohonu, procesorové regulace a systému automatického vedení vlaku (počítačové řízení umožňuje vícenásobné vedení vlaku složeného z několika ucelených jednotek, v závislosti na možnostech tratě lze použít systém automatického vedení vlaku AVV). Konstrukční rychlost vozu je 160 km/h, stávající provedení je dodáváno pro rychlost 140 km/h. Interiér elektrické jednotky řady 471 je přizpůsoben pro cestující se sníženou pohyblivostí. Nástupní hrana je 550 mm nad temenem kolejnice, přední nástupní prostor je vybaven i zdvihací plošinou. V patře motorového vozu je oddíl 1. vozové třídy. Tempo výroby nových souprav je ale z finančních důvodů bohužel nedostatečné, neboť cena jedné soupravy je cca 200 mil. a pro další rozvoj systému by byl potřebný počet celkem 100 až 120 elektrických jednotek. Na neelektrifikovaných tratích je doposud nejrozšířenějším vozidlem motorový vůz řady 810 vybavený motorem Liaz s automatickou hydromechanickou převodovkou pohánějící jednu nápravu (kapacita 55 míst k sezení). Motorový vůz je koncipován jako čelní s ovládáním z jednoho stanoviště. Maximální provozní rychlost je 80 km/h a konstrukční rychlost je 100 km/h. Nástupcem vozů řady 810 je motorová jednotka Regionova tvořená v provozu trvale spojeným motorovým a řídicím vozem. Jde o modernizaci původních vozů řady 810 a přípojného vozu řady 010 vyráběných v letech 1973 až 1983 z majetku Českých drah. Vozidlo je uzpůsobeno nízkopodlažní částí řídicího vozu pro přepravu cestujících se sníženou pohyblivostí a také pro zjednodušení přepravy nevidomých cestujících pomocí akustických majáčků a možnost otevření dveří pomocí slepecké vysílačky VPN (kapacita jednotky je 84 míst k sezení). Strojvůdce má k dispozici moderní ovládáním trakce (elektronický řídicí systém, vícečlenné řízení, automatická regulace rychlosti). Maximální provozní rychlost je 80 km/h.

Graf Rozvoj vozového parku ČD, a. s.

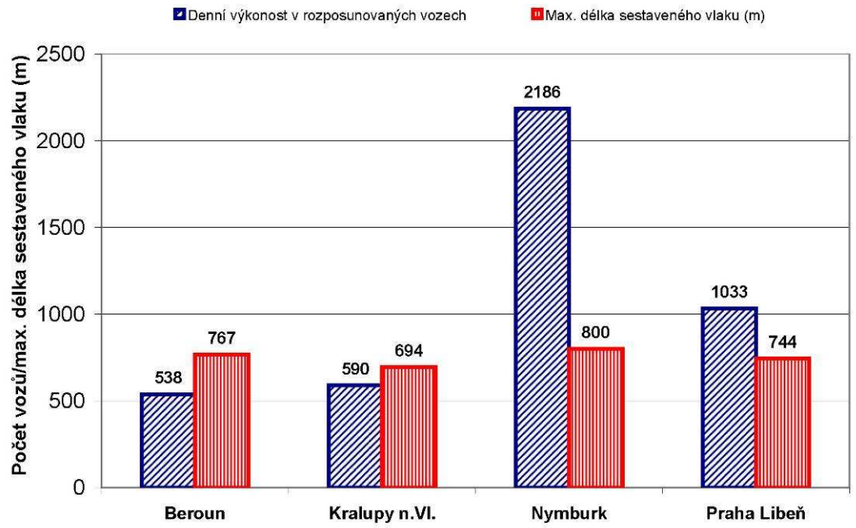


Zdroj: ČD, a. s., 2010

Evropská zkušenost ukazuje, že zřejmě jedinou možností jak může být železnice atraktivní páteří veřejné dopravy je utkat jemné a dovedné předivo pavučiny **integrovaného taktového jízdního řádu (ITJŘ)**. Smyslem systému je pomocí koordinace taktových jízdních řádů v uzlových stanicích dosáhnout nepřerušovaných dopravních řetězců dálkové osobní železniční přepravy v návaznosti na regionální osobní železniční dopravu a autobusovou dopravu. Spoluprací a návaznosti všech systémů veřejné dopravy je možné dosáhnout obsluhy území v daných a zapamatovatelných intervalech s optimálními přípoji v uzlových stanicích.
Jedinečným příkladem v Evropě je projekt Bahn 2000 Švýcarských spolkových drah SBB. Projekt byl pod heslem „Každou hodinu jede vlak“ zahájen v roce 1981. Ústředním mottem sytému je „jet tak rychle, jak je potřeba“ místo „jet tak rychle, jak je možno“. Projekt Bahn 2000 byl schválen referendem v roce 1987 a poté se rozběhly práce po jednotlivých etapách. První etapa byla dokončena v roce 2004. Vytváření jízdního řádu osobní železniční dopravy musí být však provázáno s tvorbou jízdního řádu dopravy nákladní, protože jen tak se může celý systém železniční dopravy plně rozvinout. V současné době je ve fázi přípravy projekt zadavatele SŽDC, s. o. „Strategický obchodní plán pro rozvoj železniční dopravy v ČR“. Jedním z cílů plánu má být i formulace podmínek přípravy železniční infrastruktury umožňující budoucí zavedení ITJŘ na celé železniční síti v ČR. Ke stejnému kroku mají vést i kroky Ministerstva dopravy jako objednavatele osobní dopravy ve veřejném zájmu.

Očekávaným dokumentem je materiál MD ČR „Celonárodní koncepce nákladní dopravy“. Důležitým faktorem bude strategie podpory **Veřejných logistických center** VLC. V souladu se „Strategií hlavního města Prahy pro oblast logistiky“ a „Strategií podpory logistiky z veřejných zdrojů“ je nutné připravit podmínky pro rozvoj City–logistiky jako účinného nástroje pro dosažení přijatelné dopravní obsluhy města. Využívány by měly být hlavně nesilniční druhy nákladní dopravy. Již v dnešní době je železniční uzel Praha bezesporu nejvýznamnější a největší železní uzel v ČR. Je důležitou křižovatkou železničních koridorů transevropské sítě TEN, sítě TER (projekt TER, TEN - síť multimodálních koridorů) i tras kombinované dopravy podle mezinárodních dohod AGC a AGTC (AGC - dohoda o nejdůležitějších mezinárodních železničních trasách, AGTC - Dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech). V minulosti došlo k výraznému nárůstu přepravního podílu silniční nákladní dopravy, i přesto nákladní doprava Českých drah, a. s., ČD Cargo, a. s., zaujímá svými výkony páté místo v EU. Pro udržení svého postavení hodlá společnost investovat do infrastruktury podporující napojování průmyslových areálů na železniční dopravu, výstavby terminálů kombinované dopravy a logistických center. Během následujících dvou let má ČD Cargo, a. s., v úmyslu do provozu nasadit více než 1 450 nových nebo modernizovaných železničních nákladních vozů. To odpovídá potřebám obnovy vozového parku a budování navazující infrastruktury (skladové areály, logistická centra, terminály kombinované dopravy) jako dvou rovin nutných pro kvalitativní změny v oblasti **nákladní železniční dopravy**. Bohužel železniční infrastruktura v Praze v současnosti nedisponuje potřebným technologickým vybavením pro moderní přepravní služby (logistické terminály s vazbou na železnici). Z dostupných údajů se dá určit, že největší objem přepraveného zboží (hrtkm a čtkm) se v Praze po železnici přepravuje především po tratích určených pro nákladní dopravu (Malešice–Libeň, Běchovice–Malešice). Výjimečný je úsek Hostivař–Uhříněves, který je silně zatížen dopravou nákladní i osobní. Železniční stanice Praha–Malešice má z hlediska tranzitní nákladní dopravy klíčový význam.

Graf Vlakotvorné stanice



Zdroj: ČD, a. s., 2008

Nákladní přepravu můžeme rozdělit do třech skupin: tranzitující, tranzitní přepracovávanou v seřaďovací stanici Praha Libeň a místní, která má odesílací, cílovou nebo obě stanice v Praze a navazujících stanicích. Praha stále zůstává významným místem produkce i spotřeby. U nakládky zboží převládají kontejnery a nakládka železného šrotu, u ostatních druhů zboží jsou podíly velmi malé. Vykládka je větší, podíl kontejnerů nižší a významný podíl mají pevná a tekutá paliva a stavebniny. Vlakotvornými stanicemi zajišťujícími obsluhu aglomerace jsou Praha Libeň, Kralupy nad Vltavou a Beroun. Důležitým předpokladem pro fungování železniční nákladní dopravy je zachování sítě železničních **vleček**. Dnes bohužel čelíme problému jejich rušení a ztrátě zavlečkovatelných území (Vysočany, Malešicko-hostivařská oblast). V současnosti je na území Prahy v provozu cca 60 vleček o celkové délce cca 120 km. Nakládkové a vykládkové koleje v železničních stanicích a připojené vlečky tvoří základní místa nakládky a vykládky. Stanice významné pro nákladní přepravu jsou Praha Hostivař, Krč, Radotín, Uhříněves a Vršovice. Stanice s potenciálem rozvoje jsou Praha Běchovice, Horní Počernice, Libeň, Malešice a Smíchov. Železniční infrastruktura v pražském železničním uzlu bohužel nesplňuje podmínku multimodality, tj. nedisponuje kvalitním napojením na ostatní druhy přeprav a to brání její konkurenceschopnosti. Klíčové je zajištění rovných podmínek všech druhů dopravy, tj. rovné zdanění, internalizace externích nákladů, odstraňování administrativních bariér a dokončení transformace železničního sektoru, stejně důležité je i zajištění odpovídajícího legislativního prostředí pro oblast logistiky s podporou z veřejných zdrojů.

V současnosti je stav železniční infrastruktury v železničním uzlu Praha neuspokojivý. Zařízení jsou často zastaralá a železniční síť není schopna zvládnout požadovaný objem zvláště osobní dopravy. Přes všechny problémy ale již v dnešní době železnice ukazuje zcela zřetelně své přednosti. Mnohé tratě nabízejí rychlé, ekologické a pohodlné spojení s oblastí Středočeského kraje a okraje Prahy s centrem města. Železnice je součástí systému Pražské integrované dopravy PID, železniční nákladní přeprava si zachovává stále své významné postavení a lze předpokládat její nárůst.

Vývoj od r. 2008

Klíčový význam pro železniční dopravu nejen na území hl. m. Prahy má dne 1. 9. 2008 zprovozněná stavba Nové spojení. Stavba byla navržena jako základní kámen přestavby železničního uzlu Praha. Cílem stavby bylo zkapacitnění železničních tratí do žst. Praha hl. n. ze směrů Praha Libeň, Praha Vysočany a Praha Holešovice pro osobní dopravu. Nedílnou součástí stavby je i plné zapojení žst. Masarykovo nádraží do systému příměstské a městské železnice. Stavba byla plně zprovozněna 2. 12. 2008. Spolu s novým grafikonem 14. 12. 2008 slouží Nové spojení plnému provozu vlaků. Náklady stavby činí 9 mld. Kč. Investorem stavby byla SŽDC, s.o.

Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Běchovice byla zahájena 1. 9. 2006, datum finálního zakončení projektu je stanoveno na 31. 3. 2011. Předpokládané náklady projektu jsou 2,5 mld. Kč. Dne 10. 12. 2009 byla na tomto traťovém úseku ukončena poslední nepřetržitá výluka. Délka modernizovaného ztrojkolejněného úseku je cca 9km. Modernizace zahrnuje kompletní obnovu železničního spodku i svršku,

rekonstrukci všech stanic a zastávek, nové trakční vedení i instalaci nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení. Součástí stavby je i cca 3,5km protihlukových stěn.

V rámci zatraktivnění osobní železniční dopravy v regionu byla zahájena **elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice**. Stavba byla zahájena 27. 8. 2009 a dokončení se předpokládá 16. 8 2010. Zkušební provoz stavby byl zahájen 10. 12. 2009. Celkové schválené náklady projektu jsou 354 mil. Kč. Délka rekonstruovaného úseku je 5,07km. Trať je nyní v celé délce zatrolejována. Systém příměstské železnice „S“ tak mohla doplnit přímá linka S 20 Praha – Milovice s intervalem 30 minut.

V souvislosti s modernizací trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně proběhnou **stavební úpravy** na trase tzv. „Pražského Semmeringu“ tj. trati **Praha Smíchov – Praha Zličín – Hostivice**., která v době modernizace trati Praha – Kladno bude sloužit jako objízdná trasa. Cílem úprav je zvýšení kapacity trati zejména pomocí aktivace dnes nefunkčních výhyben a zřízení nového nástupiště ve stanici Praha Jinonice s přestupní vazbou na stanici metra B Jinonice. Územní rozhodnutí již bylo na stavbu vydáno.

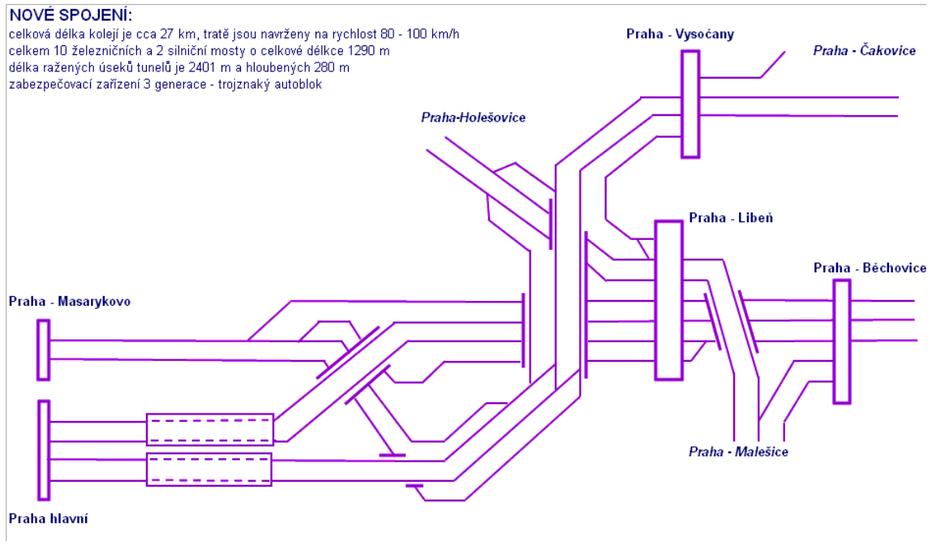
Probíhá **rekonstrukce pražského hlavního nádraží**. Datum ukončení realizace rekonstrukce vlastní budovy je plánováno na konec roku 2011. Předpokládané investiční náklady jsou 1 mld. Kč. Investorem je společnost Grandi Stazioni Česká Republika, s.r.o. Rekonstrukce budovy nádraží je koordinována s investičními akcemi SŽDC věnované rekonstrukcím a modernizacím kolejiště, nástupišť a zabezpečení provozu. **Modernizace západní části žst. Praha hl. n.** byla zahájena 7. 1. 2008. Stavba byla při nákladech 1,8 mld. Kč dokončena 30. 4. 2009. Do roku 2020 bude nutná kompletní výměna trakčního vedení, většiny zařízení silnoproudu, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, informačního systému a podstatné části železničního svršku a spodku.

V říjnu a listopadu 2008 skončily v rámci projektu **„Živá nádraží“** kompletní rekonstrukce budov žst. **Praha Vršovice a Praha Dejvice**. Výpravní budova dejvického nádraží pochází z roku 1873 a její součástí je i Masarykův salónek a ojedinělý letecký kryt z 2. světové války. Cílem rekonstrukce obou budov bylo zkvalitnění prostředí pro zákazníky i zaměstnance ČD. Objektům byla navrácena původní historická podoba a úpravy se dotkly i přednádražních prostor.

V oblasti železniční dopravy na území Prahy i nadále **pokračuje trend mírného růstu počtu cestujících** přepravených v rámci systému PID. Rozhodující úlohu mají i nadále žst. Praha hl. n. a Praha Masarykovo. Právě Praha Masarykovo nádraží má největší význam v oblasti městské a příměstské železniční dopravy.

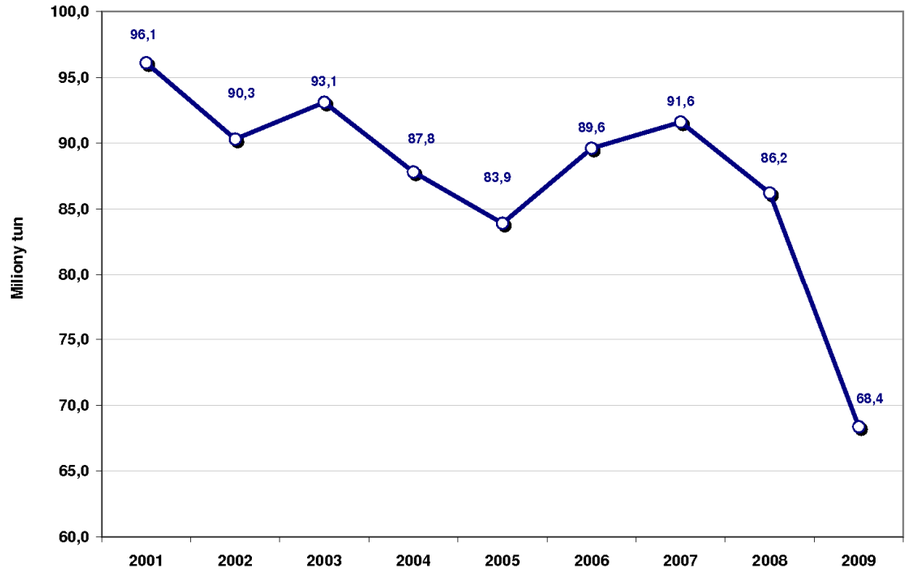
V nákladní dopravě i nadále roste objem přepraveného zboží pomocí velkých kontejnerů.

Obr. Schéma Nové spojení



Zdroj: URM 2008

Graf Vývoj objemu financí použitých SŽDC, s. o., na modernizaci a rozvoj dopravní cesty v ČR



Zdroj: SŽDC, s. o., 2010

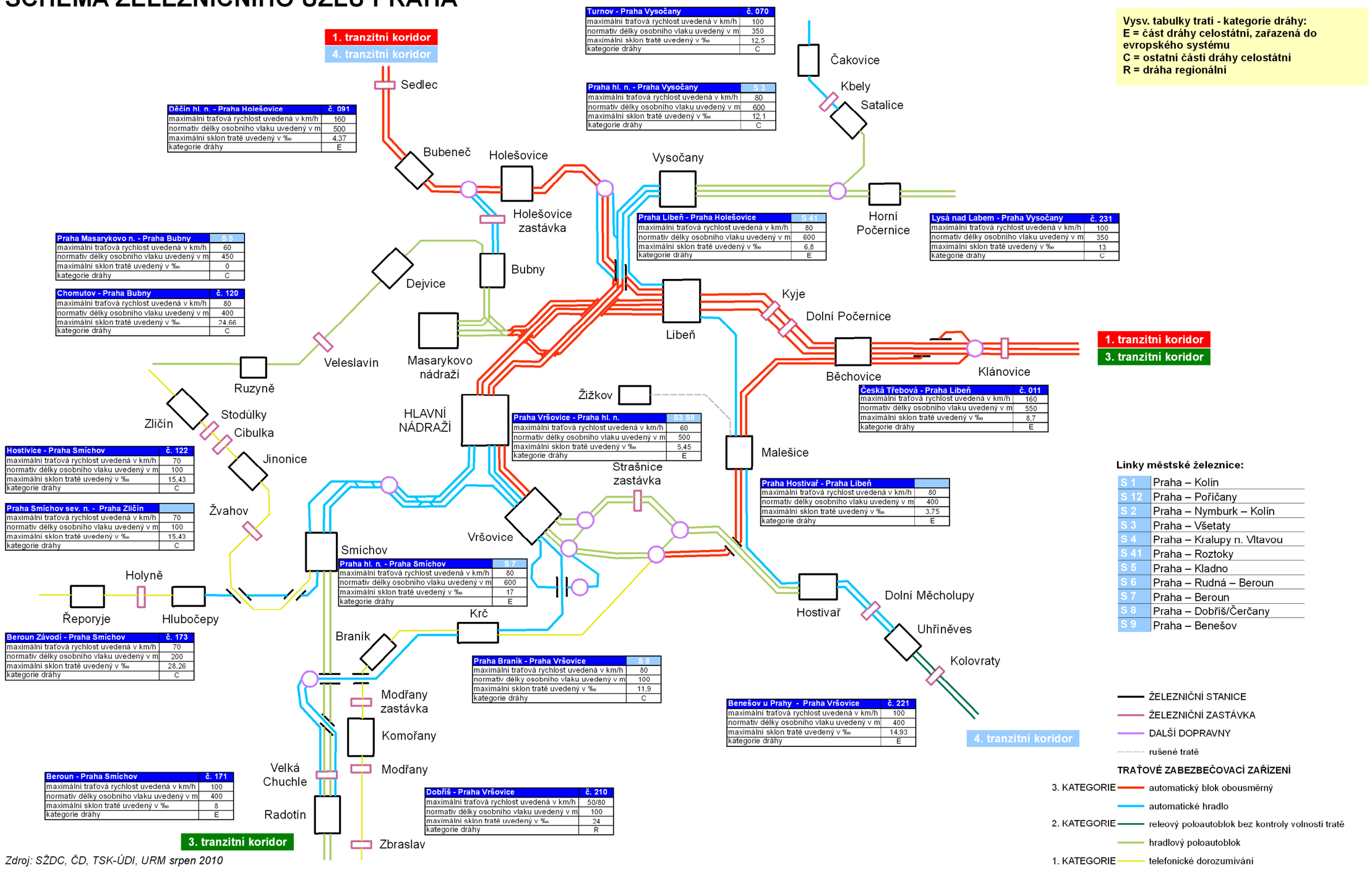
Tab. Kategorie tratí zaústěných do železničního uzlu Praha

Kategorie tratí zaústěných do železničního uzlu Praha			
trať		**č. tratě**	**kategorie**
Praha	Kralupy n. V.	091	dráha celostátní
Praha	Kladno	120	dráha celostátní
Praha	Hostivice	122	dráha celostátní
Praha	Rudná u Prahy	173	dráha celostátní
Praha	Beroun	171	dráha celostátní
Praha	Vrané n. V.	210	dráha regionální
Praha	Benešov	221	dráha celostátní
Praha	Kolín	011	dráha celostátní
Praha	Nymburk	231	dráha celostátní
Praha	Všetaty	070	dráha celostátní

Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1, se železniční dopravy týkají jevy č. 94, 95 a 96 a 97. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od jednotlivých poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO UZLU PRAHA



Vysv. tabulky tratí - kategorie dráhy:
E = část dráhy celostátní, zařazená do evropského systému
C = ostatní části dráhy celostátní
R = dráha regionální

Turnov - Praha Vysočany	č. 070
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	100
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	350
maximální sklon tratě uvedený v ‰	12,5
kategorie dráhy	C

Praha hl. n. - Praha Vysočany	S 4
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	80
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	600
maximální sklon tratě uvedený v ‰	12,1
kategorie dráhy	C

Děčín hl. n. - Praha Holešovice	č. 091
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	160
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	500
maximální sklon tratě uvedený v ‰	4,37
kategorie dráhy	E

Praha Libeň - Praha Holešovice	S 41
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	80
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	600
maximální sklon tratě uvedený v ‰	6,8
kategorie dráhy	E

Lysá nad Labem - Praha Vysočany	č. 231
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	100
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	350
maximální sklon tratě uvedený v ‰	13
kategorie dráhy	C

Praha Masarykovo n. - Praha Bubny	S 5
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	60
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	450
maximální sklon tratě uvedený v ‰	0
kategorie dráhy	C

Chomutov - Praha Bubny	č. 120
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	80
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	400
maximální sklon tratě uvedený v ‰	24,66
kategorie dráhy	C

Česká Třebová - Praha Libeň	č. 011
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	160
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	550
maximální sklon tratě uvedený v ‰	8,7
kategorie dráhy	E

Praha Vršovice - Praha hl. n.	S3 S9
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	60
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	500
maximální sklon tratě uvedený v ‰	5,45
kategorie dráhy	E

Hostivice - Praha Smíchov	č. 122
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	70
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	100
maximální sklon tratě uvedený v ‰	15,43
kategorie dráhy	C

Praha Hostivař - Praha Libeň	
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	80
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	400
maximální sklon tratě uvedený v ‰	3,75
kategorie dráhy	E

Praha Smíchov sev. n. - Praha Zličín	
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	70
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	100
maximální sklon tratě uvedený v ‰	15,43
kategorie dráhy	C

Praha hl. n. - Praha Smíchov	S 7
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	80
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	600
maximální sklon tratě uvedený v ‰	17
kategorie dráhy	E

Beroun Závodí - Praha Smíchov	č. 173
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	70
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	200
maximální sklon tratě uvedený v ‰	28,26
kategorie dráhy	C

Praha Braník - Praha Vršovice	S 8
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	80
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	100
maximální sklon tratě uvedený v ‰	11,9
kategorie dráhy	C

Benešov u Prahy - Praha Vršovice	č. 221
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	100
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	400
maximální sklon tratě uvedený v ‰	14,93
kategorie dráhy	E

Beroun - Praha Smíchov	č. 171
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	100
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	400
maximální sklon tratě uvedený v ‰	8
kategorie dráhy	E

Dobříš - Praha Vršovice	č. 210
maximální traťová rychlost uvedená v km/h	50/80
normativ délky osobního vlaku uvedený v m	100
maximální sklon tratě uvedený v ‰	24
kategorie dráhy	R

Zdroj: SŽDC, ČD, TSK-ÚDI, URM srpen 2010

Zdroj: URM 2010

2.12.2 SILNIČNÍ DOPRAVA

Praha je významnou křižovatkou silniční sítě ČR, značný význam má i v evropském kontextu. Historické založení komunikační sítě na území státu se vyznačuje v Čechách radiálním založením hlavních tras směřujících z jednotlivých směrů k hlavnímu městu. Automobilová doprava v Praze je jedním z nejvýznamnějších jevů, které ovlivňují životní prostředí a podmínky obyvatel metropole.

Do Prahy směřují dálnice D1 (Praha-Brno), D5 (Praha-Plzeň), D8 (Praha - Ústí n. L.), D11 (Praha - Hradec Králové). V budoucnu se počítá mimo hranice Prahy, ale s napojením na Pražský (silniční) okruh u Jesenice i s dálnicí D3 (Praha - České Budějovice). Dále je do Prahy směrována soustava rychlostních silnic R4 (Praha-Příbram), R7 (Praha-Slaný), R10 (Praha - Ml. Boleslav, Turnov), R6 (Praha - Karlovy Vary, zprovozněná k Novému Strašecí). Dále do Prahy z regionu směřují silnice I. třídy I/2 (Praha - Kostelec nad Černými Lesy), I/9 (Praha-Mělník); napojená na dálnici D8 u Zdib), I/12 (Praha–Kolín) a další silnice II. a III. třídy.

Koncentrace dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy radiálně směřujících k Praze je ve srovnání s dalšími městy České republiky nejvyšší. Do Prahy s napojením na Pražský okruh bude v budoucnu zaústěno pět dálnic (D1, D3, D5, D8, D11), čtyři rychlostní silnice R4, R6, R7, R10, silnice I. třídy I/2, I/12 a nepřímo u Zdib i silnice I/9. Dále jsou do Prahy zaústěny silnice nižších tříd. Obdobná koncentrace a soustředění dálniční a silniční soustavy v okolí Prahy je srovnatelná se silně urbanizovanými aglomeracemi západní Evropy. V automobilové dopravě v rámci České republiky zaujímá Praha specifické postavení v důsledku enormně vysokých intenzit na komunikační síti města i velikostí dopravních výkonů na svém území ve srovnání s jinými českými městy.

Dosavadní vývoj silniční dopravy

Vliv automobilové dopravy a její důsledky se v Praze začaly projevovat již v průběhu první poloviny 20. století, výraznější problémy se objevily již ve 30. letech minulého století. V roce 1921 byly v Praze necelé 3 tisíce vozidel, v roce 1937 připadal jeden automobil na 32 obyvatel. V důsledku druhé světové války a poválečného vývoje se rozvoj automobilového provozu v Praze na mnoho let utlumil. V 60. letech 20. století, kdy začal počet motorových vozidel v Praze výrazněji stoupat, vznikaly i dopravní problémy, které však byly v tehdejší době omezeného charakteru v důsledku nedostatečné kapacity klíčových úrovňových křižovatek v centru města a projevovaly se pouze v dopravních špičkách. K razantnímu nárůstu automobilové dopravy došlo v průběhu devadesátých let minulého století, kdy se změnily společensko-ekonomické podmínky, nastal rozvoj tržního hospodářství, změnil se životní styl spojený s větší hybností obyvatel a automobil se stal dostupným zbožím v široké nabídce a kvalitě.

Postupně rostoucí dopravní problémy ve spojitosti s narůstající automobilovou dopravou na území města vedly již v první polovině minulého století k ověřování různých koncepcí výhledového uspořádání komunikační sítě. Vlivem narůstajícího automobilového provozu a specifických podmínek Prahy (složitost pražského reliéfu, hustota zástavby, historicky daná komunikační síť v centrální oblasti, nutnost aktivní ochrany historického centra) se postupně již v první polovině minulého století ukázalo, že situaci v pražské komunikační síti nepomůže pouze přestavba nebo údržba stávajících komunikací. Náměty na novou okružní trasu kolem Prahy se objevovaly již v první polovině dvacátého století. V 60. letech minulého století byla prověřována koncepce založená na principu roštového uspořádání nejvýznamnějších komunikací (princip severojižních a západovýchodních magistrál), která se zčásti uplatnila ve směrném Územním plánu hl. m. Prahy z r. 1964, kde byla doplněna o okruh na obvodě Prahy. V 70. letech dvacátého století došlo k prosazení koncepce radiálně-okružního základního komunikačního systému (ZAKOS), která byla založena na principu tří okruhů a jedenácti radiál, doplněných spojkami na Spořilově a v Libni. Komunikace ZÁKOS byly navrženy převážně v rychlostních parametrech. Součástí roštového i následně radiálně-okružního základního komunikačního systému v 60. a 70. letech minulého století byla i severojižní magistrála, v systému ZÁKOS zařazená do skupiny sběrných komunikací. Ta se jako jedna z prvních staveb takto koncipovaných systémů realizovala. Její přednostní realizace byla v době vzniku odůvodňována připravovaným rozvojem sídlištní obytné zástavby v jižním a severním sektoru města a potřebou propojení nové zástavby na okraji města s centrální oblastí. V návaznosti na severojižní magistrálou byla na jihu města realizována Chodovská radiála navazující na dálnici D1 a v severním sektoru města Prosecká radiála. Omezení investic a snaha o rychlé zprovoznění severojižní magistrály vedly v době vzniku magistrály v centru Prahy k řešení v jedné stopě této komunikace před Národním muzeem, druhá stopa byla zrealizována v poloze ul. Legerovy za Národním muzeem.

V období po roce 1989 došlo postupně k přehodnocení a odmítnutí systému ZÁKOS. Značné územní nároky ZÁKOS, jeho návrhové parametry i některé prvky tohoto systému (např. Veleslavínská radiála, Hrdlořezská radiála, Krčská radiála) se ukázaly být pro město nepřijatelné. Do Územního plánu hl. m. Prahy, který byl schválen v roce 1999, byla zahrnuta koncepce dvou okruhů a sedmi celoměstsky významných radiálních komunikací, které je propojí. V souladu s touto koncepcí se na území města zrealizovaly a realizují další úseky celoměstsky významných komunikací. V minulých letech byla v souladu s Územním plánem hl. m. Prahy zprovozněna Štěrboholská radiála, západní část Městského okruhu v oblasti Smíchova, ve výstavbě je východní část Vysočanské radiály, severozápadní část Městského okruhu pod Stromovkou, v září 2010 dochází ke zprovoznění Pražského okruhu na jihu Prahy. Stále se zvyšující důraz na ochranu území před negativními vlivy automobilové dopravy, nepříznivými územními dopady nových liniových staveb do území vedl k redukci návrhových parametrů nových komunikací zejména v silně urbanizovaných částech města a k uplatnění vysokého podílu tunelových úseků u nových liniových dopravních staveb.

V průběhu 80. a 90. let dvacátého století byly postupně realizovány dílčí úseky Jižní spojky s Barrandovským mostem a ul. K Barrandovu, která ve vazbě na západní úsek Pražského okruhu mezi Slivencem a Třebonicemi vytvořila západovýchodní komunikační spojení na jihu Prahy. Západovýchodní spojení městem bylo v roce 1999 doplněno o východní část Štěrboholské radiály navazující na východě města na úsek Pražského okruhu mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi. Na západě Prahy byly na přelomu století postupně zprovozněny další úseky Pražského okruhu mezi Třebonicemi, Řepy a Ruzyní. Úsek Pražského okruhu mezi Třebonicemi a Řepy byl zprovozněn v roce 2000, úsek mezi Řepy a Ruzyní v roce 2001. Významnou změnu v uspořádání komunikační sítě města přineslo zprovoznění náročného úseku západní části Městského okruhu v oblasti Smíchova. Úsek Zlíchov–Radlická byl uveden do provozu v roce 2002, úsek Radlická – Strahovský tunel zahrnující tunely Mrázovka byl zprovozněn v roce 2004. Nejvýznamnější dokončenou stavbou v roce 2010 je jižní část Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) délky cca 23 km v úseku Slivenec-Lahovice-Jesenice-D1 u Dobřejovic,.

Vysokému nárůstu počtu automobilů a dosahovaným intenzitám automobilové dopravy v Praze neodpovídá stav současné komunikační sítě, která je do značné míry, zejména v oblasti celoměstského centra, výrazně ovlivněna historickým vývojem města. Dosažený stupeň automobilizace v Praze, rozložení pracovních míst a bydlení na území města i mimo něj (výrazná koncentrace pracovních míst v centru Prahy a rozsáhlá obytná zástavba na její okrajové části), probíhající suburbanizace vně hranic Prahy, sjednocující hospodářsko-ekonomické procesy v rámci Evropy, projevující se nárůstem zejména tranzitní nákladní automobilové dopravy, představují základní faktory, jejichž výsledkem je značný nárůst a rozsah automobilové dopravy na území Prahy spojený s častými kongescemi.

Přetížení komunikační sítě má v Praze v současné době již plošný charakter; za přetíženou lze považovat celou oblast rozšířeného celoměstského centra a navazující kompaktní části města o rozměrech cca 7 x 6 km. Dochází stále častěji k dopravním kongescím v oblasti rozšířeného celoměstského centra na zatížených komunikacích i mimo ně, snižuje se rozdíl mezi zatížením v dopravních špičkách a v mimošpičkovém období, během dne se prodlužuje doba, kdy jsou vyčerpány kapacity rozhodujících křižovatek. Vliv dopravních kongescí a „popojíždění“ kolon před křižovatkami má velmi negativní vliv na životní prostředí především vysokými koncentracemi škodlivin v přízemní vrstvě atmosféry, kde se pohybují chodci a zejména děti. Stávající komunikační systém, utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje a ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Vedle toho se projevuje ještě deficit využívání nejmodernějších telematických systémů, které integrují informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu optimalizovaly přepravní výkony, zlepšila bezpečnost provozu a stoupla kvalita přepravy. Zásady pro rozvoj dopravní telematiky v hl. m. Praze byly schváleny Radou již v roce 2002 a definují 11 aplikačních oblastí, v nichž se v Praze telematika rozvíjí a nadále bude rozvíjet.

Vývoj intenzity dopravy **na centrálním kordonu** v letech 1981-2007 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodnoty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 6-22 hod.

Tab. Intenzity dopravy na centrálním kordonu v letech 1981 - 2009

Intenzita dopravy			
CENTRÁLNÍ KORDON			
rok	počet osobních vozidel	počet nákladních vozidel	**celkem**
1981	247 000	39 000	**292 000**
1990	247 000	39 000	**435 000**
1995	474 000	31 000	**513 000**
2000	594 000	23 000	**627 000**
2001	556 000	21 000	**589 000**
2002	560 000	18 000	**590 000**
2003	561 000	18 000	**590 000**
2004	558 000	18 000	**587 000**
2005	547 000	17 000	**574 000**
2006	551 000	15 000	**578 000**
2007	547 000	15 000	**573 000**
2008	530 000	15 000	**558 000**
2009	541 000	14 000	**566 00**

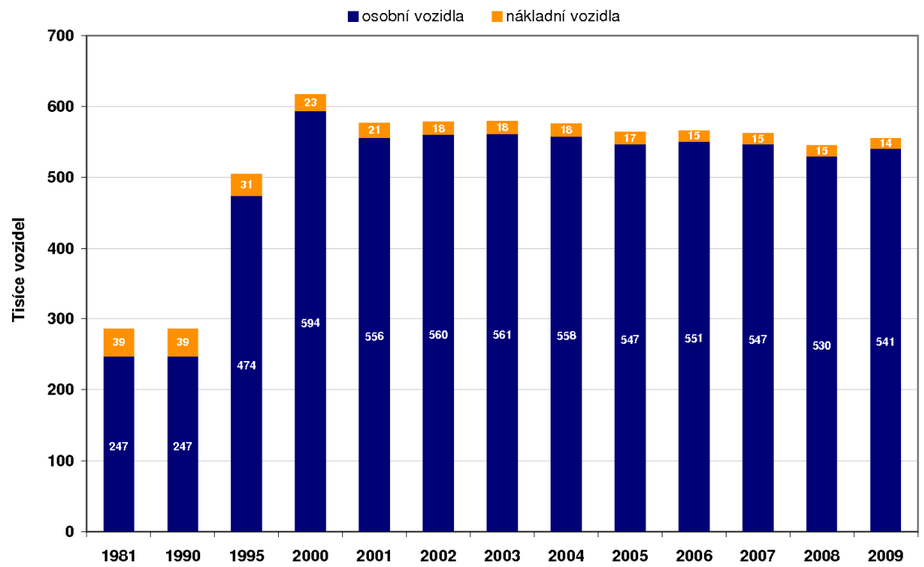
Zdroj: TSK, 2008

Současnou kritickou situaci na komunikačním systému města umocňuje skutečnost, že některé komunikace uvnitř Prahy, které by měly být využívány pouze vnitroměstskou dopravou, využívá dnes i tranzitní doprava včetně kamionů. Typickou trasou kamionové dopravy je Jižní spojka (tzn. jižní část Městského okruhu). Zásadní řešení této situace přinese až zprovoznění chybějících částí Pražského okruhu. V souvislosti se zprovozněním jižní části Pražského okruhu v úseku Slivenec-Lahoivice-Jesenice-D1 v září 2010 se počítá s novými objízdnými trasami pro těžkou nákladní automobilovou dopravu, které v době zpracování aktualizace UAP ještě nebyly stabilizovány. Jejich aktuální podoba není proto v grafických přílohách UAP vyjádřena.

Ve srovnání s rokem 1990 se automobilový provoz v průměru na celé komunikační síti v roce 2009 zvýšil o 191 % (tj.takřka na trojnásobek). Ve vnějším pásmu města (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu – tj. na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města přijíždělo denně do Prahy 3,6krát více vozidel (tj. o 260 % více). V roce 2009 se intenzita automobilové dopravy oproti předchozímu roku na vnějším kordonu však snížila o 1,2%., ve středním pásmu města se automobilový provoz oproti roku 1990 na některých komunikacích zvýšit trojnásobně až čtyřnásobně, v roce 2009 se však oproti předchozímu roku zvýšila jen o necelé 1%.. Do oblasti rozšířeného celoměstského centra města (dle sčítání na centrálním kordonu) vjíždělo v minulém roce oproti roku 1990 cca o 30 % automobilů více. Na centrálním kordonu se v roce 2009 automobilová doprava oproti předchozímu roku zvýšila o 1,4%.

Největší průměrné meziroční celkové nárůsty automobilové dopravy v Praze byly v první polovině devadesátých let dvacátého století, kdy dosahovaly až 12,1 %, v letech 1996 až 2000 dosahovaly 5,1 % a dále se snižovaly. Každoroční celkový nárůst automobilové dopravy v Praze po roce 1990 se v letech 2008 a 2008 prakticky zastavil.

Graf Vývoj intenzity dopravy na centrálním kordonu v letech 1981-2009



Zdroj: TSK, 2010

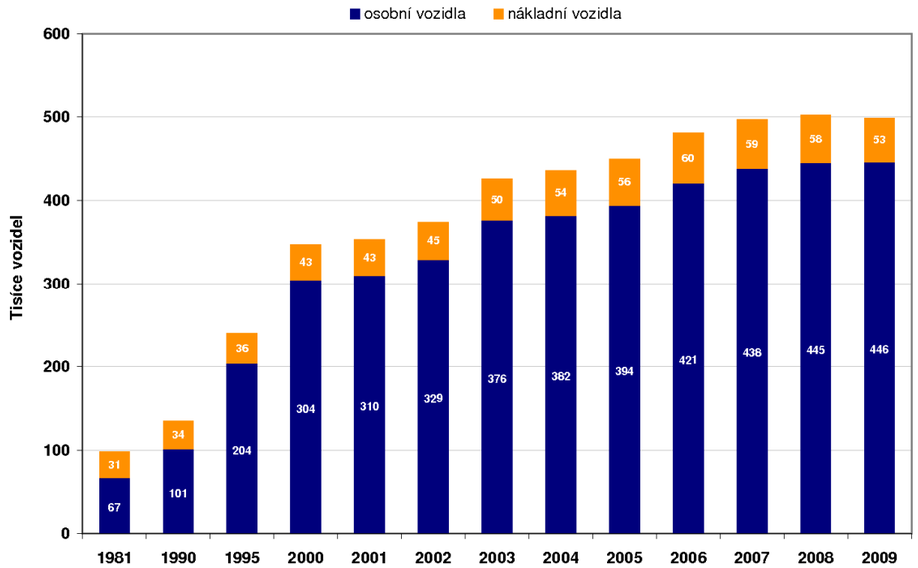
Vývoj intenzity dopravy na vnějším kordonu v letech 1981-2007 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodnoty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 6-22 hod.

Tab. Intenzity dopravy na vnějším koridoru v letech 1981-2009

Intenzita dopravy			
VNĚJŠÍ KORDON			
rok	počet osobních vozidel	počet nákladních vozidel	**celkem**
1981	67 000	31 000	**104 000**
1990	101 000	34 000	**140 000**
1995	204 000	36 000	**245 000**
2000	304 000	43 000	**351 000**
2001	310 000	43 000	**358 000**
2002	329 000	45 000	**379 000**
2003	376 000	50 000	**432 000**
2004	382 000	54 000	**442 000**
2005	394 000	56 000	**457 000**
2006	421 000	60 000	**489 000**
2007	438 000	59 000	**504 000**
2008	445 000	58 000	**512 000**
2009	446 000	53 000	**506 000**

Zdroj: TSK, 2010

Graf Vývoj intenzity dopravy na vnějším kordonu v letech 1981-2009

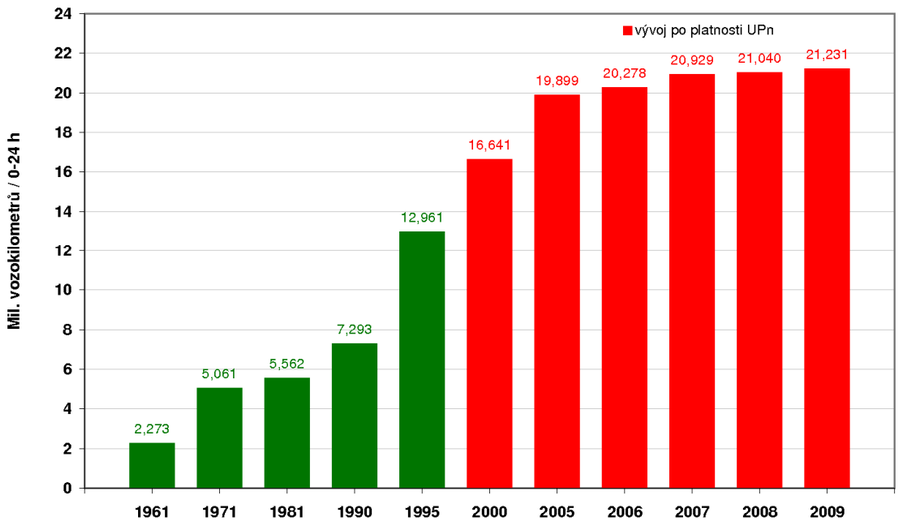


Zdroj TSK, 2010

Markantní nárůst dopravy na území Prahy je patrný při porovnání dopravních výkonů. V roce 1990 činil dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti v Praze 7,3 mil. vozokm/průměrný pracovní den, v roce 2000 byl dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokm/den, v roce 2006 byl dopravní výkon na území hl. m. Prahy 20,3 mil. vozokm/den a v roce 2007 již dopravní výkon na komunikační síti města dosáhl 20,9 mil. vozokm/den a v r.2009 21,2 vozokm/den. Podíl osobních automobilů na celkovém dopravním výkonu motorových vozidel činí cca 92 %.

Z následujícího grafu je zřejmé, že k největšímu meziročnímu nárůstu dopravního výkonu automobilové dopravy na celé komunikační síti města docházelo v průběhu devadesátých let minulého století, což bylo do značné míry způsobeno změnou společensko-ekonomických podmínek, rozvojem tržního hospodářství a integrací ekonomiky v rámci celoevropského procesu.

Graf Dopravní výkony automobilové dopravy (celá komunikační síť, průměrný pracovní den)



Zdroj: TSK, 2010

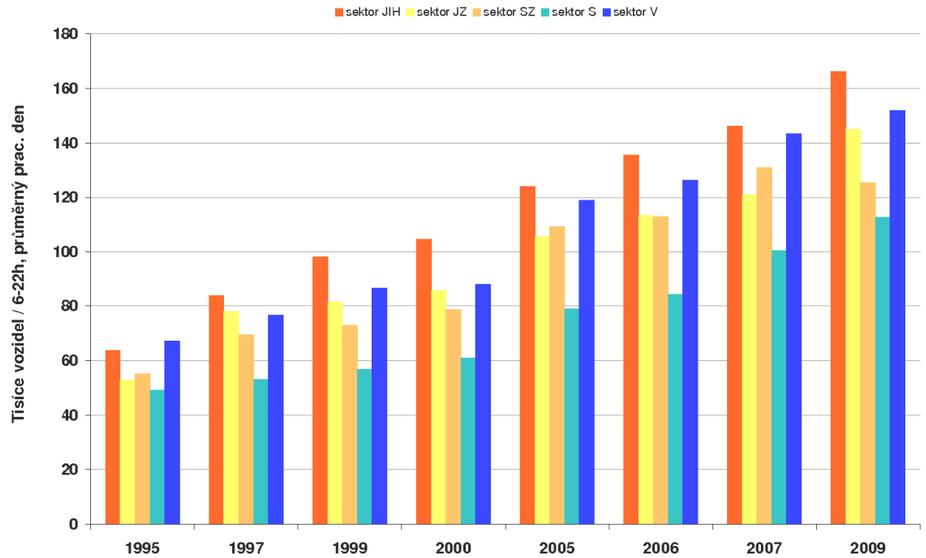
Do oblasti rozšířeného celoměstského centra, vymezené přibližně na západě Petřínem, na severu Letnou, na východě Riegrovými sady a na jihu Vyšehradem, dle sčítání na tzv. centrálním kordonu vjíždělo v loňském roce v porovnání s rokem 1990 přibližně o třetinu více vozidel. V posledních letech již k výraznějšímu nárůstu automobilové dopravy na centrálním kordonu nedochází. Výrazný nárůst individuální automobilové dopravy v širší oblasti centra města byl patrný především do r. 1998. Tato skutečnost je způsobena tím, že ve špičkovém období již dopravní nároky na mnoha místech komunikační sítě dosáhly kapacitních mezí rozhodujících křižovatek a přetížení komunikační sítě již nemá v širší oblasti centra bodový, nýbrž plošný charakter. Veškerý nárůst automobilové dopravy po roce 1990 v širší oblasti centra města byl způsoben pouze osobními automobily, počet nákladních vozidel a autobusů zde naopak oproti r. 1990 poklesl o více než polovinu.

Ve středním pásmu města automobilový provoz trvale rostl v letech 1990-1997, kdy se v tomto období zvýšil na některých komunikacích trojnásobně až čtyřnásobně. V roce 2009 se automobilová doprava v tomto pásmu oproti předcházejícímu roku zvýšila jen o necelé 1 procento. 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) přijíždělo do Prahy denně z ostatního území ve srovnání s rokem 1990 3,6krát více vozidel (+ 261 %).

Kromě obecného nárůstu dopravy má vliv na nárůst automobilové dopravy na hranicích města probíhající intenzivní proces suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu. Na území mnoha obcí se realizuje rozsáhlá převážně obytná zástavba nebo koncentrovaná místa komerčně-obchodních a skladových aktivit, které mají za následek narůstající zatížení komunikační sítě v Praze i regionu.

Následující graf vyjadřuje vývoj celodenního automobilového zatížení na hranici města a regionu v jednotlivých sektorech. V grafu uvedené sektory jsou pro daný účel chápány na hranicích Prahy v následujícím rozmezí: sektor JIH v rozmezí mezi ul. Formanskou u Újezda u Průhonic a pravým břehem Vltavy u Zbraslavi (Komořan), sektor JZ (jihozápad) od levého břehu Vltavy u Zbraslavi po ul. Na Radosti u Třebonic (Zličína), sektor SZ (severozápad) od ul. Na Radosti u Třebonic (Zličína) po levý břeh Vltavy u Sedlce, sektor S (sever) od pravého břehu Vltavy v Podhoří po Satalice, sektor V (východ) na hranicích Prahy od Horních Počernic po Pitkovice. Detailnější rozbor je uveden po jednotlivých sektorech v dalších částech textu kapitoly.

Graf Vývoj zatížení na komunikační síti na hranici Prahy v jednotlivých sektorech v letech 1997-2009



Zdroj TSK, URM, 2010

Stupeň motorizace v r. 2009 v Praze dosáhl 732 vozidel/1000 obyvatel, tj. 1,4 obyvatel na jedno motorové vozidlo. (V roce 1999 byl v Praze stupeň motorizace 627 vozidel/1000 obyvatel, tj. 1,6 obyvatel na jedno motorové vozidlo.)

Stupeň automobilizace v r. 2009 v Praze dosáhl 547 osobních automobilů/1000 obyvatel, tj. 1, obyvatel na jeden osobní automobil. (V roce 1997 byl v Praze stupeň automobilizace 502 osobních automobilů/1000 obyvatel, tj. 1,8 obyvatel na jeden osobní automobil.)

Celková délka komunikační sítě na území města v roce 2009 dosáhla 3 874 km. (V roce 1999 byla na území města celková délka komunikační sítě 3 398 km.)

Dělba přepravní práce (podle počtu cest na území města v průběhu pracovního dne) mezi hromadnou a automobilovou dopravou v roce 2009 byla 57 % k 43 % ve prospěch hromadné dopravy.

Počet dopravních nehod v Praze v roce 2009 evidovaných PČR dosáhl 15 583 (40 smrtelných zranění a 347 těžce zraněných), v roce 1999 bylo PČR evidováno 44192 nehod (74 smrtelných zranění a 540 těžkých zranění).

Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů) v Praze v roce 2007 činila 2,2, v roce 1999 byla 8,4..

Počet světelných signalizačních zařízení dosáhl v roce 2007 počtu 554, v roce 1999 byl 395.

Komunikační systém města

Systém komunikací v Praze je charakterizován a výrazně ovlivněn situací vzniklou historickým vývojem města, dále výstavbou a zprovozněním nových úseků nadřazené celoměstsky významné komunikační sítě od druhé poloviny 20. století až do současné doby.

Základní skelet komunikační sítě města tvoří v současné době úseky místních komunikací I. a II. třídy, které na území města plní převážně sběrnou funkci, a úseky dálnic, rychlostních silnic, silnic I. a II. třídy v Praze, které se nacházejí ve vnějším pásmu města. Dopravně nejvýznamnější místní komunikace reprezentují převážně komunikace s nejvyšším dopravním zatížením. K těmto komunikacím patří např. zprovozněné úseky Pražského okruhu, Městského okruhu (Jižní spojka), severojižní magistrála, zprovozněné úseky radiálních komunikací celoměstského systému (ul. Brněnská, Strakonická, V Holešovičkách, Liberecká, Cínovecká, Kbelská, Průmyslová, Spořilovská, K Barrandovu, v centru města kromě severojižní magistrály (v trase most Barikádníků, Argentinská, Hlávkův most, Wilsonova, Legerova, Mezibranská, Sokolská, Nuselský most, ul. 5. května) také západovýchodní spojení přes Jiráskův most ve stopách ul. Ječné a Žitné.

Koncepce budoucího nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy je postavena dle ÚPn hl. m. Prahy na principu dvou okruhů, sedmi radiál a dvou spojek. Okruhy budou zastoupeny Městským okruhem uvnitř Prahy

a Pražským okruhem převážně na okraji hlavního města. Oba okruhy propojí ve výhledu maximálně sedm celoměstsky významných radiálních komunikací (radiál) - Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská, doplněné o Libeňskou a Spořilovskou spojku.

V současné době je část nadřazeného celoměstského komunikačního systému již realizována.

Pražský okruh je zprovozněn v úsecích Horní Počernice – Běchovice na východě města, Slivenec–Ruzyně na západě Prahy, na jihu Prahy je nově dokončen úsek Slivenec–Lahovice–Jesenice–D1.

Městský okruh je zprovozněn ve své jižní části (tzv. Jižní spojka v úseku Barrandovský most – Rybníčky), dále je v provozu západní část Městského okruhu v úseku Barrandovský most – Malovanka zahrnující tunel Mrázovka a Strahovský tunel. Ve výstavbě je severozápadní část okruhu - úsek Malovanka – Pelc Tyrolka.

Z nadřazených celoměstsky významných radiálních komunikací jsou již v plném rozsahu zprovozněny Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěrboholská radiála, západní část Radlické radiály (tzv. Rozvadovská spojka v úseku Třebonice–Vidoule), ve výstavbě je východní část Vysočanské radiály (úsek Kbelská–R10).

Ze dvou spojek je zprovozněna v plném rozsahu Spořilovská spojka (ul. Spořilovská).

V současné době jsou v Praze na stávající komunikační síti vyznačeny dva dopravní okruhy. Oba okruhy mají zčásti společnou trasu - ve stopě Jižní spojky, ul. Průmyslové, Kbelské, V Holešovičkách, most Barikádníků, dále v oblasti Prahy 6 a 7 přes Letnou k severnímu portálu Strahovského tunelu na Malovance. I. okruh je dále veden Strahovským tunelem, tunelem Mrázovka přes Smíchov na jih k Barrandovskému mostu. II. okruh je z Malovanky veden ul. Patočkovou, Karlovarskou na západní okraj Prahy, kde v úseku Řepy-Slivenec pokračuje ve stopě Pražského okruhu a dále je veden ul. K Barrandovu na východ k Barrandovskému mostu.

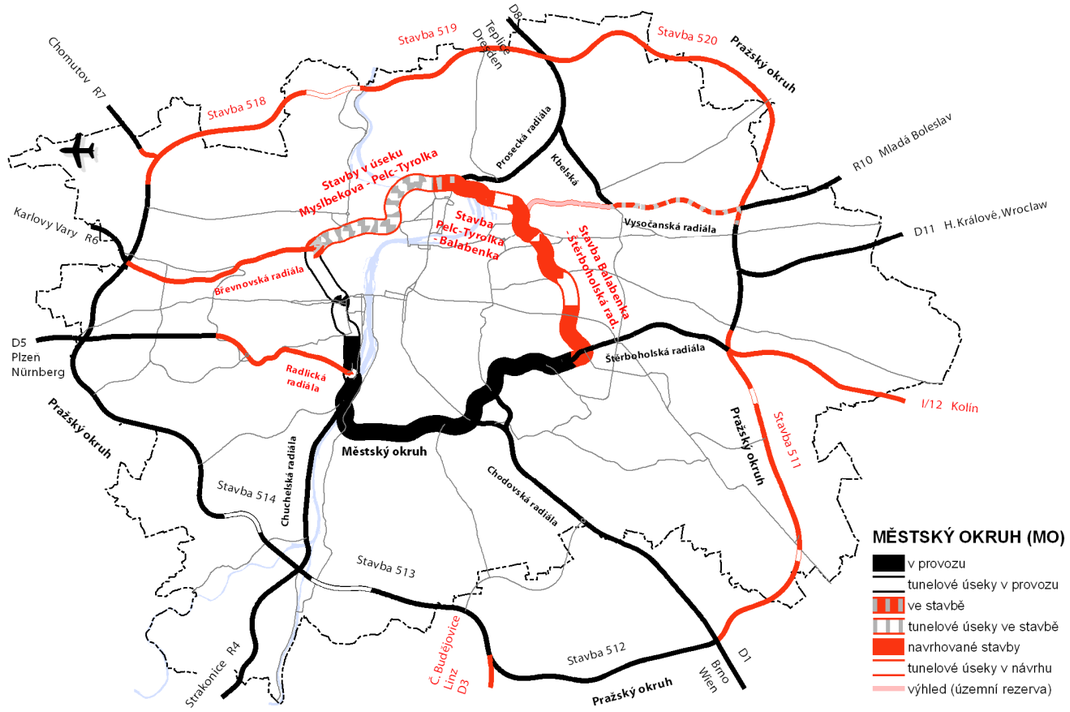
Silniční trasy evropského významu zaústěné na území Prahy z oblasti regionu jsou vedeny ve stopách vybraných komunikací – ul. Brněnskou (ve vazbě na dálnici D1), po zprovozněných úsecích Pražského okruhu,v trase Jižní spojky a Štěrboholské radiály. Na severu a severovýchodě města jsou trasy evropského významu (ve vazbě na dálnici D8) vedeny ve stopě ul. Cínovecké, Kbelské.

Absence uceleného nadřazeného komunikačního systému, především absence velké části Pražského okruhu se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, nežádoucím způsobem jsou automobilovým provozem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. Extrémně negativním příkladem je , Jižní spojka, ul. Brněnská, kde enormní automobilové zatížení je výrazně ovlivněno tranzitními dopravními vztahy spojenými s těžkou nákladní automobilovou dopravou s vysokým podílem kamionů. Přetížení stávající komunikační sítě v tradičních trasách ve stopě severojižní magistrály, v západovýchodním směru zejména ve stopě přes Jiráskův most, ul. Ječnou a Žitnou a ve stopách dalších významných místních komunikací I. třídy je do značné míry způsobeno vnitroměstskou automobilovou dopravou.

Alternativní trasou pro velkou část vnitroměstské automobilové dopravy bude technicky vybavená trasa Městského okruhu, který se postupně realizuje. Komplikace spojené s tímto záměrem jsou v období výstavby způsobené omezením provozu na stávajících komunikacích. V současné době se tato skutečnost projevuje zejména v oblasti od Letné po Malovanku., Trasa Městského okruhu je vedena převážně silně urbanizovaným územím, představuje nesmírně technicky a investičně náročné řešení, značná část okruhu je navržena v tunelech. Ty se výraznou měrou uplatnily již v oblasti Smíchova v podobě Strahovského tunelu a tunelů Mrázovka a pod jižním zhlavím železniční stanice Smíchov u Zlíchova, které výrazně zmírnily negativní dopady této celoměstsky významné komunikace v území, a to nejen z hlediska minimalizace nepříznivého dělicího účinku liniové stavby, ale i z hlediska provozu. Tento v minulých letech realizovaný stav se stal významným impulzem k rozvoji celé oblasti Smíchova.

Je zřejmé, že při výstavbě Městského okruhu v Praze se oproti minulosti uplatňují výrazně citlivější řešení vůči okolnímu území. Pro srovnání uvádíme, že západní část Městského okruhu od Zlíchova po Malovanku byla díky citlivějšímu přístupu zrealizována s krátkým tunelovým úsekem pod jižním zhlavím železniční stanice Praha-Smíchov (původně v minulosti se zde počítalo s mostním objektem nad kolejištěm žst. Praha-Smíchov a nad ul. Nádražní s nepříznivým prostorovým účinkem u Zlíchova), tunely Mrázovka včetně tunelových úseků umožňujících v podzemí napojení ul. Radlické (dříve byla trasa Městského okruhu navrhována v koridoru ul. Radlické s velkoryse dimenzovanými křižovatkami při ústí Radlického a Košířského údolí do Smíchova. Rovněž v současné době realizovaná severozápadní část Městského okruhu mezi Strahovským tunelem a Pelc-Tyrolkou představuje mimořádně náročné tunelové řešení s mimoúrovňovými křižovatkami umístěnými rovněž zčásti v tunelech. Na rozdíl od minulosti jsou tunely pod Stromovkou realizovány raženou technologií (oproti dříve navrhovaným hloubeným tunelům po jižním okraji Stromovky, které počítaly se značnými zásahy do zeleně), oproti dřívějším předpokladům se realizuje větší rozsah tunelů mezi Strahovským tunelem a Pelc-Tyrolkou. Povrchový úsek Městského okruhu se předpokládá pouze u Pelc-Tyrolky u severního předmostí mostu Barikádníků. S vysokým podílem tunelových úseků se oproti minulosti počítá i na připravovaných dalších úsecích celoměstsky významných komunikací – na východní části Městského okruhu mezi Pelc-Tyrolkou a Balabenkou, mezi Balabenkou a Malešicemi, na Radlické radiále apod.

Obr. Stav přípravy a výstavby Městského okruhu



Zdroj: URM, 2010

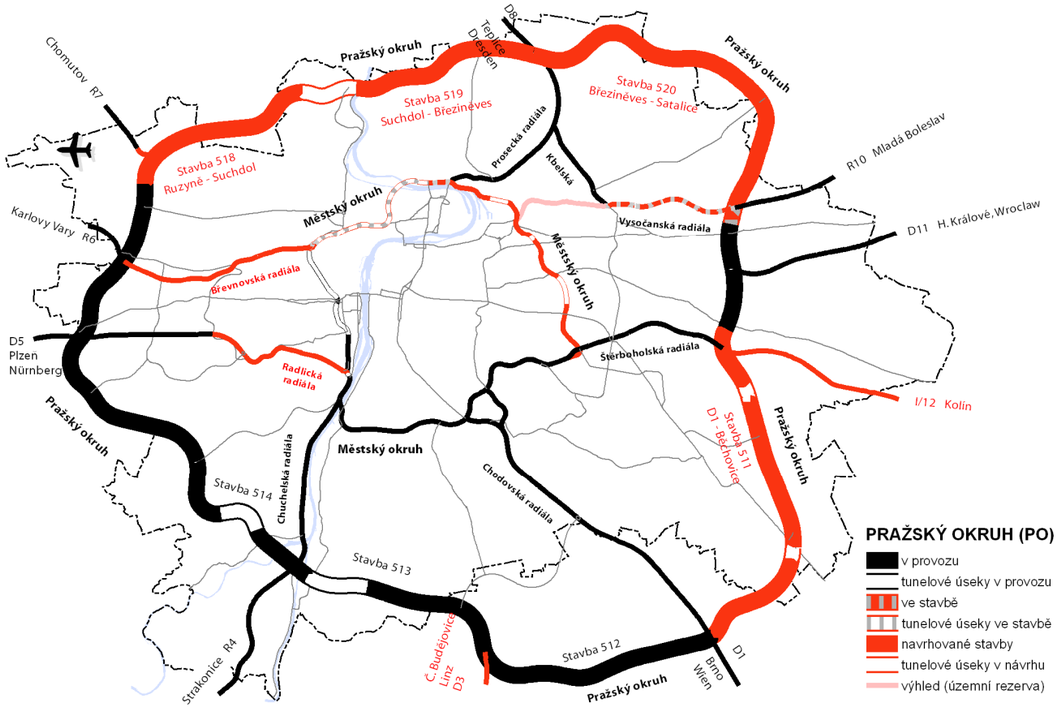
Postupně realizovaný Městský okruh by po svém dokončení měl dosahovat délky cca 32,5 km. V současné době je zprovozněno 54 % délky této komunikace, tj. jeho jižní část v úseku Rybníčky – Barrandovský most a západní část v úseku Barrandovský most – Malovanka. Chybí severní a východní část budoucího Městského okruhu, tj. cca 46 % jeho celkové délky. Severní část Městského okruhu je v současné době v úsekuMalovanka Pelc-Tyrolka (s raženými tunely pod Stromovkou) ve výstavbě. Technické řešení úseků Pelc-Tyrolka – Balabenka a Balabenka–Rybníčky je v současné době ve sledované trase variantní a bude se upřesňovat..

Zprovoznění Městského okruhu by mělo vytvořit předpoklady k omezení současných parametrů tzv. Severojižní magistrály, která by v budoucnu měla mít charakter městské třídy s odpovídající kvalitou parteru zejména v oblasti Pankráce, centra města a Holešovic.

V současné době zprovozněná jižní část Městského okruhu (tzv. Jižní spojka) spolu s ul. K Barrandovu a Štěrboholskou radiálou představují nejvýznamnější západovýchodní komunikační spojení v Praze, které dočasně převádí značnou část tranzitní automobilové dopravy. Návrhové parametry jižní části Městského okruhu v uspořádání směrově dělené vozovky se třemi průběžnými jízdními pruhy pro každý dopravní směr, až na výjimku u Barrandovského mostu (kde jsou na trase světelně signalizované křižovatky) s mimoúrovňovými křižovatkami, umožňují převádět velké dopravní zatížení i při dosavadní absenci velké části Pražského okruhu. Komplikace, ke kterým v posledních letech na této komunikaci dochází, souvisejí do značné míry s vysokým podílem nákladní automobilové dopravy včetně kamionů, které využívají v důsledku svých prostorových nároků a provozních parametrů značnou část kapacity předmětné komunikace. Kongesce, které vznikají na Jižní spojce, výrazně souvisejí se situací v prostoru předmostí Barrandovského mostu. K částečnému zlepšení situace dojde v důsledku zprovoznění jižní části Pražského okruhu v úseku Slivenec-Lahovice-Vestec-D1 u Dobřejovic a úpravě tras pro těžkou nákladní automobilovou dopravu.

Z hlediska funkce Městského okruhu je důležitá jeho provázanost na realizaci Pražského okruhu, která se jako klíčová jeví zejména v severozápadní části, kde by byl vhodný předstih realizace Pražského okruhu.

Obr. Stav přípravy a výstavby Pražského okruhu



Zdroj: URM, 2010

Výraznou změnu s pozitivními dopady na komunikační systém města přinese zprovoznění Pražského okruhu v trase převážně na okraji hlavního města. Pražský okruh by po svém dokončení měl měřit necelých 83 km. Dosud zprovozněné úseky v rozsahu 41,3 km představují cca 50 % celkové délky okruhu. S ohledem na velký nárůst automobilové dopravy znamená současná absence značné části Pražského okruhu citelný dluh státu vůči Praze, který se negativně projevuje na stávající komunikační síti hlavního města. Pražský okruh po svém dokončení převede vůči městu tranzitní automobilovou dopravu, umožní rozvést vnější zdrojovou a cílovou dopravu po obvodě Prahy a zčásti umožní rovněž realizaci některých vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy. V současné době (září 2010) je dokončena nová jihozápadní a jižní část Pražského okruhu v úsecích Slivenec-Lahovice (stavba č. 514), Lahovice-Vestec (stavba č. 513), a stavba č. 512 Pražského okruhu na mimopražském území – úsek Vestec-D1 s napojením na dálnici u Dobřejovic. Výstavba Pražského okruhu musí být prioritou v rámci výstavby dálniční a silniční infrastruktury státu už proto, že na jedné straně přinese výrazný efekt ochrany Prahy před tranzitní automobilovou dopravou, zároveň Pražský okruh bude představovat spojovací článek pěti dálnic (D1, D3, D5, D8, D11), čtyř rychlostních silnic (R4, R6, R7, R10), silnic I. třídy (I/2,I/9, I/12) i dalších silnic nižších tříd v rámci západní části ČR a Pražského regionu, které radiálně paprskovitě ze všech směrů k Praze směřují. Význam Pražského okruhu je prioritou i přes značnou investiční a technickou náročnost stavby.

Velkým problémem navržených nových úseků celoměstsky významných komunikací je častý odpor občanů vůči jejich realizaci a to i přesto, že jsou čím dál více navrhovány s velkým rozsahem tunelů a po svém dokončení bude převážná část provozu na těchto komunikacích realizována pod povrchem.

Detailnější prostorový průmět systému v území

Oblast Historického jádra Prahy, rozšířeného celoměstského centra Prahy

Negativní vlivy automobilové dopravy na území Historického jádra Prahy se projevují výrazně v koridoru tzv. severojižní magistrály, v pravobřežní oblasti na nábřežních komunikacích, v západovýchodních trasách Smíchov–Vinohrady zejména ve stopě Jiráskův most – Resslova – Karlovo náměstí – Ječná – Žitná – nám. I. P. Pavlova, kde toto západovýchodní komunikační spojení se kumuluje s provozem severojižní magistrály vedené ul. Wilsonovou, Sokolskou, Mezibranskou a Legerovou. V levobřežní oblasti Historického jádra Prahy se mezi nejzatíženější komunikace řadí ul. Karmelitská, oblast Klárova, ul. Chotkova a nábř. E. Beneše. K nežádoucím průjezdům Malou Stranou dochází v ul. Letenské a Valdštejnské. Značně zatížena je také ul. Mariánské hradby podél areálu zahrad Pražského hradu. Na severní hranici Historického jádra Prahy probíhá v západovýchodním směru dopravně značně zatížená trasa ul. Milady Horákové a ul. Patočkova.

V běžných pracovních dnech r. 2009 dosahovalo celodenní zatížení severojižní magistrály v centru města v úseku Hlávkův most 82 300 vozidel (v r. 1997 82 250 vozidel), Wilsonova u Masarykova nádraží 103 300 vozidel (96 600 vozidel v r. 1997), u hlavního nádraží 88 900 vozidel (93 900 vozidel v r. 1997), Legerova u I. P. Pavlova 55 900 vozidel (49 500 vozidel v r. 1997), Mezibranská 48 200 vozidel (57 550 vozidel v r. 1997), Sokolská u I. P. Pavlova 50 100 vozidel (45 150 vozidel v r. 1997).

V západovýchodním směru bylo v centru města největší zatížení v trase Jiráskův most – I. P. Pavlova. Jiráskův most měl v běžných pracovních dnech r. 2009 zatížení 53 000 vozidel (40 850 vozidel v r. 1997), Resslova 40 300 vozidel (33 700 vozidel v r. 1997), Žitná až 31 400 vozidel (v r. 1997 až 29 500 vozidel), Ječná 24 400 vozidel (19 950 vozidel v r. 1997), Anglická 14 800 vozidel (16 800 vozidel v r. 1997), Rumunská až 14 100 vozidel (v r. 1997 až 16 950 vozidel).

V horní části Václavského náměstí projíždělo v roce 2009 v běžných pracovních dnech 19 200 vozidel (19 350 vozidel v r. 1997), na pravobřežní komunikaci v centru města byl nejzatíženější úsek nábř. L. Svobody s 40 900 vozidly (35 500 vozidel v r. 1997), Na Františku 28 600 vozidel (26 500 vozidel v r. 1997), Křižovnická 24 700 vozidel (26 700 vozidel v r. 1997), Masarykovo nábřeží (jižně od Národního divadla) 19 600 vozidel (24 700 vozidel v r. 1997). Rašínovo nábřeží 23 000 vozidel (29 200 vozidel v r. 1997).

V levobřežní části města v oblasti Malé Strany projíždělo v běžných pracovních dnech r. 2009 ul. Karmelitskou 16 100 vozidel (21 400 vozidel v r. 1997), ul. Letenskou 7 300 vozidel (9 150 vozidel v r. 1997), Valdštejnskou 7 700 vozidel (8 850 vozidel v r. 1997), Chotkovou 33 100 vozidel (31 900 vozidel v r. 1997), nábř. E. Beneše 34 800 vozidel (30 950 vozidel v r. 1997).

V oblasti Karlína tvoří západovýchodní dopravně zatíženou komunikaci Rohanské nábřeží, k významným komunikacím dále patří ul. Sokolovská a Křižíkova.

V západní části Žižkova přilehlé k centru je nejvýznamnější komunikace Seifertova a Husitská.

V oblasti Vinohrad je nejvýznamnější ul. Vinohradská tvořící západovýchodní osu tohoto území, k významným dále patří ul. Italská, Francouzská, Anglická a Rumunská.

Snížení tlaku automobilové dopravy na historicky nejcennější oblast centra – Historického jádra Prahy je obecně žádoucím cílem, jehož dosažení však není jednoduché a vyžaduje komplexní řešení individuální automobilové dopravy s řadou opatření. V současné době probíhá výstavba severozápadní části Městského okruhu. Tento úsek nové systémové komunikace je s ohledem na historický charakter zástavby i další hodnoty území, kde k jeho realizaci dochází, navržen převážně v tunelech. Jde tudíž o investičně i stavebně a technicky mimořádnou stavbu, která by ve svém výsledku měla městu přinést kromě potíží během výstavby hmatatelný pozitivní výsledný efekt. Tohoto efektu je třeba docílit s využitím návazných výraznějších regulačních opatření v centru města. Výstavba a zprovoznění Městského okruhu v jeho severní části nabídne alternativní trasu pro vnitroměstské jízdy uvnitř města, zejména v oblasti Prahy 6 a Prahy 7 a ve vazbě na Strahovský tunel a tunely Mrázovka umožní realizovat převážně v tunelech velkou část vnitroměstských jízd mimo nejexponovanější centrum města.

Komplexní problém představuje současný průběh severojižní magistrály přes centrum Prahy, zejména v dotyku s Václavským náměstím. Na řešení tohoto problému existují různé názory, obecná snaha snížit dopravní význam tohoto komunikačního tahu je však sjednocuje. Při objemech automobilové dopravy, resp. stále rostoucím dopravním výkonu IAD v Praze, ambicích města podporovat další novou zástavbu je však zřejmé, že atraktivita severojižní magistrály propojující centrum s okrajovými oblastmi města na severu i jihu Prahy i oblasti ve středním pásmu města s velkým potenciálem nové atraktivní výstavby – (Bubny–Zátory, Karlín, Pankrác) bude stále z logiky jejího průběhu a vazeb významná. Humanizace severojižní magistrály zejména v centru města je výzvou, která čeká na dořešení a realizaci. Konkrétní řešení zejména v oblasti Národního muzea a Václavského náměstí vyžaduje široký konsenzus města, městských částí i veřejnosti. Kromě značného množství projíždějících vozidel po severojižní magistrále je velkým problémem její dělicí efekt a dominantní vliv individuální automobilové dopravy v uličním prostoru při nedostatečné kvalitě uličního parteru. Již v současné době se ukazuje, že severojižní magistrála je i při úsporných šířkových parametrech vozovky schopna převádět značné dopravní zatížení. Jako příklad lze uvést uspořádání vozovky Nuselského mostu, kde šířka jízdních pruhů je menší než 3,25 m. Úspornější šířky jízdních pruhů vozovek jsou v prostoru I. P. Pavlova, v některých úsecích ul. Sokolské, Legerově apod., kde je zatížení těchto komunikací značné.

Západovýchodní komunikační spojení v relaci Smíchov – Nové Město – Vinohrady přes Jiráskův most, ul. Resslovu, Karlovo náměstí, ul. Ječnou, Žitnou a nám. I. P. Pavlova představuje další výrazný problém z hlediska koncentrace

automobilového zatížení v oblasti Historického jádra Prahy. Je způsoben do značné míry velkou koncentrací pracovních příležitostí a dalších zdrojů IAD v centrální oblasti a absencí náhradních tras v západovýchodním směru v centrální a střední části města. O novém západovýchodním spojení mezi Prahou 2 a Prahou 5 se dlouhodobě uvažuje v oblasti Výtoně s využitím nově navrhovaného (sdruženého) mostu. Tato alternativa je však problémová s ohledem na prostorové aspekty nového mostu pod Vyšehradem, na památkovou ochranu a důsledky vůči stávající zástavbě, nárůstu automobilového zatížení v oblasti Nuselského údolí apod. Eventuální další výhledové mosty jižně od Vyšehradu automobilové zatížení přes Jiráskův most již výraznějším způsobem nesníží.

Palčivým problémem je otázka značného automobilového zatížení nábřežních komunikací zejména na pravém vltavském břehu v Historickém jádru Prahy. Neopakovatelné panorama Hradčan, Malé Strany, Karlova mostu a siluety Petřína z pravého vltavského břehu by při zklidnění nábřežních komunikací získalo na atraktivitě a přitažlivosti pro zahraniční a domácí návštěvníky Prahy i pro obyvatele hlavního města. K řešení by mohlo přispět zprovoznění jedním směrem úseků nábřežních komunikací spolu s jednosměrným provozem v části ul. Karmelitské v oblasti Malé Strany.

Potlačování automobilového provozu v oblasti Historického jádra Prahy zejména v atraktivních lokalitách musí být jedním z prioritních výhledových cílů k dosažení ještě větší přitažlivosti centra města pro jeho návštěvníky i v zájmu zachování přijatelné kvality životního prostředí. Tohoto cíle je třeba dosáhnout i za cenu uplatnění mýtného systému a dalších přísných dopravně regulačních opatření. Současně je v třeba v oblasti rozšířeného celoměstského centra i mimo něj dále zkvalitnit systém veřejné dopravy, který nabídne alternativní možnosti přepravy při restriktivních opatřeních vůči IAD.

Jižní sektor Prahy

V jižním sektoru města se nacházejí nejvíce zatížené úseky komunikací v Praze. V radiálním směru je dopravně nejvýznamnější komunikací severojižní magistrála od Nuselského mostu na jih ve stopě ul. 5. května, na kterou u Spořilova navazuje ul. Brněnská (Chodovská radiála) a dále ve vnějším pásmu města dálnice D1. Tyto komunikace umožňují realizaci velké části radiálních dopravních vztahů mezi jižním sektorem města a centrální oblastí Prahy.

V západovýchodním směru Krčským údolím od Barrandovského mostu na východ do oblasti Zahradního Města prochází nejzatíženější komunikace hl. města – Jižní spojka, která představuje zprovozněnou jižní část Městského okruhu.

K dalším významným komunikacím v tomto sektoru města patří komunikace podél pravého vltavského břehu (ul. Modřanská, Podolské nábřeží), v oblasti Pankráce ul. Na Pankráci, Budějovická a Na strži, v oblasti Kačerova Michelská a Vyskočilova, v oblasti Krče ul. Vídeňská, Zálesí, Štúrova, v oblasti Jižního Města ul. Turkova, Chilská, Opatovská, Mírového hnutí a K Horkám, v oblasti Spořilova kromě Jižní spojky a ul. 5. května ještě ul. Spořilovská a Hlavní.

V oblasti Jižního Města jsou nejzatíženějšími ul. Brněnská (D1), Opatovská, Türkova, Mírového hnutí, Na Jelenách, Roztylská a Kunratická spojka. V běžných pracovních dnech dosahovalo v r. 2009 zatížení ul. Brněnské u Chodova 114 000 vozidel (60 350 vozidel v r. 1997), Türkovy u Chodovce 30 800 vozidel (30 650 vozidel v r. 1997), ul. Opatovské u Opatova 30 200 vozidel (23 500 vozidel v r. 1997), Mírového hnutí 16 900 vozidel (13 900 vozidel v r. 1997), Na Jelenách 19 400 vozidel (13 400 vozidel v r. 1997), Roztylská 10 900 vozidel (8 600 vozidel v r. 1997), Kunratická spojka 23 700 vozidel (13 200 vozidel v r. 1997).

V prostoru Spořilova jsou nejzatíženějšími komunikacemi Jižní spojka, ul. 5. května, ul. Spořilovská a Hlavní. Jižní spojka u Spořilova dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 východně od ul. 5. května zatížení 95 900 vozidel (63 750 vozidel v r. 1997), západně od ul. 5. května 126 800 vozidel (81 100 vozidel v r. 1997), přilehlý úsek 5. května 111 100 vozidel (51 200 vozidel v r. 1997), Spořilovská 59 600 vozidel (26 300 vozidel v r. 1997), Hlavní (úsek Lešanská-Senohrabská) 17 400 vozidel (11 350 vozidel v r. 1997).

V prostoru Pankráce jsou nejzatíženějšími komunikacemi ul. 5. května, Na Pankráci, Na Strži a Budějovická. Ulice 5. května dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 na Pankráci (u Budějovické) zatížení až 93 500 vozidel (67 000 vozidel v r. 1997), Na Pankráci (úsek Hvězdova-Budějovická) 26 400 vozidel (21 200 vozidel v r. 1997), Na Strži 27 800 vozidel 24 100 vozidel(v r. 1997), Budějovická 17 600 vozidel (15 050 vozidel v r. 1997).

V oblasti Michle k nejzatíženějším komunikacím patří ul. Chodovská, Bohdalecká, Michelská. Chodovská byla v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížena 45 700 vozidly (34 500 vozidly v r. 1997), Bohdalecká 44 000 vozidly (36 350 vozidly v r. 1997), Michelská jižně od ul. Vyskočilovy 28 800 vozidly (24 700 vozidly v r. 1997), severně od ul. Vyskočilovy 19 400 vozidly (14 250 vozidly v r. 1997).

V oblasti Nuslí jsou nejzatíženějšími komunikacemi ul. Nuselská a Otakarova. Ul. Otakarova dosahovala v běžných pracovních dnech r. 2009 zatížení 20 500 vozidel (20 200 vozidel v r. 1997) Ul. Nuselská v Nuslích (úsek Táborská-V Horkách) 11 000 (13 550 vozidel v r. 1997).

V prostoru Podolí a Dvorců jsou nejvýznamnějšími komunikacemi ul. Podolské nábřeží, Na dolinách a Jeremenkova. Podolské nábřeží bylo v běžných pracovních dnech r. 2009 zatíženo 22 600 vozidly (v r. 1997 26 900 vozidly, Jeremenkova 16000 vozidly (v r. 1997 12 200 vozidly), Na dolinách 14 900 vozidly (v r. 1997 11 950 vozidly).

V prostoru Braníka je nejzatíženější komunikací Jižní spojka, která na Barrandovském mostě dosahovala v běžných pracovních dnech roku 2009 zatížení 134 700 vozidel (91 000 vozidel v r. 1997).

V oblasti od Braníka do Modřan je nejvýznamnější ul. Modřanská, která v běžných pracovních dnech r. 2009 dosahovala zatížení 40 300 vozidel u Hodkoviček (21 000 vozidel v r. 1997), v Modřanech 28 600 vozidel (21 400 vozidel v r. 1997).

V Komořanech je nejvýznamnější ul. Komořanská, která v běžných pracovních dnech r. 2009 ve své severní části dosahovala zatížení 18 700 vozidel (8 900 vozidel v r. 1997).

V oblasti Krče jsou nejvýznamnějšími komunikacemi ul. Vídeňská, Zálesí a Štúrova. Ul. Vídeňská u Thomayerovy nemocnice dosahovala v běžných pracovních dnech r. 2009 zatížení 51 200 vozidel (42 200 vozidel v r. 1997), u mimoúrovňové křižovatky s Městským okruhem 53 400 vozidel (44 200 vozidel v r. 1997), Zálesí 32 800 vozidel (28 300 vozidel v r. 1997), Štúrova 23 500 vozidel 18 100 vozidel (v r. 1997).

V oblasti Kunratic je dopravně nejvýznamnější komunikací ul. Vídeňská, která zde v běžných pracovních dnech v roce 2009 dosahovala zatížení 17 700 vozidel (13 400 vozidel v r. 1997), u sídliště Jalodvorská 24 300 vozidel 18 300 vozidel (v r. 1997).

V oblasti Libuše a Písnice jsou nejvýznamnějšími ul. Libušská a Novodvorská. Libušská dosahovala v Libuši v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 20 100 vozidel (15 100 vozidel v r. 1997), v Písnici 13 600 vozidel (6 750 vozidel v r. 1997).

V zástavbě Šeberova patří k významným komunikacím ul. K Hrnčířům, která v běžných pracovních dnech v roce 2009 dosahovala zatížení 11 700 vozidel (4050 vozidel v r. 1997).

V zástavbě Hrnčířů je nejvýznamnější komunikací ul. K Šeberovu, která byla v běžných pracovních dnech r. 2007 zatížena 12 400 vozidly (3 000 vozidly v r. 1997).

V oblasti Újezda u Průhonic jsou nejvýznamnějšími dálnice D1 a ul. Formanská. Dálnice D1 dosahovala zde v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 104 000 vozidel (51 700 vozidel v r. 1997), Formanská na hranicích města 5 700 vozidel (950 vozidel v r. 1997). V oblasti Kateřinek k ul. Opatovské na Jižním Městě narůstalo zatížení této komunikace až na 10 700 vozidel (5 400 vozidel v r. 1997).

V Křeslicích je nejvýznamnější ul. Štychova. Denní automobilové zatížení této komunikace v úseku navazujícím na ul. Novopetrovickou v r. 2009 dosahovalo 2 600 vozidel (v r. 1997 nebylo zjištěno).

Tab. Vývoj zatížení komunikací na hranici města v jižní části Prahy

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den								
Sektor jih								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Formanská	900	950	1050	1150	1850	1950	1800	5700
D1	38300	51700	60700	66200	81055	88500	98000	104000
K Šeberovu	2900	3000	3350	4450	4700	5250	5250	12400
Vídeňská	13250	18700	19400	18800	20900	22600	23100	20200
Libušská	4700	5400	6950	6700	6600	6950	8600	12800
Břežanské údolí	3600	4000	6850	7450	8900	10200	9400	11100
celkem	63650	83750	98300	104750	124005	135450	146150	166200
Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný den								
Sektor jih								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Formanská	100	100	100	150	300	300	200	400
D1	6300	7100	7850	8750	13050	13250	14800	11900
K Šeberovu	200	100	150	150	200	250	250	400
Vídeňská	1650	2350	2200	2100	2200	2650	2800	1600
Libušská	500	400	650	550	450	500	400	400
Břežanské údolí	700	700	1100	1250	1100	2150	1500	1100
celkem	9450	10750	12050	12950	17300	19100	19950	15800

Zdroj: TSK, URM, 2010

Města a Spořilova je zasažena velkým objemem průjezdné automobilové dopravy, což vyplývá z polohy těchto sídelních celků vůči nadřazenému komunikačnímu systému a značně intenzivní suburbanizace za hranicemi Prahy. Svoji roli však hraje i nová zástavba na okraji hlavního města. K výraznějšímu zlepšení situace přispěje až zprovoznění jižní a jihovýchodní části Pražského okruhu. Toto zlepšení je však zároveň podmíněno omezením enormní mimopražské suburbanizace území uvnitř Pražského okruhu jižně od Prahy i nerozšiřováním urbanizace v tomto sektoru města nad rámec ÚPn hl. m. Prahy.

Velký problém představuje dělicí efekt celoměstsky významných komunikací uvnitř urbanizovaného území. Nejvýrazněji se tato skutečnost projevuje v oblasti Spořilova, kde kromě značného automobilového zatížení je sídelní struktura negativně poznamenána trasami ul. Spořilovské, Jižní spojky i ul. 5. května. V centrální části Spořilova by ke zlepšení situace přispělo částečné zakrytí ul. Spořilovské.

Zmírnění negativních vlivů automobilové dopravy v oblasti Jižního Města, kde je vysoká koncentrace obyvatel, by mělo být jedním z kritérií při posuzování možností dalšího rozvoje na jihovýchodě Prahy a v přilehlé části regionu.

Základním problémem jižního sektoru města zůstává severojižní magistrála vedená od Kačerova přes Pankrác. Návrhové parametry této komunikace, její celkové šířkové uspořádání a automobilové zatížení představují v území negativně vnímanou stavbu, kterou bude třeba v rámci budoucí rekonstrukce rehabilitovat dle soudobých pohledů na městské komunikace a její nepříznivé prostorové působení v sídelní struktuře zmírnit. Oproti některým úsekům severojižní magistrály v centru města (v ul. Problémem jižního sektoru města zůstává absence chybějící jihovýchodní části Pražského okruhu, která způsobuje značné zatížení nadřazených úseků komunikační sítě na jihu Prahy tranzitní automobilovou dopravou, což se nejvíce projevuje na Jižní spojce, v oblasti Spořilova a Jižního Města. V září 2010 dokončený úsek Pražského okruhu mezï Slivencem a D1 přispěje částečně ke zlepšení situace, výraznější zlepšení lze očekávat po dokončení celého okruhu.

Oblast Libuše, Písnice a Kunratic se historicky vyvíjela podél ul. Libušské a Vídeňské. Narůstající provoz na těchto komunikacích v souvislosti s probíhající suburbanizací v regionu i rozvojem na území města má negativní dopady na stávající zástavbu. V souvislosti se zprovozněním jižní části Pražského okruhu bude třeba sledovat možnosti doplnění komunikačního systému v této oblasti např. o východní obchvat Písnice ve vazbě na Kunratickou spojku. Dále je žádoucí doplnit komunikační systém území o novou severojižní komunikaci mezi Libuší a Kunraticemi se snahou zlepšit situaci podél ul. Libušské v Libuši a podél ul. Vídeňské v oblasti Kunratic. V této souvislosti bude třeba sledovat a upřesnti její pokračování severním směrem s vazbou na ul. Vídeňskou.

Obtížný problém představuje dopravní situace na ul. Vídeňské a Zálesí u Thomayerovy nemocnice, kde kromě automobilového zatížení se kumuluje značné množství autobusových linek a spojů. Možnosti zvýšení kapacity komunikačního systému zde jsou velmi omezené, a proto je třeba ke zlepšení situace hledat cestu na úrovni výraznějšího snížení autobusových spojů po zprovoznění trasy D metra.

Oblast Jižního Sokolské, Legerově v oblasti I. P. Pavlova nebo na Nuselském mostě), kde magistrála má v některých úsecích úspornější šířky jízdních pruhů, v oblasti Pankráce až po Kačerov jsou na severojižní magistrále jízdní pruhy vozovky šířkově předimenzované. Tato skutečnost by mohla být využita při budoucí rekonstrukci komunikace k uvolnění části uličního prostoru např. pro stromořadí či k jiným úpravám zlepšujícím uspořádání veřejného uličního prostoru.

Pozitivní dopady zprovoznění jižní části Pražského okruhu v úseku Slivenec-Lahovice-Jesenice-D1 bude třeba vyhodnotit v rámci příští aktualizace ÚAP, kterou stanovuje stavební zákon.

Jihozápadní sektor Prahy

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi jihozápadního sektoru hlavního města jePražský okruh, dále podél levého břehu Vltavy ul. Strakonická, navazující na silnici I/4 a ul. K Barrandovu. Ul. K Barrandovu spolu s Jižní spojkou a Štěrboholskou radiálou představuje atraktivní západovýchodní komunikační propojení v Praze.

Kromě uvedených komunikací k významným komunikacím jihozápadního sektoru města dále patří Rozvadovská spojka, ul. Radlická, Plzeňská a Vrchlického, které zajišťují radiální západovýchodní vztahy.

V oblasti Smíchova k významným komunikacím patří Městský okruh, ul. Radlická, Kartouzská, V Botanice, Vltavská, Svornosti, Janáčkovo nábř., Hořejší nábřeží a další. Městský okruh (úsek Strakonická - tunely Mrázovka) měl v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 73 100 vozidel, tunely Mrázovka 44 600 vozidel, Strahovský tunel 43 000 vozidel, Janáčkovo nábř. 34 100 vozidel, Radlická měla zatížení 26 100 vozidel (15100 vozidel v r. 1997), Kartouzská 27 300 vozidel (28 450 vozidel v r. 1997), V Botanice (u Jiráskova mostu) 32 200 vozidel (25 500 vozidel v r. 1997), , Svornosti v nejzatíženějším úseku 17 700 vozidel (20 300 vozidel v r. 1997), Hořejší nábřeží 14 300 vozidel (19 200 vozidel v r. 1997).

V oblasti Velké Chuchle je dopravně nejvýznamnější ul. Strakonická, která zde v roce 2009 měla v běžných pracovních dnech zatížení 51 000 vozidel (44 700 vozidel v r. 1997).

V oblasti Zbraslavi jsou dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi ul. Strakonická (I/4), K Přehradám a most Závodu míru. Strakonická v běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovala zatížení 32 200 vozidel (21 800 vozidel v r. 1997), K Přehradám (severně od mostu Závodu míru 18 800 vozidel (13 900 vozidel v r. 1997), most Závodu míru 22 500 vozidel (7 700 vozidel v r. 1997), K přehradám u hranic Prahy 11 300 vozidel (7 150 vozidel v r. 1997).

V oblasti Radotína k nejzatíženějším komunikacím patří ul. Výpadová, K Cementárně a Karlická. Výpadová dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 20 500 vozidel (9 450 vozidel v r. 1997), K Cementárně 15 700 vozidel (7 900 vozidel v r. 1997), Karlická v centru Radotína (u podjezdu pod železniční tratí) 22 100 vozidel (10 850 vozidel v r. 1997), u hranic Prahy 9 900 vozidel 6 700 vozidel (v r. 1997).

V oblasti Barrandova a Slivence je dopravně nejzatíženější ul. K Barrandovu, která v úseku mezi Barrandovským mostem a sídlištěm Barrandov v běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovala zatížení 59 450 vozidel (49 750 vozidel v r. 1997), u Slivence 46 200 vozidel (32 650 vozidel v r. 1997). V oblasti Jihozápadního Města jsou nejvýznamnějšími komunikacemi Rozvadovská spojka, ul. Jeremiášova a Bucharova. Rozvadovská spojka (úsek Bucharova-Jeremiášova) dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 u Jihozápadního Města zatížení 31 500 vozidel (12 150 vozidel v r. 1997), Jeremiášova (u Velké Ohrady) až 29 100 vozidel (v r. 1997 až 17 550 vozidel), Bucharova u severního okraje Jihozápadního Města 26 500 vozidel (13 500 vozidel v r. 1997), v úseku mezi Rozvadovskou spojkou a Plzeňskou 35 600 vozidel (21 700 vozidel v r. 1997).

V oblasti Radlic je nejzatíženější ul. Radlická, která dosahovala v r. 2007 v běžných pracovních dnech zatížení 27 700 vozidel (19 250 vozidel v r. 1997).

V Košířském údolí jsou nejzatíženějšími komunikacemi ul. Plzeňská a Vrchlického. Plzeňská měla v r. 2009 v běžných pracovních dnech v jednosměrném úseku zatížení až 25 300 vozidel (19 300 vozidel v r. 1997), Vrchlického až 23 500 vozidel. U Kotlářky dosahovalo zatížení ul. Plzeňské 39 600 vozidel (27 850 vozidel v r. 1997).

Tab. Vývoj zatížení komunikací na hranici města v jihozápadní části Prahy

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den								
Sektor jihozápad								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
K přehradám	4400	7100	6950	6600	12000	12150	10500	11300
Strakonická (I/4)	9500	20650	18800	22850	22000	22150	23400	32200
Karlická	6300	6700	6950	7200	8800	8800	9100	9800
Zderazská	2950	3300	3450	3500	4250	4350	4000	4300
Ořešská	3650	4300	4800	5400	6600	6450	7900	14900
D5	19350	26500	30050	29400	39300	44700	50900	56000
Na radosti	6700	9400	10300	10650	12600	14800	15300	16600
celkem	52850	77950	81300	85600	105550	113400	121100	145100

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný den								
Sektor jihozápad								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
K přehradám	700	500	400	900	1600	1550	1000	1200
Strakonická (I/4)	1550	3400	3400	3500	2850	2800	2500	2700
Karlická	400	400	400	550	750	650	700	600
Zderazská	300	300	250	300	300	300	200	200
Ořešská	500	500	400	350	450	400	400	400
D5	4050	4500	4850	6150	9550	10600	10900	10000
Na radosti	1300	1150	1350	1350	1450	1500	1400	1300
celkem	8800	10750	11050	13100	16950	17800	17100	16400

Zdroj TSK, URM, 2010

V oblasti Motola jsou nejzatíženějšími komunikacemi ul. Plzeňská, Bucharova a Kukulova. Plzeňskou zde v běžných pracovních dnech projíždělo 32 400 vozidel (21 550 vozidel v r. 1997), ul. Kukulovou 24 400 vozidel (23 900 vozidel v r. 1997), ul. Bucharovou 35 600 vozidel (21 700 vozidel v r. 1997).

V oblasti Zličína k nejvýznamnějším komunikacím patří Pražský okruh, Rozvadovská spojka, ul. Řevnická a Na Radosti. Přilehlý úsek Pražského okruhu byl v běžných pracovních dnech r. 2009 zatížen cca 51 600 vozidly, Rozvadovská spojka (západně od Řevnické) 52 000 vozidly (22 600 vozidly v r. 1997), Řevnická 21 300 vozidly (v r. 1997 nebyla sledována), Na Radosti (západně od Řevnické) 16 600 vozidly (9 400 vozidly v r. 1997), východně od ul. Řevnické 13 200 vozidly (11 150 vozidly v r. 1997), v úseku navazujícím na ul. Plzeňskou 13 800 vozidly.

V oblasti Řeporyje patří k nejvýznamnějším komunikacím ul. Smíchovská, Jáchymovská a Ořešská. Nejzatíženější je prostor Řeporyjského náměstí a navazující úsek ul. Smíchovské. Přes Řeporyjské náměstí projíždělo v r. 2009 v běžných pracovních dnech 10 350 vozidel (10 900 vozidel v r. 1997), ul. Smíchovská (úsek Jáchymovská – Řeporyjské nám.) byla zatížena 18 000 vozidly (13 050 vozidly v r. 1997), Jáchymovská 6 600 vozidly (6 650 vozidly v r. 1997), Ořešská 14 900 vozidly (4 300 vozidly v r. 1997).

Největší problém v jihozápadním sektoru města představuje ul. K Barrandovu, kde s ohledem na značné automobilové zatížení této komunikace s vysokým podílem těžké kamionové dopravy a velký podélný sklon komunikace u sídliště Barrandov se projevují výrazně negativně vlivy dopravy na okolní území. Situace v ul. K Barrandovu se v minulých letech zlepšila zprovozněním tramvajové dopravy do sídliště Barrandov, což vedlo ke snížení počtu autobusových spojů na této komunikaci, zásadnější změnu z hlediska snížení nákladní automobilové dopravy v ul. K Barrandovu přinese. zprovoznění jižní části Pražského okruhu a odklonová trasa pro těžkou nákladní automobilovou dopravu.

Problémem Radlického údolí je výrazné automobilové zatížení ul. Radlické, která zprostředkovává radiální vazby mezi Jihozápadním Městem a oblastí Smíchova. Tuto skutečnost umocňuje značný podélný sklon komunikace mezi Radlicemi a Jinonicemi, kumulace automobilového a tramvajového provozu ve východní části Radlického údolí a parametry předmětné komunikace v kontaktu se stávající zástavbou.

Zlepšení provozní situace v ul. Radlické lze očekávat po zprovoznění východní části Radlické radiály, která je mezi Jinonicemi a Zlíchovem navržena v tunelové trase mimo Radlické údolí. Problémem však bude období výstavby Radlické radiály v oblasti stávající zástavby Butovic, kde je Radlická radiála navržena v koridoru stávající ul. Radlické. Nežádoucí rozsah automobilové dopravy je v oblasti Řeporyje, kde dochází ke kumulaci automobilového zatížení v centrálním prostoru u Řeporyjského náměstí. Situaci zlepší až dokončení výstavby tzv. Jinočanské spojky, která propojí Pražský okruh s ul. Jeremiášovou na okraji Jihozápadního Města.

Současné ukončení Rozvadovské spojky v oblasti Vidoule způsobuje zvýšené automobilové zatížení v navazujících stávajících komunikacích u Jihozápadního Města, zejména v ul. Bucharově i rozpad části zatížení Rozvadovské spojky směrem na ul. Plzeňskou. Ke zlepšení situace dojde po dokončení Radlické radiály.

Velký problém představuje současná situace v oblasti kolem koncové stanice metra trasy B Zličín, kde v důsledku značné koncentrace komerčně-obchodních funkcí, nároků na dopravní terminál i zájem investorů o další rozvoj je situace zejména v dopravních špičkách značně nepříznivá. Tato skutečnost je způsobena omezenou kapacitou stávajících křižovatek v ul. Řevnické včetně MÚK Rozvadovská spojka – Řevnická. K částečnému zlepšení dojde v souvislosti s úpravou uvedené stávající mimoúrovňové křižovatky a ke zlepšení by také mělo přispět doplnění mimoúrovňové křižovatky Pražský okruh – Rozvadovská spojka o napojení na ul. Na Radosti.

V oblasti údolní nivy Berounky představuje problém přístupová trasa z Poberouní, která zatěžuje oblast Radotína. Situaci v Radotíně by měla v budoucnu zlepšit odklonová trasa odvádějící dopravu z Poberouní mimo zastavěné území městské části.

Severozápadní sektor Prahy

V severozápadním sektoru města mezi nejvýznamnější sběrné komunikace patří ul. Evropská, Milady Horákové, Patočkova, Bělohorská a Karlovarská, které představují významné radiální trasy pro automobilovou dopravu. Na západním okraji hlavního města představuje dopravně nejvýznamnější komunikaci zprovozněný úsek Pražského okruhu.

K významným tangenciálním spojnicím na západě Prahy v oblasti Motola, Bílé Hory a Řep patří ul. Kukulova, Slánská a Drnovská.

V oblasti Dejvic lze k významným sběrným komunikacím v současné době kromě ul. Evropské dále zařadit ul. Svatovítskou, Jugoslávských partyzánů, Roztockou a Československé armády. Evropská v úseku u Vítězného náměstí měla v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 29 400 vozidel (32 100 vozidel v r. 1997), Svatovítská 22 600 vozidel (24 400 vozidel v r. 1997), Jugoslávských partyzánů 20 700 vozidel (15 450 vozidel v r. 1997), Podbabská 20 200 vozidel (13 100 vozidel v r. 1997), Československé armády 23 900 vozidel (26 250 vozidel v r. 1997).

V oblasti Suchdola je nejvýznamnější komunikací ul. Kamýcká, kde v pracovních dnech v roce 2009 bylo její zatížení (v úseku navazujícím na ul. Roztockou) 18 600 vozidel (8 150 vozidel v r. 1997).

V Sedleci tvoří komunikační osu ul. Roztocká, která zde v běžných pracovních dnech v r. 2007 dosahovala zatížení 6 600 vozidel (3 700 vozidel v r. 1997).

V oblasti Červeného Vrchu je nejvýznamnější komunikací ul. Evropská a Horoměřická. Evropská zde v běžných pracovních dnech v r. 2007 dosahovala zatížení 37 300 vozidel západně od křižovatky s ul. Horoměřickou (32 700 vozidel v r. 1997), 44 100 vozidel východně od křižovatky s ul. Horoměřickou (38 300 vozidel v r. 1997). Horoměřická byla ve vazbě na ul. Evropskou zatížena 10 900 vozidly (5 700 vozidly v r. 1997).

V oblasti Dědiny a Dlouhé míle základní komunikační skelet tvoří ul. Evropská, Pražský okruh a ul. Drnovská. Pražský okruh u křižovatky s ul. Evropskou dosahoval v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 53 700 vozidel jižně od Evropské, 66 400 vozidel severně od Evropské. Evropská u Dědiny dosahovala v r. 2009 zatížení 35 600 vozidel (27 650 vozidel v r. 1997), Drnovská 15 100 vozidel (15 000 vozidel v r. 1997).

V oblasti Bílé Hory je nejvýznamnější ul. Karlovarská, Bělohorská a Slánská. Karlovarská zde v běžných pracovních dnech v r. 2009 (u tramvajové smyčky) dosahovala zatížení 26 600 vozidel (17 100 vozidel v r. 1997), Bělohorská 27 400 vozidel (19 170 vozidel v r. 1997), Slánská (u křižovatky s Karlovarskou) 26 500 vozidel (23 550 vozidel v r. 1997).

V oblasti sídliště Řepy jsou nejvýznamnějšími ul. Slánská a Plzeňská. Slánská zde v běžných pracovních dnech v r. 2009 (jižně od křižovatky s ul. Žalanského) dosahovala zatížení 23 800 vozidel (22 700 vozidel v r. 1997), severně od křižovatky s ul. Žalanského 26 500 vozidel (23 550 vozidel v r. 1997). Plzeňská (úsek Makovského-Za Opravnou) 29 400 vozidel (18 300 vozidel v r. 1997).

V oblasti Vypichu jsou nejvýznamnějšími komunikacemi ul. Bělohorská, Kukulova, Ankarská. Bělohorská západně od křižovatky Vypich dosahovala v běžných pracovních dnech r. 2009 zatížení 27 400 vozidel (19 200 vozidel v r. 1997), východně od křižovatky Vypich 35 800 vozidel (27 700 vozidel v r. 1997). Kukulova u Vypichu 29 700 vozidel (27 550 vozidel v r. 1997), Ankarská 24 300 vozidel (15 650 vozidel v r. 1997).

V oblasti Břevnova mezi nejvýznamnější komunikace patří ul. Patočkova, Strahovský tunel a ul. Bělohorská. Patočkova v úseku Pod Královkou – Pod Drinopolem dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 30 500 vozidel (21 050 vozidel v r. 1997), v úseku Strahovský tunel - Myslbekova až 39 900 vozidel (22 250 vozidel v r. 1997).

Tab. Vývoj zatížení komunikací na hranici města v severozápadní části Prahy

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl.m.Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den								
Sektor severozápad								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Karlovarská (I/6)	13000	14950	16200	16400	22550	23500	25700	21000
K letišti	3100	3200	3300	3400	5800	5800	7050	7100
Aviatická	9650	14600	14200	18500	22000	23000	27850	32600
Lipská (I/7)	18700	25050	26650	27100	39350	41200	49300	41300
Horoměřická	3500	3700	4000	4300	4100	4450	5000	5200
Kamýcká	3850	4150	4250	4400	9200	8900	10300	11600
Roztocká	3400	3700	4250	4600	6200	6200	5800	6600
celkem	55200	69350	72850	78700	109200	113050	131000	125400

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný den								
Sektor severozápad								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Karlovarská (I/6)	2100	2150	2150	2700	3300	3400	3900	2400
K letišti	400	450	500	650	400	400	400	600
Aviatická	550	1100	950	950	1200	1250	1500	1600
Lipská (I/7)	2850	3150	3200	3000	5200	5250	5700	5200
Horoměřická	350	350	250	250	200	300	200	400
Kamýcká	500	400	250	200	550	550	500	900
Roztocká	400	400	300	200	500	300	600	400
celkem	7150	8000	7600	7950	11350	11450	12800	11500

Zdroj TSK,URM, 2010

V oblasti Letné k nejvýznamnějším komunikacím patří ul. Milady Horákové, Veletržní, Strojnická, Letenský tunel, Korunovační a nábř. Kpt. Jaroše. Ulice Milady Horákové měla v prostoru Letenské pláně v běžných pracovních

dnech v r. 2009 zatížení 24 800 vozidel (33 050 vozidel v r. 1997), Veletržní u Letenského náměstí 34 000 vozidel 36 800 vozidel (v r. 1997), Strojnická 11 600 vozidel (7600 vozidel v r. 1997), Letenský tunel 17 800 vozidel (19 900 vozidel v r. 1997), Korunovační 32 100 vozidel (27 300 vozidel v r. 1997), nábř. Kpt.Jaroše 36 000 vozidel (31 650 vozidel v r. 1997).

V oblasti Holešovic tvoří základní komunikační skelet ul. Argentinská ve vazbě na most Barikádníků, Bubenská ve vazbě na Hlávkův most, část Bubenského nábřeží. ul. Partyzánská, Vrbenského, U Uranie, Jankovcova a Libeňský most. Most Barikádníků měl v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 90 700 vozidel (71 200 vozidel v r. 1997), ul. Argentinská (úsek Plynární-Jankovcova) 64 400 vozidel (56 350 vozidel v r. 1997), Hlávkův most 82 300 vozidel (8 2250 vozidel v r. 1997), Bubenská (úsek Antonínská-Veletržní) 26 700 vozidel (22 150 vozidel v r. 1997), Bubenské nábřeží (ve vazbě na Argentinskou) 40 200 vozidel (33900 vozidel v r. 1997).

Komunikační systém na dopravně významných radiálních komunikacích vykazuje provozní problémy vyvolané omezenou kapacitou křižovatek a stávajícími intenzitami IAD na hlavních komunikacích.

K největším dopravním problémům severozápadního sektoru patří situace v koridoru stavby Městského okruhu mezi Malovankou a Letnou, dále v prostoru Vítězného náměstí, kde dochází ke kumulaci automobilové dopravy s veřejnou dopravou. Problémový stav v prostoru okružní křižovatky na tomto náměstí je umocněn několikerým křížením tramvajové dopravy přes okružní část křižovatky a koncentrace automobilové a veřejné autobusové dopravy spolu s pěší dopravou v tomto prostoru.

Zlepšení současné situace lze očekávat v souvislosti s prodloužením trasy A metra ze stanice Dejvická na západ, kdy v této souvislosti by měl být realizován etapový terminál pro příměstské autobusové linky u budoucí stanice metra a železniční zastávky Veleslavín. Tento terminál, ve výhledu terminál Dlouhá Míle, by měly snížit počet autobusových spojů příměstské dopravy v prostoru Dejvic. Ke zlepšení situace na Vítězném náměstí by přispělo také prodloužení tramvajové dopravy do prostoru Suchdola, které by snížilo počty autobusových spojů ke stanici Dejvická od severu.

Část automobilové dopravy směřující od západu ul. Evropskou přes Vítězné náměstí do ul. Svatovítské bude možné ve výhledu odvést po nové odlehčovací trase Evropská-Gymnazijní–Svatovítská podél železniční trati Praha-Kladno.

Historicky založený komunikační systém severozápadního sektoru města vykazuje nízkou nabídku tangenciálních tras. Nejvíce se tato skutečnost projevuje absencí trasy na severním okraji hlavního města mezi Prahou 6 a Prahou 8. Tento deficit by měla řešit trasa severní části Pražského okruhu. Dílčí problém představuje lokální absence kvalitnější tangenciální vazby je mezi ul. Evropskou v oblasti Veleslavína a ul. Na Petřinách na sídlišti Petřiny.

Důsledky značného automobilového zatížení ul. Karlovarské a Patočkovy v oblasti Břevnova lze zmírnit zprovozněním Břevnovské radiály, u níž se předpokládá, že bude z velké části řešena v tunelech.

Zlepšení situace v oblasti zástavby Letné a Holešovic by mělo přinést zprovoznění severozápadní části Městského okruhu, jehož výstavba probíhá. S ohledem na připravovanou zástavbu v prostoru Bubny–Zátory však bude třeba vytvořit na území Letné a Holešovic takové podmínky pro IAD, aby nedocházelo k nežádoucím průjezdům automobilů v západovýchodním směru.

Jedním z problémů území v oblasti Ruzyně je křížení ul. Drnovské a železniční trati Praha-Kladno, které by mělo být v budoucnu řešeno podjezdem komunikace pod modernizovanou železniční tratí.

Významným problémem komunikačního systému na severozápadě Prahy je stávající mimoúrovňová křižovatka Lipská – Aviatická u ruzyňského letiště, která nevyhovuje budoucím provozním nárokům. Odstranění tohoto problému je možné pouze přestavbou stávající křižovatky.

Severní sektor Prahy

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi severního sektoru města jsou ul. V Holešovičkách, Liberecká a Cínovecká, které zajišťují velkou část radiálních cest IAD mezi severní a centrální oblastí Prahy. K dalším významným komunikacím na severu města patří ul. Kbelská, která ve vazbě na ul. Průmyslovou umožňuje realizaci tangenciálních vztahů mezi severní, východní a jihovýchodní částí města. V oblasti Severního Města mezi významné sběrné komunikace dále patří ul. Vysočanská, Prosecká, Čimická, Horňátecká a směrem na Dolní Chabry a Zdiby ul. Ústecká. V oblasti Kbel a Vinoře na severovýchodě Prahy k dalším významným komunikacím sběrného typu patří ul. Mladoboleslavská.

Na sídlišti Bohnice tvoří základní komunikační skelet ul. K Pazderkám, Lodžská a Čimická. Ulice K Pazderkám měla v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 10 100 vozidel (9 100 vozidel v r. 1997), Lodžská 10 700 vozidel (9 500 vozidel v r. 1997), Čimická (úsek K Pazderkám-Ústavní) 11 200 vozidel (10 600 vozidel v r. 1997), úsek Kobyliské nám - K Pazderkám 22 500 vozidel (19 000 vozidel v r. 1997).

V Kobylisích patří k nejvýznamnějším komunikacím ul. Čimická, Horňátecká, Pod sídlištěm a Nad Šutkou. Čimická měla v běžných pracovních dnech v r. 2009 u Kobyliského náměstí zatížení 22 400 vozidel (19 000 vozidel v r. 1997), Horňátecká 16 300 vozidel (12 500 vozidel v r. 1997), Pod sídlištěm 15 000 vozidel (9 300 vozidel v r. 1997), Nad Šutkou 29 700 vozidel (26 000 vozidel v r. 1997).

V Čimicích základní dopravní osu tvoří ul. Čimická, která zde v běžných pracovních dnech r. 2009 dosahovala zatížení 12 700 vozidel (8 300 vozidel v r. 1997).

V Dolních Chabrech základní severojižní dopravní osu tvoří ul. Ústecká, v západovýchodním směru k významnějším komunikacím zde patří ul. Spořická. Ústecká dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 v úseku Klapkova - K Ládví zatížení 27 000 vozidel (11 700 vozidel v r. 1997), v úseku Spořická - K Ládví 19 100 vozidel, Spořická 6 900 vozidel (7 100 vozidel v r. 1997).

Na sídlišti Ďáblice tvoří základní komunikační kostru ul. Střelničná, Ďáblická a Žernosecká. Střelničná zde v běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovala zatížení 21 200 vozidel (13 950 vozidel v r. 1997), Ďáblická 17 100 vozidel (13 200 vozidel v r. 1997), Žernosecká 11 300 vozidel (7 650 vozidel v r. 1997).

V původní historické zástavbě Ďáblic je nejvýznamnější komunikací ul. Ďáblická, kde v běžných pracovních dnech v r. 2009 bylo zatížení 9 400 vozidel (4 700 vozidel v r. 1997).

Na rozhraní Ďáblic a Proseka probíhá v severojižním směru dopravně nejvýznamnější komunikace severního sektoru města – Prosecká radiála ve stopě ul. Cínovecké, Liberecké a dále směrem k Pelc-Tyrolce ul. V Holešovičkách. Cínovecká dosahovala u Střížkova v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 70 800 vozidel (31 700 vozidel v r. 1997), Liberecká 64 900 vozidel (39 300 vozidel v r. 1997), ul. V Holešovičkách ve vazbě na most Barikádníků 70 400 vozidel (56 800 vozidel v r. 1997).

Tab. Vývoj zatížení komunikací na hranici města v severní části Prahy

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den								
Sektor sever								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Ústecká	6050	7200	7650	7300	11750	11850	12800	14800
Cínovecká	21150	22700	25750	27850	37300	40150	48200	53500
Na hlavní	10100	10750	11650	12400	14250	14050	15900	18500
Schoellerova	1050	1300	1450	1400	1400	1600	6900	7000
Do Přezletic	700	850	900	1000	850	750	750	1600
Polabská	1300	1450	1550	2350	2300	2550	2900	3300
Mladoboleslavská	7050	6850	5850	6600	9600	10000	10000	10300
Bystrá	1800	1900	1900	2050	1450	3300	3100	3800
celkem	49200	53000	56700	60950	78900	84250	100550	112800

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl.m.Prahy 6-22 hod., průměrný den								
Sektor sever								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Ústecká	750	1150	700	600	1000	900	1100	900
Cínovecká	5200	5050	5250	5650	8350	9200	11500	10500
Na hlavní	1600	1800	1800	1750	900	850	1100	1000
Schoellerova	100	100	100	100	200	200	200	400
Do Přezletic	100	100	100	100	100	100	100	200
Polabská	200	200	200	300	200	250	200	200
Mladoboleslavská	1150	850	650	600	1000	1100	900	800
Bystrá	200	200	200	200	200	300	200	400
celkem	9300	9450	9000	9300	11950	12900	15300	14400

Zdroj: TSK, URM, 2010

Na území sídliště Prosek tvoří základ komunikačního skeletu ul. Vysočanská, Prosecká a Lovosická. V běžných pracovních dnech v r. 2009 měla ul. Vysočanská u Střížkova zatížení 28 700 vozidel (22 850 vozidel v r. 1997), v úseku Prosecká–Teplická 19 500 vozidel, ul. Prosecká v úseku Vysočanská-Čakovická 28 400 vozidel (21 100 vozidel v r. 1997). v úseku Čakovická–Lovosická 17 400 vozidel (13 300 vozidel v r. 1997).

Na rozhraní Proseka a Letňan vede celoměstsky významný úsek ul. Kbelské, který měl v běžných pracovních dnech r. 2009 v úseku Ke Klíčovu-Čakovická zatížení 46 700 vozidel, v úseku Mladoboleslavská-Prosecká 43 600 vozidel (21 150 vozidel v r. 1997).

V oblasti Letňan základní komunikační kostru tvoří ul. Tupolevova, Beranových a Veselská. V běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovalo zatížení ul. Tupolevovy v úseku Prosecká-Beranových 21 900 vozidel, v úseku Beranových-Veselská 17 000 vozidel (7 400 vozidel v r. 1997), Beranových v úseku Toužimská-Tupolevova 8 600 vozidel (4 700 vozidel v r. 1997), Veselská v úseku Cínovecká-Tupolevova 20 600 vozidel (9 650 vozidel v r. 1997).

V oblasti Čakovic jsou nejvýznamnějšími komunikacemi ul. Kostelecká a Cukrovarská. Kostelecká v úseku Za Avií - Tupolevova dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 22 300 vozidel (12 600 vozidel v r. 1997), Cukrovarská v úseku Za Avií - Schoellerova 18 600 vozidel (10 650 vozidel v r. 1997).

V oblasti Kbel a Vinoře je dopravně nejvýznamnější ul. Mladoboleslavská, která v běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovala v zástavbě Kbel (úsek Čakovická-Vrchlabská) zatížení 19 900 vozidel (11 290 vozidel v r. 1997), v úseku Vrchlabská-Hornopočernická 18 400 vozidel (7 800 vozidel v r. 1997), v úseku mezi Kbely a Vinoří 11 300 vozidel (6 400 vozidel v r. 1997), ve Vinoři 10 400 vozidel (6 850 vozidel v r. 1997).

V prostoru Březiněvsi představuje problém zatížení ulice Na hlavní, které v r.2009 v běžných pracovních dnech dosahovalo 18 600 vozidel.

Základním problémem komunikační sítě severního sektoru města je značné dopravní zatížení ul. V Holešovičkách, která představuje atraktivní a prakticky jedinou kapacitní trasu propojující rozsáhlý severní sektor města s oblastí rozšířeného celoměstského centra. Problém značného dopravního zatížení ul. V Holešovičkách je obtížně řešitelný, ke zmírnění této nepříznivé situace by měla přispět výstavba a zprovoznění severozápadní a severovýchodní části Pražského okruhu. Další zlepšení lze zvažovat v rovině hledání technického a provozního řešení, které by mohlo částečně zmírnit negativní účinky automobilového provozu na okolní zástavbu. Dále je žádoucí dovybavit trasu tzv. Průmyslového polookruhu (trasa ve stopě ul. Kbelské a Průmyslové) v úseku Liberecká (Cínovecká) – Štěrboholská radiála o mimoúrovňové řešení křižovatek v oblasti Hloubětína.

Problémem severního sektoru města je absence nabídky dopravních vazeb přes Vltavu mezi Prahou 6 a Prahou 8. Odstranění tohoto problému lze očekávat v souvislosti s výstavbou Pražského okruhu.

Východní sektor Prahy

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi ve východním sektoru města jsou Pražský okruh mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi, Štěrboholská radiála, dálnice D11 (Praha - Hradec Králové), rychlostní silnice R10 (Praha - Mladá Boleslav), jižní část ul. Kbelské a ul. Průmyslová. Uvedené komunikace jsou součástí nadřazeného celoměstského komunikačního systému města. Významné komunikace ve východní části Prahy a jejich automobilové zatížení je uvedeno níže.

V oblasti Černého Mostu je významnou radiální komunikací ul. Chlumecká, jejíž automobilové zatížení v pracovních dnech dosahovalo v r. 2009 až 69 000 vozidel (40 650 vozidel v r. 1997). Pražský okruh měl u Černého Mostu v r. 2009 v běžných pracovních dnech zatížení 60 900 vozidel (15 150 vozidel v r. 1997).

V oblasti Horních Počernic jsou nejzatíženějšími komunikacemi ul. Olomoucká (D11), Novopacká (R10), Pražský okruh a Náchodská. Na Pražském okruhu u Horních Počernic projíždělo v r. 2009 v běžných pracovních dnech 60 900 vozidel (15 150 vozidel v r. 1997), ul. Olomoucké (D11) 42 400 vozidel (16 900 vozidel v r. 1997), ul. Novopacké až 43 700 vozidel (17 400 vozidel v r. 1997), ul. Náchodské (v úseku navazujícím na ul. Chlumeckou) 30 500 vozidel (15 650 vozidel v r. 1997).

V oblasti Hloubětína tvoří základ komunikačního systému ul. Kbelská, Průmyslová, Poděbradská a Kolbenova. Kbelská v prostoru Hloubětína byla v r. 2009 v běžných pracovních dnech zatížena 35 600 vozidly (23 000 vozidly v r. 1997), ul. Průmyslová 48 100 vozidly (37 600 vozidly v r. 1997), ul. Poděbradská 32 700 vozidly (32 150 vozidly v r. 1997), ul. Kolbenova 28 700 vozidly (13 800 vozidly v r. 1997).

Základní komunikační kostru Malešicko-hostivařské oblasti tvoří, Štěrboholská radiála, ul. Průmyslová, ul. Černokostelecká a Kutnohorská. Kutnohorská spolu s Dolnoměcholupskou a Přátelství představuje základní komunikační osu mezi Malešicko-hostivařskou oblastí, Dolními Měcholupy, Uhříněvsí a Kolovraty.

Štěrboholská radiála byla v r. 2009 v běžných pracovních dnech zatížena 90 700 vozidly, ul. Průmyslová 52 700 vozidly (49 900 vozidly v r. 1997), ul. Černokostelecká 29 300 vozidly (22 600 vozidly v r. 1997), ul. Kutnohorská 22 500 vozidly (19 150 vozidly v r. 1997).

Významnou spojnici Žižkova, Hrdlořez, Dolních Počernic, Běchovic a Újezda nad Lesy tvoří ul. Českobrodská. Zatížení této komunikace v běžných pracovních dnech dosahovalo v r. 2009 v Hrdlořezích 26 800 vozidel (24 400 vozidel v r. 1997), v Dolnich Počernicích 14 900 vozidel (17 050 vozidel v r. 1997), v Běchovicích 23 300 vozidel (17 850 vozidel v r. 1997).

V oblasti Vysočan k nejvýznamnějším sběrným komunikacím patří ul. Českomoravská, Poděbradská, Freyova. Českomoravská měla v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 25 800 vozidel (16 500 vozidel v r. 1997), ul. Poděbradská 33 300 vozidel (25 300 vozidel v r. 1997), ul. Freyova 18 500 vozidel (14 900 vozidel v r. 1997).

V oblasti Žižkova základní komunikační skelet tvoří ul. Husitská, Seifertova, Olšanská, Jana Želivského, Koněvova, Spojovací a Českobrodská. V běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovalo zatížení ul. Husitské 28 000 vozidel (26 750 vozidel v r. 1997), Seifertovy 26 700 vozidel (20 300 vozidel v r. 1997), Olšanské 22 900 vozidel (21 650 vozidel v r. 1997), Jana Želivského 38 000 vozidel (37 400 vozidel v r. 1997), Koněvovy 22 500 vozidel (21 100 vozidel v r. 1997), Spojovací 32 800 vozidel (24 700 vozidel v r. 1997).

V oblasti Strašnic k významným komunikacím patří ul. Černokostelecká, V Olšinách a Průběžná, Na Padesátém, Úvalská a V Korytech. V běžných pracovních dnech r. 2009 dosahovalo zatížení ul. Černokostelecké u křižovatky s ul. Úvalskou 33 300 vozidel (24 200 vozidel v r. 1997), V Olšinách u křižovatky s ul. Průběžnou 26 900 vozidel (29 150 vozidel v r. 1997), Na Padesátém 18 900 vozidel (17 300 vozidel v r. 1997), Úvalská 30 100 vozidel (25 000 vozidel v r. 1997), V Korytech u křižovatky s Průběžnou 21 700 vozidel (16 450 vozidel v r. 1997). V podjezdu pod železniční tratí mezi ul. Na Padesátém a Švehlovou bylo v r. 2009 zatížení 27 300 vozidel (26 550 vozidel v r. 1997).

V oblasti Zahradního Města systém významných sběrných komunikací tvoří Jižní spojka, ul. Švehlova, V Korytech, Práčská a Pražská, která spolu s ul. K Horkám propojuje oblast Hostivaře a Zahradního Města s oblastí Jižního Města. Jižní spojka zde v běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovala zatížení 109 100 vozidel (48 100 vozidel v r. 1997), Švehlova u Intersparu 30 600 vozidel (23 850 vozidel v r. 1997), V Korytech 16 300 vozidel (10 200 vozidel v r. 1997).

Tab. Vývoj zatížení komunikací na hranici města ve východní části Prahy

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den								
Sektor východ								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Novopacká (R10)	14400	16700	20650	22100	32200	34500	40800	39200
Náchodská	8750	8200	9800	8700	13350	13000	14600	17100
Olomoucká (D11)	14150	16900	20750	22050	30850	34050	40700	42400
Novosibřinská	11350	12500	12350	12450	13700	14350	15400	13700
Podzámecká	1000	1100	1100	1200	1600	3450	4950	5400
Zaříčanská	3500	4800	5200	4900	2900	2650	2650	4800
K Uhříněvsi	1200	1300	1300	1400	1650	1900	2000	2000
Slámova	500	500	500	550	800	800	700	600
Přátelství	10200	10650	10900	10550	13300	12500	15700	13800
K dálnici	1950	3950	3950	4000	8550	9250	5950	12900
celkem	67000	76600	86500	87900	118900	126450	143450	151900

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný den								
Sektor východ								
	rok							
komunikace	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009
Novopacká (R10)	2250	2850	3350	3750	4350	5350	7300	7400
Náchodská	1350	1100	950	800	1200	1100	1200	1400
Olomoucká (D11)	2850	3550	4050	4250	6300	7000	7400	6900
Novosibřinská	2150	2250	2150	1950	1400	1950	2400	2100
Podzámecká	100	100	100	100	100	200	200	200
Zaříčanská	450	500	250	200	550	350	350	200
K Uhříněvsi	100	100	100	150	100	150	200	200
Slámova	50	50	50	100	100	100	100	0
Přátelství	1600	1650	1200	1500	1950	2450	2500	2600
K dálnici	550	900	700	650	650	9250	500	400
celkem	11450	13050	12900	13450	16700	27900	22150	21400

Zdroj: TSK,URM, 2010

V oblasti Vršovic k nejvýznamnějším sběrným komunikacím patří v západovýchodním směru ul. Vršovická, v severojižním směru U Slavie, Bělocerkevská, U Zdrav. ústavů a Soběslavská. Trasa uvedených komunikací navazující severně na ul. Jana Želivského a na jihu na ul. U Vršovického hřbitova, Bohdaleckou a Chodovskou

představuje kromě severojižní magistrály (ve stopě ul. 5. května, Legerovy a Sokolské) další významné severojižní propojení ve východní silně urbanizované části hlavního města. V běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovalo zatížení ul. Vršovické až 25 200 vozidel (26 100 vozidel v r. 1997, U Slavie 32 800 vozidel (27 000 vozidel v r. 1997), Bělocerkevské 32 000 vozidel (29 300 vozidel v r. 1997).

V oblasti Dolních Měcholup, Uhříněvsi a Kolovrat tvoří významnou radiální trasu ul. Kutnohorská a Přátelství. V běžných pracovních dnech v r. 2009 dosahovalo zatížení ul. Kutnohorské u Dolních Měcholup 24 200 vozidel (19 150 vozidel v r. 1997), Přátelství v Uhříněvsi 23 100 vozidel (15 900 vozidel v r. 1997), Přátelství v Kolovratech 13 800 vozidel (14 300 vozidel v r. 1997).

V oblasti Petrovic jsou nejvýznamnějšími ul. Podleská a Novopetrovická, navazující na Jižním Městě na ul. Výstavní a Opatovskou. Podleská byla v běžných pracovních dnech r. 2009 zatížena 17 300 vozidly (9 450 vozidly v r. 1997), Novopetrovická 17 700 vozidly (v r. 1997 16 400 vozidly).

V oblasti Dubče základ komunikačního systému tvoří ul. Starodubečská a V Křížkách. Starodubečská měla v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 5 900 vozidel, V Křížkách 15 200 vozidel (5 750 vozidel v r. 1997).

U Štěrbohol je nejvýznamnější komunikací Štěrboholská radiála, ul. Černokostelecká, Kutnohorská a Ústřední. Štěrboholská radiála v kontaktním úseku dosahovala v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 90 700 vozidel, Černokostelecká 33 300 vozidel (27 050 vozidel v r. 1997), Kutnohorská 22 500 vozidel (19 150 vozidel v r. 1997).

Nepříznivou dopravní situaci v radiální trase ul. Chlumecké v oblasti Černého Mostu i Kolbenovy v oblasti Hloubětína zmírní zprovoznění rozestavěného východního úseku Vysočanské radiály. Přestavba stávajících úrovňových křižovatek Kbelská-Kolbenova a Kbelská-Poděbradská včetně úseku ul. Kbelské přes Hloubětín spojená s mimoúrovňovým řešením by zajistila vyšší plynulost dopravy i lepší ochranu okolní zástavby před negativními účinky automobilového provozu.

Systémovou stavbou východního sektoru města bude východní část Městského okruhu mezi Balabenkou a Rybníčky v koridoru ul. Spojovací s velkým podílem tunelových úseků. Značný problém představuje křižovatkový uzel Balabenka, kde se kumulují složité územně-technické podmínky spolu s problémy uspořádání celého dopravního uzlu a značné dopravní nároky.

Ke zlepšení situace u Dolních Měcholup by měl přispět jejich východní obchvat a dokončení východní části Pražského okruhu. Východní část Pražského okruhu by měla rovněž přispět ke zlepšení dopravní situace v oblasti Uhříněvsi a Kolovrat.

Problém nadměrné průjezdné dopravy ve stávající zástavbě Běchovic, Újezda nad Lesy bude zmírněn výstavbou nové komunikace propojující Pražský okruh u Běchovic a Úvaly (tzv. přeložka silnice I/12).

Problém průjezdné automobilové dopravy přes Uhříněves a Kolovraty zmírní zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu v úseku Běchovice-D1.

Problémy s automobilovou dopravou v ul. Náchodské v oblasti Horních Počernic by mělo zmírnit nové napojení silnice II/611 na dálnici D11 v oblasti Beranka na východní hranici Prahy.

Nákladní automobilová doprava

Nákladní automobilová doprava vyvolává značně negativní dopady na území města a svým charakterem představuje jeden z největších problémů v urbanizovaném území. V roce 2009 byly v Praze nákladní automobilovou dopravou nejvíce zatíženy Jižní spojka, Barrandovský most, dálnice D1, resp. ul. Brněnská v oblasti Jižního Města, zprovozněné úseky Pražského okruhu, ul. Cínovecká, Kbelská, K Barrandovu, Štěrboholská radiála a Průmyslová.

Nákladní automobilovou dopravou nejvíce zatíženou komunikací v Praze byla v r. 2009 Jižní spojka - úsek 5. května - Vídeňská, kde v běžných pracovních dnech v 6-22 hod. projíždělo 16 800 nákladních vozidel, úsek Chodovská - V Korytech se zatížením 18 100 nákladních vozidel, úsek V Korytech - Průběžná se zatížením 17 900 nákladních vozidel, Barrandovský most se zatížením 16 100 nákladních vozidel, Jižní spojka – úsek Průběžná-Průmyslová 16 500 nákladních vozidel, úsek Vídeňská-Sulická-Braník se zatížením 14 900 nákladních vozidel, úsek Barrandovský most - Braník se zatížením 14 000 nákladních vozidel, dále dálnice D1 (ul. Brněnská) v úseku Chodovec-Opatov se zatížením 12 000 nákladních vozidel, v úseku Opatov-hranice Prahy 11 900 nákladních vozidel, ul. Cínovecká v úseku Liberecká-Cínovecká se zatížením 11 200 nákladních vozidel, Pražský okruh – úsek Ořešská-Třebonice se zatížením 11 500 nákladních vozidel, Cínovecká – úsek Kostelecká - Na Hlavní se zatížením 11 000 nákladních vozidel, Pražský okruh – úsek Třebonice-D5 se zatížením 11 300 nákladních vozidel, úsek Ořešská - Pod Lochkovem 11 300 nákladních vozidel, Kbelská – úsek Kolbenova-Čakovická se zatížením 9 800 nákladních vozidel, ul. K Barrandovu – úsek Strakonická - Pod Habrovou s 8 800 nákladními vozidly, úsek Pražská čtvrť - U Náhonu s 8 500 nákladními vozidly, úsek Pod Habrovou - Geologická s 8 900 nákladními vozidly, úsek Geologická-Filmařská s 8 800 nákladními vozidly, Štěrboholská radiála – úsek Národních hrdinů - Českobrodská s 15 200 nákladními vozidly.,

V r. 1997 byl nákladní automobilovou dopravou nejvíce zatížen Barrandovský most, kde v běžných pracovních dnech v časovém rozmezí 6-22 hod. projíždělo 13 150 nákladních vozidel, Jižní spojka – úsek 5. května - Vídeňská se zatížením 11 950 vozidel, úsek Sulická-Braník se zatížením 11 500 vozidel, úsek Barrandovský most - Braník se zatížením 10 950 nákladních vozidel, úsek Vídeňská-Sulická se zatížením 10 900 vozidel, ul. Průmyslová – úsek Českobrodská-Černokostelecká se zatížením 10 100 vozidel, Jižní spojka – úsek 5. května – Chodovská se zatížením 9 650 nákladních vozidel.

Z výše uvedených skutečností a příloh je zřejmé, že snížení nákladní automobilové dopravy zejména na nejzatíženějších komunikacích umožní Pražský okruh, protože nákladní automobilovou dopravou nejvíce zatížené komunikace tvoří v současné době náhradní trasy pro tranzitní nákladní automobilovou dopravu. V souvislosti se zprovozněním Pražského okruhu – úseku Slivenec-Lahovice-Jesenice-D1 se vymezuje nová objízdná trasa pro těžkou nákladní automobilovou dopravu, která v době zpracování aktualizace ÚAP nebyla ještě stabilizována.

V současné době jsou v Praze vymezeny zóny s dopravním omezením pro nákladní automobily a autobusy. Jde o tyto zóny:

- Zóna se zákazem vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 6 tun a se zákazem parkování autobusů mimo vyznačená parkoviště.
- Zóna s časově omezeným zákazem vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 3,5 tuny (od pondělí do pátku od 8 do 18 hodin), se zákazem vjezdu autobusů a s omezeným stáním ostatních vozidel.

Rekreační automobilová doprava

Rekreační automobilová doprava představuje významný jev, který je pro Prahu v rámci ČR specifický svým rozsahem. Rekreační výjezd z města se uskutečňuje většinou v pátek odpoledne mezi 15. až 19. hodinou, v sobotu mezi 8. až 11 hodinou a v omezené míře i v neděli dopoledne. Je tedy je více časově rozložen v porovnání s rekreačním nedělním návratem mezi 14-22 hodinou. Periodický průzkum rekreační dopravy se provádí v jarním průzkumovém období na vnějším kordonu. Vývoj rekreační automobilové dopravy je sledován od roku 1973.

Po značném meziročním poklesu v roce 1991 dosáhla rekreační automobilová doprava původní úrovně roku 1990 v letech 1993-1994. Ve druhé polovině devadesátých let minulého století docházelo u rekreační automobilové dopravy k malým výkyvům v rozmezí několika málo procent v jednotlivých letech. K výraznému meziročnímu zvýšení rekreační automobilové dopravy došlo v roce 2002, kdy její zvýšení bylo o cca 11 % oproti předchozímu roku.

Z hlediska skladby dopravního proudu rekreační dopravy převažují jednoznačně osobní automobily, jejichž podíl činí cca 96 %.

Tab. Intenzita rekreační dopravy

INTENZITA REKREAČNÍ DOPRAVY				
neděle - vnější kordon, směr do Prahy 14-22 hod.				
rok	osobní automobily		vozidla celkem	
	počet	%	počet	%
1981	77 000	82	80 000	80
1990	94 000	100	100 000	100
1995	98 000	104	101 000	101
2000	116 000	123	120 000	120
2001	117 000	124	121 000	121
2002	130 000	138	134 000	134
2003	131 000	140	136 000	136
2004	133 000	141	137 000	137
2005	132 000	140	138 000	138
2006	123 000	131	128 000	128
2007	148 000	157	153 000	153

Zdroj:TSK 2008

Z hlediska obsazenosti osobních automobilů při rekreační dopravě je zjištěna hodnota 1,91 osoby na vozidlo.

V období zvýšené rekreační dopravy – na jaře a na podzim – dochází na komunikační síti v období víkendu ke kongescím v pátek ve směru výjezdu z Prahy, v neděli odpoledne na příjezdových směrech do hlavního města.

Srovnání rozsahu nejvíce zatížené komunikační sítě města v r. 1997 a 2007

Celkový rozsah silně zatížených úseků komunikací automobilovou dopravou se na území Prahy v letech 1997 až 2007 výrazně rozšířil. V roce 1997 činil celkový rozsah komunikací zatížených v Praze v běžných pracovních dnech více než 20 000 vozidly 179,6 km, v roce 2007 již 290,7 km. Délka komunikací zatížených v Praze v běžných pracovních dnech více než 40 000 vozidly v r. 1997 činila 45,3 km, v roce 2007 již 108,2 km. Komunikací zatížených více než 60 000 vozidly za den v r. 1997 bylo 14,3 km, v roce 2007 již 42,1 km. Délka komunikací zatížených v roce 1997 více než 80 000 vozidly za den činila 3,3 km, v roce 2007 již 27,1 km, v r. 1997 nebyly v Praze žádné úseky komunikací s intenzitou vyšší než 100 000 vozidel za den. V roce 2007 délka komunikační sítě s intenzitou vyšší než 100 000 vozidel za den dosahovala v Praze již 13,1 km, 1,5 km komunikací zaznamenalo v r. 2007 dokonce intenzitu vyšší než 120 000 vozidel za den.

Tab. Délka výrazně zatížených komunikací v Praze

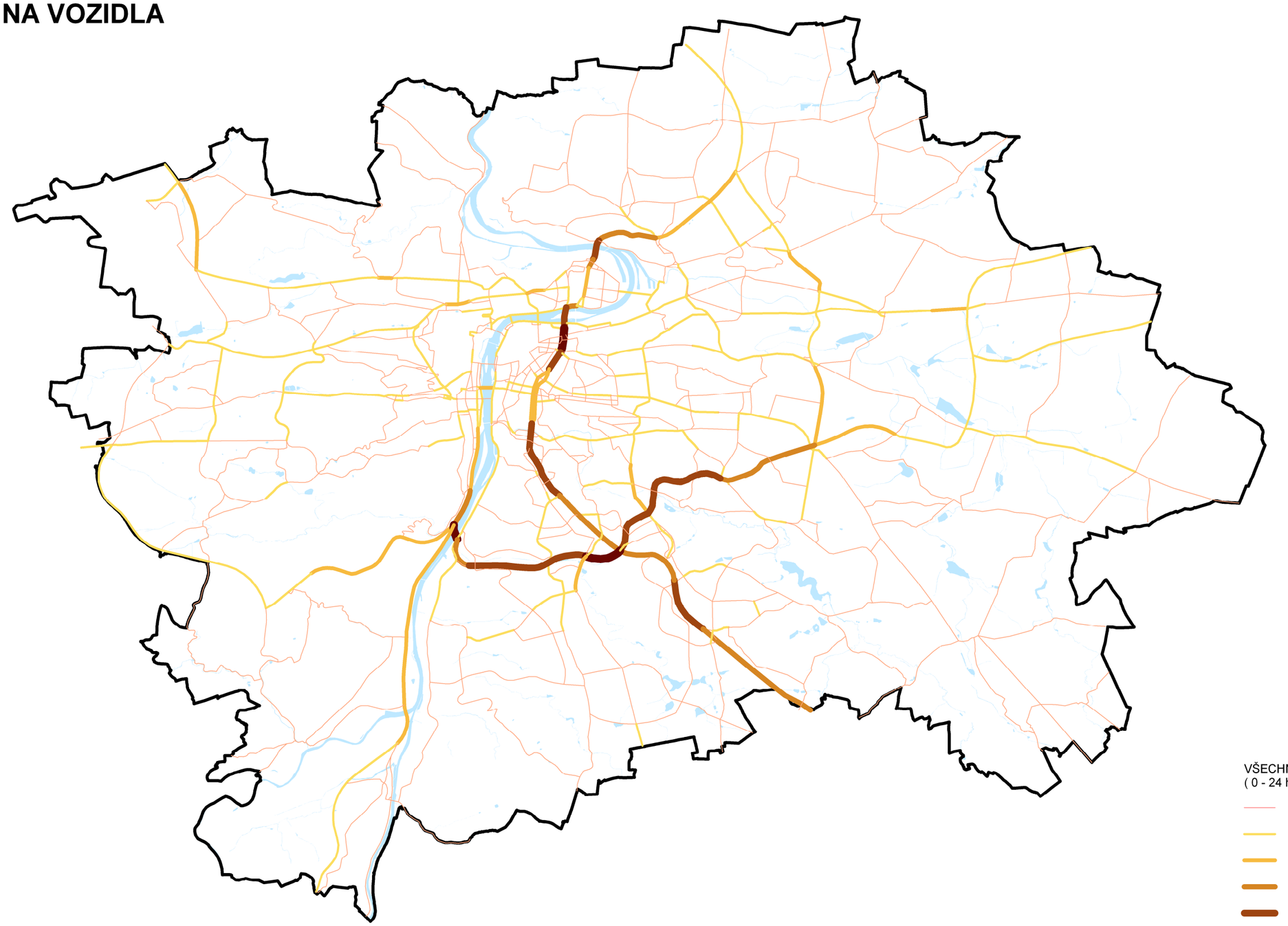
Délka výrazně zatížené komunikační sítě v Praze			
	délka komunikací (v km) v roce		
celkové zatížení větší než ... vozidel/den	1997	2007	nárůst za10 let
20 000	179,6	290,7	111,1
40 000	45,3	108,2	62,9
60 000	14,3	42,1	27,8
80 000	3,3	27,1	23,8
100 000	0	13,1	13,1
120 000	0	1,5	1,5
Délka výrazně zatížených komunikací v Praze			
	délka komunikací (v km) v roce		
celkové celodenní zatížení	1997	2007	nárůst za 10 let
20000 - 40 000	134,3	182,5	48,2
40001 – 60000	31	66,1	35,1
60001 - 80 000	11	15	4
80001 - 100 000	3,3	14	10,7
100001 – 120 000	0	11,6	11,6
120001 a více	0	1,5	1,5
Délka nákladní dopravou výrazně zatížené komunikační sítě v Praze			
	délka komunikací (v km) v roce		
zatížení nákladní dopravou větší než ... /den	1997	2007	nárůst za 10 let
2 000	155,3	165,4	10,1
4 000	66,3	91,8	25,5
5 000	56,4	81	24,6
10 000	7,7	49,5	41,8
15 000	0	14,8	14,8
Délka nákladní dopravou výrazně zatížených komunikací v Praze			
	délka komunikací (v km) v roce		
zatížení nákladní dopravou větší než …/den	1997	2007	nárůst za 10 let
2000-4000	89,0	73,6	-15,4
4001-5000	9,9	10,8	0,9
5001-10 000	48,7	31,5	-17,2
10001-15000	7,7	34,7	27,0
15001 a více	0	14,8	14,8

Zdroj: URM, 2008

Zatížení mnoha úseků komunikací města nákladní automobilovou dopravou se v období 1997 až 2007 výrazně zvýšilo. Délka komunikací zatížených v běžných pracovních dnech více než 5 000 nákladními vozidly v roce1997 činila 56,4 km, v roce 2007 již 81 km, délka komunikací zatížených v běžných pracovních dnech více než 10 000 nákladními vozidly v roce 1997 činila 7,7 km, v roce 2007 již 49,5 km, komunikace se zatížením nákladní automobilovou dopravou přesahující 15 000 vozidel za den nebyly v roce 1997 zjištěny, v roce 2007 však již těchto komunikací bylo 14,7 km.

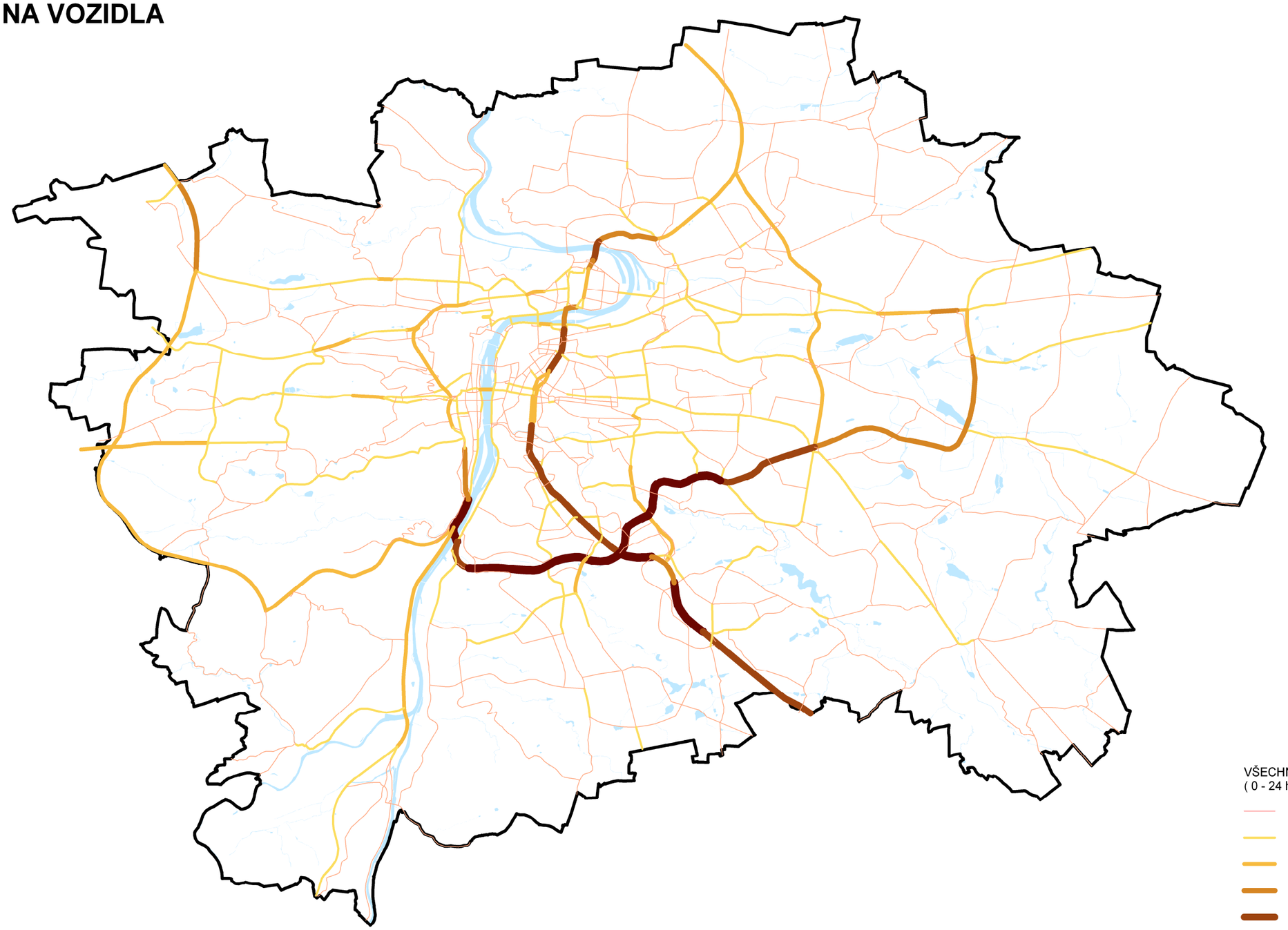
Celkové zatížení komunikační sítě a zatížení komunikační sítě nákladní automobilovou dopravou v letech 2000, 2005 a 2007 je zobrazeno orientačně v následujících schématech.

PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2000
VŠECHNA VOZIDLA



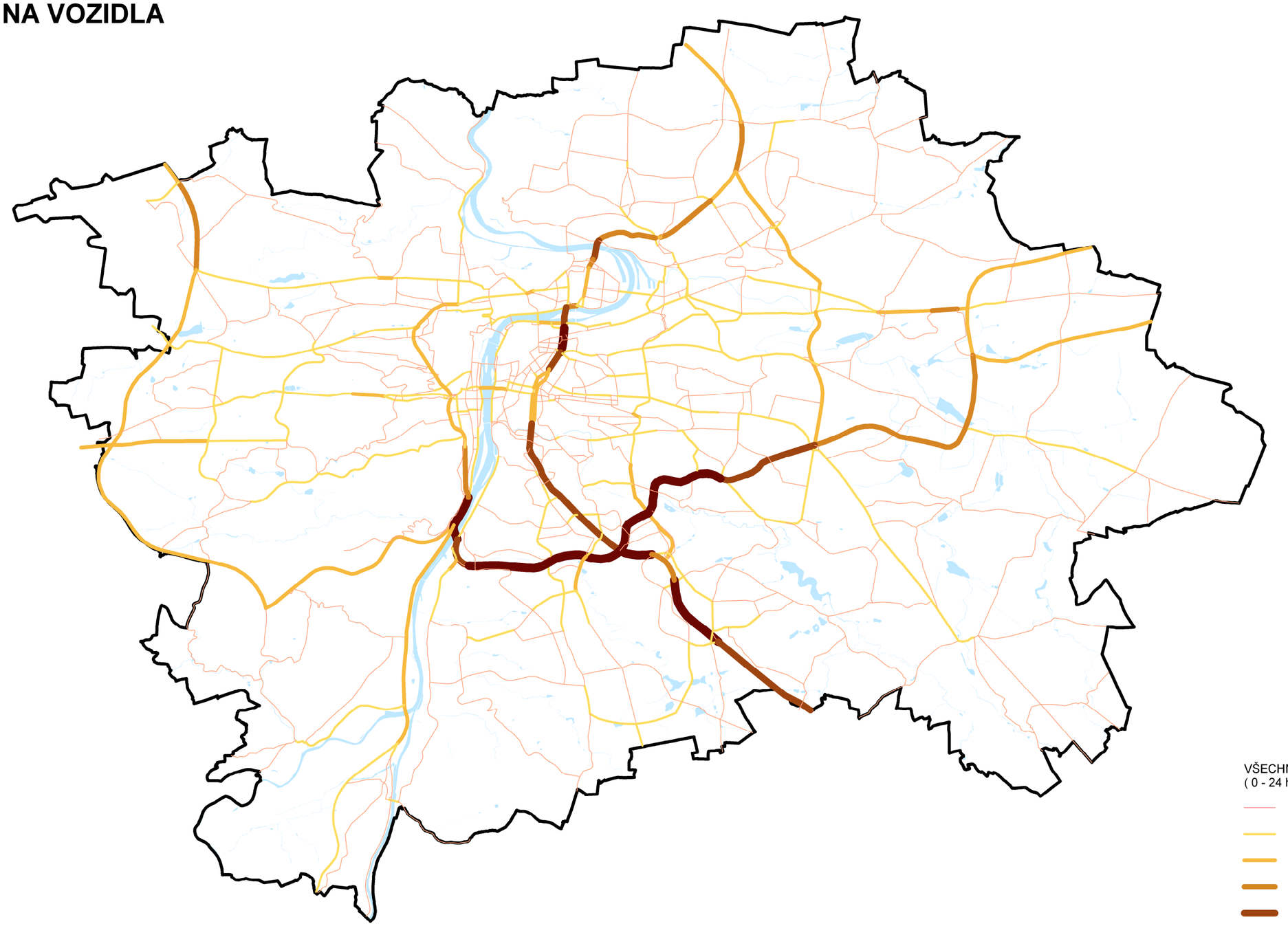
ÚRM, TSK/ÚDI 2008

PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2005
VŠECHNA VOZIDLA



ÚRM, TSK/ÚDI 2008

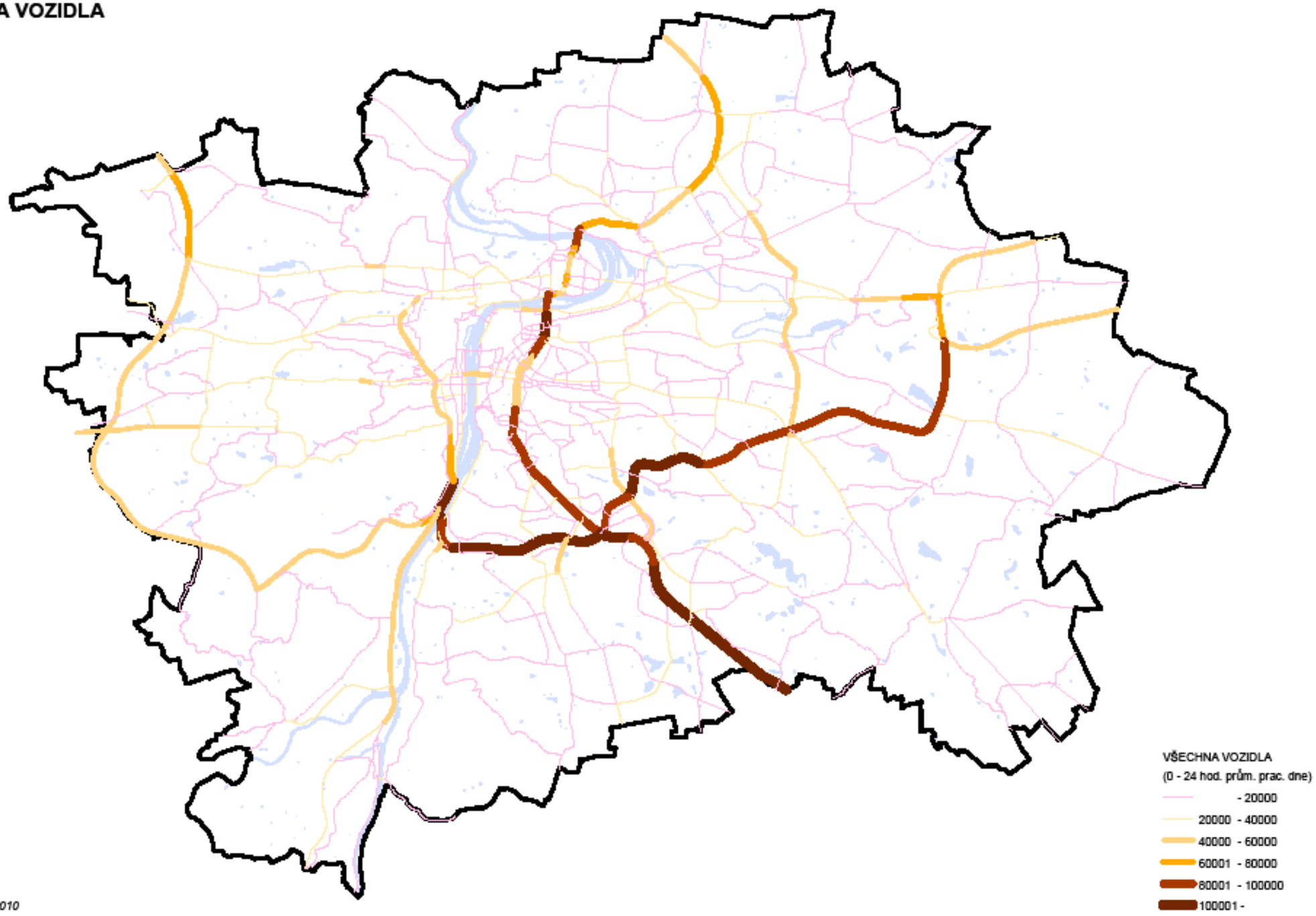
PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2007
VŠECHNA VOZIDLA



ÚRM, TSK/ÚDI 2008

PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2009

VŠECHNA VOZIDLA

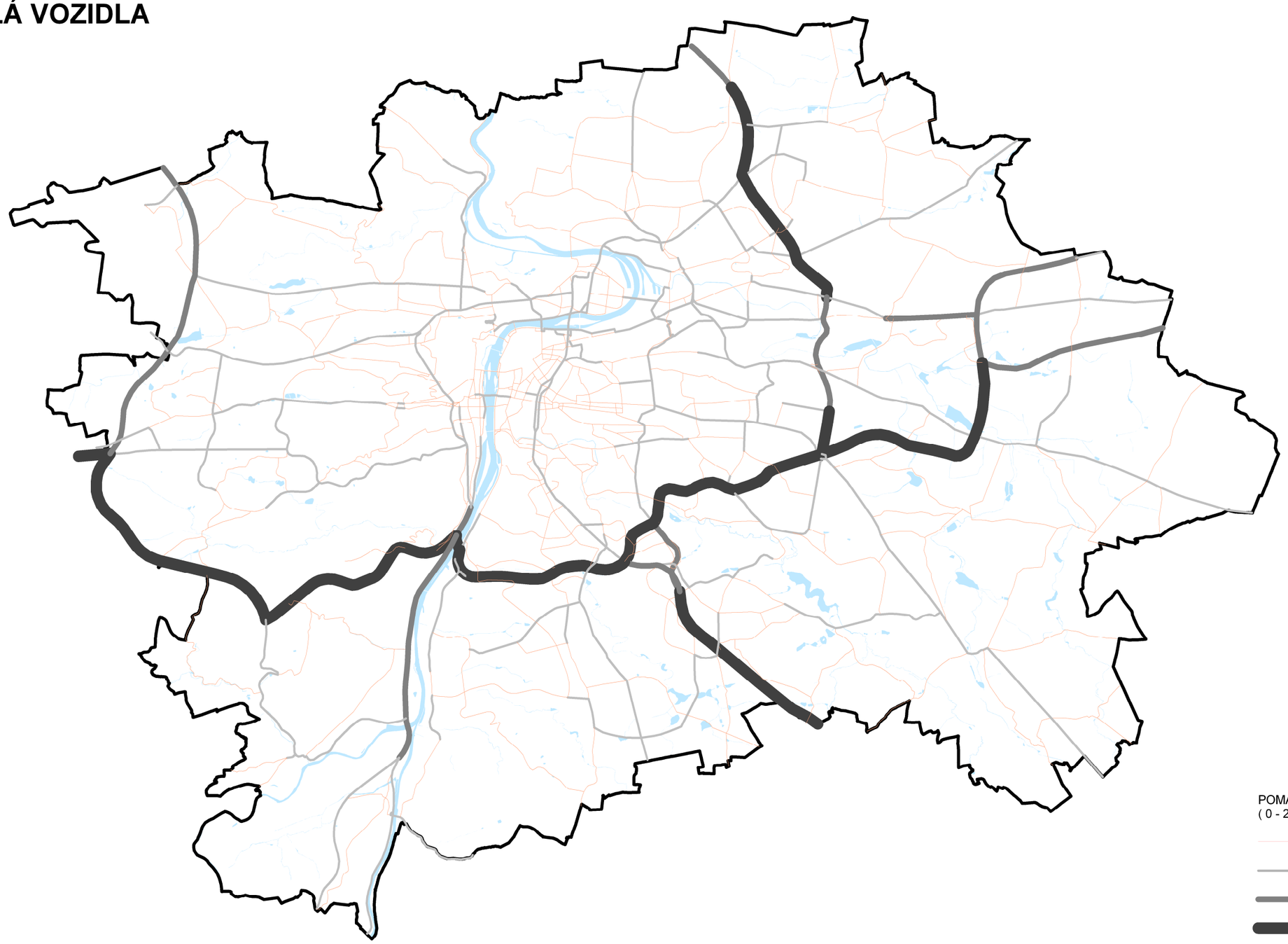


URM, TSK/UDI 2010

PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2000
POMALÁ VOZIDLA

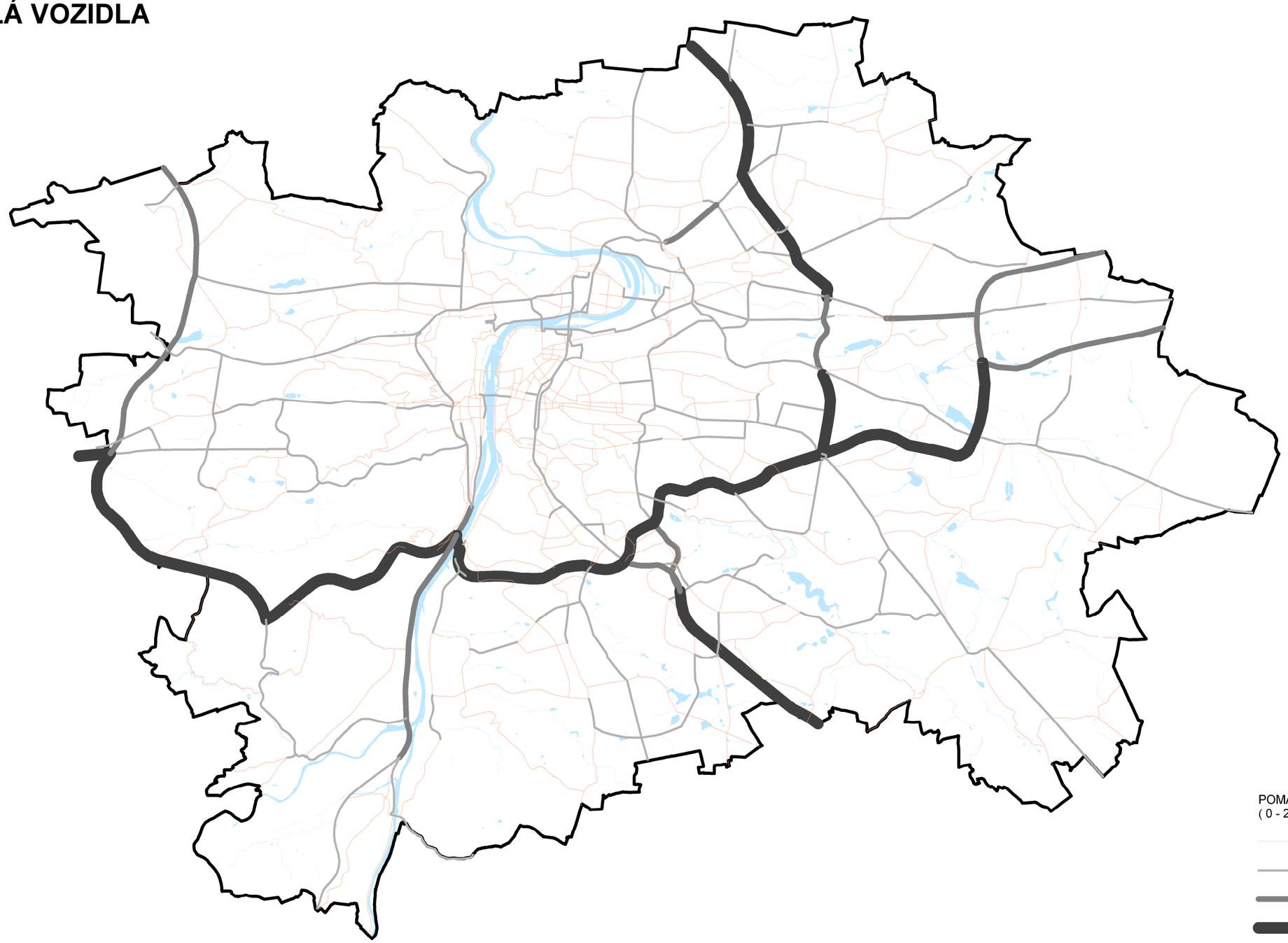
ÚRM, TSK/ÚDI 2008

PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2005
POMALÁ VOZIDLA



ÚRM, TSK/ÚDI 2008

PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2007
POMALÁ VOZIDLA



ÚRM, TSK/ÚDI 2008

PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2009

POMALÁ VOZIDLA

URM, TSK/UDI 2010

Nejzatíženější místa na komunikační síti Prahy v roce 2006 a 2007

Nejzatíženější úseky komunikací na pražské komunikační síti v roce 2006

1. Barrandovský most, kde projíždělo 127 000 vozidel/den
2. Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská, kde projíždělo 125 000 vozidel/den
3. ul. Brněnská (D1) v úseku Chodovec–Chodov, kde projíždělo 110 000 vozidel/den
4. Jižní spojka v úseku Chodovská – V Korytech, kde projíždělo 108 000 vozidel/den

V centru Prahy byla nejzatíženější ul. Wilsonova (úsek Hlávkův most – Bulhar) se zatížením více než 90 000 vozidel/den.

Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatkami v roce 2006

5. MÚK 5. května – Jižní spojka, v jejímž prostoru projíždělo 218 000 vozidel/den
6. MÚK Strakonická – Barrandovský most, v jejímž prostoru projíždělo 168 000 vozidel/den
7. MÚK Jižní spojka – Vídeňská, v jejímž prostoru projíždělo 161 000 vozidel/den
8. MÚK Jižní spojka – Chodovská, v jejímž prostoru projíždělo 155 000 vozidel/den
9. MÚK Jižní spojka – Průmyslová, v jejímž prostoru projíždělo 130 000 vozidel/den

Nejzatíženější úrovňové křižovatky v roce 2006

10. Legerova – Anglická, kde projíždělo 79 000 vozidel/den
11. Kbelská – Poděbradská, kde projíždělo 78 000 vozidel/den
12. Mezibranská – Žitná, kde projíždělo 76 000 vozidel/den
13. Jiráskovo náměstí, kde projíždělo 71 000 vozidel/den
14. Argentinská – Plynární, kde projíždělo 71 000 vozidel/den

Nejzatíženější úseky komunikací na pražské komunikační síti v roce 2007

15. Barrandovský most, kde projíždělo 135 000 vozidel/den
16. Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská, kde projíždělo 130 000 vozidel/den
17. Brněnská (D1) v úseku Chodovec–Chodov, kde projíždělo 113 000 vozidel/den
18. Jižní spojka v úseku Chodovská – V Korytech, kde projíždělo 112 000 vozidel/den

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2007 byly

19. MÚK 5. května – Jižní spojka, v jejímž prostoru projíždělo 220 000 vozidel/den
20. MÚK Strakonická – Barrandovský most, v jejímž prostoru projíždělo 176 000 vozidel/den
21. MÚK Jižní spojka – Vídeňská, v jejímž prostoru projíždělo 167 000 vozidel/den
22. MÚK Jižní spojka – Chodovská, v jejímž prostoru projíždělo 158 000 vozidel/den
23. MÚK Jižní spojka – Průmyslová, v jejímž prostoru projíždělo 137 000 vozidel/den

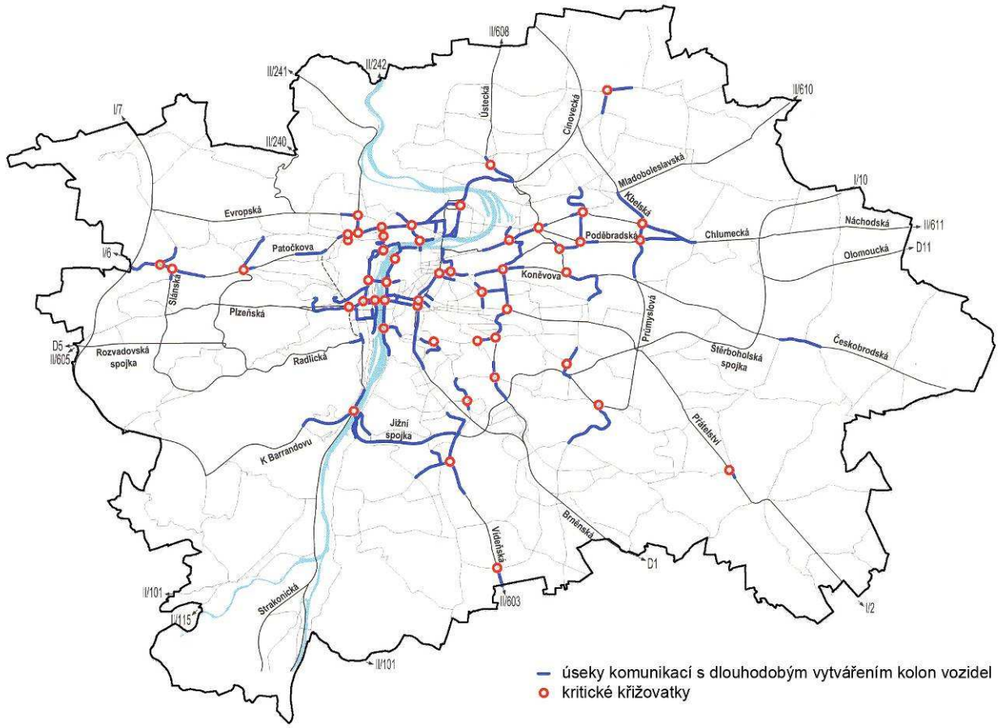
Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami v roce 2007 byly

24. Kbelská – Poděbradská, kde projíždělo 76 000 vozidel/den
25. Anglická – Legerova, kde projíždělo 74 000 vozidel/den
26. Argentinská – Plynární, kde projíždělo 73 000 vozidel/den
27. Černokostelecká – Průmyslová, kde projíždělo 71 000 vozidel/den
28. Jiráskovo náměstí, kde projíždělo 70 000 vozidel/den

S ohledem na velikost území hlavního města, rozsah a uspořádání komunikační sítě, intenzitu automobilové dopravy, počet obyvatel je zřejmé, že vliv automobilové dopravy na obyvatele v Praze je nejnepříznivější v porovnání s ostatními městy České republiky.

Přetížení komunikačního systému na území Prahy je charakterizováno vznikem častých kongescí na mnoha místech města. Úseky a křižovatky, kde k těmto jevům velmi často dochází, jsou vyjádřeny v následujícím obrázku. Z něho je zřejmé, že kromě oblasti rozšířeného celoměstského centra ke kongescím dochází často například v oblasti Hloubětína, Žižkova, Vršovic i v oblasti Hostivaře. Výrazné kongesce jsou zaznamenávány i na Jižní spojce v Krčském údolí, části ul. K Barrandovu atd.

Obr. Kritická místa a dlouhodobě přetížené úseky komunikací s vytvářením kolon vozidel v r. 2007



Zdroj: TSK, 2008

Vývoj od r. 2008

Permanentní nárůst automobilové dopravy na území Prahy po roce 1990 se v posledních dvou letech již téměř zastavil. V roce 2009 se objem automobilové dopravy podle provedených dopravních sčítání prakticky nezvýšil. Dopravní výkon na celé komunikační síti hlavního města se v průměru zvýšil o 0,9 % ve srovnání s rokem 2008. Doprava osobními automobily vzrostla o 1,8 %, ale doprava nákladními automobily a autobusy poklesla, zřejmě vlivem hospodářské krize, o 7,9 %. V oblasti širšího centra města došlo v roce 2009 oproti roku 2000 k 10 % poklesu automobilové dopravy. Ve vnějším pásmu města intenzita automobilové dopravy v roce 2009 oproti předcházejícímu roku poklesla o 1,2 %.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2009:

- Barrandovský most, kde projíždělo 134 000 vozidel za den (0-24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května - Vídeňská (127 000 vozidel za den)
- Brněnská (dálnice D1) v úseku Chodovec - Chodov (114 000 vozidel za den)
- 5. května v úseku Jižní spojka - Chodovec (111 000 vozidel za den)
- Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most (110 000 vozidel za den)

Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 103 000 vozidel za den, Wilsonova u Hlavního nádraží 89 000 vozidel za den.

Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2009:

- 5. května - Jižní spojka (215 000 vozidel za den)
- Strakonická - Barrandovský most (181 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Vídeňská (157 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Chodovská (157 000 vozidel za den)
- Jižní spojka - Průmyslová (139 000 vozidel za den)

Nejzatíženějšími úrovňovými křižovatkami v roce 2009:

- Poděbradská - Kbelská (74 000 vozidel za den)
- Anglická - Legerova (71 000 vozidel za den)
- Černokostelecká - Průmyslová (71 000 vozidel za den)
- Žitná - Mezibranská (70 000 vozidel za den)
- Argentinská - Plynární (68 000 vozidel za den)

V roce 2009 se rozsah nejvíce zatížených úseků komunikací dále rozšířil – komunikace s automobilovým zatížením větším než 100000 vozidel/den dosáhly na území města délky 13,9 km (v r.2007 dosahovala délka těchto komunikací 13,1 km). Délka komunikací zatížených více než 5000 těžkými nákladními vozidly/den byla v r.2009 74,7 km (v r.2007 dosahovala délka těchto komunikací 81 km).

V roce 2008 byla dokončena 2. etapa stavby Pobřežní III, bylo vybudováno i komunikační propojení přes prostor Rustonky do křižovatky Sokolovská – Pod plynojemem. Celkové náklady stavby včetně bezbariérových přechodů, světelné signalizace, přeložek inženýrských sítí a sadových úprav byly 331mil. Kč (140mil. Kč hrazeno z Evropských fondů). Na podzim 2008 byla uvedena do provozu přestavěná západní část křižovatky 5.května – Na strži zahrnující nové komunikační propojení 5.května-Hvězdova.. V srpnu 2008 byla provedena oprava zavěšeného mostu na Jižní spojce přes drážní těleso u Zahradního Města. Z důvodů realizace protihlukových opatření byly při rekonstrukci některých komunikací použity tišší povrchy vozovek a instalovány protihlukové stěny.

Nadále probíhá výstavba Městského okruhu (MO) v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka. Zprovoznění celého úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka se předpokládá v roce 2012.

V září 2010 budou zprovozněny stavby 514, 513 a 512 Pražského okruhu (SOKP), tj. úsek Slivenec - Lahovice – Vestec – Jesenice – D1,, který přispěje ke snížení automobilového zatížení na komunikační síti hl.města, např.na ul.Brněnské, Jižní spojce v Praze 4 a v ul.K Barrandovu.

Pokračují i stavební práce na 5,6km dlouhém úseku Vysočanské radiály v úseku Pražský okruh – Kbelská, jehož zprovoznění sníží automobilové zatížení ulice Chlumecké a Kolbenovy v oblasti Černého Mostu a Hloubětína

2.12.3 VODNÍ DOPRAVA

Vodní doprava v Praze je realizována po vodních cestách Vltavy a Berounky. Vltava je v Praze splavná v celém úseku procházejícím severojižním směrem územím hlavního města, Berounka je splavná od soutoku s Vltavou do přístavu Radotín.

Historie a vývoj

První písemný doklad o plavbě na Vltavě připomíná záznam z roku 1088 o vodním mýtě „Na Výtoni“. Předpokládá se, že v okolí Prahy byly lesy v té době již vykáceny a dříví na stavby a zejména k topení bylo nutno dovážet. Již tehdy existovala organizovaná vodní doprava, která se stala zdrojem příjmů pro město. To se však týkalo pouze plavení dřeva z lesů nad Prahou, tedy plavení na kratší vzdálenosti.

Až do 14. století vznikaly nad Prahou i ve městě četné pevné jezy pro pohon mlýnů, hamrů a stoup. Tyto jezy představovaly však pro plavbu tehdy nezanedbatelné překážky, a tak podle nařízení Karla IV. musely být všechny jezy na řece od Českých Budějovic až do Prahy opatřeny 12 m širokými vraty, tzv. „neimčinami“, pro proplavování vorů. Císař Karel IV. tak poprvé vytvářel podmínky pro dálkovou vodní plavbu. Kromě palivového a stavebního dříví se již na vorech vozilo i další zboží (sůl, chmel, smola, pivo, kámen, kůže, šindele).

Příznivým obdobím pro rozvoj plavby bylo období Ferdinanda I. Ten měl na dopravě mimořádný zájem, neboť vlastnil monopol na dovoz soli z Rakouska. Sůl se překládala v Českých Budějovicích z povozů na lodě a odtud putovala po vodě až do pražských solnic. Vedle voroplavby se ve větší míře začala uplatňovat také doprava loděmi. Po proudu pluly lodě samospádem, proti proudu byly taženy koňskými potahy.

V roce 1644 zpracoval císařský rada Jan Voler první projekt, který s Vltavou počítal jako s komunikací, která by z Prahy vytvořila středisko tehdejšího světového obchodu.

Pro rozvoj vodní dopravy byl významný navigační patent Marie Terezie z roku 1777. V té době (od roku 1766) již existoval plavební fond, do něhož plynuly příjmy z vodních cest.

Dalším mezníkem v historii plavby na Labi a Vltavě se stala labská plavební akta, přijatá v roce 1821 zástupci všech polabských států. Vyhlásila na řece svobodnou plavbu, a tím vytvářela podmínky pro rozvíjející se průmysl. Hlavním předmětem dopravy již nebyl dovoz soli, ale vývoz uhlí ze severních Čech, průmyslové a zemědělské výrobky.

Impulzem pro zásadní úpravy vltavské vodní cesty byla katastrofální povodeň v roce 1890. Potvrdilo se, že pouhá regulace říčního koryta je z hlediska protipovodňové ochrany nedostatečná. Následně od roku 1898 do roku 1904 byla postavena vodní cesta od Prahy do Mělníka včetně dlouhého laterálního kanálu s jezem ve Vraňanech a plavebními komorami v Hoříně u Mělníka. Praha v této době získala hodnotnou vodní cestu napojenou na síť evropských vodních cest, popřípadě i na námořní dopravu.

V závislosti na postupném vylepšování plavebních podmínek vzrůstal v minulem století objem zboží přivezeného po vodě. Bylo proto třeba vybavit Prahu odpovídajícím překladním zařízením i skladovacími plochami a dále vytvořit podmínky pro zimování a ochranu lodního parku. První obchodní přístav v Praze byl zřízen v mlýnském rameni v Karlíně. Brzy však kapacitně nestačil, a tak byl v letech 1895–1910 vybudován v Holešovicích velký přístav s překladištěm na železniční dopravu. Na Smíchově byl vybudován přístav, který zpočátku sloužil vorové dopravě. Zde se pomocí elektrických výtahů vykládalo dříví určené pro Prahu. Kromě toho byly tehdy v centru města zřízeny četné nábřežní úpravy tzv. podbřeží (náplavky), umožňující příležitostný překlad. V meziválečném období dosahoval překlad zboží na Vltavě v Praze v letech 1925-1932 řádu jednoho milionu tun za rok, největší byl v tomto období v roce 1928, kdy na území města dosáhl 1,4 milionu tun za rok. V dalších letech v závislosti na ekonomicko-politické situaci v Evropě klesal. Nejnižší úrovně dosáhl v meziválečném období v roce 1933, kdy činil 0,57 milionu tun za rok.

V 80. letech minulého století celoroční překlad zboží v pražských přístavech a překladištích mírně narůstal – v roce 1984 činil 1,4 milionu tun, v roce 1987 už 1,7 milionu tun a 2,1 milionu tun v roce 1988. V dalších letech v překládce zboží ve vazbě na nákladní vodní dopravu došlo k poklesu.

Současné parametry a využití Vltavské vodní cesty jsou popsány v dalších kapitolách.

Z hlediska širších vztahů Vltavská vodní cesta u Mělníka navazuje na vodní cestu Labe (splavné od Chvaletic až do Hamburku). V rámci Evropy je Praha prostřednictvím vltavské a labské vodní cesty napojena v Německu na evropské vodní cesty s přímým spojením do námořních přístavů Štětín, Rotterdam, Brémy, Antverpy, do výhledu bude možné v rámci evropských vodních cest také propojení s přístavem Marseille nebo s přístavem Konstanta (průplav Rýn–Mohan–Dunaj).

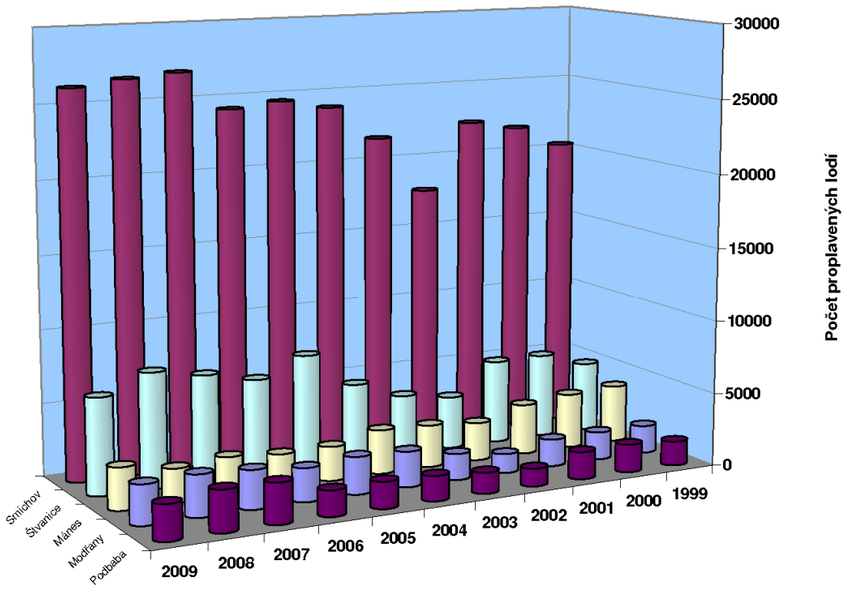
Vlivem klimatických výkyvů, ke kterým v posledních letech docházelo (častější suchá období apod.), je provozování vodní dopravy v České republice spojeno i s problémy souvisejícími se splavností Labe. Důsledkem současné situace na Labi v České republice byla v r. 2006 omezena nebo zastavena po Labi plavba přibližně v polovině dní v roce.

Vltava tvoří významnou vodní cestu na území České republiky. Celková délka řeky Vltavy je 430 km, plocha povodí Vltavy je 28 088 km2. Na území hlavního města Prahy tvoří Vltava kanalizovaný tok se soustavou pevných a pohyblivých jezů s plavebními komorami. V Praze se nacházejí přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín, sportovní přístav Podolí, významné přístavy (přístaviště) osobní vodní dopravy u Palackého, Jiráskova mostu a u Čechova mostu.

Vltava je v Praze využívána pro osobní i nákladní dopravu, vodní sporty i rekreačně.

Kapacita vltavské vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba 5,2 mil. t/rok a plavební komorou Smíchov 2,8 mil. t/rok.

Graf Vývoj počtu proplavených lodí jednotlivými plavebními komorami v letech 1999-2009



Zdroj: TSK, URM, Povodí Vltavy, 2010

Osobní vodní doprava

Osobní vodní doprava má v Praze převážně rekreační charakter. Největšími provozovateli osobní vodní dopravy na území hl. města jsou Pražská paroplavební společnost, a. s., (PPS, a. s.) a Evropská vodní doprava, s. r. o., (EVD, s. r. o.). Kromě uvedených provozovatelů provozuje osobní vodní dopravu v Praze i řada dalších společností.

Historie osobní vodní dopravy po Vltavě v Praze sahá až do 19. století. Prvním provozovatelem osobní vodní dopravy v Praze byla Pražská paroplavební společnost, která vznikla již v roce 1865. V sezóně (jaro-podzim) pořádá linkové plavby Praha-Slapy, Praha-Troja, Praha-Mělník. Během celého roku jsou dále pořádány okružní plavby, obědy a večeře na lodi a večery s hudbou. Evropská vodní společnost nabízí celoroční provoz dle objednávek nebo v pravidelných časových intervalech. K nabídkám patří jednohodinové nebo dvouhodinové pravidelné denní nebo večerní projížďky. Kromě těchto společností provozuje rekreační vodní dopravu v Praze i řada menších společností, které mají vlastní menší přístaviště na obou březích Vltavy, např. u Karlova mostu, Mánesova mostu nebo na Rašínově nábřeží mezi Palackého a železničním mostem.

Hlavní přístaviště osobních lodí je mezi Palackého a Jiráskovým mostem a u Čechova mostu při náplavkách u pravého vltavského břehu.

Pražská paroplavební společnost má v současné době k dispozici 5 lodí s přístavištěm na Rašínově nábřeží mezi Jiráskovým mostem a Palackého mostem. Vlastní jeden salonní parník (Vyšehrad) o maximální kapacitě 300 míst, dvě vyhlídkové motorové lodě (Hamburg, Lužice) s kapacitou 164 míst, dvě motorové restaurační lodě (Odra, Visla) o kapacitě 200 míst.

V roce 2007 přepravila Pražská paroplavební společnost 228 505 cestujících.

Evropská vodní doprava, s. r. o., vlastní osm lodí o kapacitě 164 až 320 osob s přístavištěm u Čechova mostu. Největší lodí společnosti je parník Šumava s 320 místy, dalšími loděmi jsou Kotva s 200 místy, zbývajících 6 lodí má každá kapacitu 164 míst. Provoz lodí je celoroční v pravidelných časových intervalech nebo dle individuálního přání objednatele. Pravidelné jízdy představují jednohodinové a dvouhodinové projížďky s výkladem, dvouhodinové projížďky s obědem a hudbou, pravidelné večerní projížďky Prahou s večeří a hudbou. Společnost pořádá na lodích i jiné akce – konference, svatby, firemní večírky a další společenské akce.

V roce 2006 přepravila tato společnost 198 600 cestujících, v roce 2007 to bylo 230 000 cestujících.

V osobní vodní dopravě působí v Praze též AQUAVIVA Praha, s. r. o., která nabízí služby na třech osobních lodích (Czechie, Klára, Morávia) s přístavištěm Na Františku. Největší z nich je loď Czechie o kapacitě 250 míst. Společnost nabízí jednohodinové a dvouhodinové projížďky nebo projížďky dle přání objednatele.

První všeobecná člunovací společnost, s. r. o., nabízí plavby na salonní lodi Nepomuk, která má kapacitu 150 osob, dále disponuje čtyřmi loděmi o kapacitě 32 osob, a sedmi čluny o kapacitě 11 osob. Společnost pořádá celoročně kanálové vyhlídkové plavby pod názvem „Pražské Benátky“.

Dále na Vltavě působí řada menších společností, které nabízejí a provozují různé projížďky a společenské akce dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou na obou březích Vltavy v centru města.

Některé společnosti pořádají na objednávku také výlety lodí na Slapy, na sever od Prahy do Mělníka, Nelahozevsi a dokonce i na německé území např. do Drážďan.

Osobní vodní dopravě slouží na území hl. m. Prahy také šest **přívozů přes Vltavu**. Dva z nich jsou na severu města. Severnější přívoz (**linka P1**) propojuje Sedlec a Zámky. Jižnější přívoz **(linka P2**) propojuje Podhoří s levým břehem Vltavy u vyústění Šáreckého údolí. Přívozy jsou v provozu denně, v pracovních dnech cca od půl šesté do dvaceti hodin, o sobotách, nedělích a svátcích zahajují provoz před sedmou hodinou. Třetí přívoz (**linka P3**) v Praze propojuje oblast Zlíchova a jižní část Smíchova (přístaviště u lihovaru) se Žlutými lázněmi na pravém břehu Vltavy. K přístavišti přívozu na pravém vltavském břehu je bezplatný přístup přes areál Žlutých lázní z Podolského nábřeží. Nynější přívozní loď má kapacitu 12 osob. Přívoz má sezónní provoz. V sezóně je v provozu denně, v pracovních dnech cca 6-22 hodin, o sobotách, nedělích a svátcích cca 7-22 hodin.

Na žádost MČ Praha 1, Praha 2 a Praha 5 byly od 1. 8. 2008 zřízeny další nové lodní linky pro lepší spojení pražských ostrovů v centrální části města. Linky P4 a P5 jsou stejně jako předchozí zahrnuty do tarifního systému Pražské integrované dopravy s tím, že přeprava jízdních kol a kočárků je zdarma.

Linka P4 zajišťuje spojení obou vltavských břehů a všech centrálních ostrovů. Přístaviště „Národní divadlo-Hollar“ je přístupné ze Smetanova nábřeží, přístaviště „Střelecký ostrov“ se nachází na východním břehu ostrova nad mostem Legií v těsné blízkosti schodiště na most, přístaviště „Slovanský ostrov-Žofín“ se nachází na západní straně ostrova na úrovni mostu z nábřeží, přístaviště „Dětský ostrov“ je umístěno na jižním cípu ostrova v blízkosti lávky na Janáčkovo nábřeží a zajišťuje kvalitní napojení oblasti Smíchova. Linka P4 je provozována v intervalu 20 minut. Linka P4 je přívoz se sezónním provozem.

Linka P5 je zřízena především pro spojení obou vltavských břehů s ostrovem Císařská louka, který je v současné době spolehlivě dostupný pouze přes most na jižním cípu ve směru od zastávek „Lihovar“. Přístaviště „Jiráskovo náměstí“ se nachází přímo pod Jiráskovým mostem, přístaviště „Botel Admirál“ zajistí napojení smíchovské náplavky, přístaviště „Výtoň“ je umístěno v návaznosti na stejnojmenné zastávky tramvajových linek a přístaviště „Císařská louka“ na severním cípu ostrova výrazně zlepší dostupnost celého ostrova. Linka P5 bude provozována v intervalu 30 minut. Dopravce zajišťuje plavbu loděmi pro 11, resp. 50 osob. Linky P4 a P5 budou v provozu každý den od počátku dubna do konce října v době 8-20 hod. Provoz linek P4 a P5 financuje hlavní město Praha a Městské části Praha 1 a Praha 5.

Linka P6 je přívoz s celoročním provozem spojující přístaviště Lahovičky a přístaviště Nádraží Modřany. Přívoz zajišťuje rychlé spojení z obydleného modřanského břehu na přírodní levý břeh. Přístaviště Modřany má vazbu na tramvajovou, autobusovou i železniční dopravu. Výhodou přístaviště Lahovičky je především návaznost na cyklotrasu A1. Linka je provozována v intervalu 20 minut v době 8 – 20 hod. Na přívozu jsou možné další plavby nad rámec plaveb uvedených v jízdním řádu, a to mezi první a poslední plavbou dle jízdního řádu. Tyto plavby lze uskutečnit na základě požadavku cestujících tak, aby nebyly ovlivněny plavby či provozní přestávky dle jízdního řádu. Potřeba plavby mimo jízdní řád se signalizuje akusticky (zvonem nebo požádáním) a za takovou plavbu se neplatí žádný příplatek.

Zajímavou epizodou, která ukazuje možnosti lodní dopravy v Praze, představuje náhradní linka X-21, která po dobu rekonstrukce Vyšehradského tunelu přepravovala cestující místo přerušeného tramvajového spojení.

Pražské přívozy zaznamenávají **trvalý nárůst počtu cestujících** a postupně zaujaly pevné místo v systému Pražské integrované dopravy. Přívoz P1 v trase Zámky–Sedlec přepraví průměrně každý pracovní den cca 150 cestujících a 50 jízdních kol. Přívoz P2 v trase Podbaba–Podhoří přepraví denně cca 450 cestujících a 40 jízdních kol. Tento přívoz se již blíží svým kapacitním možnostem a uvažuje se o pořízení rozměrnějšího plavidla. Do 1. 8. 2008 bezbariérový přívoz P3 v trase Zlíchov–Dvorce-Žluté lázně přepraví denně cca 300 cestujících a 20 jízdních kol. O víkendech je oproti pracovním dnům využití přívozů vyšší cca o 20 %. Zhruba 80 % cestujících využívá na přívozech předplatní časové jízdenky, zbytek si kupuje jednorázové jízdenky (v ceně 26 Kč) nebo využívá jiné jízdní výhody. Vedle metra, vlaků, vybraných tramvajových spojů a parníků, jde o další druh městské hromadné dopravy, který vychází vstříc cyklistům.

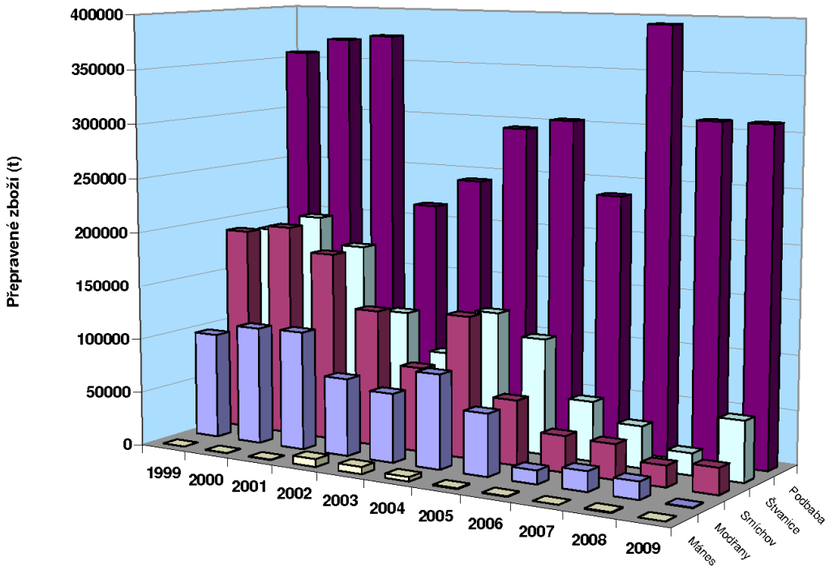
Nákladní vodní doprava

Nákladní vodní dopravu po Vltavě na území hlavního města uskutečňují různí domácí a zahraniční provozovatelé. Mezi největší provozovatele vnitrostátní i zahraniční přepravy hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů apod. patří Evropská vodní doprava, s. r. o. Společnost vlastní 38 plavidel, 1 tankové plavidlo a plovoucí zařízení s plošinami pro stavební a jiné účely.

Objem přepraveného zboží nákladní vodní dopravou po Vltavě na severním vstupu do Prahy v profilu plavební komory Podbaba v posledních deseti letech kolísal. V roce 1997 zde činil objem přepraveného zboží 379 606 t/rok, v roce 2006 pouze 236 344 t/rok, v roce 2007 vzrost na 393 159 tun. Plavební komora Podbaba je z hlediska objemu přepraveného zboží nejvytíženější ze všech plavebních komor na území Prahy.

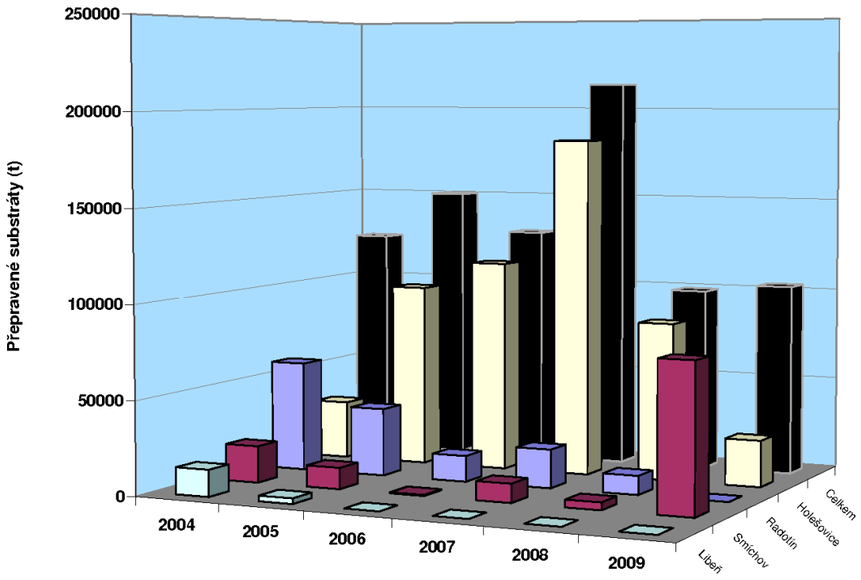
Na jihu Prahy v profilu plavební komory Modřany objem přepraveného zboží v posledních deset letech výrazně poklesl. V roce 1997 zde činil objem přepraveného zboží 206 921 t/rok, v roce 2007 již pouze 18 344 t/rok. Oproti předchozímu roku 2006, kdy zde bylo proplaveno pouze 12 482 t, došlo k nárůstu přepraveného zboží o 5 862 t.

Graf Objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze



Zdroj: TSK HMP, URM, Povodí Vltavy, 2010

Graf Objem přepraveného substrátu v pražských přístavech



Zdroj: TSK HMP, URM, České přístavy a.s., 2010

Objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze s výjimkou plavební komory v Podbabě (tj. plavebními komorami Štvanice, Smíchov, Mánes, Modřany) zaznamenal v r. 2007 vůči roku 1997 významný pokles. Pro jednotlivé plavební komory lze tento pokles dokladovat takto: Štvanice 16 %, Smíchov cca 14 %, Mánes necelá 2 %, Modřany cca 9 % (údaje v % znamenají stav v roce 2007, r. 1997 = 100 %)

Z doložených údajů je zřejmé, že z pražských plavebních komor je pro nákladní vodní dopravu nejvíce využívána plavební komora Podbaba. Využití navazujících plavebních komor proti toku řeky na území města nákladní vodní dopravou postupně klesá, nejméně využitá (mimo komory Mánes) je z hlediska nákladní vodní dopravy v současné době plavební komora Modřany.

K překládce zboží se v Praze využívají především kapacity přístavů Holešovice, Smíchov a Radotín. Přístav Libeň v současné době prakticky není pro nákladní vodní dopravu využíván. Pro nákladní vodní dopravu a další činnosti související s nákladní vodní dopravou jsou dále u řeky příležitostně mimo přístavní areály využívána i překladiště např. na levém břehu Vltavy v Holešovicích mezi provizorním tramvajovým mostem a mostem Barikádníků, dále na pravém břehu Vltavy u areálu betonárky na Maninách apod. Původní překladiště u čistírny odpadních vod v Podbabě na pravém břehu plavebního kanálu pod plavební komorou Podbaba je v současné době příležitostně využíváno Pražskou paroplavební společností ke kotvení a opravám osobních lodí.

Přístav Holešovice

Přístav Holešovice je ochranným a obchodním přístavem. Nachází se na levém břehu Vltavy mezi říčním km 47,5 až 48,5. Přístav patří mezi přístavy kategorie E podle dohody AGN. Jednou z důležitých podmínek vyplývajících z uvedeného zařazení je kapacita alespoň 0,5 milionu tun za rok, kterou přístav splňuje. Některé z dalších podmínek pro přístavy kategorie E (prostor pro rozvoj přístavní zóny, silniční a železniční napojení na hlavní dopravní trasy evropského významu dle dohod AGR, AGC a AGTC) však budou pro přístav Holešovice za současné situace v území těžko splnitelné.

Pozemní část přístavu Holešovice je vymezena přilehlým přístavním územím k této vodní ploše. Podle návrhu Českých přístavů byla část plochy přístavu změnou Územního plánu hl. m. Prahy Z 0177, resp. změnou Z 0720/00 zredukována.

Přístavní funkce jsou soustředěny v severní části příbřežní plochy stávajícího přístavu. V přístavu Holešovice musí být zachovány všechny přístavní funkce vzhledem k omezení rozsahu dříve předpokládaného rozvoje přístavu Radotín.

Na základě změny Územního plánu hl. m. Prahy bylo v přístavu Holešovice provedeno oddělení pozemků. V současnosti je přístavní území v západní části přístavu vymezeno pouze pozemkem 2356/1 k. ú. Holešovice. Oddělení pozemku v západní části přístavu bylo vyvoláno zahájením výstavby bytového komplexu „Prague Marina“. Současně s kolaudací této stavby bude předáno i konečné zaměření staveb, které již nebudou v přístavním území.

Pozemky ve východní části přístavu zůstávají beze změn a teprve s další plánovanou výstavbou dojde k oddělení a vymezení nového přístavního území i v této části přístavu.

Zahájením výstavby v přístavu Holešovice došlo i ke zredukování vlečky – přístav Holešovice. Vlečka zůstala zachována pouze ve vazbě na území koncentrované přístavní činnosti. Další výstavbou v přilehlé části území Holešovic – Mlýny a pekárny, Celnice, Ferona bylo zrušeno i zaústění vlečky k původním uživatelům těchto areálů.

V důsledku povodně v roce 2002 bylo zrušeno kontejnerové překladiště ve východní části přístavu. Sejmutý kontejnerový jeřáb byl přemístěn do přístavu Mělník. Plocha pro případné kontejnery je rovněž umístěna do severní části přístavního území..

V čele přístavního bazénu je zachováno zařízení lodního výtahu.

V roce 2007 bylo v přístavu Holešovice přeloženo 128 469 tun substrátů, na vlečce byly přistaveny 2 vlakové soupravy, počet vytažených lodí a plovoucích zařízení činil 35 kusů, počet trvale kotvících lodí a plovoucích zařízení činil 52 kusů.

Přístav Smíchov

Přístav Smíchov je ochranným a obchodním přístavem. Nachází se v prostoru vymezeném ostrovem Císařská louka a levým břehem Vltavy v říčním km 55,5 až 57,0 ve střední části Smíchova. Přístav je napojen na silniční síť dvěma vjezdy na ul. Strakonickou. Napojení přístavního bazénu na říční koryto pro plavidla je od severu v říčním km 55,5. Západní pozemní část přístavu tvoří přístavní nakládací rampa s vyvazovacími prvky podél hrany bazénu, manipulační plochy, zpevněné plochy složiště materiálu, je zde rovněž situováno tankovací místo. U východního břehu přístavního bazénu se nacházejí přístavní dalby a čekací stání pro plavidla. Velká část areálu přístavu je využita pro kotvení plavidel různé velikosti, která slouží sportovně-rekreační plavbě.

V roce 2007 byl v přístavu Smíchov silniční provoz v rozsahu 11 600 nákladních automobilů a 17 400 osobních automobilů. Lodní doprava ve vazbě na přístav Smíchov byla v rozsahu 60 plavidel za rok (kromě malých plavidel), překládka činila 200 t za rok, na tankovacím přečerpávacím stanovišti bylo v roce 2007 přečerpáno 788 000 t.

Přístav Radotín

Přístav Radotín je obchodním přístavem a se nachází u levého břehu Berounky západně od soutoku Berounky s řekou Vltavou. Přístav je dopravně napojen na ul. Výpadovou. Areál přístavu je vybaven provozní budovou, zpevněnými plochami složiště materiálu, manipulačními plochami, jeřábovou dráhou, portálovým jeřábem s drapákem, skluzovým zařízením, vyvazovacími zařízeními pro lodě, které jsou zčásti vně areálu přístavu.

V roce 2007 byl v přístavu Radotín silniční provoz v rozsahu 27 000 nákladních automobilů a 10 500 osobních automobilů. Lodní doprava ve vazbě na přístav Radotín byla v rozsahu 30 plavidel za rok (kromě malých plavidel), překládka činila 10 000 t za rok.

Přístav Libeň

Přístav Libeň se nachází u pravého vltavského břehu, vjezd do přístavního bazénu je v říčním km 47,6. Přístav Libeň je na komunikační síť napojen u Libeňského mostu. V prostoru přístavního bazénu se nacházejí vyvazovací prvky k ukotvení lodí a další zařízení. V současné době je přístav Libeň využíván pro vodní dopravu pouze velmi omezeně.

Přístav Podolí

Přístav Podolí slouží pro sportovní a jachetní lodě. Přístavní bazén má kapacitu cca pro 100 malých sportovních lodí, zahrnuje vývaziště, kotviště, disponuje malým lodním výtahem pro vyzdvižení lodě do 5 tun. U přístavního bazénu jsou objekty, které využívá Český yacht klub Praha.

Popis vltavské vodní cesty na území Prahy dle km

km 69,0-69,7	vývaziště Strnady – úsek u levého břehu Vltavy, kde je povoleno kotvení, stání je zde bez vyvazovacích prvků, na protějším pravém břehu je povoleno kotvení u štěrkového břehu
km 67,4-69,0	omezení plavby – v době odstřelu v lomu kamene je plavba lodí na Vltavě v uvedeném úseku zakázána
km 66,4	vltavskou vodní cestu kříží most Závodu míru
km 66,0	zastávka osobní lodní dopravy Zbraslav; v přilehlém úseku je přípustné kotvení, povoleno je zde stání bez vyvazovacích prvků
km 63,7	soutok Vltavy a Berounky, u Berounky západně od soutoku s Vltavou se nachází přístav Radotín
km 64,0-62,2	úsek vltavské vodní cesty evidovaný jako plavební úžina Modřany (jižně od plavební komory Modřany)
km 62,2	plavební komora Modřany (délka 191,5 m, šířka 12 m, rozdíl hladin 2,3 m)
km 60,5	sportovní přístav Delfín (sezóna 1.5.-30.9.)
km 60,1	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (Most inteligence)
km 59,3	na pravém břehu Vltavy je intercamp Kotva Braník
km 58,6	Vltavskou vodní cestu kříží Barrandovský most
km 58,5	zastávka osobní lodní dopravy Praha–Braník
km 57,0-55,5	přístav Smíchov
km 56,0	sportovní přístav Podolí
km 55,4-54,6	na pravém břehu Vltavy (v úseku Výtoň - Palackého most) je vývaziště lodí a přístaviště osobní lodní dopravy
km 55,3	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (na Výtoni pod Vyšehradem)
km 55,2-55,0	na smíchovském břehu Vltavy je vývaziště lodí
km 55,2-54,7	na smíchovském břehu Vltavy v úseku mezi železničním mostem a Palackého mostem je přístaviště osobní lodní dopravy
km 54,7	vltavskou vodní cestu kříží Palackého most
km 54,6-54,4	na pravém břehu Vltavy v úseku mezi je přístaviště osobní lodní dopravy (úsek severně od Palackého mostu k Mánesu)
km 54,3	vltavskou vodní cestu kříží Jiráskův most
km 54,2	Štítkovský (pevný) jez s vorovou propustí
km 54,1	vltavskou vodní cestu kříží pěší lávka na Dětský ostrov
km 53,8	plavební komora Mánes (délka 55 m, šířka 11 m, rozdíl hladin 2,4 m)
km 53,8	plavební komora Smíchov (délka 175 m, šířka 11 m, rozdíl hladin 2,4 m)
km 53,6	vltavskou vodní cestu kříží most Legií
km 53,3	vjezd do dolního plavebního kanálu (severně od plavební komory Smíchov)
km 53,2	Staroměstský jez s vorovou propustí
km 53,0	přístaviště osobní lodní dopravy na pravém břehu Vltavy pro malá plavidla u Karlova mostu
km 53,0	vltavskou vodní cestu kříží Karlův most
km 53,0	vyústění náhonu Čertovka
km 52,7	vltavskou vodní cestu kříží Mánesův most
km 52,6	přístaviště osobní lodní dopravy pro malá plavidla (na levém břehu Vltavy)
km 52,3-51,2	přístaviště osobní lodní dopravy Na Františku (na pravém břehu Vltavy podél náplavky od Čechova mostu (jihozápadně) po Štefánikův most
km 52,2	vltavskou vodní cestu kříží Čechův most
km 51,5	vltavskou vodní cestu kříží Štefánikův most
km 51,1	Helmovský (pevný) jez
km 51,1	vjezd do horního plavebního kanálu
km 50,7	vltavskou vodní cestu kříží Hlávkův most
km 50,69	plavební komora Štvanice (délka 175/115 m, šířka 11/11 m, rozdíl hladin 4,5 m)
km 50,4	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (Negrelli)
km 49,9	vjezd do dolního plavebního kanálu
km 49,3	překladiště na obou březích Vltavy
km 48,8	vltavskou vodní cestu kříží Libeňský most
km 48,3	Klub vodáků a vodních motoristů Stará plavba 2
km 47,6	vjezd do přístavu Praha–Libeň
km 47,4	vjezd do přístavu Praha–Holešovice
km 47,2	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (tzv. Holešoviská přeložka)
km 46,9	vltavskou vodní cestu kříží most Barikádníků
km 46,9-46,4	překladiště na levém vltavském břehu
km 46,1	vltavskou vodní cestu kříží tramvajový most Holešovice-Troja
km 45,8	vjezd do horního plavebního kanálu u Stromovky
km 45,7	pohyblivý jez Troja s vorovou propustí

Plavební kanál Troja (délka 3,1 km, šířka 30 m, hloubka 2,4 m) **dle km**

km 2,7 plavebního kanálu	křížení plavební dráhy silničním mostem
km 2,6 plavebního kanálu	přístaviště osobní lodní dopravy
km 2,4-2,3 plavebního kanálu	vývaziště lodí
km 1,9-1,6 plavebního kanálu	vývaziště lodí
km 1,67 plavebního kanálu	křížení plavební dráhy silničním mostem
km 1,58 plavebního kanálu	křížení plavební dráhy mostem
km 0,6 plavebního kanálu	plavební komora Podbaba (délka 135/73 m, šířka 12/11 m, rozdíl hladin 5,4 m)
km 42,8	vjezd do dolního plavebního kanálu
km 42,7-42,6	vývaziště lodí
km 41,0	přívoz osobní lodní dopravy (Sedlec–Zámky)
km 38,4	přístaviště osobní lodní dopravy Roztoky (mimopražské území)

Trend dalšího vývoje vodní dopravy na území Prahy bude úzce souviset s podmínkami, jaké město a stát pro vodní dopravu vytvoří.

V oblasti osobní vodní dopravy je zřejmé, že atraktivita Prahy zejména v centrální oblasti vyvolá vysokou poptávku po rekreační vodní dopravě po Vltavě spojenou s vyhlídkovými okruhy. Lze očekávat i zvýšený zájem o pravidelné linkové plavby, protože okolí řeky představuje atraktivní prostředí se zachovanými přírodními hodnotami v úseku Praha-Slapy i Praha-Mělník. S ohledem na značnou suburbanizaci příměstské krajiny a s tím související snížení její rekreační a kulturní hodnoty v bezprostředním okolí Prahy lze předpokládat, že přírodně zachované okolí řek, řeka sama a plavba po ní získá z hlediska atraktivity ještě větší význam, než má dnes.

Rozvoj nákladní vodní dopravy v Praze je do značné míry limitován vybavením obchodních (nákladních) a ochranných přístavů na území města, disponibilní kapacitou a parametry plavebních komor. S ohledem na tyto skutečnosti je výrazné využití nákladní vodní dopravy v Praze relativně omezené, přesto však lze zejména v severní části města ve vazbě na přístav Holešovice předpokládat nárůst nákladní vodní dopravy do budoucna, přestože rozsah přístavního území je limitován realizovanou i další plánovanou převážně obytnou zástavbou. Vzhledem k tomu, že vodní doprava patří k ekologickým druhům dopravy, je do budoucna možné v souvislosti s ekologickými problémy očekávat vyšší hospodářko-politický tlak ze strany EU na výraznější využívání vodní dopravy v celoevropském kontextu, který může ovlivnit i situaci ve využívání vodní dopravy v rámci České republiky.

Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006 se vodní dopravy týká jev č. 104.

Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od jednotlivých poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

Vývoj od r. 2008

V Praze pokračuje rozvoj pravidelné vodní dopravy (přívozy) v rámci PID i nepravidelné rekreační plavby. Například v roce 2009 byl společností PPS kompletně zrekonstruován kolesový parník Vltava (spolu s parníkem Vyšehrad poslední zachovalý pražský historický parník). Parník Vltava spuštěný na vodu v roce 1940 tak po náročné rekonstrukci splňuje, i při snaze o maximální zachování původnosti lodě, požadované ekologické limity a normy.

Zatím poslední linkou PID **je linka P6**, přívoz s celoročním provozem spojující přístaviště Lahovičky a přístaviště Nádraží Modřany. Přívoz zajišťuje rychlé spojení z obydleného modřanského břehu na přírodní levý břeh. Přístaviště Modřany má vazbu na tramvajovou, autobusovou i železniční dopravu. Výhodou přístaviště Lahovičky je především návaznost na cyklotrasu A1. Linka je provozována v intervalu 20 minut v době 8 – 20 hod. Na přívozu jsou možné další plavby nad rámec plaveb uvedených v jízdním řádu, a to mezi první a poslední plavbou dle jízdního řádu. Tyto plavby lze uskutečnit na základě požadavku cestujících tak, aby nebyly ovlivněny plavby či provozní přestávky dle jízdního řádu. Potřeba plavby mimo jízdní řád se signalizuje akusticky (zvonem nebo požádáním) a za takovou plavbu se neplatí žádný příplatek.

Zajímavou epizodu, která ukazuje možnosti lodní dopravy v Praze, představuje náhradní linka X-21, která po dobu rekonstrukce Vyšehradského tunelu přepravovala cestující místo přerušeného tramvajového spojení.

Jako příspěvek k novým možnostem rekreační plavby na Vltavě je možno vnímat solární loď Elektronemo spuštěnou na vodu 6. 5. 2010 na Den pražské elektromobility. Plavidlo je poháněno elektromotorem napájeným pouze ze tří solárních panelů na střeše lodi. Loď má nízký ponor, kapacitu 12 osob a motor o výkonu 4,4 kW. Loď je využívaná pro okružní jízdy z přístaviště na Kampě.

2.12.4 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava v Praze je provozována na **letištích Praze-Ruzyně, Praze-Kbely, Praze-Letňany a Praze-Točná.** Dále jsou na území Prahy umístěna **vrtulníková letiště (heliporty)** v areálu Fakultní Thomayerovy nemocnice, Fakultní nemocnice Bulovka, Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích. Na území města se vyskytují ještě další **provozní plochy** pro leteckou záchrannou službu (vrtulníky) pro Vinohradskou nemocnici, nemocnici Motol, vrtulníková plocha je dále na Vypichu (nouzová) a na školním hřišti v sousedství Policie ČR v Kongresové ul. v Praze 4.

Dominantní roli v letecké dopravě v rámci Prahy i celé České republiky z hlediska významu i dopravního výkonu hraje mezinárodní Letiště Ruzyně. Ostatní letiště na území Prahy (Kbely, Letňany, Točná) slouží většinou jiným speciálním účelům.

Z celkového objemu cestujících odbavených na čtyřech hlavních letištích České republiky, které mají mezinárodní statut (v Praze, Brně, Ostravě a Karlových Varech), je převážná část těchto cestujících odbavena na Letišti Ruzyně. Podíl ruzyňského letiště na celkových výkonech čtyř výše uvedených hlavních letišť se v osobní přepravě pohybuje na úrovni cca 95 %, v přepravě leteckých nákladů okolo 90 %. (Na druhém místě v České republice je letiště v Brně, jehož podíl na výkonech osobní letecké přepravě činí 3,1 %, v nákladní letecké přepravě 5,5 %.)

Celkový objem cestujících na Letišti Ruzyně zaznamenává v posledním desetiletí výrazný nárůst. V r. 1995 činil počet odbavených cestujících 3,21 milionu, v roce 2006 to bylo již 11,58 milionu cestujících, v nákladní letecké dopravě zde bylo v roce 2006 odbaveno 54 973 t nákladu, počet pohybů letadel v r. 2006 dosáhl hodnoty 166 346. V roce 2007 bylo na ruzyňském letišti odbaveno již 12,44 milionu cestujících, v nákladní letecké dopravě zde bylo v roce 2007 odbaveno 55 180 t nákladu, počet pohybů letadel v roce 2007 dosáhl hodnoty 174 662, tzn. o 8 316 pohybů více než v roce předchozím, což představuje cca 5% meziroční nárůst .

Pro srovnání lze uvést, že počet odbavených cestujících na Ruzyni v roce 2007 je srovnatelný s počtem odbavených cestujících na letišti ve Vídni v r. 2003, kde tehdy bylo odbaveno 12,75 milionu cestujících, v roce 2007 bylo na letišti ve Vídni odbaveno již 18,7 milionu cestujících. Letiště Ruzyně od poloviny devadesátých let minulého století však v porovnání s dalšími významově srovnatelnými mezinárodními letišti ve střední Evropě prochází dynamičtějším nárůstem leteckého provozu. V Ruzyni byl nárůst počtu odbavených cestujících za období 1995 - 2005 336 %, v Budapešti (na letišti Ferihégy) 274 %, ve Varšavě (na letišti Okecie) 258 %,ve Vídni (na letišti Schwechat) 189 %, v Kodani (na letišti Kastrup)155 %, v Bruselu (na letišti National) 129 %.

Výhledová mezinárodní i vnitrostátní letecká přeprava, osobní i nákladní, bude i nadále převážně realizována na Letišti Ruzyně. Z důvodů očekávaného dalšího růstu přepravních objemů i kvalitativních nároků na přepravu se do budoucna sleduje přestavba části stávajícího dráhového systému, předpokládá se výstavba tzv. paralelní RWY 06R/24L, která je určujícím prvkem rozšíření a úprav dráhového systému letiště.

Problémem je současné, byť omezené provozování RWY 13/31, které znamená zasažení hustě obydlených oblastí Prahy negativními vlivy leteckého provozu.

Nárůst leteckého provozu na Letišti Ruzyně i jeho rozvoj přitěžuje stávající komunikační síť ve spádovém území vyvolanou automobilovou dopravou a zvyšujícími se nároky na veřejnou dopravu. Nárůst automobilové dopravy v souvislosti s rozvojem ruzyňského letiště na stávající komunikační síti zmírní až zprovoznění Pražského okruhu na severozápadě města.

Stále výraznějším problémem při dosažené intenzitě leteckého provozu a s ním spojených aktivit se stává absence kapacitního kolejového spojení letiště s centrální oblastí Prahy. Kolejové spojení na letiště je zakotveno v územně plánovacích dokumentech a rovněž tak v koncepčních studiích.

Rozvoj Letiště Ruzyně počítá s částečnou přestavbou dráhového systému, která zajistí do budoucna zvýšení kapacity letiště v počtech pohybů letadel a jejich směrování mimo hustě obydlené části města. Navržený dráhový systém je založen na principu dvou paralelních drah, které budou provozně nezávislé. Dráha RWY 13/31 bude zachována, avšak provoz na ní by měl být pouze výjimečný, a to v případech, kdy paralelní hlavní RWY budou uzavřeny pro nezbytné opravy nebo vznikne extrémní meteorologická situace, která neumožní bezpečné přistání nebo vzlet na jedné z uvedených dvou paralelních drah. Stávající RWY 04/22 bude zrušena.

Nárůst letecké dopravy na Letišti Ruzyně je za období platnosti ÚPn HMP rychlejší, než se v době jeho zpracování předpokládalo. **Předpokládalo se, že v r. 2010 bude obrat letiště činit cca 7 milionů cestujících za rok a cca 50 000 t nákladů za rok**. Obě hodnoty již byly zejména v oblasti osobní letecké dopravy výrazně překročeny. Dosavadní přestavba letiště a jeho modernizace proběhla v souladu s územním plánem Prahy.

Vzrůstající mezinárodní význam Letiště Ruzyně přináší pozitiva z hlediska upevnění pozice Prahy ve světě, otevírá nové pracovní příležitosti, zároveň však nelze přehlédnout i negativa nadměrného leteckého provozu na obyvatele a omezení rozvoje území v oblastech nadměrně zasažených negativními vlivy letecké dopravy.

Letiště Ruzyně

Letiště Ruzyně je největším veřejným mezinárodním letištěm v České republice a zároveň po letišti Vídeň – Schwechat druhým největším letištěm ve střední Evropě. Svými výkony se v posledních letech zařadilo do kategorie letišť střední velikosti.

Historie a vývoj

Počátek vzniku a rozvoje letiště lze definovat rokem 1930, kdy stát uvolnil prostředky na výkup prvních 108 ha pozemků v prostoru Ruzyně. U Státní regulační komise pro Prahu a okolí bylo zároveň s tímto krokem prosazeno vyhlášení nezastavitelnosti blízkého okolí letiště. Přilehlé obce sousedící s letištěm byly při povolování staveb vázány souhlasem Ministerstva veřejných prací jako investora letiště a souhlasem jako provozovatele letiště. Toto opatření výrazně pozitivním způsobem přispělo k následnému rozvoji letiště bez nákladných zásahů.

Letiště Ruzyně bylo zprovozněno 5. dubna 1937. Travnatá vzletová a přistávací plocha měla únosnost odpovídající všem tehdy provozovaným letadlům a bylo na ni vytýčeno pět vzletových a přistávacích směrů o délce 800 až 1 200 metrů, které se paprskovitě rozbíhaly do všech směrů. Další infrastrukturu letiště tehdy tvořila odbavovací budova (dnes Terminál 4) se zpevněnou odbavovací plochou, tři hangáry A, B a C, obytné domy zaměstnanců, ředitelský dvojdomek. Tyto objekty tvoří dodnes základ areálu JIH.

V návaznosti na vývoj v letecké dopravě, uplatnění nových rychlejších a větších letadel začala v roce 1937 výstavba zpevněných vzletových a přistávacích drah (RWY). Do roku 1938 byla postavena přibližně polovina dráhového systému, jeho další výstavba pokračovala až do roku 1945. V roce 1945 byly hotovy RWY 04-22 v délce 1 800 m, RWY 13-31 o délce 1 020 m, RWY 08-26 délky 1 320 m a RWY 17-35 délky 950 m. Plocha letiště byla v této době 350 ha.

Další etapa výstavby letiště představující dokončení areálu JIH s doplňujícími objekty a rozšíření dráhového systému byla dokončena v roce 1956. Již rok předtím bylo však zřejmé, že letiště nebude vyhovovat nastupující generaci proudových letadel. Bylo zřejmé, že připravovaná „Nová výstavba letiště Ruzyně“ (dnes areál SEVER), nebude hotova včas, následkem čehož bylo nutné realizovat tzv. mimořádnou výstavbu v letech 1957–1958. Ta kromě jiného zahrnovala i prodloužení stávající RWY 13-31 jako zálohy pro tehdy hlavní RWY 04-22. (Nejstarší RWY 04-22 je v současnosti pro vzlety a přistání mimo provoz a na jejím místě se předpokládá výstavba nové RWY 06R-24L.)

Nová tzv. II. výstavba byla schválena usnesením vlády č.1276/56 ze dne 14. 12. 1956, výhledová studie celé další výstavby pak o 2 roky později v roce 1958. Tato studie řešila rozšíření letiště celkem v pěti etapách:

1. stavba – Mimořádná výstavba v letech 1957-1958
2. stavba – Nový dráhový systém (RWY 07-25 nyní RWY 06-24) a odbavovací komplex (Terminál Sever, nyní Terminál 1 a odbavovací plocha Sever)
3. stavba – Dílenský prostor (Hangár F, vrátnice a oplocení)
4. stavba – Vysílací ústředí Jeneč
5. stavba – Rekonstrukce RWY 13-31

Všechny plánované stavby byly realizovány v plném rozsahu, oproti původně plánovaným termínům (dokončení v roce 1962-64, resp. 1965), byly však jednotlivé stavby dokončovány postupně až do roku 1971. Nová odbavovací budova byla uvedena do provozu v červnu 1968, to znamená 31 let po otevření ruzyňského letiště.

V odstupu několika desítek let je však třeba konstatovat, že „Nová výstavba“ realizovaná převážně v šedesátých letech minulého století, byla na tehdejší dobu na velmi dobré úrovni. O tom svědčí i to, že její řešení se stalo základem pro pozdější rozvoj areálu letiště SEVER. Tehdejší „Nové výstavbě“ nelze nic zásadního vytknout. Její pojetí a z ní vycházející generální plán „Dostavby letiště Praha-Ruzyně“ vypracovaný v letech 1967-1970 zahrnující nejen rozšíření odbavovacího komplexu, ale i výstavbu nové paralelní dráhy RWY 07R-25L (nyní RWY 06R-24L) v prostoru zrušených RWY 08-26 (dnes RWY P) a RWY 04-22 předpokládal dosažení 130 000 pohybů letadel a odbavení 10 milionů cestujících do roku 1985. Ruzyňské letiště mělo s velkou pravděpodobností a za jiné situace v Evropě možnost stát se tehdy jedním z nejvýznamnějších a největších letišť v Evropě.

Politická omezení po roce 1968 vedla v 70. a 80. letech minulého století ke stagnaci nárůstu výkonů letiště, způsobila jeho zaostávání vůči letištím v Evropě i jinde ve světě.

V době nástupu velkokapacitních letadel tak zůstalo ruzyňské letiště zcela mimo vývoj a svým charakterem odpovídalo spíše regionálnímu letišti. Generálním plánem připravená tzv. III. výstavba proto nebyla realizována v plném rozsahu a zahrnovala pouze prodloužení RWY 07-25, rozšíření odbavovací plochy Sever, výstavbu objektů chlazení a Cateringu, instalaci primárního radaru v areálu Jih a rozšíření Terminálu Sever o Galerii C pro odbavení vnitrostátních letů ke konci tohoto poměrně dlouhého období, které trvalo od r. 1969 až do roku 1992. V důsledku změny politické situace v roce 1989 a následně probíhajících společensko-ekonomických změn se oživil zájem o Českou republiku a Prahu, který vedl na Letišti Ruzyně k rozvoji letecké dopravy. Začal se projevovat nedostatek jeho odbavovací kapacity.

K výraznému rozvoji letiště a leteckého provozu došlo po roce 1992 a tento rozvoj trvá až do současnosti. Důvodem byla nutnost rychlého zajištění dostatečných kapacit pro výkony letiště. Tuto potřebu řešila IV. výstavba letiště zahrnující novou odletovou halu Terminálu Sever, přestavbu původní části Terminálu SEVER na příletovou halu, výstavbu nových částí odbavovací plochy Sever, zajištění dopravní obslužnosti areálu Sever (příjezdové komunikace a parkoviště) a vybavení hlavního směru RWY 06-24 pro přesné přiblížení III. B kategorie. Hlavní část IV. výstavby, tj. rozšířený a rekonstruovaný Terminál SEVER (nyní Terminál 1), byl zprovozněn v červnu r. 1997. Spolu s původní částí z roku 1968 tak byl zrealizován komplex umožňující odbavit 4,8 milionu cestujících za rok, po dalších úpravách pak až 6,4 milionu cestujících za rok.

V návaznosti na výstavbu Terminálu 1 a rozvoj civilního letectví v České republice došlo v areálu SEVER k řadě velkých změn. Od výstavby výtopny Sever, která předcházela IV. výstavbě, bylo realizováno několik velkých staveb – budovy Cargo terminálu Menzies, administrativní centrum ABC (Airport Business Centre), vícepodlažní garáže A, C a D, administrativní budovy leteckých společností ČSA a Travel Service, Hotel Tranzit, budova Policie ČR a Catering Gastro Hroch. Rozvoj areálu Sever byl završen výstavbou Terminálu 2 v letech 2004-2007 zahrnující kromě vlastní budovy s plně automatizovanou třídírnou zavazadel a Prstem C i tzv. spojovací objekt, administrativně-technickou budovu propojující Terminály 1 a 2 a nové řešení dopravní obslužnosti před terminály včetně příjezdové estakády k odletové úrovni Terminálu 2. Zatím poslední rozsáhlou stavbou v areálu Sever je obchodně-administrativní komplex Europort s hotelem Marriot.

Areál JIH rovněž prošel významnými změnami. Nejvýraznější zde realizovanou stavbou je Terminál JIH 2 (nyní Terminál 3), který kromě všeobecného letectví zajišťuje některé charterové lety. Na Terminál 3 přímo navazuje hotel Ramada a dále areál Aviation Servis s hangárem pro letadla všeobecného letectví.

Na Letišti Ruzyně byly rovněž realizovány stavby související s ochranou životního prostředí. Jde především o rekonstrukci skladu LPH, rekonstrukci a rozšíření obou čistíren odpadních vod, mycí centrum, plynofikaci areálu JIH, monitoring hluku.

Současný stav Letiště Ruzyně a jeho další předpokládaný rozvoj z hlediska odbavovací kapacity je založen na vývoji zájmu veřejnosti o leteckou dopravu, ekonomickém rozvoji České republiky a rostoucím zájmu turistického průmyslu.

Při rozvoji letiště jsou zohledňovány nejen kapacitní potřeby, ale i požadavky provozní bezpečnosti (SAFETY) a ochrany před protiprávními činy (SEKURITY). Zohledněna jsou rovněž závazná pravidla mezinárodních organizací EASA a ICAO, ale i doporučení ostatních organizací civilního letectví jako Eurocontrol, IATA, ACI. Při výstavbě a provozu letiště byly rovněž zohledněny zásady Schengenských dohod, jejichž plnění bylo a je nezbytnou součástí pro přistoupení České republiky k těmto dohodám.

Provozovatelem Letiště Ruzyně je Letiště Praha, s. p. Provozní doba je nepřetržitá, veškeré služby se poskytují také nepřetržitě.

Nejvýznamnějším uživatelem Letiště Ruzyně je národní letecký přepravce České aerolinie, a. s., (ČSA, dopravní lety proudovými a vrtulovými letadly různých typů), TRAVEL SERVICE, a. s., (charterové a nízkorozpočtové lety) a letecké společnosti cizích států. Málo významné jsou lety soukromých vlastníků letadel všeobecného letectví.

Charakter provozu

Letiště Ruzyně je plně koordinované letiště, tzn. že pro všechny lety (s výjimkou letů při nouzovém přistání, letů souvisejících se záchranou lidského života a letů za účelem pátrání a záchrany) je nezbytné si vyžádat letištní slot pro přílet a odlet u koordinátora letiště. Koordinátorem letiště je nezávislé sdružení Slotová koordinace Praha.

V průběhu roku jsou v leteckém provozu LKPRjen malé sezónní výkyvy. V letním období (květen až říjen) se uskutečňuje zpravidla okolo 56 % z celoročního počtu pohybů letadel.

Letecký provoz na LKPR je velmi vyrovnaný i v průběhu týdne.

V průběhu běžného dne je nejnižší letecký provoz v noci mezi 23. až 3. noční hodinou, k nejvyšším počtům pohybů dochází mezi 8. až 12. hodinou a mezi 15. až 16. hodinou.

Dráhový systém

Provozní plochy tvoří tři vzletové a přistávací dráhy – RWY 06-24, RWY 13-31 a RWY 04-22, které jsou doplněny systémem pojezdových drah spojujících je s odbavovacími areály.

Provozní statut jednotlivých RWY je z hlediska přiblížení na přistání následující:

- RWY 06 – RWY pro přesné přiblížení kategorie I.
- RWY 24 – RWY pro přesné přiblížení kategorie III.b
- RWY 13 – RWY pro přístrojové přiblížení
- RWY 31 – RWY pro přesné přiblížení kategorie I.
- RWY 04 – uzavřena pro vzlety a přistání
- RWY 22 – uzavřena pro vzlety a přistání

Dráha RWY 06-24 je provozně a parametrově plnohodnotná, RWY 13-31 je parametrově plnohodnotná avšak s výrazným provozním omezením z důvodu hluku z leteckého provozu, RWY 04-22 parametrově vyhovuje pouze pro provoz malých a středních letadel, nyní již trvale mimo provoz. Je využívána pouze pro pojezd a parkování letadel.

Preference dráhového systému a omezení jednotlivých směrů je definováno v Letecké informační příručce (AIP) ČR. Standardně musí být vzlety a přistání proudových letadel o MTOW větší než 7 000 kg prováděny z RWY 06-24, z ostatních RWY mohou být prováděny v případě neprovozuschopnosti RWY 06-24 a za dalších přesně specifikovaných provozních a povětrnostních podmínek. V době od 22 do 6 hodin je provoz letadel výrazně regulován. Omezení se netýká letů pro záchranu lidského života a letadel v nouzi.

Kapacita dráhového systému (mimo noční dobu) je 44 pohybů letadel za hodinu.

Vzdušný prostor letiště

Vzdušný prostor letiště je vymezen hranicemi „řízeného okrsku“ – CTR a „koncovou řízenou oblastí“ – TMA. Přesné vyznačení hranic (vodorovných a vertikálních je uvedeno v Letecké informační příručce České republiky.

Na CTR navazují hlavní letové tratě - W 32 a M 748. Konkrétní údaje o standardních odletových a příletových tratích, vstupních bodech do/z CTR Praha a traťových bodech jsou rovněž obsaženy v Letecké informační příručce.

Odbavovací plochy

V současné době existují v areálu letiště odbavovací plochy:

- Odbavovací plocha SEVER je hlavní odbavovací plochou, slouží pro odbavení letadel kódového označení 4E. Konstrukce je zčásti cementobetonová, zčásti asfaltobetonová.
- Odbavovací plocha VÝCHOD je primárně určena pro odbavování CARGO letadel, v případě nedostatku kapacit je využívána i pro odbavení pasažérských letadel. Konstrukce je cementobetonová.
- Odbavovací plocha JIH je určena pro všeobecné letectví, nepravidelnou dopravu a státní lety. Konstrukce je převážně asfaltobetonová.

Odbavování letadel

Odbavování letadel pravidelné i nepravidelné dopravy zajišťují následující handlingoví agenti: ČSA, a. s., Menzies Aviation Group (Czech), s. r. o., Letiště Praha, s. p., Armáda ČR (speciální státní lety) a Aviation Service, a. s., (všeobecné letectví).

Prostory a zázemí pro personál a techniku zajišťující odbavení letadel jsou umístěny zejména v areálu Sever v Terminálech 1 a 2 a ve spojovacím objektu. Technika pro odbavování nákladních letadel je částečně umístěna u obou CARGO terminálů.

Plnění leteckých hmot je povoleno pouze na určených, zajištěných plochách jako v areálu Sever tak v areálu Jih.

Odmrazování letadel v zimním období je prováděno na zvlášť k tomuto účelu vybudovaných stáních na TWY AA (1 místo) a TWY Z (2 místa), nebo na stáních 30 a 38, která jsou pro tento účel vyčleněna. V areálu Jih je odmrazování povoleno na celé odbavovací ploše.

Odbavování cestujících a zavazadel

Odbavování cestujících a zavazadel probíhá výhradně v letištních terminálech:

- Terminál 1 – mezinárodní lety do a ze států mimo Schengenskou dohodu;
- Terminál 2 – lety do a ze států Schengenské dohody včetně vnitrostátních letů;
- Terminál 3 General Aviation – lety soukromých letadel a speciálů do a ze všech států;
- Terminál 4 Military – lety vojenských a státních letadel (provozuje AČR).

Odbavení cestujících a jejich zavazadel na Terminálu 1 probíhá přes 4 odbavovací ostrovy s celkem 62 odbavovacími přepážkami nebo pomocí tzv. samoodbavení prostřednictvím internetu, mobilního telefonu nebo stojanu CUSS. Nadrozměrná zavazadla jsou odbavována na samostatné přepážce stojící mimo odbavovací ostrovy.

Odbavování cestujících a jejich zavazadel na Terminálu 2 probíhá přes 3 odbavovací ostrovy s celkem 60 odbavovacími přepážkami nebo pomocí tzv. samoodbavení prostřednictvím internetu, mobilního telefonu nebo stojanu CUSS. Nadrozměrná zavazadla jsou odbavována na samostatné přepážce stojící mimo odbavovací ostrovy.

Odbavení cestujících a jejich zavazadel na Terminálu 3 v případě potřeby probíhá na 4 odbavovacích přepážkách.

Hodinová kapacita Terminálu 1 je 3 400 cestujících, z toho 1 700 na příletu a 1 700 na odletu. Teoretická roční kapacita činí 10 milionů cestujících.

Hodinová kapacita Terminálu 2 je 4 700 cestujících, z toho 2 500 na příletu a 2 200 na odletu. Teoretická roční kapacita činí 13,7 milionu cestujících.

Odbavování nákladů a pošty

Odbavování nákladů a pošty se provádí výhradně v letištních CARGO terminálech. Zásilky veterinární nebo rostlinné povahy se odbavují ve speciálních prostorech Pohraniční veterinární stanice resp. fytokaranténní stanice.

Odbavování nákladů a pošty zahrnuje:

- zboží – provádí veškeré manipulace s leteckým zbožím a zpracovává potřebnou dokumentaci;
- pošta – provádí manipulaci s leteckou poštou (letecké balíky), zpracovává potřebnou dokumentaci;
- celní služba – zajišťuje celní odbavení zboží a pošty.

V současné době je odbavování nákladů a pošty prováděno v severním odbavovacím areálu objektu v objektu CARGO terminálu Menzies a v CARGO terminálu SkyPort.

Projektová kapacita CARGO terminálu SkyPort je 60 000 t za rok (po doplnění technologického vybavení až 100 000 t za rok. Projektovaná kapacita CARGO terminálu Menzies je 100 000 t za rok (za předpokladu dovybavení technologickým zařízením) zboží a pošty za rok. Převážná část přepravy zboží a pošty (cca 90 %) probíhá formou dokládky do letadel pro cestující. Zbývající část tohoto odbavení tvoří letecké nákladové speciály.

Součástí areálu je i objekt Pohraniční veterinární stanice a objekt Státní rostlinolékařské správy.

Údržba letadel a hangárování

Prostory pro údržbu a hangárování letadel jsou situovány v jižní části letiště, kde jsou k dispozici dílenské a administrativní prostory a hangáry. Pro údržbu a hangárování letadel jsou využívány hangáry A-F a Hangár Aviation Service. Kapacita hangárů je zcela vyčerpána a letiště není schopno nabídnout volné kapacity. V blízké budoucnosti se připravuje výstavba hangáru G (České aerolinie) a hangárů firem ABS Jet a Time Air, to vše v jižním areálu letiště.

Dopravní napojení letiště na okolní území

Letiště Ruzyně je dopravně napojeno na spádové území pouze silniční sítí. Silniční doprava zabezpečuje příjezd a odjezd cestujících, zaměstnanců i návštěvníků letiště, nákladovou dopravu a zásobování letiště. Dopravu osob zajišťují autobusy MHD, ČSAD, autobusy různých společností nebo se realizuje osobními vozidly soukromými, služebními a vozidly smluvních přepravců a taxi.

Hlavní příjezd k severní části letiště – ul. Aviatická – je napojen na stávající silnice R/7 (Praha-Slaný-Chomutov) v prostoru mimoúrovňové křižovatky u Přední Kopaniny na okraji hl. m. Prahy. Je tvořen čtyřpruhovou směrově dělenou komunikací, která končí u východní části před prostorem letiště Sever mimoúrovňovou křižovatkou se spojovací komunikací mezi severní a jižní částí letiště.

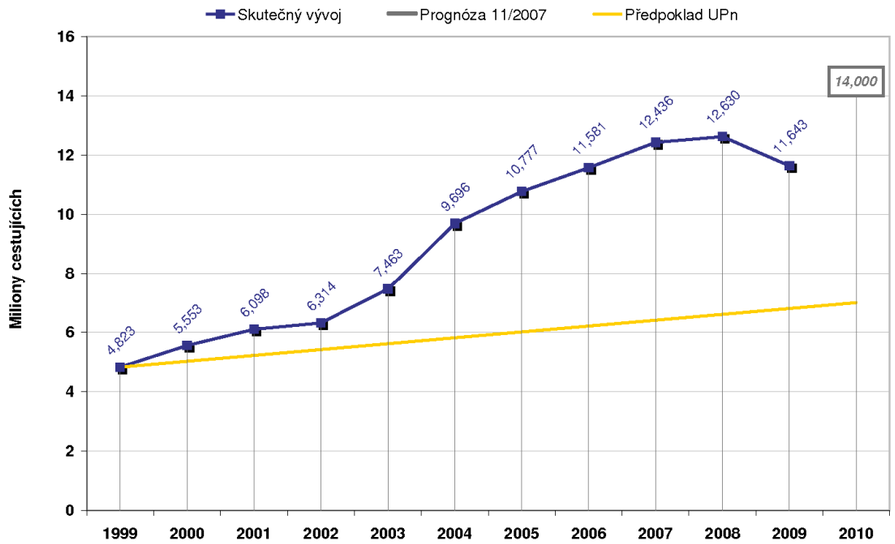
Hlavní příjezd k jižní části letiště (ul. K Letišti) je napojen do MÚK Pražský okruh-Evropská. Je tvořen čtyřpruhovou směrově dělenou komunikací, která je zakončena malou okružní křižovatkou v severní části jižního prostoru letiště.

Letištní komunikace
Jižní a severní část letiště jsou navzájem propojeny veřejnou komunikací s dopravním omezením. Veřejné komunikace v severní části letiště navazují na příjezd a jsou tvořeny jedno a dvoupruhovými komunikacemi, které před odbavovacím terminálem tvoří smyčku.

Veřejné komunikace v jižní části letiště kromě výše popsaného příjezdu a smyčky u Terminálu JIH 2 nejsou.

Letecký provoz
Z doloženého grafu je zřejmé, že vývoj objemu letecké osobní dopravy výrazně překračuje předpoklady ÚP hl. m. Prahy. V době jeho zpracování se vycházelo z předpokladu, že počet odbavených cestujících na letišti v roce 2010 bude cca 7 milionu cestujících, při velkém rozvoji max. 10 milionů cestujících. V roce 1995 činil počet odbavených cestujících 3,21 milionu osob za rok, v roce 2000 5,79 milionu za rok, v roce 2005 už 10,78 milionů za rok, v roce 2006 to bylo 11,58 milionů za rok, v roce 2007 dokonce 12,44 milionů/rok. V dalších letech lze očekávat další nárůst počtu leteckých cestujících.

Graf Vývoj počtu odbavených leteckých cestujících na Letišti Ruzyně



Zdroj: Správa Letiště Praha, s. p., URM 2010

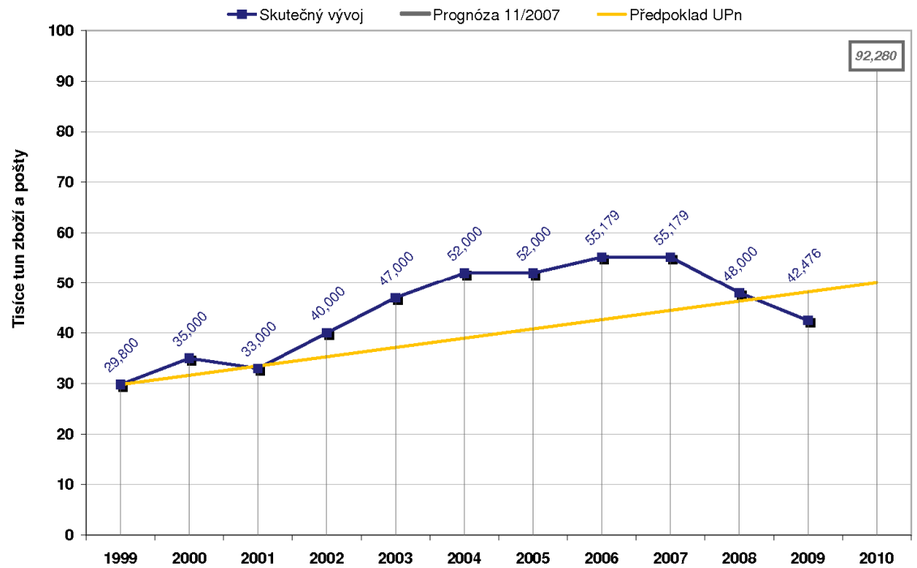
Nárůst letecké dopravy spolu s celkovým rozvojem Letiště Ruzyně se projevuje rovněž rostoucími intenzitami vyvolané automobilové dopravy. Letiště je na silniční systém napojeno prostřednictvím ul. Aviatické a K Letišti. Nárůst individuální automobilové dopravy na těchto přístupových komunikacích uvádí následující tabulka. Výrazně nejvyššího zatížení na přístupových trasách k letišti dosahuje ul. Aviatická, což souvisí s jeho celkovým uspořádáním a se skutečností, že rozhodující počet odbavených cestujících je na terminálech SEVER.

Tab. Zatížení přístupových komunikací k Letišti Ruzyně

Přístupové komunikace k Letišti Ruzyně							
Celkové zatížení komunikací 6-22 hod. v pracovních dnech							
	rok						
Komunikace	1995	1997	2000	2005	2006	2007	2009
K Letišti	3 100	3 200	3 400	5 800	5 800	7 050	7 700
Aviatická	9 650	14 600	18 500	22 000	23 000	27 850	32 608
Celkem	**12 750**	**17 800**	**21 900**	**27 800**	**28 800**	**34 900**	**40 308**

Zdroj: TSK UDI, URM,2008

Graf Rozsah nákladní letecké dopravy na Letišti Ruzyně

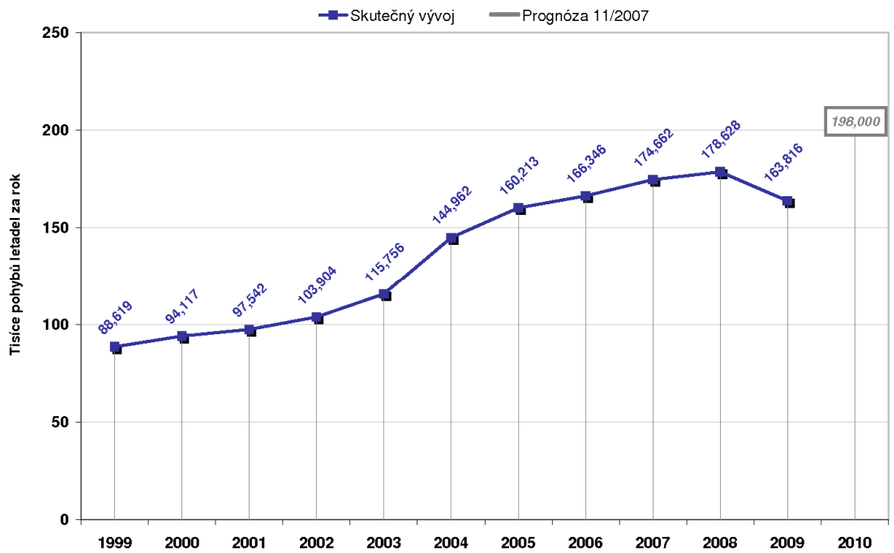


Zdroj: Správa Letiště Praha, s. *p., URM 2010*

V roce 1995 při počtu 3,21 milionu odbavených leteckých cestujících za rok dosahovalo v běžných pracovních dnech v časovém rozmezí 6-22 hodin celkové zatížení přístupových komunikací k areálu letiště 12 750 vozidel, v roce 2005, kdy počet odbavených cestujících dosáhl 10,78 milionu za rok, bylo celkové zatížení přístupových komunikací k areálu letiště v běžných pracovních dnech v rozmezí 6-22 hod. 27 800 vozidel a v roce 2007 při počtu odbavených cestujících 12,44 milionu za rok bylo celkové zatížení přístupových komunikací k areálu letiště v běžných pracovních dnech v časovém rozmezí 6-22 hod. 34 900 vozidel.

Problémem souvisejícím s rostoucími intenzitami v ul. Aviatické je současné napojení této komunikace na komunikační systém města stávající mimoúrovňovou křižovatkou s ul. Lipskou, která je provozně problematická a kapacitně limitující.

Graf Počet pohybů letadel na Letišti Ruzyně



Zdroj: Správa Letiště Praha, s. p., 2010

Od centra města, kde je situován vnitroměstský terminál, je ruzyňské letiště vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno speciální autobusovou dopravou a linkou Aiport Express vedenou od autobusového nádraží u železniční stanice Praha-Holešovice, kde navazuje na provoz vlaků Pendolino Praha-Ostrava. Linka Aiport Express má mezilehlou zastávku u koncové stanice metra trasy A Dejvická. Letiště dále obsluhují dvě rychlé linky MHD směřující ke stanici metra trasy A Dejvická a ke stanici metra trasy B Zličín. Dále letiště obsluhují další autobusové linky Pražské integrované dopravy a projíždí zde i řada autobusových linek dálkové a regionální dopravy. K dispozici je rovněž taxi doprava provozovaná osobními automobily, minibusy. K dispozici jsou také půjčovny automobilů.

Pro Letiště Ruzyně má v současné době velký význam individuální automobilová doprava. V severní části areálu letiště bylo v roce 2007 veřejnosti a zaměstnancům k dispozici cca 5 300 parkovacích a odstavných stání. Navíc zde jsou i další vyhrazená parkoviště pro organizace, které mají v areálu letiště svá pracoviště. V jižní části areálu letiště je veřejnosti k dispozici cca 120 parkovacích stání.

O významu IAD pro obsluhu letiště svědčí i dělba přepravní práce u cest na a z letiště v září r. 2007. V pracovních dnech podíl cest na (z) letiště IAD činil 53 %, veřejných autobusů 19 %, minibusů 11 %, taxi 10 % a smluvních autobusů 7 %.

Letiště Ruzyně je veřejné mezinárodní letiště, a slouží proto i jako hraniční přechod, neboť v jeho prostoru se dle stanoveného režimu uskutečňuje celní odbavení.

Letiště Kbely

Letiště Praha-Kbely (letecká základna Kbely) představuje vojenské letiště, které je situováno na severovýchodním okraji hl. m. Prahy na východním okraji stávající zástavby Kbel.

Historie a vývoj

Historie kbelského letiště se píše již od roku 1918, kdy za účelem výstavby letiště u Kbel byly pozemky pro armádu odkoupeny. Na náhorní planině prudce vztyčené nad východními terasami Vltavy a zvolna se svažující k Labi směrem ke Kostelci a Brandýsu nad Labem nalezli tehdejší letci ideální místo pro letecký provoz. Lokalita byla nedaleko centra Prahy a okolí tvořila volná krajina s vysokým podílem polí.

Jako první na severovýchodě Prahy vzniklo po vyhlášení samostatné Československé republiky letiště ve Kbelích sloužící zpočátku pouze vojenskému letectvu. V roce 1919 zde začalo pracovat ředitelství civilního letiště a v letech 1921-1923 se zde vedle dřevěných a plátěných vojenských hangárů objevilo i pět železobetonových civilních. V těch od roku 1923 sídlila ČSA a později ČSL. Kbelské letiště bylo původně travnaté, oválného tvaru o rozměrech 810 x 1 350 m.

Dráha byla původně travnatá, po druhé světové válce v letech 1947–1948 zde byla postavena RWY betonová, která byla v r. 1968 upravena na asfaltovou.

Dráhový systém

Letiště disponuje jednou RWY 06/24 o parametrech 2 000 x 49 m a pojezdovými drahami. Podél RWY 06/24 je záložní travnatý pás 1 200 x 30 m. RWY 06/24 a souběžná pojezdová dráha (TWY T1, TWY T2, TWY T3) jsou vzájemně propojeny kolmými TWY A, TWY B, TWY C1 a TWY D.

Letiště Kbely disponuje několika hangáry, skladem zbraní a munice, štábní vilou, personální vilou, finanční vilou a dalšími objekty včetně majáku, radiostanice, antény a energetického centra.

Letecký provoz

Z hygienických důvodů je stanoven přípustný maximální rozsah provozu letiště Kbely na 20 000 pohybů letadel za rok. Současný rozsah leteckého provozu letiště Kbely tohoto limitu zdaleka nedosahuje.

V r. 2000 bylo na letišti Kbely uskutečněno 10 327 pohybů letadel za rok, v roce 2007 pak 11 013 pohybů letadel za rok.

U civilních pohybů letadel jde většinou o provoz letadel kategorie se vzletovou hmotností do 5 700 kg. U vojenských pohybů letadel jde o provoz různých kategorií letadel od vzletové hmotnosti 5 700 kg až 100 000 kg. Především jde o provoz dopravních letadel, která jsou hlukově certifikována a splňují požadavky předpisu ICAO Annex 16. Vojenské pohyby letadel tvoří na letišti cca 85-90 % z celkového počtu pohybů všech letadel na letišti.

V průběhu následujících cca 4 let se předpokládá nárůst počtu leteckých pohybů na hodnotu cca 13 000 až 14 000 pohybů letadel za rok.

Letiště Letňany

Letiště Praha-Letňany má statut veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště. Je situováno v severovýchodní části hl. m. Prahy mezi Kbely a Letňany.

Historie a vývoj

Letňanské letiště vzniklo počátkem 20. let 20. století. U zrodu letňanského letiště stála firma Letov, Vojenský letecký ústav studijní a později Aero. Letov a VLÚS měly své objekty na severní straně letiště, Aero na jižní. Letiště bylo mnohem menší než dnes, mělo tvar nepravidelného trojúhelníka o rozměrech cca 500 x 600 m. Vzletová dráha nebyla nijak zvlášť značená a celou plochu letiště pokrývala tráva. V této podobě vydrželo letiště až do roku 1939. Během 2. světové války bylo letiště rozšířeno směrem na východ, aby vyhovělo rychlejším a těžším letadlům a dostalo travnatou dráhu o směru 06/24 v délce cca 1 000 m. Po válce byl provozovatelem letiště Výzkumný a zkušební letecký ústav (VZLÚ), který zřídil ve svém areálu řídící věž a stavěl do služby dispečery pro organizaci zkušebního provozu. Takto letiště vyhovovalo až do začátku 70. let, kdy se od západu přiblížila výstavba Severního Města. V letech 1977 až 1980 proběhly zemní práce, jejichž výsledkem bylo pootočení dráhy do směru 05/23, zkrácení délky na 814 m a zvětšení terénních vln již dříve na letišti přítomných.

Dráhový systém

V současné době letiště Letňany disponuje dvěma vzletovými a přistávacími drahami (RWY):

RWY 05L/23R a RWY 05R/23L. RWY 05L/23R má parametry 25 x 860 m, RWY 05R/23L s parametry 25 x 800 m. Dráhy jsou travnaté.

Letiště Letňany disponuje provozní budovou, klubovnami, hangárem, garážemi, nádržemi LPH. Kromě RWY jsou v areálu letiště další provozní a manipulační plochy, stanoviště AFIS atd.

Aeroklub Praha Letňany provádí výcvik soukromých pilotů letounů PPL/A, pokračovací výcvik na letounech, přeškolení na jednotlivé typy letounů, výcvik vlekařů, výcvik pilotů kluzáků, přeškolení na typy kluzáků, pokračovací výcvik na kluzácích, teoretickou výuku „zimní kurs“ pro zájemce o výcvik v bezmotorovém i motorovém létání, individuální teoretickou výuku pro zájemce o výcvik PPL/A.

Letecký provoz

Letiště leží v MCTR Kbely. Letištní provozní zóna je dle povolení ATC Kbely. Přílety a odlety jsou možné pouze za obousměrného radiového spojení na kmitočtu Kbely věž. Přímé přiblížení je povoleno pouze se souhlasem dispečera AFIS při oboustranném radiovém spojení. Bez spojení se stanovištěm AFIS je přímé přiblížení zakázáno. Letištní okruh pro letouny tvoří konfliktní provoz pro přiblížení na RWY 24 LKPR.

Pro všechny odlety je nutné předem dohodnout odletové povolení s TWR Kbely, a to buď přímo, nebo - je-li ustavena - prostřednictvím služby AFIS.

Pokud není ATC stanoveno jinak, je zakázáno přelétávat motorovými letadly zástavbu Kbel, Satalic, Vinoře a Horních Počernic.

V roce 2007 se na letišti Praha–Letňany uskutečnilo celkem 32 268 letů, z toho bylo 27 748 letů letadel a 4 520 letů sportovních létajících zařízení.

Z 27 748 letů letadel bylo 27 600 letů vnitrostátních a 148 letů mezistátních.

Z celkového počtu 27 748 letů letadel bylo zaznamenáno 4 856 obchodních.

Letiště Praha–Letňany má statut veřejného vnitrostátního a mezinárodního neveřejného letiště, a slouží proto i jako hraniční přechod, neboť v jeho prostoru se dle stanoveného režimu uskutečňuje celní odbavení.

Letiště Točná

Letiště Točná se současným statutem veřejného vnitrostátního letiště je situováno 1,5 km severně od zástavby Točné, 2,5 km severovýchodně od Modřan, cca 9 km jižně od středu Prahy.

Historie a vývoj

Historie létání na Točné se datuje od 24. ledna 1932, kdy uskutečnil propagátor plachtění L. Elsnic 13 sekund trvající let s kluzákem Skaut 3 na svahu u vesnice Točná. Po něm zde začali létat další letci. V roce 1934 vznikla v Modřanech skupina, která začala létat s kluzáky po okolních svazích, uskutečnili také přelet Vltavy. Modřanská

skupina tady létala ve druhé polovině třicátých let minulého století na větroni a s kluzákem Zögling zakoupeným v pohraničí.

V té době pracovalo v celé Praze mnoho skupin MLL, nacistická okupace a válka však rozvoj českého letectví zastavily. Po ukončení 2. světové války členové modřanské skupiny letců začali soustřeďovat letecký materiál po okupantech. Skupina se stala součástí Českého národního aeroklubu (ČNA) a na svahu u Točné na pozemku zvaném Malá lada nebo také Nouzov létala od podzimu 1945. V roce 1946 ČNA pronajal pozemek pražským plachtařům, organizovaným podle městských čtvrtí. Slavnostní otevření letiště proběhlo 31. března 1946. za účasti cca 7 000 diváků a oficiálních hostů.

Vzniklo Plachtařské výcvikové středisko ČNA Velká Praha, jehož kniha rozkazů se datuje od 6. dubna 1946. Středisko pořádalo internátní měsíční kursy „AB“, v nichž žáci létali na kluzácích „katapultovaných“ gumovým lanem.

Ještě v roce 1946 zvládli plachtaři 14 185 startů a splnili řadu výkonnostních podmínek.

S letištěm Točná je spojeno i létání vrtulníků. První vrtulník na letišti přistál v roce 1951. V letech 1972–1974 na letišti Točná probíhal výcvik na vrtulnících Mi-1. Na toto období navázaly vzlety a přistání vrtulníků sloužících letecké záchranné službě a „Zelené vlně“. Letiště prokázalo, že může být základnou i pro tuto činnost. K pravidelným akcím pořádaným na Točné patří i letecké dny. Mimořádným byl první letecký den v roce 1971 spojený s akrobatickou soutěží. Úspěch leteckého dne s akrobatickou soutěží založil tehdy tradici, která pokračovala na různých letištích až do roku 1990. Soutěžní akrobacie se na letiště Točná vrátila v roce 1998. Letiště Točná pořádá dny otevřeného letiště, při nichž spolupracují modeláři, exkurze pro žáky pražských škol nebo vyhlídkové lety.

Letiště Točná je součástí letištní struktury v Čechách a i v budoucnu by mělo plnit úlohu pražské základny sportovního létání a centra letecké výuky i leteckých služeb. Kromě plachtařů a motorářů z letiště Točná vzlétají piloti na motorových rogalech, provozuje se létání ultralehkých letadel. Současným požadavkům (i ekologickým) se letiště Točná přizpůsobuje organizací provozu, leteckou technikou a svým vybavením. Pro leteckou výuku nabízí učebnu.

Dráhový systém

Letiště se nachází v nadmořské výšce 308 m. Dráhový systém LKTC tvoří hlavní RWY 10/28 s travnatým povrchem. Dráha se užívá pro lety motorových letadel. Paralelní RWY 10/28, jižně, slouží pro provoz ULL a kluzáků. Letiště není vybaveno pro noční provoz a pro lety IFR.

Provozní využití jednotlivých směrů RWY je omezeno atmosférickými podmínkami. Frekventované letové trajektorie pro motorové letouny v okolí LKTC představuje provozní letištní okruh. Využívá se v rámci běžného místního leteckého provozu pro výcvikové lety a pro přílety a odlety letadel. Letištním řádem LKTC je definován letištní okruh pro motorové letouny jižně od LKTC.

Letecký provoz

V letecké činnosti převládají výcvikové, sportovní, zkušební, ověřovací, školní a vyhlídkové lety AK Točná. Průměrný počet organizovaných letových dnů na LKTC je cca 180 za rok. V průměrném organizovaném letovém dni v sezóně se uskutečňuje cca 10-15 letů v pracovní den a cca 20-30 letů o víkendovém dni. V sezoně se o víkendovém dni dosahuje někdy i vyššího počtu letů (cca 40).

V případě navijákového provozu jsou pro vzlety a přistání letounů, aerovlaky a provoz ultralevých letadel určeny RWY 10L a 28R. RWY 10R a 28L jsou vyčleněny pro navijákové starty a přistání kluzáků. S ohledem na provozní omezení platné pro daný typ ACFT může při stažených lanech pilot letounu použít pro přistání i RWY 10R nebo 28L.

Lety v noci, tj. od 22 do 6 hod., v souladu s hygienickými předpisy se v současné době neprovádějí a zřejmě ani ve výhledu se o nich neuvažuje.

V případě, že není navijákový provoz, je provoz ultralehkých letadel upřednostněn na RWY 10R a 28L.

Souběžný provoz na RWY 10L a 10P nebo RWY 28L nebo 28P není možný.

V roce 2007 se na letišti Točná uskutečnilo 7 484 vnitrostátních pohybů letadel, dále 4 486 pohybů sportovních létajících zařízení. Celkový počet pohybů letadel a sportovních létajících zařízení byl 11 970 za rok.

Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006, se letecké dopravy týkají jevy č. 102, 103 a 105. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s přiměřeným využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od jednotlivých poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

Vývoj od r. 2008

Letiště Ruzyně získalo již třikrát ve své novodobé historii prvenství v kategorii Nejlepší letiště východní Evropy v celosvětové anketě cestujících Word Airport Awards (roky 2005, 2006, 2008). Terminál 2 se stal v roce 2006 dopravní stavbou roku. V současné době na letišti Ruzyně působí 50 leteckých společností, které zajišťují pravidelné letecké spojení, několik desítek společností provozující charterovou dopravu a 6 cargo dopravců. Na letišti mají základnu společnosti ČSA, Travel Service, SkyEurope a Wizzair.

Řízení letového provozu (ŘLP ČR, s.p.) zahájilo po důkladných rozborech kompletní **rekonstrukci Technického bloku na Letišti Ruzyně**, který plní zásadní roli při zabezpečení bezpečnosti leteckého provozu. Cílem rekonstrukce je i dosažení všech aktuálních požadavků na požární bezpečnost. Důležitost protipožárních opatření ukázala událost v listopadu 2009, kdy rozsahem malý požár v uzavřené místnosti baterií způsobil přerušením provozu na letišti Ruzyně.

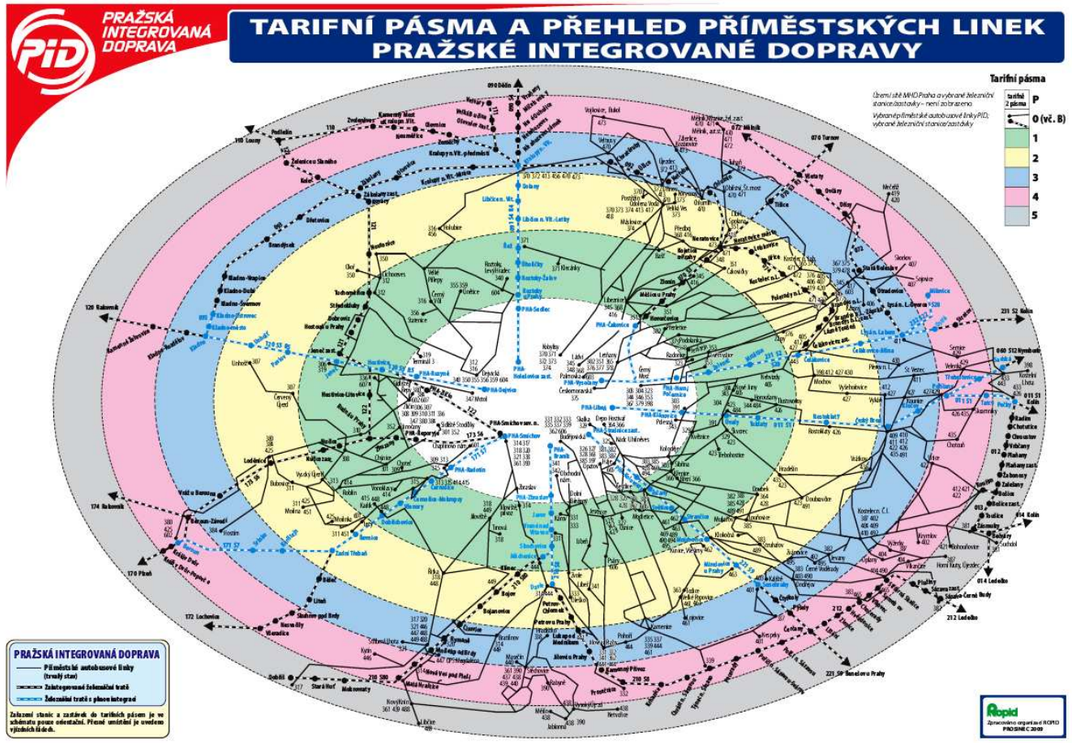
Očekávaný pokles letového provoz v českém vzdušném prostoru v roce 2009 byl potvrzen ve vyhodnocení provozních výsledků Řízení letového provozu. K poklesu došlo poprvé od roku 1990. Pokles poptávky po letecké dopravě nastal celosvětově. Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky činí 665 095 (tranzitních letů), což představuje ve srovnání s rokem 2008 (694 157) **celkový pokles o 4,3%.** Pokles provozu na **Letišti Ruzyně je 9% ve srovnání s rokem 2008** (164 120 pohybů oproti 179 011). Evropská agentura pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) vydala **Scénáře vývoje letového provozu pro rok 2010.** Agentura předpokládá v evropském vzdušném prostoru **stagnaci, případně další mírný pokles provozu**.

2.12.5 VEŘEJNÁ DOPRAVA OSOB

Významným fenoménem pro dopravní obsluhu Prahy a přilehlého pražského regionu je komplexně pojatý systém Pražské integrované dopravy, zajišťující relativně vysokou časoprostorovou a tarifní provázanost jednotlivých subsystémů bez ohledu na dopravce. Do této soustavy byly a jsou postupně integrovány kromě městské hromadné dopravy také příměstská doprava železniční a autobusová a záchytná parkoviště P+R. Výrazný rozvoj integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a Pražském regionu je patrný od 90. let minulého století. Trendem je v co největší míře prohloubit provázanost železniční dopravy s ostatními systémy.

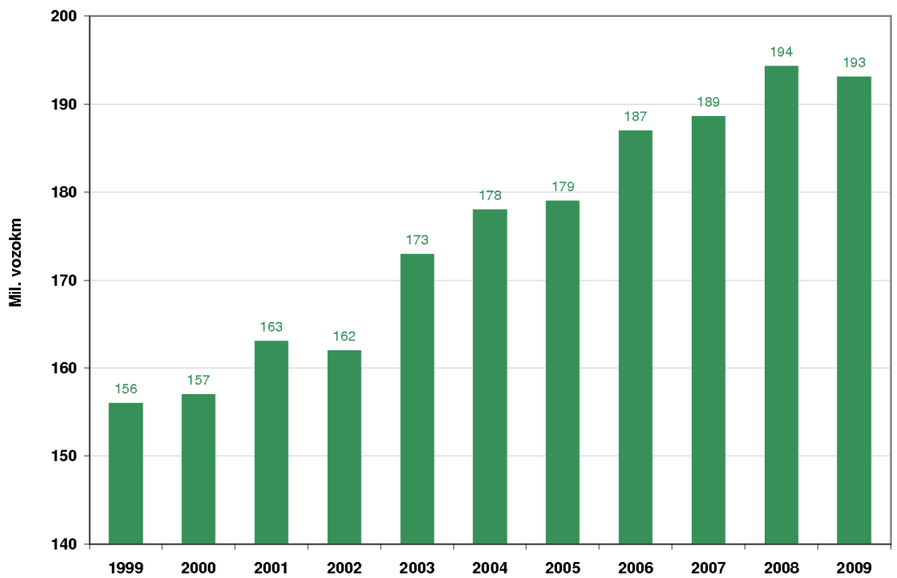
Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let. Vzhledem ke společenským podmínkám tehdy ještě k jeho vzniku nedošlo. V roce 1993 vyústil záměr města reagovat na probíhající společenské a ekonomické změny a vybudovat moderní integrovaný systém hromadné dopravy osob v hlavním městě Praze a jeho okolí založením příspěvkové organizace hl. m. Prahy **ROPID, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy**, která byla pověřena vytvořením a rozvojem systému pražské integrované dopravy (PID) a je odpovědná za jeho fungování. Úloha organizace je organizační a kontrolní. Územní plán uvedl jako hlavní důvod pro rozvoj integrovaného systému veřejné dopravy osob v Praze a v Pražském regionu udržení dosavadní dělby přepravní práce mezi HD a IAD v zajišťování vnějších přepravních vztahů. Všechna opatření a investiční záměry, které jsou uvedeny v územním plánu, měly především sledovat zvýšení počtu cestujících železnicí nejen na úkor dopravy autobusové, ale také převzetí zvyšujícího se objemu přepravy osobními automobily ve vnějších vztazích pro udržení poměru přepravní práce hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě alespoň 1 : 1. V roce 1999 dojíždělo do hlavního města denně do zaměstnání a škol v průměru 110 tis. osob, z toho 55 % cestujících využívalo příměstskou železniční a autobusovou dopravu a 45 % IAD. Tento poměr byl ve srovnání s vyspělými evropskými státy příznivý a je třeba ho v zájmu obyvatel Prahy i ve výhledu alespoň udržet, popř. zlepšit ve prospěch HD. Do integrované soustavy se postupně začaly zapojovat železniční tratě, zvyšoval se počet linek příměstské autobusové dopravy, zvětšovala se velikost obsluhovaného území a počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID. V lednu 1992 byl zaveden integrovaný tarif na prvních dvou autobusových linkách. V roce 1995 bylo zavedeno první tarifní pásmo vně hlavního města. Zlomem byl rok 1996, kdy vznikla čtyři vnější tarifní pásma PID (později přibylo páté) a byl zaveden přestupní tarif u jednotlivých jízdenek. Do systému integrované dopravy se kromě hlavního města zapojila i řada mimopražských obcí, které přispívají na provoz autobusových linek mimo území hlavního města. Síť PID přesahující hranici hl. m. Prahy dnes zajišťuje jednak železniční, jednak autobusová doprava. Železniční příměstskou dopravu provozují České dráhy, a. s., na všech 10 železničních tratích zaústěných do Prahy. Do integrovaného dopravního systému je plně zapojeno 7 tratí. Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 145 km, železničních stanic a zastávek je 65, z toho 18 provozně neobsazených. Největší výkony dosahuje železniční doprava na tratích Praha–Kolín a Praha–Benešov u Prahy. V městské dopravě je provozovatelem většiny linek Dopravní podnik hl. m. Prahy, který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek. Příměstskou autobusovou dopravu PID tvoří 158 linek, z nichž 90 je vedeno hlavním městem Prahou.

Obr. Schéma PID linek



Zdroj: DP, a. s., 2010

Graf Výkony všech linek PID v mil. vozokm



Zdroj: UDI, 2010

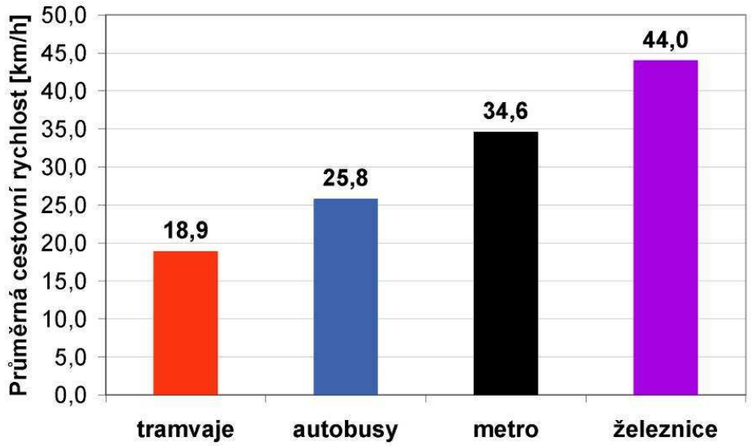
Srovnatelné systémy integrované dopravy, jako je **Pražská integrovaná doprava**, nabízí region ostravský a brněnský. Hlavní město Praha má 1 188 126 obyvatel, Středočeský kraj 1 175 254, Moravskoslezský kraj 1 249 290 a Jihomoravský kraj 1 132 563 obyvatel. **Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS** vznikl 23. listopadu 1997. Postupně se ODIS rozvíjí do dalších měst a obcí.

V současné době je v ODIS přímo či nepřímo zapojeno celkem 145 měst a obcí Moravskoslezského kraje s rozlohou přesahující 2400 km2 a s více než 750 000 obyvateli. Koordinátor ODIS, s. r. o., (KODIS) byl založen v listopadu 1995. K hlavním úkolům patří správa ODIS (evidence a rozdělování tržeb mezi dopravce, koordinace výkonů, jízdních řádů, příprava podkladů pro zajištění dopravní obslužnosti apod.) a rozvoj ODIS (zapojení dalších měst a obcí, popřípadě dopravců do ODIS). Dopravní podnik Ostrava, a. s., provozuje 208,9 km tramvajových linek, 29,3 km trolejbusových linek a 887,4 km linek autobusových. Tarif ODIS je kombinací zónového a časového tarifu a je přestupní. Území, na kterém jsou provozovány linky ODIS, je rozděleno na tarifní zóny. KORDIS JMK, spol. s r. o., koordinátora **Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje IDS JMK** založil v březnu 2002 Jihomoravský kraj společně s městem Brnem. IDS JMK zahájila provoz 1. ledna 2004 a dnes zajišťuje dopravu ve více než polovině obcí Jihomoravského kraje, v nichž žije přes 60 % jeho obyvatel a nabízí cestujícím 10 vlakových linek, 13 tramvajových linek, 11 trolejbusových linek a přes 150 linek autobusových. Území IDS JMK je členěno do tzv. tarifních zón. Jádrem tarifního systému jsou zóny 100 a 101, které pokrývají území města Brna. S nimi sousedí další zóny tvořené obvykle několika obcemi nebo velkým městem. Linky v IDS JMK mají své provozní číselné označení. U většiny mimobrněnských autobusových linek je třímístné, tramvaje, trolejbusy a autobusy jezdící převážně po území města Brna mají označení jen dvoumístné.

Obr. Plán regionálních linek IDS JMK v Brně

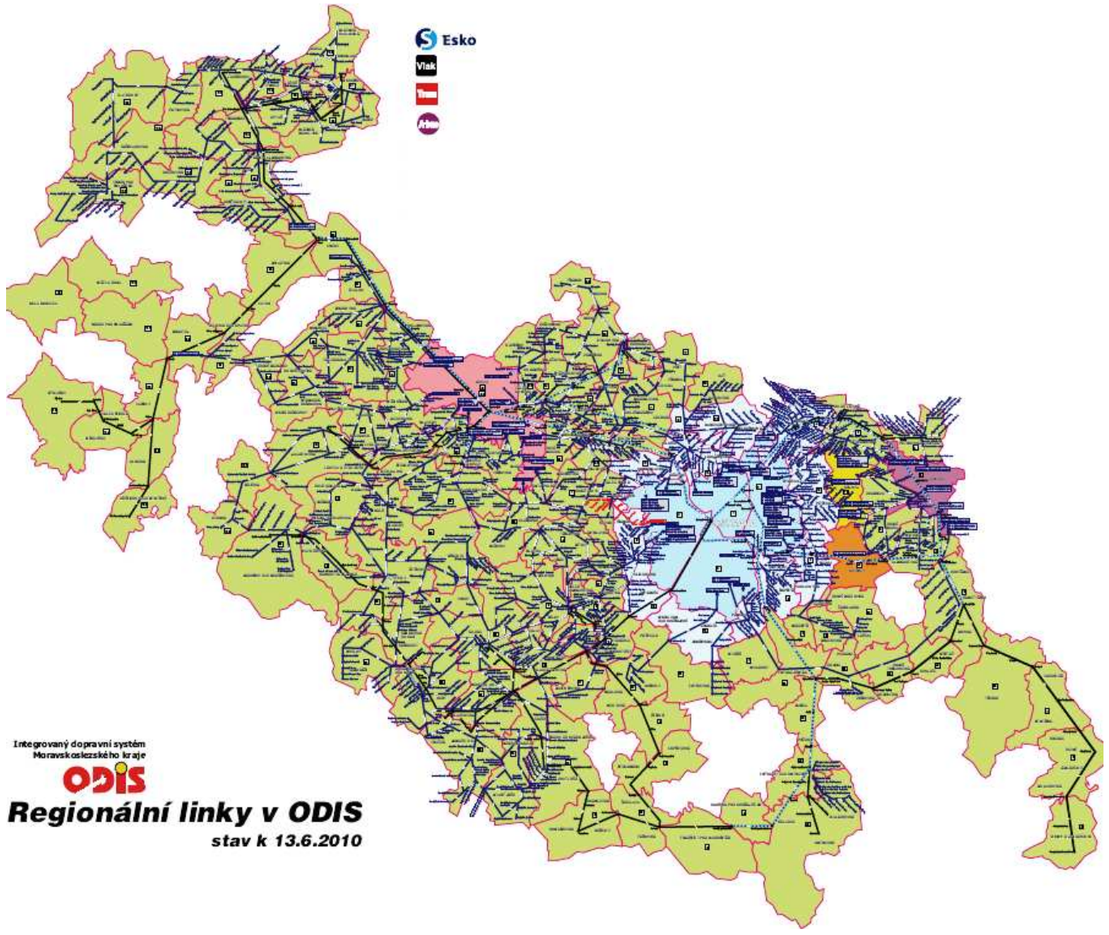
Zdroj: KORDIS JMK, spol. s r. o.

Graf Průměrná cestovní rychlost prostředků veřejné dopravy v km/h



Zdroj: UDI, 2008

Obr. Regionální linky v ODIS



Zdroj: ODIS

Městská hromadná doprava v hl. m. Praze výrazným způsobem spoluvytváří způsob života obyvatel a její kvalita ovlivňuje životní prostředí ve městě. Základ městské hromadné dopravy tvoří systém tří tras metra, spolu s tramvajovou dopravou, autobusovou dopravou, lanovou dráhou na Petřín a říčními přívozy. Přes dílčí nedostatky v celkové plošné obsluze města tvoří systém městské hromadné dopravy velmi účinný prostředek pro cestování.

Společenské změny za poslední dekádu, změna životního stylu obyvatel, přemisťování různých aktivit dále od centra (obchodně-administrativní centra lokalizovaná dále od středu města) a většinou **monofunkční suburbanizace** zřetelně proměnily směry a intenzity dopravních proudů v dopravě včetně té veřejné. Výrazným rysem vývoje je individualizace poptávky (dopravního chování), způsobená změněnou dojížďkou za prací (doprava do mnoha menších firem s volitelnou pracovní dobou) a celkovou změnou životního stylu (např. cesty do nákupních center, za specifickými sportovně-rekreačními aktivitami apod.). Obecně vzrůstá hybnost obyvatel.

Městskou hromadnou dopravu podle **dosavadní koncepce** v devadesátých letech minulého století zajišťoval **tříprvkový systém** s metrem jako základním prostředkem a tramvajovou a autobusovou dopravou jako doplňkovými systémy. Železniční doprava jako plně integrální součást městské hromadné dopravy dosud chápána nebyla.

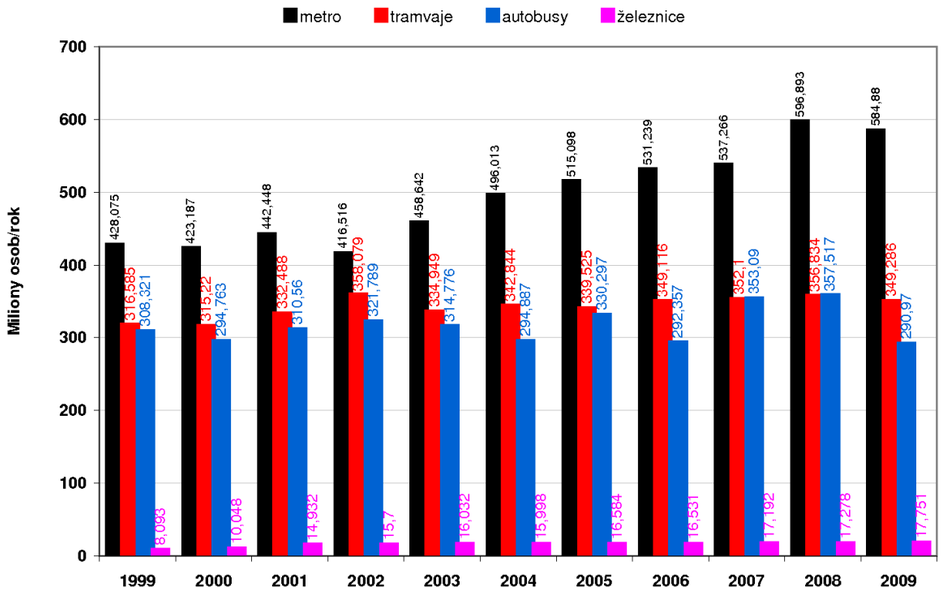
V době schvalování územního plánu v r. 1999 tvořil systém městské hromadné dopravy v celoměstském měřítku cca 60 % a v centru až 85 % přepravní práce. V předcházejícím období byla v devadesátých letech ale vývojová tendence vcelku nepříznivá, neboť došlo k razantnímu odlivu cestujících ve prospěch IAD.

K zastavení a obrácení trendu byly v územním plánu formulovány zejména tyto úkoly:

- integrovat městskou hromadnou dopravu s dopravou železniční a regionální autobusovou dopravou;
- rozšiřovat a dovybavovat trasy kolejové městské hromadné dopravy jako páteřní sítě přenášející největší objem zátěží;
- zkracovat přestupní vazby mezi jednotlivými prvky systému veřejné dopravy osob i individuální automobilovou dopravou (záchytná parkoviště) a městskou hromadnou dopravou;
- zajišťovat kvalitní hromadnou dopravu i na krátké vzdálenosti zejména v centru města.

Územní plán konstatoval potřebu zvýšit podíl **elektrické trakce** v MHD minimálně na hodnotu 80 % celkového objemu přepravy MHD k roku 2010. V rámci sítě veřejné dopravy osob lze vysledovat trend mírného navyšování podílu kolejových druhů doprav na celkovém počtu přepravených cestujících.

Graf Počet přepravených osob v systému PID na území hl. m. Prahy

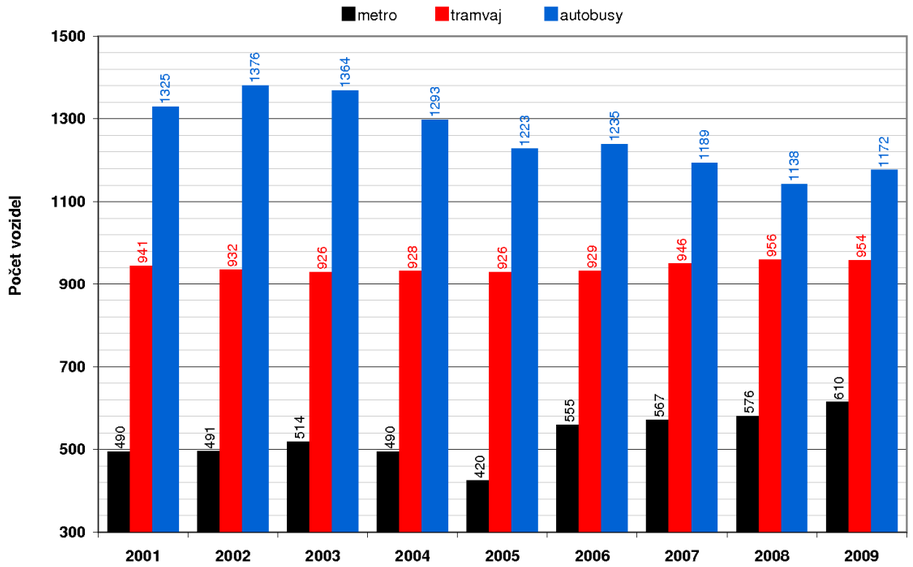


Zdroj: TSK, 2010

Metro je jednou z priorit budování dopravního systému v Praze. Jako nositel rozhodujících diametrálních a radiálních přepravních vztahů je páteřním prvkem MHD a tomu odpovídá zcela mimořádná pozornost, která vždy byla tomuto dopravnímu systému věnována ve všech zásadních koncepčních materiálech, územní plán nevyjímaje. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že názorový vývoj v koncipování rozvoje sítě metra (daný především aspekty

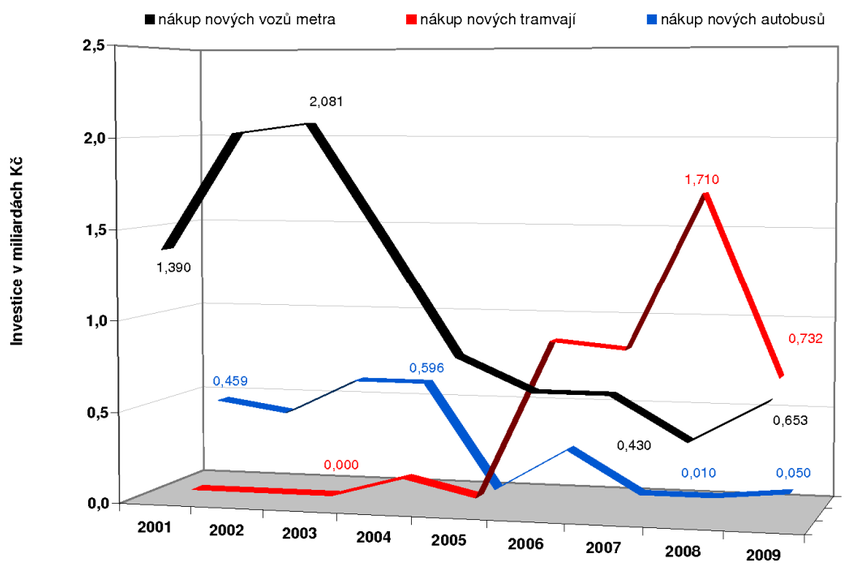
politickými, demografickými a finančními) je natolik dynamický, že na něj bylo v minulosti třeba reagovat schválením změn stávajícího územního plánu, případně se tyto změny dosud projednávají nebo připravují (korekce trasování severního prodloužení trasy C metra i úvodního úseku trasy metra D v oblasti Krče, záměr na prodloužení trasy A metra západním směrem). Zohlednění některých dalších koncepčních záměrů lze na základě průběhu dosavadní přípravy předpokládat v novém územním plánu.

Graf Provozní stav vozového parku prostředků veřejné dopravy



Zdroj: DP, a. s., 2010

Graf Vývoj objemu investic do obnovy vozového parku



Zdroj: DP, a. s., 2010

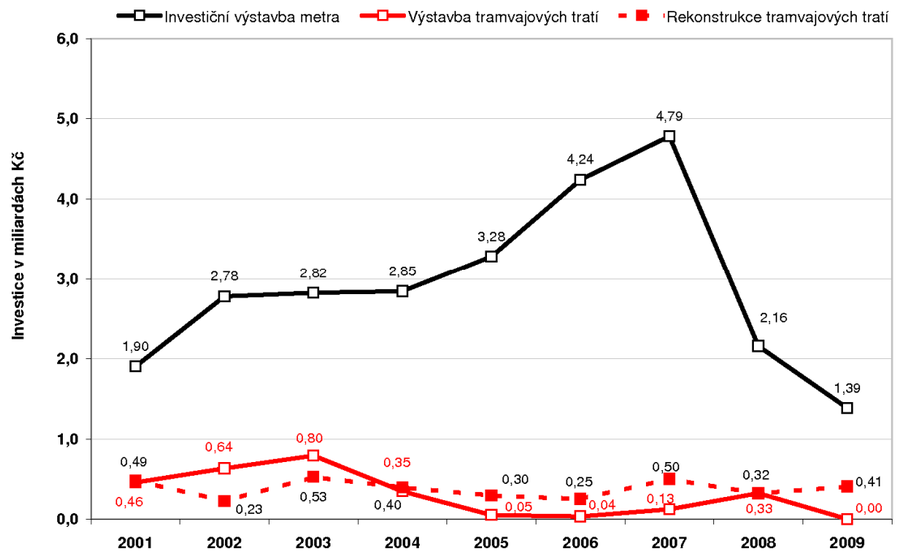
Historie pražského metra se začala psát v roce 1939, kdy vypracovalo studijní oddělení Elektrických podniků návrh městské tramvajové rychlodráhy vedené v některých úsecích pod zemí. Když vypukla 2. světová válka, k realizaci projektu už nedošlo. Hospodářská situace 50. let také nebyla příznivá, a tak o stavbě tunelů podpovrchové tramvaje bylo rozhodnuto až v roce 1965. V průběhu stavby došlo k zásadní změně projektu a zelenou dostala výstavba systému metra. Slavnostní zahájení provozu na první lince pražského metra ze Sokolovské (Florence) na Kačerov se uskutečnilo 9. května 1974. V 80. letech probíhal rozvoj metra v centru města a v roce 1985 vznikl přestupní trojúhelník tří stanic Sokolovská (Florenc), Můstek, Muzeum. V devadesátých letech se rozvoj sítě metra soustředil mimo celoměstské centrum Prahy do jeho okrajových částí. V srpnu 2002 postihla Prahu povodeň, která způsobila metru velké škody, jejich odstraňování trvalo až do března 2003. V květnu 2008 byl otevřen zatím poslední úsek metra trasy IV. C II mezi stanicemi Střížkov, Prosek a Letňany.

Pražské **metro** se za více než 30 let provozu stalo samozřejmostí a neodmyslitelnou součástí Prahy nejen jako kvalitní kapacitní dopravní prostředek, ale také jako významné architektonické dílo. V současné době se na třech základních trasách metra A, B, C přepraví denně cca 1,5 milionu cestujících, což je cca 531 milionu cestujících za rok. Celková provozní délka metra dosahovala před otevřením úseku **IV. C II** (Ládví–Letňany) 54,7 km s 54 stanicemi. Po zprovoznění úseku metra IV. C II v květnu 2008 dosáhla délka tratí téměř 60 kilometrů s 57 stanicemi, které jsou většinou významnými dopravními uzly a centry občanského vybavení.

Tři stanice metra jsou přestupní. Podíl metra na počtu přepravených osob v roce 2007 dosáhl 45,3 % z celkového počtu přepravených cestujících MHD. Pražské metro je páteří veřejné dopravy osob v Praze, zároveň působí jako významný městotvorný prvek.

Po celou dobu své existence metro slouží také jako iniciátor proměn na mnoha místech Prahy. V historickém jádru města metro přispělo k výraznému zklidnění a přeměně uličních prostorů, jinde bylo základním fenoménem při výstavbě nových městských částí – např. Jihozápadního Města, Jižního Města, jinde vyvolalo vznik a růst nových center. Metro v Praze charakterizuje spolehlivost, četnost spojů, kvalita a rychlost přepravy a kulturní prostředí vysoce frekventovaných prostor stanic metra – to vše vytváří základní předpoklady úspěšné konkurence metra vůči individuální automobilové dopravě. Další rozvoj metra v Praze je třeba podporovat též se zřetelem na skutečnost, že rozsah automobilové dopravy bude třeba v budoucnu výrazněji omezovat.

Graf Vývoj objemu investičních nákladů v mld. Kč



Zdroj: DP, a.s., 2010

Do devadesátých let minulého století bylo metro obtížně přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V tomto směru se situace v posledních letech výrazně zlepšuje. Metro se zásluhou nových výtahů, pohyblivých plošin i dalšími úpravami např. pro nevidomé občany stává pro tělesně postižené občany přístupnější. Z celkového počtu 54 stanic metra ke konci roku 2006 bylo 32 bezbariérových, jsou opatřeny buď osobními výtahy, šikmými schodišťovými plošinami nebo přímými bezbariérovými vstupy. Nízkopodlažní tramvaje byly v roce 2007 nasazovány na vybrané spoje devíti linek. Bezbariérové spoje jsou v zastávkových jízdních řádech označeny ikonou. Nízkopodlažní autobusy v průběhu loňského roku obsluhovaly garantované spoje 95 denních městských linek. Tyto spoje zajišťuje 240 standardních nízkopodlažních a 32 kloubových nízkopodlažních vozů. V provozu jsou také dvě zvláštní autobusové linky pro občany s omezenou schopností orientace a pohybu zajišťující dopravu

především k bezbariérovým domům na sídlištích Černý Most, Jižní Město II, Jihozápadní Město a Řepy, k Jedličkovu ústavu a k různým zdravotnickým zařízením.

Systém metra disponuje depy Kačerov, Hostivař a Zličín.

V současné době již dochází k přetížení některých úseků v centru města (např. trasy metra A v úseku Můstek-Muzeum a trasy C v úseku Muzeum – I. P. Pavlova). Rozvoj metra je proto třeba koordinovat s rozvojem celého systému veřejné dopravy osob, zejména pak tramvajové a železniční dopravy, které mohou nabídnout alternativní a komfortní přepravní vztahy a ulehčit přetížené části sítě metra.

Značný problém při rozvoji metra v Praze představuje neochota státu výraznějším způsobem se finančně podílet na jeho výstavbě. Tato situace je v porovnání s ostatními velkoměsty zcela výjimečná, podíl státu na výstavbě metra ve velkoměstech typu Prahy je v zahraničí výrazně vyšší, protože metro neslouží pouze vlastním obyvatelům metropole.

Určité riziko pro bezpečnost a provozní spolehlivost metra v současnosti spočívá v hrozbách extrémistických útoků. Je proto třeba v maximální míře věnovat pozornost bezpečnostnímu zajištění prostorů metra tak, aby riziko nepředvídatelných situací bylo v co nejvyšší míře omezeno.

Celková délka sítě: 59,1 km

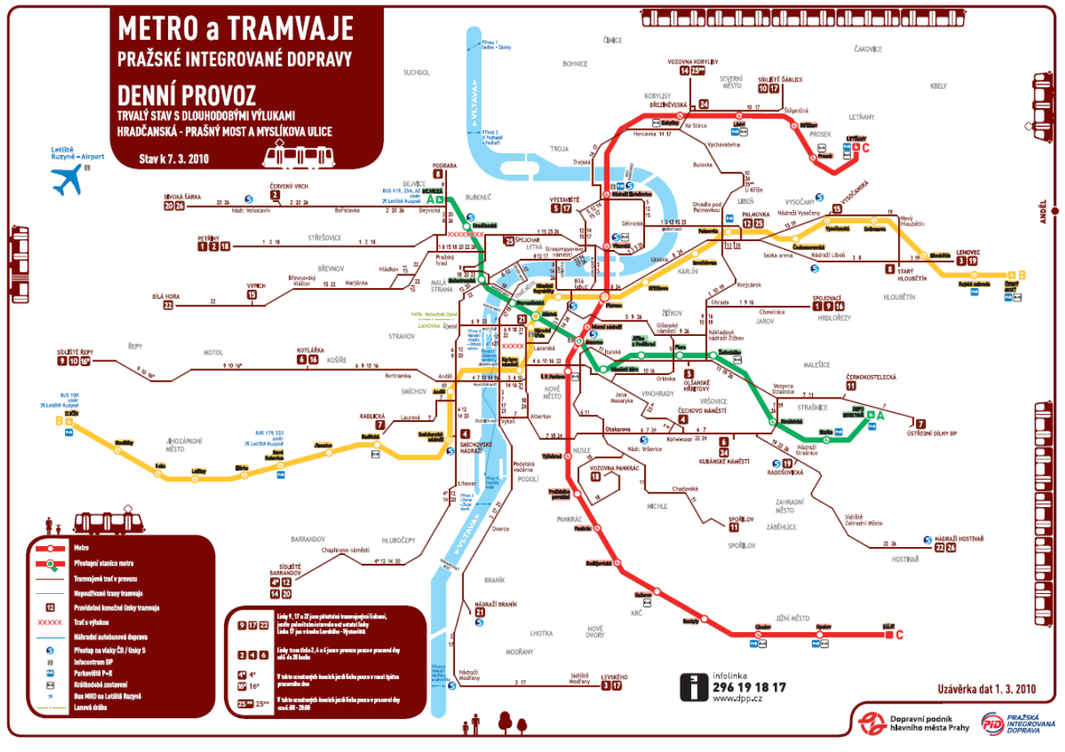
- Linka A 11,0 km
- Linka B 25,7 km
- Linka C 22,4 km

Celkový počet stanic současné sítě metra je 57, linka A má 13 stanic, linka B 24 stanic, linka C 20stanic.

Počet souprav zajišťujících přepravu v ranní špičce a interval

- linka A 17 souprav - interval 150 s.
- (na Depo Hostivař interval 300 s.)
- Linka B 34 souprav - interval 150 s.
- Linka C 39 souprav - interval 115 s.

Obr. Schéma kolejové veřejné dopravy v Praze



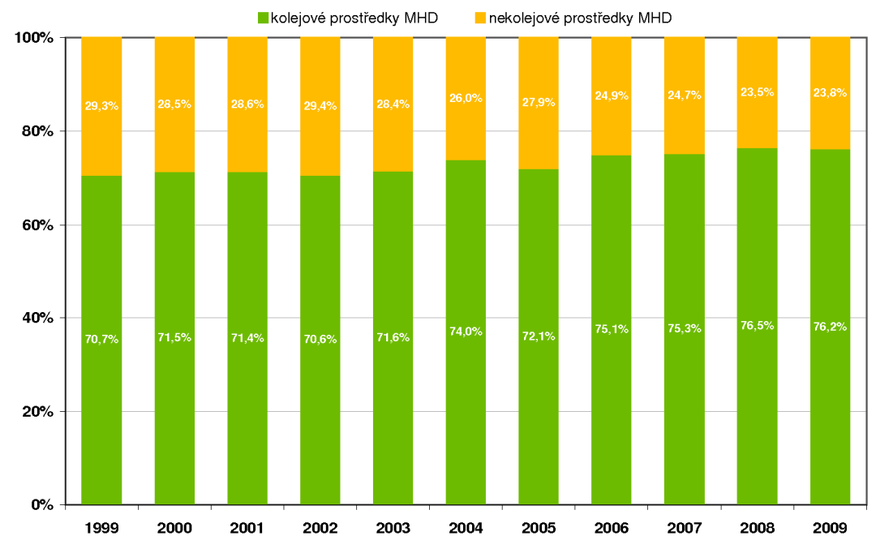
Zdroj: DP, a. s., 2010

Obnova vozového parku je řešena modernizací starých souprav na standart 81-71M a od roku 2000 nákupen nových souprav M1 s vozovou skříní z hliníkových profilů a poháněných asynchronními motory s mikroprocesorovým řízením. Interiér je vyroben z nehořlavých materiálů a dveře je možné ovládat z prostoru cestujících. Vozy mají díky nižší hmotnosti i nižší provozní náklady. Životnost vlaku je odhadována na třicet let.

Tramvajová doprava je důležitým prvkem městské hromadné dopravy. Zprovozněním koněspřežné tramvaje od Národního divadla do Karlína se v roce 1875 začala psát **historie tramvajové dopravy** v Praze. V roce 1891 byla zásluhou Františka Křižíka zprovozněna první česká elektrická tramvaj v Praze na Letné. Rok 1896 přinesl zprovoznění Křižíkovy soukromé Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. V roce 1897 vznikly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, které v následujícím roce odkoupily koněspřežnou dráhu a zahájily její elektrifikaci. V roce 1907 Elektrické podniky koupí Elektrické drobné dráhy Praha – Libeň – Vysočany završily svůj monopol nad tramvajovou dopravou v Praze. Elektrické podniky byly společně s plynárnami a vodárnami v roce 1942 začleněny do Městských podniků pražských a v roce 1946 byly přejmenovány na Dopravní podniky hlavního města Prahy. Rozvoj metra v 70. a 80. letech dvacátého století měl za následek rušení souběžných tramvajových linek. Rozvoj tramvajové sítě začal opět v letech 90. stavbou nové trati do Modřan a trati s mostní estakádou Ohrada–Palmovka, vybudovanými na samostatném drážním tělese s otevřeným svrškem. V roce 2003 byla zprovozněna tramvajová trať rychlodrážního charakteru z Hlubočep na Barrandov a rok 2007 přinesl výstavbu prodloužení trati do Radlic ke stanici metra trasy B Radlická.

Tramvajová síť v roce 1999 měřila 136,4 km. Na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách vedených mimo komunikace) bylo více než 50 % tratí; zbytek v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek dosahovala hodnoty 0,5 km. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílela 30 %. Tramvajemi se přepravilo v roce 1999 cca 316 mil. cestujících za rok. Dnes používá tramvajová doprava kolejovou síť v rozsahu 140,9 km, přičemž podíl segregovaných úseků je 52 %. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti se v mezidobí mírně zvětšila na 542 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2007 podílela 28,3 %. Koncepce rozvoje dopravních subsystémů tramvajovou dopravu považovala i do výhledu za důležitý prvek městské dopravy v Praze. Svoji kapacitou je druhou nejvýraznější součástí sítě MHD, v rozsahu využití však vykazuje značné rezervy. Předpokladem bylo stávající kolejovou síť nezbytně modernizovat, oddělit tramvajový provoz v souběžích s automobilovou dopravou a všestranně zabezpečit tramvajový provoz tak, aby se cestovní rychlost tramvajové dopravy zvýšila alespoň na úroveň dopravy autobusové. Jak se přání (ne)naplnilo, dokládají následující čísla: v roce 1999 tento ukazatel dosahoval hodnoty 17,8 km/h (BUS vč. příměstských linek DP HMP 24,3 km/h), dnes 18,9 km/h (BUS 25,8)! Pozitivní vývoj cestovní rychlosti u autobusové dopravy byl bezpochyby ovlivňován skutečností, že autobusová doprava je rozvojem sítě metra postupně vysouvána z centrální oblasti města a opouští některé exponované koridory (trasy). Zároveň se u autobusů ve větší míře uplatnily prvky preference, jako jsou vyhrazené jízdní pruhy nebo přednost na světelně řízených křižovatkách. Územní plán konstatuje, že je nutné zabezpečit výstavbu nových tramvajových tratí v okrajových částech města. Dosažení provozní spolehlivosti, pravidelnosti a zvýšení četnosti spojů je spolu s pohodlím nezbytnou podmínkou pro zvýšení atraktivity tramvajové dopravy pro cestující, a tím i zvýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce.

Graf Podíl kolejových druhů MHD na počtu cestujících přepravených MHD na území Prahy



Zdroj: UDI, 2010

Spolehlivost a atraktivitu tramvajové dopravy výrazným způsobem ovlivňuje situace na komunikační síti zejména v celoměstském centru a centrální oblasti města, kde jsou uliční profily do značné míry zahlceny projíždějícími i parkujícími vozidly. Tramvajová doprava má v systému MHD nezastupitelnou roli. Její tradice v Praze (110 let od zahájení tramvajového provozu v roce 1897), význam i ekologické přednosti představují výzvu pro další rozvoj a preferenci tramvajové dopravy. Pro další rozvoj hovoří i příznivý poměr investičních nákladů k výslednému efektu. Stávající tramvajová síť v Praze není dostačující, a měla by se proto dále intenzivně rozvíjet. V centru města dochází k přetížení některých úseků (např. v prostoru Karlova náměstí, v úseku Karlovo náměstí – I. P. Pavlova). V dopravních špičkách dochází na některých zastávkách v centru města ke kumulaci spojů a přetížení prostoru zastávek cestujícími (např. I. P. Pavlova, Národní třída aj.). Značné zatížení některých úseků tramvajových tratí v centru města, negativní vliv automobilové dopravy na tramvajový provoz na komunikacích zejména v centrální oblasti snižují celkovou kvalitu tramvajové dopravy. V uplynulých letech však i v této oblasti dochází k dílčímu zlepšení podmínek pro tramvajový provoz – fyzickým oddělením některých úseků pojížděného tramvajového tělesa od jízdních pruhů podélnými dělícími prvky se daří místy snížit pohyb vozidel v průjezdném profilu tramvajové trati, rozšiřováním počtu světelně řízených křižovatek s **preferencí tramvajového provozu** se přispívá k dílčímu zlepšení její plynulosti. Probíhá osazování podélných oddělovacích prahů mezi kolejovým tělesem a vozovkou a úprava světelných signalizačních zařízení tak, aby preferovaly tramvaje. Při realizaci oddělovacích prahů se vychází z předpokladů obsažených v Projektu preference MHD v Praze a v souladu s koordinací investičních a rekonstrukčních akcí. V roce 2006 byla nově vybavena preferencí pro tramvaje světelná signalizační zařízení na pěti křižovatkách. Křižovatek s preferencí pro tramvaje bylo ke konci roku 2007 109, z toho 51 s absolutní preferencí a 58 s podmíněnou.

Velkou výzvou kromě rozšíření stávající tramvajové sítě a zlepšení podmínek pro tramvajovou dopravu v Praze je i obnova jejího vozového parku, jehož stav není uspokojivý. Různě modernizované Tramvaje T3 jsou postupně nahrazovány částečně nízkopodlažní pětičlánkovou tramvají typu ELEKTRA 14T s nástupní hranou dveří ve výšce 350 mm nad temenem kolejnice s užitečnou plochou nízkopodlažní části vozidla představující 50 % celkové užitné plochy. Elektrická část je uložena v kompaktních kontejnerech na střeše vozidla, které je vybaveno asynchronními trakčními motory, digitálně řízenými napěťovými střídači s možností rekuperace, kamerovým systémem a oddělenou klimatizovanou kabinou řidiče. Dne 10. 4. 2008 byl představen nový typ tramvaje FORCITY 15T. Jde o jednosměrný tříčlánkový osminápravový nízkopodlažní vůz, který má v budoucnu plně nahradit vozy T3.

Pro potřeby tramvajové dopravy slouží v současné době vozovny Motol, Vokovice, Kobylisy, Hloubětín, Žižkov, Strašnice a Pankrác.

Foto Škoda FORCITY 15T

Zdroj: ŠKODA TRANSPORTATION, s .r. o.

Novým úkolem pro tramvajovou dopravu je také zajištění dálkových radiálních a tangenciálních propojení, které budou zejména z pohledu časové dostupnosti centra města konkurenceschopné nikoli jen vůči automobilové dopravě, ale také budou alternativou metru nebo železnici. K tomu je třeba zajistit segregaci tramvajových těles, preferenci na křižovatkách a v neposlední řadě vhodně volit a udržovat stavebně-technický stav tratí.

Městské linkové **autobusy** se poprvé v pražských ulicích objevily 3. března 1908. Provoz byl však poznamenán několika haváriemi a provozní nespolehlivostí. Elektrické podniky se proto rozhodly v listopadu 1909 provoz zrušit, Praha tak na dalších 15 let autobusovou dopravu neměla. V roce 1925 se autobusy do Prahy vrátily na autobusové lince A z Vršovic do Záběhlic. Noční autobusové linky zahájily provoz v roce 1932. Autobusová doprava se tak stala nedílnou součástí pražské dopravy. Válečná léta přinesla velký nedostatek paliv a omezení provozu, který byl obnoven hned po skončení bojů. V dalších letech nastal rozvoj sítě i obnova vozového parku. Zajímavou kapitolou veřejné dopravy v Praze byly trolejbusy, které se v provozu objevily v roce 1936 na lince Střešovice-Podbaba. V letech 1949 až 1954 vznikla naprostá většina trolejbusové sítě. Trati vznikly na Vinohradech, Žižkově a v Bubenči, do provozu bylo zařazeno mnoho nových vozů. Maximálního rozsahu, celkové délky 56,876 km, dosáhla pražská trolejbusová síť v březnu roku 1959, v témže roce však už došlo ke zrušení nejstarší trati a trolejbusový provoz v Praze zanikl definitivně v říjnu 1972. Od té doby se občas objevují návrhy na opětovné zavedení trolejbusové dopravy.

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje jednak plošnou obsluhu území, jednak některá důležitá tangenciální spojení, zejména ve vnějším pásmu města. Provozní délka sítě autobusové dopravy na území města v roce 1999 byla 797,5 km – v současnosti již jen 682 km. Průměrná vzdálenost zastávek v autobusové dopravě na území města dosahuje asi 680 m. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob v MHD ve sledovaném období podle předpokladů skutečně poklesl z 29,3 % na 24,9 %.

Doplňující síť autobusů uspokojuje přepravní zátěže nižší intenzity spolu s plošnou obsluhou území města. V některých oblastech hustého osídlení či s jinými druhy zdrojů silných přepravních zátěží supluje autobusová doprava zatím i úlohu základního dopravního prostředku (metra nebo tramvajové dopravy): Bohnice a Čimice, Letňany, Spořilov, Krč, Lhotka, Kamýk. Do těchto lokalit je v souladu s ekonomickou efektivitou a ekologickými trendy vhodné zaměřit rozvoj kolejové městské hromadné dopravy. Tento pohled je oprávněný celkovou poptávkou, resp. návrhovými parametry kapacitních možností jednotlivých subsystémů MHD. Z pohledu řady výzkumných studií se ovšem jako neméně důležité kritérium pro možnost náhrady autobusové dopravy kolejovým prostředkem ukazuje časová dostupnost cílů soustředěných přepravních proudů, přičemž právě zde potenciál tramvajové dopravy není mnohdy příznivý (viz výše).

V autobusové dopravě se nejvíce projevují problémy plošně zahlcené sítě komunikací, kde ve špičkových obdobích již dopravní nároky na řadě míst dosáhly kapacitních mezí klíčových křižovatek a přetížení komunikační sítě má plošný charakter.

Na významných autobusových tratích s nízkým průměrným traťovým intervalem a tedy i vysokou přepravní kapacitou se předpokládá perspektivní zřízení preferovaných koridorů pro intenzivní provoz autobusové dopravy (tzv. „metrobusy“), případně jejich náhrada kolejovým systémem.

V současné době se mimo vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy MHD (v roce 2007 byly vyznačeny na 1 050 metrech, ze kterých je 600 metrů na tramvajová tělesa v ulici Na Moráni a na Rašínově nábřeží) rozvíjí i aktivní preference autobusů na světelně řízených křižovatkách. Systém aktivní preference umožňuje přednost autobusů při průjezdu křižovatkou a je založen na rádiové komunikaci vozidla s řadičem SSZ, jeho součástí je stacionární a mobilní část. Vozidlo lokalizuje čidlo (inframaják, GPS navigace) umístěné před křižovatkou, které je propojeno s jízdními řády jednotlivých linek a může tak vyhodnotit odchylku vozu oproti jízdnímu řádu a vyslat požadavek na potřebný stupeň preference. Tento systém byl v roce 2007 instalován na 34 světelných signalizacích, pro preferenci bylo upraveno již 54 křižovatek a 496 vozidel.

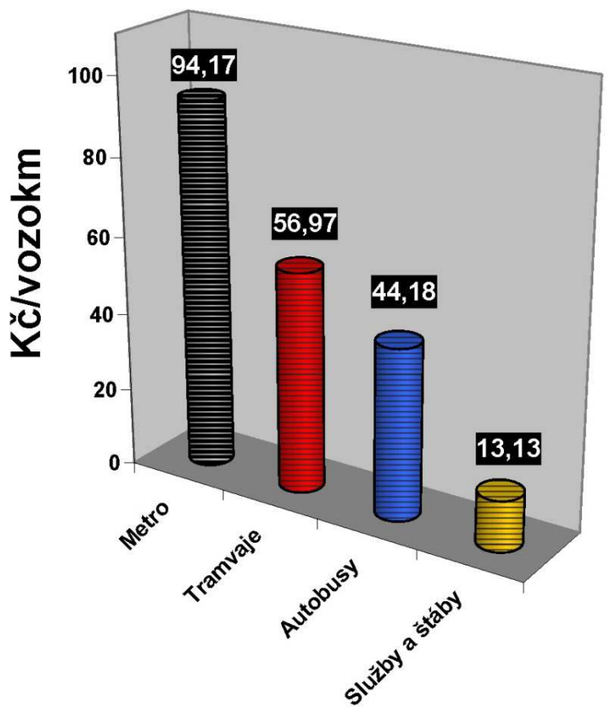
V souvislosti s rozvojem kolejových systémů hromadné dopravy by v Praze mělo v budoucnu dojít k částečné redukci rozsahu městské autobusové dopravy tak, jako se stalo například v případě prodloužení trasy C z Holešovic do oblasti Severního Města nebo v případě zprovoznění tramvajové trati na Barrandov. Autobusová veřejná doprava by měla zajišťovat především plošnou obsluhu v území, kde se nemohou uplatnit kolejové subsystémy, sloužit jako návazná doprava k metru, železnici a tramvajové dopravě a plnit funkci tangenciálního spojení s nižším zatížením. Kvalita autobusové veřejné dopravy je na mnoha místech v Praze negativně ovlivněna nadměrným zatížením komunikací automobilovou dopravou a kongescemi v dopravních špičkách. Vozový park prochází postupně kvalitativní změnou, kdy staré autobusy jsou z velké části nahrazovány moderními nízkopodlažními, které splňují i přísné emisní limity. Ke zlepšení atraktivity autobusové dopravy by měla přispět větší preference autobusových spojů na světelně řízených křižovatkách a vytváření příznivějších podmínek pro autobusovou dopravu na mezikřižovatkových úsecích komunikací tam, kde to prostorové podmínky komunikací dovolí. Příležitostí pro autobusovou dopravu do budoucna může být zejména prosazení již zmíněného konceptu tzv. „metropolitních linek“, které jsou známy např. z německých měst a v podstatě suplují náročnější kolejově řešená propojení sídelních celků při zachování obdobné kvality veřejné dopravy ve všech jejích aspektech vyjma vlivů na životní prostředí. Riziko pro autobusovou dopravu představuje probíhající suburbanizace mnoha území na okraji města i vně jeho hranic v regionu velmi často v území, které nemá

podmínky pro obsluhu kolejovou hromadnou dopravou. Zvyšování nároků na autobusovou dopravu nemá odezvu ve vybavení a někdy i kapacitě přestupních terminálů u stanic metra – (viz např. Opatov, Zličín) a vyvolává potřebu rozšiřování vozového parku. Bez segregovaných koridorů nebo vyhrazených pruhů navíc autobusová doprava sdílí společný prostor s automobilovou dopravou. Jistý deficit lze spatřovat rovněž v plošném pokrytí některých oblastí města, které svým charakterem (demografické bilance nebo morfologie terénu i uspořádání uliční sítě) nejsou vhodné pro klasické autobusy, ale je možné je potenciálně obsloužit linkami minibusů (citybusů) s menší kapacitou a lepšími možnostmi průjezdu složitějším územím.

Pro potřeby autobusů MHD slouží garáže Kačerov, Vršovice, Klíčov, Řepy a Hostivař. Garáže Hostivař byly zprovozněny v roce 1994 a jsou tak nejnovějšími autobusovými garážemi v Praze. Vršovické garáže sloužily v letech 1955 až 1968 jako vozovna pro trolejbusy.

Součástí systému veřejné dopravy jsou v Praze i **lanové dráhy**. Lanová dráha na Petřín zahájila provoz dne 25. července 1891 a její pohon byl na vodní převahu. Její provoz ukončila v roce 1916 probíhající 1. světová válka. Provoz lanovky byl obnoven až v roce 1932, kdy byla i zároveň přestavěna na elektrický pohon. Lanovka sloužila poté veřejnosti přes 30 let. V roce 1965 došlo na Petříně k rozsáhlým sesuvům půdy, které trať lanovky zničily. Znovu se lanovka na Petřín rozjela po dvacetileté přestávce v roce 1985, kdy byla začleněna do systému MHD. Lanová dráha na Petřín navazuje na tramvajovou dopravu v zastávce Újezd a je vedena po trase Újezd-Nebozízek–Petřín. Délka trati je 510 m, dráha má tři zastávky a dvouvozová jednotka překonává převýšení 130,4 m. Největší sklon trati je téměř 30 % a rychlost jízdy je přes 14 km/h. V roce 2007 tato lanová dráha přepravila téměř 2,03 milionu cestujících. Lanovka v ZOO byla do provozu uvedena v roce 1977. Vlastníkem lanovky byla ZOO Praha a provozovatelem středočeský Park kultury a oddechu. V roce 1978 byl její provoz zastaven z důvodů závažných technických nedostatků. K jeho obnovení došlo až v roce 1981 a provozovatelem lanové dráhy v pražské ZOO se stal Dopravní podnik hl. m. Prahy. Délka dráhy je 106 m, převýšení trati 50 m a přepravní kapacita 720 osob. V Praze je v provozu i veřejně přístupná lanovka hotelu Mövenpic, která propojuje dvě samostatné budovy Mövenpick Hotel na úpatí kopce Mrázovka a Mövenpick Executive na jeho vrcholu.

Graf Kalkulace nákladů na provozní vozokm



Zdroj: DP, a. s.

Říční přívozy přes Vltavu jsou nejnovějším doplňkovým dopravním prostředkem zahrnutým do systému PID. Podrobnější informace k říčním přívozům jsou obsaženy v kapitole Vodní doprava.

Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006) se veřejné dopravy týkají jevy č. 98, 99, 100. Jev č. 101 (trolejbusová dráha) se v Praze nevyskytuje. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s přiměřeným využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

Vývoj od r. 2008

Do provozu byla uvedena dne 3. 10. 2008 nová **tramvajová trať Laurova – Radlická** v délce 0,741 km se třemi zastávkami (Laurova, Škola Radlice, Radlická). V přípravě je prodloužení tramvajové trati ze stávající konečné zastávky Podbaba k připravované železniční zastávce Praha Podbaba na trati Děčín hl.n. – Praha Holešovice.

V oblasti **rekonstrukce stávajících tramvajových tratí** proběhne v roce 2010 RTT Plzeňská v úseku Klamovka – Sídliště Řepy a v roce 2009 proběhla rekonstrukce TT Střelničná.

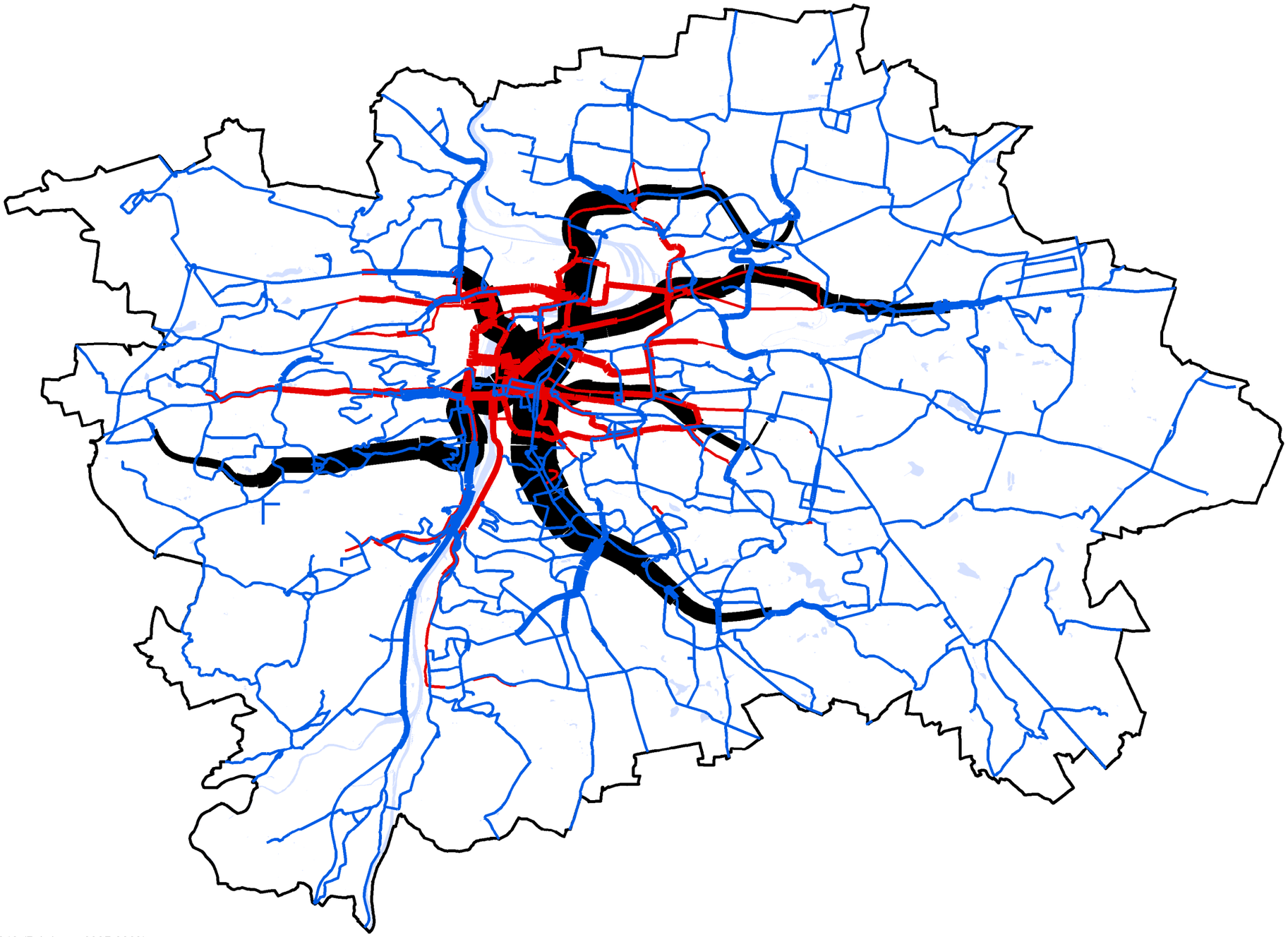
V dubnu roku 2010 byla **zahájena výstavba metra v úseku V.A Dejvická – Motol.** Budovaný úsek bude mít délku 5,7 km a čtyři stanice (Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol). Dokončení úseku se předpokládá v roce 2014. Náklady stavby jsou odhadovány na 18 mld. Kč. Zdrojem financování budou i prostředky z evropských fondů (OPD - operační program Doprava).

Probíhá **obnova vozového parku.** Objednáno bylo 60 tramvajových souprav 14T. V letech 2009-2017 bude dodáno postupně 250 souprav 15T ForCity. Postupně bude dokončena i rekonstrukce 47 obousměrných článkových tramvají typu KT8D5. Vypsáno bylo výběrové řízení pro nákup 620 autobusů do roku 2013. Pokračování v dodávkách modernizovaných souprav metra 81-71M.

Škoda ForCity je tříčlánková tramvaj. Celá plocha podlahy vozidla je nízkopodlažní s výškou 350/450 mm nad temenem kolejnice, což umožní snadný nástup a výstup pro všechny cestující. Kapacita vozu je 61 sedících a až 239 stojících osob. Maximální rychlost je 60 km/h. V současné době probíhá v Praze zkušební provoz.

Pokračuje i rozšiřování služeb pro **cestující s omezenou možností pohybu a orientace**. Prioritou je zvyšování počtu bezbariérově přístupných stanic metra. Pro rok 2009 byla připravena realizace těchto přístupů do stanic metra C Chodov a Háje. V přípravě je bezbariérový přístup do stanice metra B Národní třída.

SCHÉMA ZATÍŽENÍ SÍTĚ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

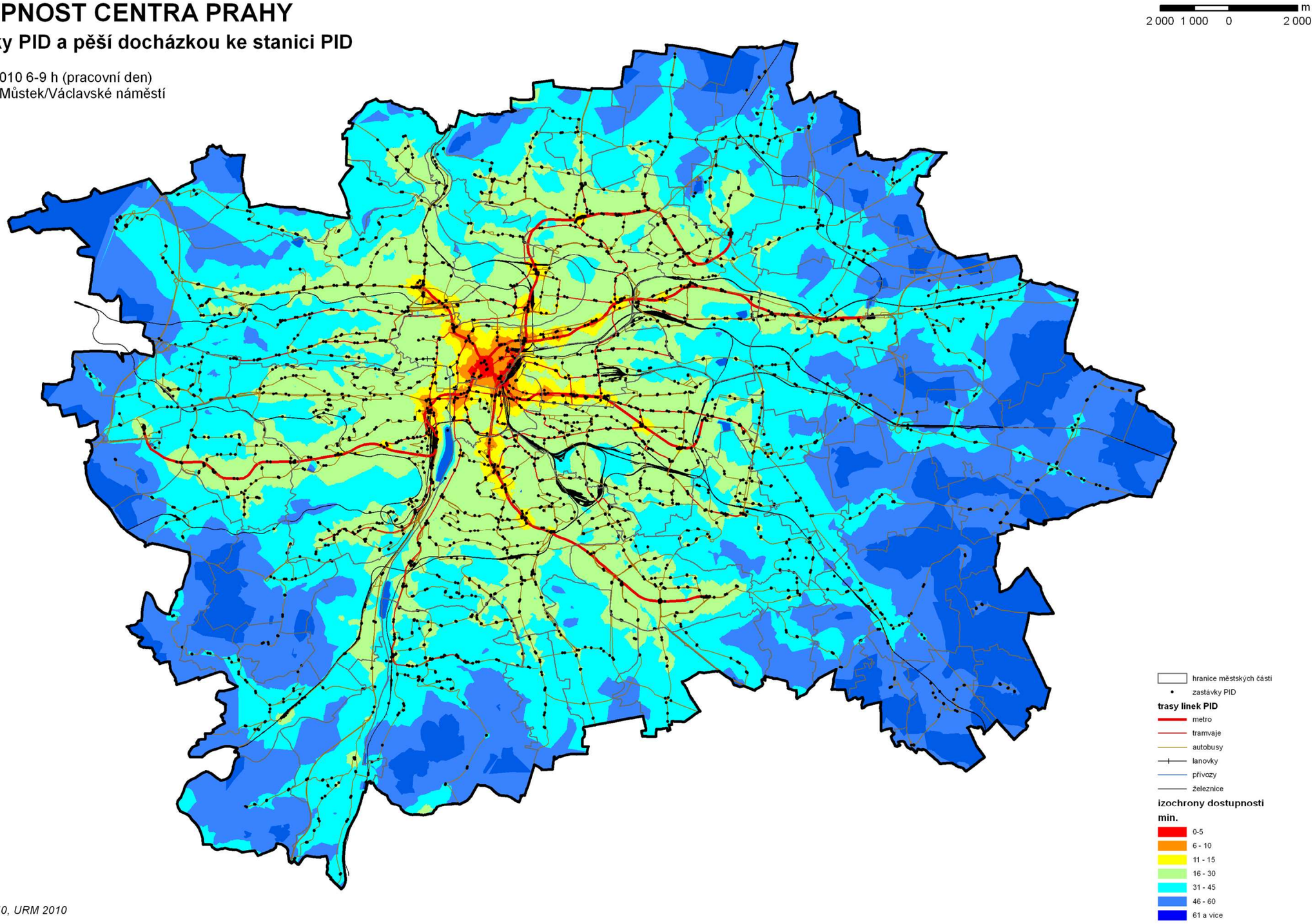


Zdroj: TSK-UDI, 2010 (Průzkumy 2007-2009)

DOSTUPNOST CENTRA PRAHY

prostředky PID a pěší docházkou ke stanici PID

situace 24.5.2010 6-9 h (pracovní den)
cíle: Muzeum/Můstek/Václavské náměstí



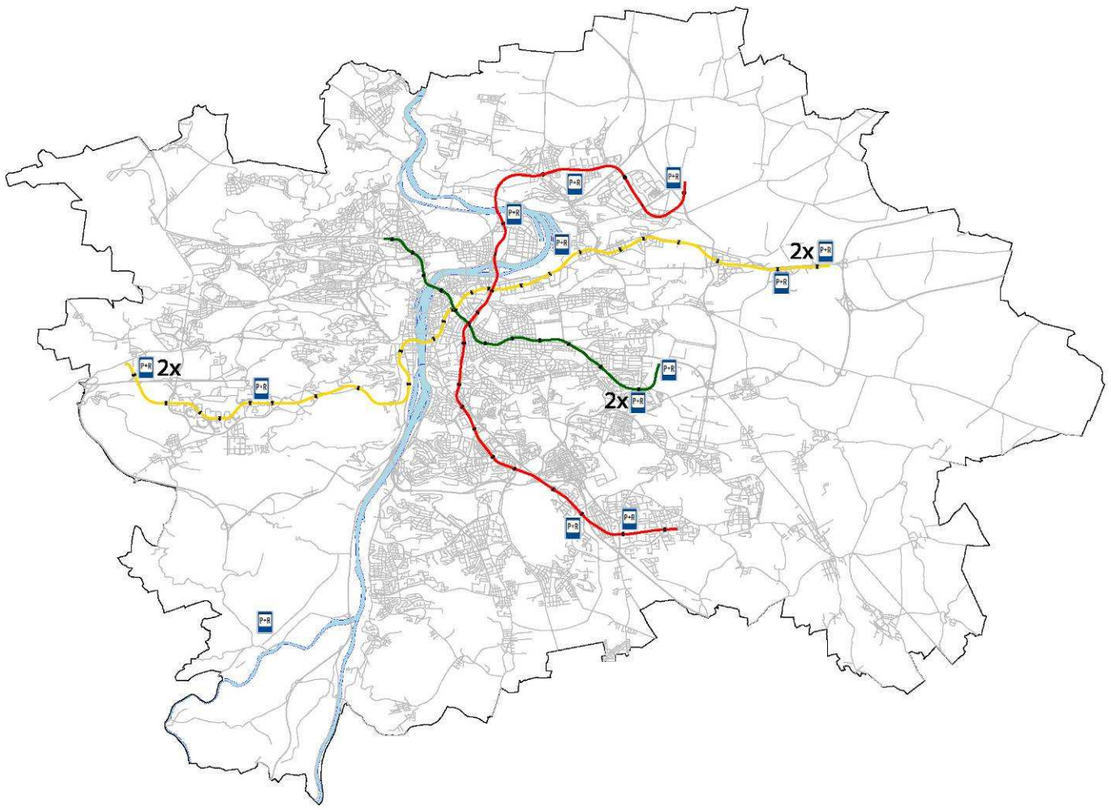
Zdroj: ROPID 2010, URM 2010

2.12.6 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

Kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy realizovaný prostřednictvím **záchytných parkovišť P+R** (a doplňkově K+R „Kiss and Ride“ – místa pro krátkodobá zastavení do 5 min. k vystoupení nebo nastoupení osob) snižuje počet radiálních cest osobním automobilem, nároky na parkování zejména v centru města a je přínosem ke zlepšení kvality životního prostředí nejenom na území celoměstského centra Prahy.

V 90. letech minulého století v období přípravy Územního plánu hl. m. Prahy byl kombinovaný způsob osobní dopravy, při němž cestující pro dosažení cíle své cesty používají osobní automobil a dále pak pokračují hromadnou dopravou, tzv. systém „Park and Ride“ (P+R), nedostatečně podchycen a pro takový způsob dopravy nebyl v té době v Praze ještě vytvořen jednotný systém ani odpovídající infrastruktura. Před platností územního plánu byla realizována záchytná parkoviště v lokalitách Zličín, Nové Butovice, Radlická, Skalka, Černý Most, Rajská zahrada, Holešovice a Opatov o celkové kapacitě cca 1 100 stání. Při zpracování územního plánu se vycházelo z dříve zpracovaných materiálů, zabývajících se stanovením potřebného počtu a lokalizací těchto stání, a z vlastních ověřovacích výpočtů. Uzemní plán tak vyšel z usnesení RHMP č. 833/97 a předpokládal, že v roce 2010 budou v provozu záchytná parkoviště v systému P+R celkem asi ve 45 lokalitách, přičemž předpokládaná kapacita takto situovaných záchytných parkovišť měla být cca 12-14 tis. stání.

Obr. Parkoviště P+R v návaznosti na PID



Zdroj: DP a. s., URM 2008

V Praze dochází k rozvoji systému P+R od r. 1997, kdy na pěti záchytných parkovištích bylo k dispozici celkem 525 parkovacích stání, v r. 2000 bylo k dispozici 11 záchytných parkovišť s celkovou kapacitou 1 202 parkovacích stání. K výraznějšímu rozšíření nabídky parkovacích stání systému záchytných parkovišť P+R došlo v r. 2006, kdy byla zprovozněna záchytná parkoviště Chodov (s vazbou na trasu metra C v prostoru Jižního Města) a Skalka II. S prodloužením trasy A metra do stanice Depo Hostivař byl v roce 2006 zahájen provoz na novém záchytném parkovišti P+R Depo Hostivař. O letních prázdninách téhož roku byl ukončen provoz na záchytném parkovišti u východního vestibulu stanice metra Palmovka, to však bylo nahrazeno novým parkovištěm P+R v poloze u křižovatky Zenklova - Sokolovská, které má vazbu na západní vestibul stanice metra trasy B Palmovka. V roce 2006 bylo k dispozici 16 záchytných parkovišť o celkové kapacitě 2 344 stání. V roce 2008 byl systém záchytných parkovišť P+R rozšířen o nové kapacitní dvoupodlažní záchytné parkoviště u zprovozněné koncové stanice metra trasy C Letňany. Toto záchytné parkoviště P+R má kapacitu 625 stání. Od května 2008 systém záchytných parkovišť se uplatňuje na území Prahy v 17 lokalitách.

I přes rozšiřování systému P+R není současná nabídka záchytných parkovišť dostatečná. Předpokládaná celková kapacita záchytných parkovišť systému P+R na území hlavního města by v lokalitách definovaných závaznou částí ÚPn HMP měla v budoucnu dosáhnout již zmiňovaných 12 000-14 000 stání. Ve vzdálenějším výhledovém časovém horizontu se počítá s dalším zvýšením této kapacity.

Tab. Počty vozidel a jejich měsíční obrat na parkovištích P+R v říjnu 2008

Parkoviště P+R	Počet parkujících vozidel v 10/2008	Kapacita parkoviště pro funkci P+R	Koeficient obratu/měsíc
Černý Most I	11294	285	40
Chodov	17607	655	27
Opatov	6143	181	34
Černý Most II	3482	131	27
Zličín I	3175	85	37
Holešovice	3500	75	47
Skalka I	1917	43	45
Rajská zahrada	2920	90	32
Ládví	2593	81	32
Zličín II	2746	61	45
Depo Hostivař	5936	169	35
Nové Butovice	2346	57	41
Palmovka	1416	168	8
Radotín	286	19	15
Skalka II	731	74	10
Běchovice	215	86	3
Letňany	12456	633	20
Celkem	**78763**	**2893**	**27,2**

Tab. Počty vozidel a jejich měsíční obrat na parkovištích P+R v říjnu 2009

Parkoviště P+R	Počet parkujících vozidel v 10/2008	Kapacita parkoviště pro funkci P+R	Koeficient obratu/měsíc
Černý Most I	10942	285	38
Chodov	19763	655	30
Opatov	6039	181	33
Černý Most II	2912	131	22
Zličín I	2879	85	34
Holešovice	3785	75	50
Skalka I	1745	43	41
Rajská zahrada	2805	90	31
Ládví	2284	81	28
Zličín II	2924	61	48
Depo Hostivař	5737	169	34
Nové Butovice	2164	57	38
Palmovka	1225	168	7

Parkoviště P+R	Počet parkujících vozidel v 10/2008	Kapacita parkoviště pro funkci P+R	Koeficient obratu/měsíc
Radotín	431	19	23
Skalka II	757	74	10
Běchovice	191	86	2
Letňany	16567	633	26
Celkem	**83150**	**2893**	**28,7**

Zdroj: TSK, URM 2010

Rostoucí nabídka lokalit a kapacity systému P+R, v budoucnu účinnějším způsobem v kombinaci s regulací automobilové dopravy v části Prahy přispěje ke snížení počtu jízd vozidel do celoměstského centra. Realizace záchytných parkovišť však naráží v praxi na problém jejich potřebného situování u stanic metra, kde jsou velmi lukrativní pozemky k jinému funkčnímu využití. Je proto nutné zkoordinovat celoměstské potřeby se zájmy privátních investorů, kteří chtějí v blízkosti stanic metra stavět. Současná podoba některých povrchových záchytných parkovišť u stanic metra (např. Opatov, Zličín) je dlouhodobě neudržitelná a budou muset být nahrazena vícepodlažními samostatnými záchytnými parkovacími objekty nebo podlažími integrovanými do objektů s jinou funkcí. Významnější roli by v budoucnu měly hrát parkoviště P+R v regionu ve vazbě na železniční dopravu.

Záchytná parkoviště jsou tarifně začleněna do systému Pražské integrované dopravy. Návaznost na systémy veřejné dopravy je ve většině lokalit na stanice metra, P+R Radotín a Běchovice jsou situovány u železničních stanic. Po ukončení provozu metra (cca v 01.00 hodin) se parkoviště uzavírá.

Z uvedených údajů vyplývá, že nejvyšší využití a zájem je o záchytná parkoviště P+R u koncových stanic metra trasy B Zličín a Černý Most, u stanice metra trasy C Opatov, velký počet parkujících vozidel je i u stanice metra Chodov, kde však kapacita záchytného parkingu není zatím plnohodnotně využívána. Výrazné využití vykazuje záchytné parkoviště u stanice metra trasy C Nádraží Holešovice.

Systém záchytných parkovišť využívá stále více motoristů. V říjnu 2001 na nich parkovalo 38 986 vozidel, v říjnu 2006 na těchto parkovištích parkovalo 55 195 vozidel, v říjnu 2007 59 238 vozidel, v říjnu 2008 78 763 a v říjnu 2009 již 83 150.

Průměrný koeficient měsíčního obratu vozidel na záchytných parkovištích v říjnu 2001 byl 32,4; v říjnu 2006 dosáhl hodnoty 23,5, v říjnu 2007 25,3, v říjnu 2008 27,2 a v říjnu 2009 již 28,7 Vyšší využití systému záchytných parkovišť je tedy způsobeno rozšířením nabídky a kapacity záchytných parkovišť na území města.

Doplňkovou službou na všech záchytných parkovištích P+R je služba B+R („Bike and Ride“), což je možnost bezplatného odstavení jízdního kola. Správce parkoviště vydá cyklistovi kontrolní kartu (záloha 20 Kč). Jízdní kolo je pak vydáno na základě prokázání se kontrolní kartou. Na každém z výše uvedených parkovišť je zatím postaven jeden stojánek pro pět kol, s výjimkou lokality Zličín I, kde je stojan na 10 kol.

Tab- Vývoj systému záchytných parkovišť P+R na území Prahy v časovém období 1997-05/2008

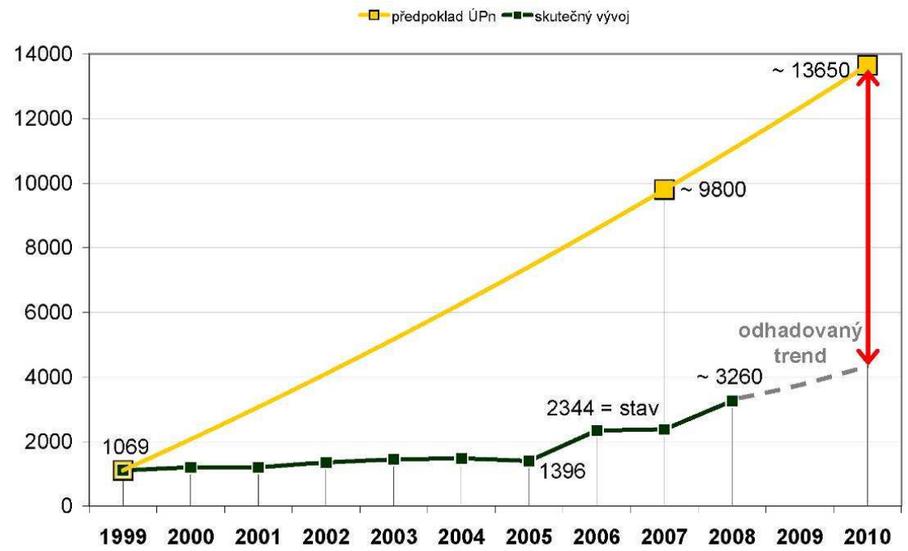
Parkoviště	Počet stání v jednotlivých letech											
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Opatov	150	150	186	186	186	186	186	182	182	182	182	182
Skalka I	157	157	175	114	114	114	114	107	107	107	107	107
Radlická	40	40	40	37	37	37	37	35				
Nové Butovice	75	75	60	60	60	60	60	57	57	57	57	57
Zličín I	103	103	94	94	94	94	88	85	85	85	85	85
Zličín II			70	70	70	70	70	64	64	64	64	64
Rajská zahrada			80	80	80	80	80	87	87	87	87	87
Černý Most I			300	300	300	300	300	294	294	294	294	294
Holešovice			77	77	77	77	77	74	74	74	74	74
Palmovka				122	122	122	122	119	119	171	171	171
Radotín				62	62	62	21	21	21	21	21	21
Běchovice						100	100	94	94	94	94	94
Modřany						53	53	51				
Černý Most II							138	131	131	131	131	131
Ládví								81	81	81	81	81
Chodov										658	658	658
Skalka II										71	71	71
Depo Hostivař										167	167	167
Letňany												625
Celkem	**525**	**525**	**1 108**	**1 202**	**1 202**	**1 355**	**1 446**	**1 482**	**1 396**	**2 344**	**2 344**	**2 969**

Zdroj: TSK, URM, 2008

Cena za parkování na parkovištích P+R zapojených do systému Pražské integrované dopravy je 10 Kč. Jízdenky související s parkováním na parkovištích systému P+R jsou vydávány prodejními automaty na záchytných parkovištích P+R současně s lístkem za parkovací služby. Všechny doklady z prodejních automatů vydané v souvislosti s parkováním mají dva díly - parkovací lístek a jízdenku nebo kontrolní lístek. Tyto jízdenky nelze zakoupit samostatně bez parkovacího lístku. Držitelé předplatních jízdenek PID pro pásmo P+0, nebo uživatelé, kteří mají právo na bezplatnou přepravu v pásmech P+0 si zakoupí pouze parkovací lístek pro automobil.

Na málo využívaných záchytných parkovištích v Běchovicích a v Radotíně byl v roce 2007 umožněn nepřetržitý pronájem parkovacích stání přednostně pro fyzické osoby s bydlištěm v blízkém okolí. Této nabídky bylo možné využít i na malé části záchytného parkoviště Opatov.

Graf Vývoj počtu realizovaných stání na parkovištích v systému P+R



Zdroj: TSK, URM, 2008

Vývoj od r. 2008

V květnu 2008 po zprovoznění P+R Letňany s kapacitou 633 parkovacích stání dosáhl celkový počet stání v systému P+R na 17 provozovaných parkovištích počtu 2969 stání. Tento počet se v roce 2009 nezvýšil. Trvá tak podstatný rozdíl mezi ÚPn předpokládaným počtem 12 000-14 000 stání v roce 2010 a počtem skutečně realizovaným. Nadále pokračuje růst průměrného koeficientu měsíčního obratu vozidel na záchytných parkovištích a to z 23,5 v říjnu 2006 na 28,7 v říjnu 2009.

2.12.7 VNĚJŠÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celé České republiky provozuje řada dopravců, mezinárodní linky i někteří dopravci z jiných zemí. V intervalu 6 až 22 hodin průměrného

pracovního dne překračuje hranici Prahy v obou směrech cca 2 600 autobusů, z toho téměř 1 500 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID), více než 900 spojů dálkové dopravy a více než 200 spojů mezinárodní autobusové dopravy.

Nejzatíženější je autobusové nádraží Praha-Florenc, kde v průměrných pracovních dnech počet příjezdů a odjezdů dosahuje 650 autobusů. Další spoje (mimo PID) jsou vypravovány a ukončovány na autobusových terminálech Černý Most, Dejvická, Hradčanská (nyní v souvislosti s výstavbou Městského okruhu dočasně v ul.Na Valech), nádraží Holešovice, Na Knížecí, Roztyly, Zličín a Želivského.

Autobusové nádraží Praha-Florenc soustřeďuje především dálkové vnitrostátní a mezinárodní spoje. V současné době je na území původního tzv.„horního nádraží“ k dispozici 27 nástupních stanovišť řazených za sebou (stanoviště 1-10) nebo v šikmém řazení vedle sebe s ostrovními nástupišti (stanoviště 11-27). Nástupní ostrůvky šikmo řazených nástupních stání jsou spolu s podélně řazenými nástupními stáními na vnější hraně nádraží propojena s odbavovací halou lávkou pro pěší. U odbavovací budovy je situována výstupní hrana pro přijíždějící autobusy. Na ploše původního „dolního“ nádraží jsou v současné době odstavná autobusová stání, v přízemí stávajících objektů je minimální zázemí pro řidiče odstavených autobusů. Příjezd na autobusové nádraží Florenc i odjezd z něho je od východu z ul. 1. pluku. Přestupní vazby na systém veřejné dopravy umožňuje v těsném kontaktu přestupní stanice metra tras B a C, v docházkové vzdálenosti je možný přestup i na tramvajové linky v ul. Sokolovské a autobusové linky MHD v ul. Křižíkově, resp. Ke Štvanici. Současný stavebně-technický stav a úroveň autobusového nádraží Praha-Florenc je neuspokojivý. V nejbližším období dojde k rekonstrukci a částečné přestavbě nádražních prostor.

Autobusové nádraží Černý Most je situováno u koncové stanice metra trasy B Černý Most jižně od ul. Chlumecké. Příjezd na autobusové nádraží i odjezd z něho je orientován do mimoúrovňové křižovatky Chlumecká – Ocelkova. Provoz v prostoru autobusového nádraží je jednosměrný. Výstupní hrana je na severní straně vestibulu stanice metra Černý Most v úrovni chodníku a nástupiště stanice metra. Po výstupu cestujících autobusy odjíždějí na odstavné plochy severně a jižně od objektů metra. V prodloužení výstupní hrany autobusového nádraží (mezi výstupními a odstavnými stáními jsou umístěna tři autobusová stání v podélném řazení pro nepravidelnou (zájezdovou) dopravu s možností odbavení (stání těchto autobusů) na dobu půl hodiny. Odstavná plocha pro autobusy mezi objekty metra a ul. Chlumeckou má kapacitu 16 šikmo řazených odstavných stání, odstavná plocha jižně od objektů stanice metra Černý Most má kapacitu 43 šikmo řazených odstavných stání, v době průzkumu dne 12. 7. 2008 jich z celkového počtu zde bylo vyznačeno 9 pro potřeby Dopravního podniku hl. m. Prahy. Nástupní hrany pro vnější autobusovou dopravu (mimo PID) i autobusové linky PID jsou situovány jižně od stanice metra Černý Most v těsném kontaktu s jejími nástupišti. Nástupní prostor autobusového nádraží je situován pod úroveň terénu a je vymezen opěrnými zdmi od jihu, respektive objekty metra od severu. Přístup k nástupním hranám autobusového nádraží je pomocí lávek pro pěší a schodišť. V nástupním prostoru autobusového nádraží jsou dvě nástupní hrany s podélně řazenými nástupními stáními. Nástupiště 1 až 8 jsou určena pro dálkové meziměstské spoje směřující do severní a východní části republiky, stání 11 až 17 jsou určena pro linky PID. Nástupiště 12 je vymezeno pro linku IKEA.

Autobusové nádraží Holešovice se nachází východně od severního vestibulu stanice metra trasy C Nádraží Holešovice a jižně od železniční stanice Praha-Holešovice. Nádraží je na komunikační systém napojeno v ul. Bondyho, která propojuje ul. Argentinskou s ul. Vrbenského. Výstupní hrana je ve střední části nádražního prostoru, nástupní část tvoří vedle sebe řazené tři nástupní hrany různé délky – nástupní hrana s chodníkem při východním okraji nádraží je tvořena nástupními (odjezdovými) stáními 1 až 4, další dvě nástupní hrany vytváří ostrovní nástupiště pro odjezdová stání 5 a 6, respektive 7 až 9. Čtvrtou nástupní hranu tvoří nástupiště č. 10 pro expresní spoje z nádraží Holešovice na Letiště Ruzyně. Pro odstavení autobusů se využívá plocha mezi výstupní hranou a nástupní hranou stanovišť 7 až 9 a další obvyklé k odstavu využívanou plochou je pruh podél severního okraje autobusového nádraží u opěrné zdi vymezující těleso železniční stanice Praha-Holešovice. Na autobusovém nádraží Holešovice končí nebo odtud jsou vypravovány autobusové spoje mezi Prahou a některými městy ve středních a severních Čech (např. Varnsdorf, Rumburk), dále mezinárodní autobusové linky do přilehlé části Saska v Německu na trase Praha – Drážďany. Přestupní vazby z autobusového nádraží Holešovice jsou bezprostředně na trasu C metra ve stanici Nádraží Holešovice, na vlakové spoje v přilehlé železniční stanici Praha–Holešovice, tramvajové linky v ul. Partyzánské a Plynární. Vybavení autobusového nádraží pro cestující je minimální, kromě přístřešků u nástupních stání, informační tabule o odjezdech jednotlivých linek tvoří zázemí nádraží pouze vestibul stanice metra a společné prostory se železniční stanicí Praha-Holešovice.

Autobusové nádraží Roztyly je umístěno v západním sousedství stanice metra trasy C Roztyly. Autobusové nádraží je napojeno na ul. Tomíčkovu a jejím prostřednictvím na ul. Roztylskou, která je u Spořilova zaústěna do mimoúrovňové křižovatky 5. května – Brněnská – Spořilovská – Tůrkova. Prostor vlastního nádraží tvoří jednosměrná komunikace s 5 nástupními stáními pro dálkové vnitrostátní autobusové linky spojující Prahu s jižní částí republiky. Dále součástí nástupní hrany autobusového nádraží jsou stanoviště pro zájezdové autobusy. Prostor vymezený komunikací s nástupními stáními a ul. Tomíčkovou tvoří neupravená travnatá plocha, na jejím východním okraji podél příjezdové komunikace ke stanici metra jsou výstupní stání. U vestibulu stanice metra Roztyly je nástupní a výstupní hrana linek MHD s přímou vazbou do vestibulu, na ni navazuje odstavná plocha pro autobusy o kapacitě 24 odstavných stání v kolmém řazení po dvou stáních za sebou. Vybavení nádraží pro cestující je minimální, kromě přístřešků u nástupních stání, informační tabule o odjezdech jednotlivých linek tvoří zázemí nádraží pouze vestibul stanice metra. Kromě přestupní vazby na metro trasu C je u vestibulu stanice metra Roztyly možný přestup na autobusové linky MHD.

Autobusové nádraží Na Knížecí na Smíchově se nachází v prostoru vymezeném od severu ul. Ostrovského, na východě ul. Nádražní, od jihu ul. Za Ženskými domovy a od západu ul. Stroupežnického. Nástupní stání jsou rozčleněna do tří nástupních hran – nástupistě 1 a 2 a nástupiště 3, 4 a 5 jsou v podélném řazení na jihozápadním okraji autobusového nádraží, nástupiště 6 a 7 tvoří nástupní hranu při jižním okraji vozovky ul. Ostrovského. Všechny nástupní hrany mají přímou vazbu schodištěm do jižního vestibulu stanice metra trasy B Anděl. Autobusové nádraží soustřeďuje dálkové linky do směrů zčásti na jih a především na jihozápad republiky (oblast Šumavy, směr Písek, Sedlčany, Milevsko, Příbram, Lipno, Český Krumlov atd.), nástupiště č. 5 je vyčleněno také pro některé autobusové linky do Německa (Bonn, Düsseldorf, Köln, Frankfurt). Pro odstavení autobusů se využívá odstavná plocha na východní části nádraží (vedle ul. Nádražní). Tato odstavná plocha je rozdělena na dvě části – jižní část je určena pro dálkové autobusové linky a má kapacitu 14 odstavných stání, severní část odstavné plochy je vyčleněna pro autobusové linky PID a má kapacitu 23 odstavných stání. Severně od nástupního prostoru autobusového nádraží jsou nástupiště linek PID, které mají rovněž přímou vazbu do jižního vestibulu stanice metra trasy B Anděl. Na autobusovém nádraží jsou zajištěny přestupní vazby na autobusové linky PID, tramvajové linky projíždějící ul. Nádražní a v ul. Za Ženskými domovy též na tramvajovou linku č. 6.

V prostoru před železniční stanicí Smíchov, odkud v minulosti odjížděli dálkové autobusy, jsou v současné době kromě městských autobusových linek ukončeny autobusové linky PID, které zajišťují vazby mezi Prahou a přilehlou jižní částí regionu (směr Měchenice, Davle, Řitka, Mníšek pod Brdy, Nová Ves pod Pleší, Dobříš atd.)

Autobusové nádraží Zličín je situováno u koncové stanice metra trasy B Zličín na západním okraji města. Autobusové nádraží je napojeno na ul. Řevnickou a jejím prostřednictvím na ul. Na Radosti a přes stávající mimoúrovňovou křižovatku na Rozvadovskou spojku. Z autobusového nádraží Zličín odjíždějí některé dálkové spoje do oblasti západních Čech (Plzeň), kromě dálkových linek jsou v prostoru terminálu Zličín ukončeny autobusové linky PID zajišťující spojení mezi Prahou a přilehlou západní částí regionu. Na autobusovém nádraží lze realizovat přestupní vazby mezi autobusovými linkami a metrem. Autobusové spoje zajišťují také rychlé spojení mezi přestupním terminálem u stanice metra Zličín a Letištěm Ruzyně. Na nádraží se realizuje rovněž nepravidelná autobusová doprava některých cestovních kanceláří. Vybavení nádraží pro cestující je minimální, kromě přístřešků u nástupních stání, informační tabule o odjezdech jednotlivých linek tvoří zázemí nádraží pouze vestibul stanice metra.

V květnu 2008 byl zprovozněn autobusový terminál u nové koncové stanice metra trasy C Letňany. Tento terminál je po svém zprovoznění využíván zatím pouze autobusovými linkami PID. Kapacita terminálu není z velké části ještě využita.

V důsledku probíhající výstavby severozápadní části Městského okruhu u Špejcharu byl v červenci 2008 ukončen provoz na autobusových stanovištích v ul. Milady Horákové u vestibulu stanice metra trasy A Hradčanská. V souvislosti se zmíněnou stavbou okruhu byly v ulici Na Valech zároveň zprovozněny náhradní výstupní a nástupní stání pro autobusové linky s cílovou stanicí v západní části středních Čech (např. ve směru Praha-Křivoklát, Lány, Manětín, Řevničov, Nové Strašecí, Rakovník atd.). V západní části ul. Na Valech jsou od července 2008 podél jižní hrany vozovky předmětné komunikace v dispozici 2 nástupní stanoviště, jedno výstupní stání a několik stání manipulačních v podélném řazení.

Autobusový terminál Dejvická se nachází v prostoru Vítězného náměstí v Dejvicích a navazujícím úseku ul. Evropské ve vazbě na koncovou stanici metra trasy A. V tomto terminálu jsou ukončeny kromě městských autobusových linek autobusové linky směřující do spádové oblasti regionu severně a severozápadně od Prahy. Nástupní stání jsou situována v severozápadním kvadrantu okružní křižovatky vymezeném ul. Evropskou a Jugoslávských partyzánů na Vítězném náměstí. Dvě nástupní hrany a manipulační stání jsou situována mezi uvedenými komunikacemi na samostatné vozovce souběžné s okružní částí křižovatky v jejím severozápadním kvadrantu, nástupní prostor má přímou vazbu na podchod a jižní vestibul stanice metra Dejvická. Z tohoto prostoru odjíždějí autobusové linky severním směrem na Statenice, Únětice atd. V ulici Jugoslávských partyzánů se na západní straně komunikace realizuje nástup i výstup cestujících autobusovými linkami směrem na Roztoky, Velké Přílepy, Okoř atd. Nástupní a výstupního stání v ul. Jugoslávských partyzánů doplňuje ještě stání manipulační. Nástupní a výstupní stání jsou rovněž situovány v ul. Evrovské ve vazbě na jižní a severní vestibul stanice metra. Tato stání jsou určena pro autobusové linky směřující na letiště a do západní části města. Odjíždějí odtud též autobusy ve směru na Lichoceves. V ul. Šolínově jsou podél východní hrany komunikace situována výstupní, manipulační a nástupní stání městských autobusových linek. V ul. Evropské mezi Vítězným náměstím a křižovatkou Evropská-Gymnazijní jsou při jižní straně komunikace výstupní stání pro linky přijíždějící od západu, při severní hraně vozovky ul. Evropské jsou v předmětném úseku nástupní stání linek do přilehlé části regionu (směr Kladno).

Terminál u stanice metra trasy A Želivského je využíván zčásti pro městské autobusové linky (jižní část terminálu), severní část terminálu se třemi nástupními stáními slouží pro mezinárodní autobusové linky směřující do východní Evropy (s cílovými místy na Ukrajině v Bělorusku).

V souvislosti s rozvojem nové zástavby za hranicemi Prahy na území Pražského regionu vzrůstají nároky na počty autobusových spojů mezi Prahou a obcemi v regionu, což na některých přestupních terminálech zejména u stanic metra (např. Zličín, Opatov, Dejvice) vyvolává problémy a nepříznivé provozní situace v dopravních špičkách.

Rozvoj nové zástavby na území jednotlivých obcí v přilehlé části Pražského regionu je výrazně ovlivněn podmínkami, které jednotlivé obce svými rozvojovými plochami nabízejí a kdy je zájem o zástavbu motivován blízkou vzdáleností ve vztahu k hlavnímu městu. Tato suburbanizace představuje pro Prahu problém spočívající v negativních dopadech vyvolané nové automobilové dopravy na komunikační systém města, v rostoucích nárocích na počty spojů PID směrem do regionu a zvyšujících se nárocích na přestupní terminály veřejné dopravy na území města.

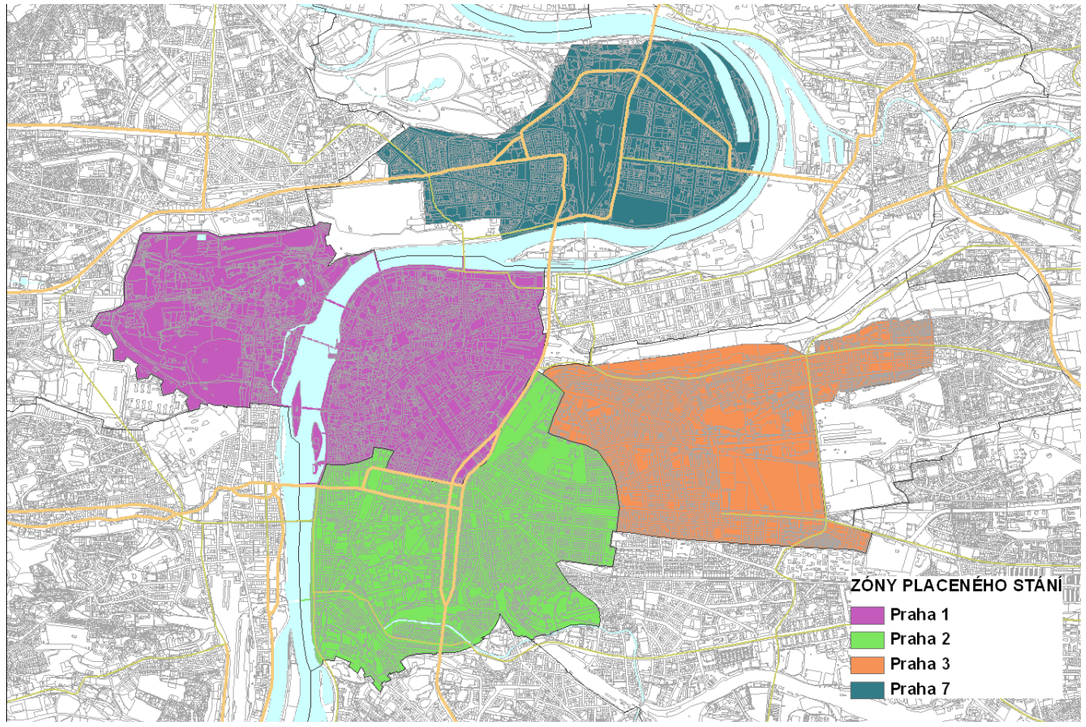
Vývoj od r. 2008

Na autobusovém nádraží Praha – Florenc začala na podzim 2008 výstavba nové odbavovací haly. Práce na stavbě byly ukončeny 17. 6. 2009. Nová hala poskytuje zázemí cestujícím, kde kromě prodeje jízdenek a informačního systému naleznou i občerstvení, drobné obchody a sociální zařízení.

2.12.8 DOPRAVA V KLIDU

Výrazný nárůst počtu automobilů v Praze vyvolal značnou poptávku po parkovacích stáních. Tento tlak se projevuje především v silně urbanizované části města, a to v oblasti rozšířeného celoměstského centra a kompaktního města. Ulice i prostranství jsou v uvedených částech města zaplněny parkujícími vozidly. Obtížné hledání volného parkovacího stání za těchto podmínek dále přispívá ke zbytným pohybům vozidel a tím i dalšímu přetěžování uličních profilů individuální automobilovou dopravou.

Obr. Rozšiřování zón placeného stání na území rozšířeného celoměstského centra Prahy



Zdroj: URM, 2008

Stání vozidel na komunikační síti v části rozšířeného celoměstského centra Prahy je s ohledem na značnou poptávku po parkování a nedostatek parkovacích míst regulováno formou „zón placeného stání“ (ZPS). Pravidla parkování v ZPS jsou upravena vyhláškou č. 42/2000 Sb. hl. m. Prahy a nařízením č. 19/2005 Sb. hl. m. Prahy. Ulice v ZPS jsou rozděleny na úseky s časově omezenými stáními, tzv.“oranžovou a zelenou zónu“ pro vozidla návštěvníků a úseky tvořící tzv.“modrou zónu“, která je určena pro časově neomezená stání rezidentů (fyzických osob trvale bydlících v ZPS) a abonentů (právnické nebo podnikající fyzické osoby se sídlem nebo provozovnou v ZPS).

Zóny placeného stání jsou v současné době již rozšířeny na území Prahy 1, 2, 3 a 7. V pravobřežní části území Prahy 1 (oblast Starého Města, Josefov a část Nového Města) na rozloze cca 3 km^2 je ZPS v provozu od dubna roku 1996. Zóny placeného stání byly výrazně rozšířeny v období od listopadu 2007 do května 2008. K 1. 11. 2007 byla uplatněna modrá zóna v levobřežní části Prahy 1, oranžová a zelená zóna (automaty) v levobřežní části Prahy 1 platí od 9. 12. 2007. Do této doby v levobřežní části území MČ Praha 1 (Malá Strana a Hradčany) o rozloze cca 2,4 km^2 mohla parkovat na pozemních komunikacích (s výjimkou vyhrazených stání a hlídaných parkovišť) pouze vozidla rezidentů s povolením MČ Praha 1, tzv. kartou D. Dále na území MČ Praha 2 byla zavedena od 1. 11. 2007 modrá zóna, oranžová a zelená zóna od 15. 12. 2007. Na území MČ Prahy 3 modrá zóna platí od 18. 2. 2008, oranžová a zelená zóna od 1. 5. 2008. Na území MČ Praha 7 byla modrá zóna zavedena od 1. 3. 2008, oranžová a zelená zóna od 15. 4. 2008.

Na území MČ Praha 1 je v ZPS cca 9 900 parkovacích stání, na území MČ Praha 2 je ZPS cca 13 600 parkovacích stání.

V souvislosti s poměrně výrazným rozšířením zón placeného stání se objevily nové problémy, které v průběhu předchozího rozsahu zón placeného stání nebylo třeba řešit. Vyplývají z rozlohy dotčeného území, skladby obyvatel, jichž se omezení týkají. Jedním z problémů je otázka péče o staré a invalidní občany, kteří mají v území vymezených zón trvalý pobyt a nevlastní vozidlo. Nemají tudíž nárok na získání parkovací karty. O tyto občany často pečují jejich příbuzní, kteří k tomu využívají vlastní vozidla (vozí je k lékaři, zajišťují nákupy apod.). Z těchto důvodů byl do Zásad pro zřizování zón placeného stání vložen bod, který umožňuje městským částem rozhodnout o povolení výjimky z místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, která umožní přímým příbuzným občanů ve věku 85 let a výše nebo občanům invalidním pobírajícím příspěvek na péči od III. stupně parkování v konkrétních částech zón placeného stání vyhrazených pro parkování rezidentů a abonentů. O tyto výjimky si budou moci požádat staří a invalidní občané, kteří splňují zákonnou podmínku a mají v dané oblasti trvalý pobyt.

Uplatnění zón placeného stání přispívá ke snížení podílu cest IAD, k výraznější redukci počtu vozidel parkujících v uličním prostoru však zatím nedochází.

Podle údajů, které jsou v současnosti k dispozici, parkuje na území Pražské památkové rezervace cca 16 150 vozidel v uliční síti. Dalších zhruba 3 000 vozidel v tomto území k parkování využívá dvory a vnitrobloky. (Aktuální údaje o počtu stání v neveřejných garážích nejsou k dispozici.) Mimo hromadné garáže je tedy na území Pražské památkové rezervace cca 19 000 parkovacích stání.

Veřejné hromadné garáže situované na území Pražské památkové rezervace) pojmou cca 3 550 vozidel. Započteme-li v centru i hromadné garáže přístupné veřejnosti nacházející se nejen uvnitř Pražské památkové rezervace, ale i při jejím vnějším obvodu (na přilehlé části území Prahy 1,2,4,5,8), je kapacita těchto garáží (včetně hromadných garáží v PPR) cca 8 300 parkovacích stání.

Celoměstská bilance garáží není v současné době zpracována, nabídka parkovacích stání v garážích se navíc v souvislosti s novou výstavbou soustavně zvyšuje. Odhaduje se, že celková kapacita garáží na území města činí přibližně 170 000 stání. Dále je na území Prahy evidováno 365 lokalit mimouličních parkovišť o kapacitě cca 39 700 parkovacích stání, z toho je cca 43 % hlídaných. Hlídaná parkoviště představují zejména pro obyvatele sídlišť zajímavou nabídku řešení dopravy v klidu. Kromě přiměřené bezpečnosti zde zaparkovaného vozidla je pro uživatele nezanedbatelná také jistota konkrétního stání při příjezdu do místa bydliště. Pokud původně nehlídaná parkoviště se stala hlídanými parkovišti, bylo zaznamenáno jejich výrazně vyšší využití z hlediska počtu parkujících vozidel. Část těchto hlídaných parkovišť zejména na sídlištích je situována v lokalitách s vysokým stupněm anonymity, nebo jsou v místech, kde řidič nemá přímý dohled nad zaparkovaným vozidlem. Pokud by zůstala nehlídaná, bylo by využití jejich kapacity zejména na sídlištích výrazně nižší s ohledem na riziko krádeže či poškození. Určitým problémem pro uživatele hlídaných parkovišť se může stát cena za tuto službu. Vyšší cena za hlídané parkování může odradit část obyvatel od jejich využívání. Provozovatel hlídaného parkoviště pak přijme i klienta ze vzdálenějších lokalit nebo na hlídaných parkovištích určených původně pro vozidla obyvatel ze stávající zástavby parkují vozidla firemní, jejichž majitelé vyšší cenu za parkovné zahrnou do svých nákladů. Paradoxně tak může v těchto případech nastat stav, který nevede k výraznějšímu zlepšení místní situace.

Je zřejmé, že situaci v oblasti dopravy v klidu mohou zlepšit hromadné garáže situované do vhodných lokalit. Na základě usnesení č. 1050 z 30. 1. 2001 byla vytvořena rámcová pravidla pro výstavbu hromadných garáží na území hl. m. Prahy a zahájeno studijní prověření návrhů v jednotlivých lokalitách. Problematika realizace garážových objektů není doposud uzavřena. Především na výstavbu garážových objektů na území PPR zastávají zatím zúčastněné strany protichůdná stanoviska.

Vzhledem k dosaženému stupni automobilizace se nedostatek vhodných parkovacích stání projevuje zahlcením většiny uličních profilů parkujícími vozidly. Vozidla tak značně zatěžují komunikace nejen v době, kdy jsou v provozním režimu, ale rovněž v době odstavení, kdy v mnoha případech se pro parkování využívají nevhodná

místa včetně chodníků. Dochází tak k degradaci veřejných prostorů, kvality prostředí a „měkkých forem dopravy“ (MHD, pěší a cyklistická doprava).

Uživatel automobilu má oproti občanům uplatňujícím „měkké formy dopravy“ výrazně větší nároky na veřejný prostor. Jestliže uživatel vozidla potřebuje ke svému pohybu po městě pruh šířky alespoň 3 m, chodci stačí k pohybu pruh šířky 0,75 m, jestliže uživatel vozidla potřebuje další plochu pro své parkující vozidlo (v místě bydliště a v místě pracoviště), chodec a uživatel MHD tento nárok nemá žádný, uživatel vozidla navíc oproti chodci zhoršuje kvalitu ovzduší, zvyšuje hladinu hluku, více ohrožuje ostatní účastníky provozu atd. Je proto důvodné uplatnit vůči občanům užívajícím osobní automobil k cestám zejména do centrální oblasti města tvrdá ekonomická opatření.

Automobilisté často spoléhají na toleranci a slabší pozici dalších účastníků provozu a nedostatečný postih za přestupky. To se projevuje například parkováním na nevhodných místech v jízdních pruzích, v prostoru křižovatek s malou intenzitou provozu, na chodnících.

Jedním z výrazných nedostatků dopravy v klidu v Praze je zaostávání výstavby hromadných garáží pro trvalé obyvatele. Před výstavbou nové hromadné garáže pro obyvatele stávající zástavby je však třeba analyzovat místní podmínky, protože například důsledkem vysoké ceny za možnost garážování v hromadné garáži může být nezájem cílové skupiny občanů, pro které by garáž měla prioritně sloužit. Paradoxně při vysoké ceně by v dané lokalitě mohlo dojít ke zhoršení situace.

Nová řešení dopravy v klidu s cílem zvýšit počet stání v uličním profilu na stávajících komunikacích jsou rovněž problematická. Případy, kdy postranní dělicí zatravněné pásy mezi vozovkou a chodníkem nebo dokonce střední dělící pásy jsou využívány k návrhu nových stání, sice uspokojí omezenou skupinu uživatelů těchto stání, ve výsledném efektu je to však v řadě případů cesta k degradaci kvality parteru na úkor zeleně, tudíž i cesta ke zhoršení mikroklimatických podmínek v exponovaném uličním prostoru.

Závěrem lze shrnout, že cesta k řešení dopravy v klidu v kontextu historicky vzniklých podmínek na území Prahy není jednoduchá a bude dlouhodobá. V budoucnu by se mohly v Praze rovněž výrazněji uplatnit hromadné garáže s automatickými ukladačovými systémy, které mají nižší prostorové nároky, respektive menší nároky na zábor ploch.

V grafické části UAP (viz např. výkres č. 21 „Doprava“) jsou vyjádřeny funkční plochou samostatná parkoviště, odstavné plochy a plochy garáží, která jsou územně významná ve vztahu ke stávající zástavbě a nacházejí se mimo areály.

Vývoj od r. 2008

Na základě výsledků dopravních průzkumů a zkušenosti z provozu byly v systému ZPS provedeny změny. Na rozhraní městských částí byly vyznačeny tzv. „průnikové zóny“, kde mohou parkovat rezidenti a abonenti s platnou parkovací kartou vydanou sousední městskou částí. V roce 2009 rozhodla Rada hl. m. Prahy o zavedení tzv. „smíšených zón“, které mají vést k efektivnějšímu využití parkovacích stání. „Smíšené zóny“ vzniknou z vybraných modrých zón umístěním parkovacích automatů a případnou úpravou dopravního značení.

Zvažuje se rozšíření ZPS i na další městské části (konkrétně MČ Praha 5, 6 a 8). V roce 2009 však proběhlo v Karlíně na území MČ Prahy 8 hlasování, ve kterém obyvatelé zavedení ZPS zamítli.

2.12.9 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako alternativu k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a výrazněji by se mohla uplatnit i v regionu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu stále více přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně vzrostla, zvýšil se počet vozidel a především výkon, který projedou. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstával na zanedbatelných, resp. nevyjádřitelných hodnotách. Z hlediska udržitelné mobility je však větším problémem zvýšené využívání osobních automobilů na úkor veřejné dopravy. Tyto trendy jsou posilovány ekonomickým i společenským prostředím v Česku. Je nutné, aby pozornost od jednostranné podpory motorizované dopravy byla opět namířena na jiné dopravní prostředky, především ty, které mohou částečně pomoci řešit otázky spojené s životním prostředím, zdravotním stavem obyvatel, spotřebou energie a rozvojem nových koncepcí. K takovým druhům dopravy zajisté patří i cyklistická doprava.

Hledisko územního plánování

Územní plánování je klíčovým momentem při determinování dopravního chování lidí. Citlivé plánování obytných celků může minimalizovat nutnost uspokojovat potřebu mobility pomocí individuální automobilové dopravy. V dopravním a územním plánování by měl být kladen důraz na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy a zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. Základní snahou územního plánování je nediskriminovat žádný druh dopravy a všem druhům dopravy poskytnout shodné podmínky. Územní plán, který se snaží řešit potřeby cyklistiky, musí identifikovat příležitosti pro vývoj cyklisticky přívětivého prostředí a přinést návrhy a možnosti pro jeho praktickou realizaci.

Je potřeba připomenout data oficiální příručky pro cyklistiku Evropské komise (*Cyklistika pro města – Informace pro zástupce měst a obcí, Evropská komise a MŽP ČR, 2006*): „Ve městě lze například přepravit na pruhu širokém 3,5 metru (typický silniční jízdní pruh) za 1 hodinu 22 000 osob kolejovým vozidlem, 19 000 lidí pěšky a 14 000 lidí na kole, ale jen 9 000 lidí autobusem a 2 000 lidí autem. Přitom celková plocha jízdních pruhů pro automobily v České republice přesahuje plochu chodníků, kolejišť a cyklistických stezek. 30 % veškerých jízd automobilem je kratších než 3 km, jízdní kolo je přitom do vzdálenosti 5 km ve městě rychlejší než automobil a do 8 km stále ještě srovnatelné s automobilem a kolejovou dopravou.“

Podpora rozvoji cyklistické dopravy vychází rovněž z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013, konkrétně ze specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy." Jedná se o základní strategický dokument pro sektor dopravy schválený usnesením vlády č. 882 ze dne 13.7.2005. Při řešení cyklistické dopravy mají odpovědné orgány na místní úrovni využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR, kterou přijala vláda usnesením č. 678 ze dne 7. července 2004.

Vývoj v hlavním městě Praze

Cyklistická doprava plnila v Praze v minulém století především rekreační funkci. První cyklistické trasy v hlavním městě vedly prostorem parků (např. přes Letenské sady a Stromovku) nebo po komunikacích společně s pěším provozem. Tyto trasy se nacházely v oblasti velkých sídlištních celků jako je Jižní Město, Jihozápadní Město apod. V posledních letech sílí tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, za sportem apod.

V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy Koncepci základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, která předpokládala realizaci cca 400 km cyklotras. Síť městských páteřních cyklotras spojujících důležité body (nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.) měla být vybudována do roku 2000 a nezahrnovala místní vazby ani rekreační trasy, ty měly být ponechány iniciativě městských částí. Tuto koncepci převzal a rozšířil Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999. V Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy, přijatých ZHMP v roce 1996, byl za jeden z hlavních úkolů stanoven nárůst objemu cyklistické dopravy na několikanásobek.

Plánovaný rozsah cyklistických tras se v následujícím období nepodařilo zrealizovat. V r. 2003 Rada HMP schválila aktualizovaný základní systém cyklistických tras (s prodloužením na cca 440 km) a realizaci posílila výslovným uložením úkolu zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích pozemních komunikací (toto se v následujících letech systémově nedělo a neexistoval dohled nad naplňováním usnesení).

Nový systém cyklotras

V průběhu r. 2006 byl zpracován a Rada HMP schválila návrh nového systému cyklistických tras na území Prahy. Mezi základní principy nové koncepce cyklotras v Praze patří:

- vycházet z aktuálních poznatků v oboru cyklistické dopravy, zakotvených v přepracované ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací a TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty;
- zahrnovat obě funkce cyklistické dopravy: dopravní i rekreační;
- vycházet ze zásady plánování nabídky, a tak napomáhat rozvoji cyklistické dopravy: „Návrh cyklistické dopravy je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb“ (viz také ČSN 73 6110 - čl. 10.4.1.2);
- respektovat základní zásady pro navrhování sítě cyklotras dle TP 179: ucelenost a srozumitelnost sítě, přímé spojení potenciálních zdrojů a cílů, atraktivita, bezpečnost.

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru cyklistické dopravy v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu, což umožní sklonově příznivý průběh. Osou systému jsou cyklotrasy podél Vltavy: levobřežní (A 1) a pravobřežní (A 2). Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Radiály na levém břehu Vltavy jsou označovány A 1X, na pravém břehu Vltavy A 2X (X je pořadové číslo po proudu Vltavy). V případě přechodu Vltavy je upřednostněna cyklotrasa s nižším označením. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty. Tangenty na levém břehu Vltavy jsou označovány A 3X, na pravém břehu Vltavy A 4X (X je pořadové číslo ve směru od Vltavy). Do systému páteřních cyklotras je zahrnuta i okružní cyklotrasa č. 8100 „Pražské kolo“, která však územím města prochází pouze ve fragmentech a připravována musí být v návaznosti na Středočeský kraj. Cyklotrasa je na území Prahy evidována jako A 50.

Tab. Seznam páteřních cyklotras

CT ozn.	Průběh (cílový stav)	Začátek	Na CT	Konec	Na CT
A 1	Radotín – Hlubočepy – Smíchov – Malá Strana – Holešovice – Podbaba – Sedlec	hranice hl. m. Prahy (směr Černošice)		hranice hl. m. Prahy (směr Roztoky)	
A 10	Lahovice – Radotín	jižní předpolí Lahovického mostu	A 20	K Radotínu	A 11
A 11	Radotín – Zadní Kopanina – Řeporyje	Radotín lávka přes Berounku	A 1	Dalejská	A 12
A 12	Braník – Hlubočepy – Prokopské údolí – Řeporyje	předpolí Barrandovského mostu	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Jinočany)	
A 13	Výtoň – Smíchovské nádraží – Radlice – Jinonice – Nové Butovice – Stodůlky – Třebonice	Výtoň	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Chrášťany/Rudná)	
A 14	Palackého náměstí – Anděl – Košíře – Motol – Řepy – Zličín	Palackého náměstí	A 2	hranice hl. m. Prahy (Na Radosti, směr Chrášťany)	
A 15	Palachovo náměstí – Klárov – Pohořelec – Vypich – Bílá Hora – Řepy – Zličín – Sobín	Palachovo náměstí	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Břve)	
A 16	Libeň – Holešovice – Bubny – Letná – Dejvice – Veleslavín – Dědina – Ruzyně	předpolí Libeňského mostu	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Hostivice)	
A 17	V Podhoří – Podbaba – Dolní Šárka – Horní Šárka – Jenerálka – Nebušice – Přední Kopanina	V Podhoří	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Tuchoměřice)	
A 18	Sedlec – Suchdol – Kozí hřbety	Roztocká	A 1	hranice hl. m. Prahy (směr Černý Vůl)	
A 2	Jarov – Zbraslav – Modřany – Braník – Podolí – Výtoň – Národní divadlo – Palachovo nám. – Těšnov – Rohanský ostrov – Libeň – Troja – Zámky	hranice hl. m. Prahy (směr Vrané nad Vltavou)		hranice hl. m. Prahy (směr Klecánky)	
A 20	Strnady – Zbraslav – Lahovice	hranice hl. m. Prahy (směr Měchenice)		severní předpolí Lahovického mostu	A 1
A 21	Modřany – Libuš – Kunratice – Šeberov – Háje	nádraží Modřany	A 2	Háje – komunitní centrum	A 22
A 22	Braník – Krč – Chodov – Háje – Petrovice – Uhříněvěs – Kolovraty	předpolí Barrandovského mostu	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Říčany)	
A 23	Výtoň – Vršovice – Michle – Záběhlice – Hostivař – Petrovice – Křeslice – Újezd u Průhonic	Výtoň	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Průhonice)	
A 24	Malá strana – Národní třída – Můstek – Muzeum – Vinohrady – Malešice – Jahodnice – Dubeč – Netluky – Královice	Janáčkovo nábřeží	A 1	hranice hl. m. Prahy (směr Křenice a Sluštice)	
A 25	Palachovo náměstí – Bulhar – Žižkov – Ohrada – Hrdlořezy – Kyje – Hostavice – Dolní Počernice – Běchovice – Újezd nad Lesy	Palachovo náměstí	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Úvaly)	
A 26	Libeň – Vysočany – Hloubětín – Černý Most – Horní Počernice	U Českých loděnic	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Zeleneč)	
A 27	Bulovka – Střížkov – Letňany – Čakovice – Miškovice	Povltavská	A 2	hranice hl. m. Prahy (směr Mírovice – Veleň)	
A 28	Zámky – Bohnice – Kobylisy – sídliště Ďáblice – Střížkov	V Zámcích	A 2	Liberecká	A 27
A 31	Bubny – Holešovice	předpolí Hlávkova mostu – uzel Vltavská	A 41	severní předpolí nového Trojského mostu	A 275
A 32	Jinonice – Klamovka – Strahov – Střešovice – Ořechovka – Dejvice – Bubeneč	Puchmajerova	A 13	Papírenská	A 1
A 33	Prokopské údolí – sídliště Nové Butovice – Vidoule – Homolka – Vypich – Petřiny – Dolní Liboc – Divoká Šárka – Na Padesátníku – Přední Kopanina	Prokopské údolí	A 12	hranice hl. m. Prahy (směr Tuchoměřice / Statenice)	
A 34	Stodůlky – Zličín – Ruzyně – Liboc – Nebušice	Jinočanská	A 12	K Vinicím	A 17
A 41	Těšnov – Hlavní nádraží – Muzeum – Nuselský most – Pankrác – Budějvická – Kačerov – Spořilov – Záběhlice – Chodovec – Litochleby – Háje	předpolí Hlávkova mostu – uzel Vltavská	A 31	Háje – komunitní centrum	A 22
A 42	Písnice – Libuš – Nové Dvory – Krč – Kačerov – Spořilov – Bohdalec – Vršovice – Želivského – Ohrada – Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Dolní Chabry	hranice hl. m. Prahy (směr Hodkovice)		hranice hl. m. Prahy (směr Zdiby)	
A 43	Hostivař – Depo Hostivař – Malešice – Hrdlořezy – Hloubětín – Prosek	Hostivařská/ U Břehu	A 23	Lovosická	A 27
A 44	Petrovice – Dolní Měcholupy – Dolní Počernice – Černý Most – Satalice – Kbely – Letňany	Bellova	A 22	Tupolevova	A 27
A 50	…– Třeboradice – Čakovice – Vinoř – Horní Počernice – Klánovice – Újezd nad lesy – Koloděje – … – Královice – Uhříněves – Benice – … – Točná – Komořany – Zbraslav – Lipence – Radotín – … – Suchdol – …	Pražské kolo			

Pozn.: Průběh a označení tras k datu 03/2010.
Zdroj: Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu

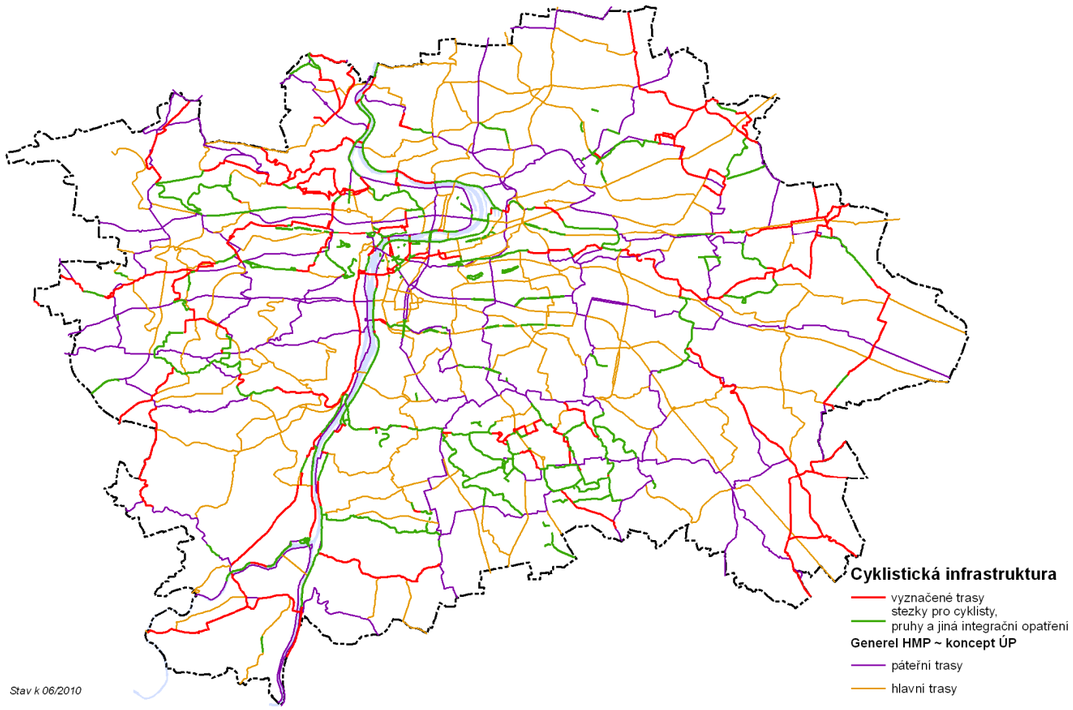
Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě. Označovány jsou trojmístným číslem ve tvaru A RRX (RR je číslo nejbližší radiály proti proudu Vltavy, X je rozlišovací číslo). Tangenty nemají na číslování hlavních cyklotras vliv. Rozlišovací čísla se volí tak, aby navazující hlavní trasy měly toto číslo shodné (v rámci možností se zachovává číslování od řeky).

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Místní cyklotrasy jsou plně **v kompetenci městských částí,** které zajišťují i jejich realizaci. Označovány jsou čtyřmístným číslem ve tvaru A RRXX (RR je číslo nejbližší radiály proti proudu Vltavy, XX je rozlišovací číslo). Systém je obdobný jako u hlavních cyklotras. Čísla jsou pouze evidenční, jejich používání na směrovkách se nepředpokládá.

V souvislosti se zahájením prací na novém územním plánu hl. m. Prahy, o jehož pořízení se rozhodlo v roce 2007, a dle návrhu zadání, schváleného Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č. 17/43 ze dne 29.5.2008, které ukládá zajistit v území podmínky pro vyšší podíl cyklistické dopravy a navrhnout opatření pro cyklistickou dopravu, byl vypracován generel cyklistických tras na území města. Tento materiál, vytvořený v gesci Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu, stanoví – v intencích systému popsaného výše – vedení celoměstsky významných

cyklistických tras páteřních a hlavních vč. jejich označení. Doprovodným výstupem generelu byl návrh regulativů, které charakterizují konkrétní požadavky na způsob provedení těchto tras v terénu. Základní kostra tohoto dokumentu bude převzata do závazné části nového územního plánu Prahy. Cyklistické trasy budou chápány a regulativem v textové části předepsány jako kontinuální infrastruktura vhodně upravená speciálně pro pohyb cyklistů (cyklistické pruhy a pásy na komunikacích v hlavním i přidruženém dopravním prostoru, samostatné stezky pro cyklisty nebo smíšené stezky pro pěší a cyklisty, přejezdy komunikací, opatření na světelně řízených křižovatkách apod.).

Obr. Schéma cyklotras (koridorů cyklistické infrastruktury pro nový územní plán)



Zdroj: Komise rady HMP pro cyklistickou dopravu

Značení

Pro označení se zavádí písmeno „A“ (identifikační znak Prahy), následovaný jedno až čtyřmístným číslem cyklotrasy. Základem navrhovaného systému značení je nová kategorizace cyklotras:

- celoměstský systém tvořený páteřními cyklotrasami (I. třída) a hlavními cyklotrasami (II. třída);
- místní cyklotrasy (III. třída).

Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras jako např. okruhy v parcích) a dočasné trasy.

Užívané zásady pro směrové dopravní značení

- **Dopravní značky** je nutné umisťovat tak, aby informovaly **včas** (s ohledem na charakter provozu a předpokládanou rychlost), **na vhodném místě** a nehrozilo jejich zakrytí (vozidly, zelení).
- **Především** používat dopravní značky typu **IS 19** – díky jasnému obrysu jsou rozpoznatelné a poskytnou informaci na větší vzdálenost a při snížené viditelnosti, uvádějí cíl i vzdálenost.
- **Minimalizovat** použití dopravních značek **IS 21** – jsou vhodné pro potvrzení směru za křižovatkou (obdobně jako u pěšího turistického značení).
- Na orientačně komplikovanějších místech je vhodné použití dopravní značky typu **IS 20 s tvarem křižovatky** či schématem průjezdu.
- V případě většího počtu cílů vedených společnou stopou s následným oddělením je vhodné použít dopravní značky typu **IS 20 s přehledem cílů** a naváděcím cílem.
- **Na dvouřádkových** IS 19, případně na IS 20 s více cíli, se uvádí **vzdálenější cíl v horním** řádku a **bližší cíl v dolním** řádku.
- Jednou použitý **cíl nesmí zmizet** před jeho dosažením. Výjimkou je cíl "centrum", který se na okraji centra mění na konkrétní cíl.
- **Označení cyklotrasy** (A 2, A 165) se v terénu uvádí pouze u páteřních a hlavních cyklotras. U místních cyklotras se uvádějí pouze cíle.
- **Vzdálenosti cílů** se uvádějí v celých kilometrech, při vzdálenosti menší než 5 km je vhodné uvádění v kroku 0,5 km, při vzdálenosti pod cca 0,4 km již bez vzdálenosti.
- Cíl "centrum" se uvádí celý jako **minuskule** (malé písmo), ostatní cíle jako **majuskule** (verzálky, velké písmo).
- Pro upřesnění místa i lepší informovanost se používají u odpovídajících cílů doplňující **piktogramy** (metro, vlak, přívoz).
- V odůvodněných případech je možné doplňující použití **vodorovného směrového** dopravního **značení**, pohled cyklisty směřuje více k zemi než pohled chodce nebo řidiče automobilu.
- Při delším průjezdu přírodním prostředím je možné použít **pásové značení** (obdoba pěšího turistického značení, ale vnější pásy jsou žluté), o této skutečnosti je nutné informovat na předcházejícím dopravním značení.
- Pro umístění dopravního značení je výhodné využít sloupů veřejného osvětlení, v odůvodněných případech je možné umístění směrového dopravního značení i po levé straně (cyklostezky, přírodní cesty).

Nejen projektantům a úředníkům poskytuje Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu přehled cílů pro směrové dopravní značení; průběžně aktualizován je seznam v sekci Směrové dopravní značení cyklotras na webovém portálu hl. m. Prahy http://doprava.praha-mesto.cz pod odkazem Informace (nejen) pro projektanty a úředníky.

Tab. Základní prvky cyklistické infrastruktury a jejich uplatnění v Praze

Obecný název	Kód dopravního značení dle vyhlášky 30/2001 Sb.	Stručná definice	Umístění v městském prostoru	Poznámka	Praha	Zbytek ČR	Mimo ČR
B+R	-	Místo s hlídaným nebo zabezpečeným místem pro dlouhodobější odložení jízdního kola; tarifně nebo organizačně propojeno se systémem veřejné dopravy, nebo parkováním jiné dopravy (P+R).	nezávisle	Jistou formou B+R jsou i úschovny na nádražích.	ano	?	ano
bezmotorová zóna / komunikace	IP 27a/b B 11	Zóna (oblast) / komunikace s vyloučením či naprostou minimalizací výskytu motorových vozidel.	nezávisle		ano	ano	ano
bus+cyklopruh	IP 20a/b (V 14)	Jízdní pruh vyhrazený pouze pro autobusy a jízdní kola (případně další - např. taxi).	HDP		ano	ne?	ano
piktogramový cyklo-koridor	V 15	Vyznačený koridor doporučující stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu.	HDP, (PP)		ano	ano	ano
cykloobousměrka	E 12 E 13	Jednosměrná komunikace s povoleným obousměrným provozem jízdních kol (společný provoz / vyznačený protisměrný jízdní pruh / oddělený provoz).	HDP, (PP)		ano	ano	ano
cyklopruh	IP 20a/b V 14	Jízdní pruh vyhrazený pouze pro jízdní kola.	HDP		ano	ano	ano
cyklostezka	C 8a/b C 9a/b C 10a/b	Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům.	PP, nezávisle		ano	ano	ano
cyklotrasa	IS 19a/b/c/d IS 20 IS 21a/b/c	Směrovým dopravním či turistickým značením vyznačená trasa pro cyklisty. Neurčuje vztah k motorové dopravě.	HDP, PP, nezávisle	Měla by být záminkou pro kvalitní dopravní řešení uceleného koridoru.	ano	ano	ano
doporučená cyklotrasa	-	Cyklisticky výhodný průjezd územím, bez směrového dopravního značení a s rizikem nelegálnosti průjezdu.	HDP, PP, nezávisle		ano	ano	ano
předsunutá stopčára, V19	V 19	Vyčkávací prostor pro jízdní kola předsazený před ostatní vozidla na křižovatkách řízených světelnou signalizací.	HDP		ano	ano	ano
přejezd pro cyklisty	IP 7 V 8	Koridor pro přejezd křížené komunikace (zpravidla nadřazené třídy). Přednosti určuje zákon (361/2000 Sb.).	HDP		ano	ano	ano
přírodní stezka	-	Jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů.	nezávisle		ano	ano	ano
víceúčelový pruh	-	Jízdní pruh je určen výhradně pro jednostopá vozidla (především jízdní kola) a je umístěn vpravo od "kmenového" zúženého jízdního pruhu. V případě nutnosti může víceúčelový pruh užít i rozměrnější vozidlo s tím, že se pak s jednostopými vozidly vzájemně řadí za sebe.	HDP	V ČR právními předpisy nedefinováno.	ne	ne	ano
zklidněná zóna / komunikace	IP 25a/b IP 26a/b	Zóna (oblast) / komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu.	HDP		ano	ano	ano
zúžený ("kmenový") jízdní pruh	-	Jízdní pruh zúžený na šířku osobního automobilu. Rozměrnější vozidla (nákladní, autobusy aj.) využívají potřebným přesahem vpravo i přilehlý víceúčelový pruh.	HDP	V ČR právními předpisy nedefinováno.	ne	ne	ano
nepřímé odbočení	-	Odbočení vlevo realizováno nadvakrát (častěji na křižovatkách řízených světelnou signalizací): 1. jízda jako přímo až před konec křižovatky, zde zařazení do čela zprava přicházející komunikace, 2. přímý přejezd.	HDP, HDP+PP	Bezpečnější forma levého odbočení na frekventovaných a vícepruhových komunikacích.	ano	ne?	ano
stojan	-		nezávisle	Kvalita záleží na konstrukci a umístění.	ano	ano	ano
hnízdo (stojanové)	-		nezávisle		ano	ano	ano

Pozn.:
HDP – hlavní dopravní prostor pozemní komunikace (část komunikace určená pro motorová vozidla, tzn. vozovka)
PP – přidružený prostor pozemní komunikace (ostatní plochy v koridoru komunikace, tzn. chodníky, zeleň a další plochy)

Statistické údaje

V posledních letech dochází oproti minulosti k výraznějšímu rozvoji cyklistické infrastruktury a současně také k nárůstu jejího využití cyklisty. Na dělbě přepravní práce se cyklistická doprava v Praze dle údajů TSK-ÚDI podílí cca 1% celkového objemu vykonaných cest/den.

Sčítání cyklistů

Sčítání cyklistů na profilech cyklistické dopravy probíhá v Praze od roku 2002, systematičtěji od roku 2005. Je sledováno cca 65 profilů – asi polovina z nich v rámci sčítání dopravy na tzv. centrálním kordonu (přibližně hranice městské památkové rezervace) a na pražských mostech, zbytek jako čistě bezmotorové profily (s cyklisty případně evidovány i kategorie chodců a bruslařů). Používaná manuální metoda, kdy pracovník zaznamenává jeden den v roce počty přímo v terénu, však neposkytuje nejpřesnější výsledky. Největší vliv má počasí, které se nedá na předem pevně stanovený den objednat. Proto je i srovnávání meziročních výsledků na jednotlivých profilech pro hodnocení trendu velmi nepřesné a tendenci lze přibližně stanovit pouze z celkového počtu na všech profilech.

Automatické sčítání cyklistů

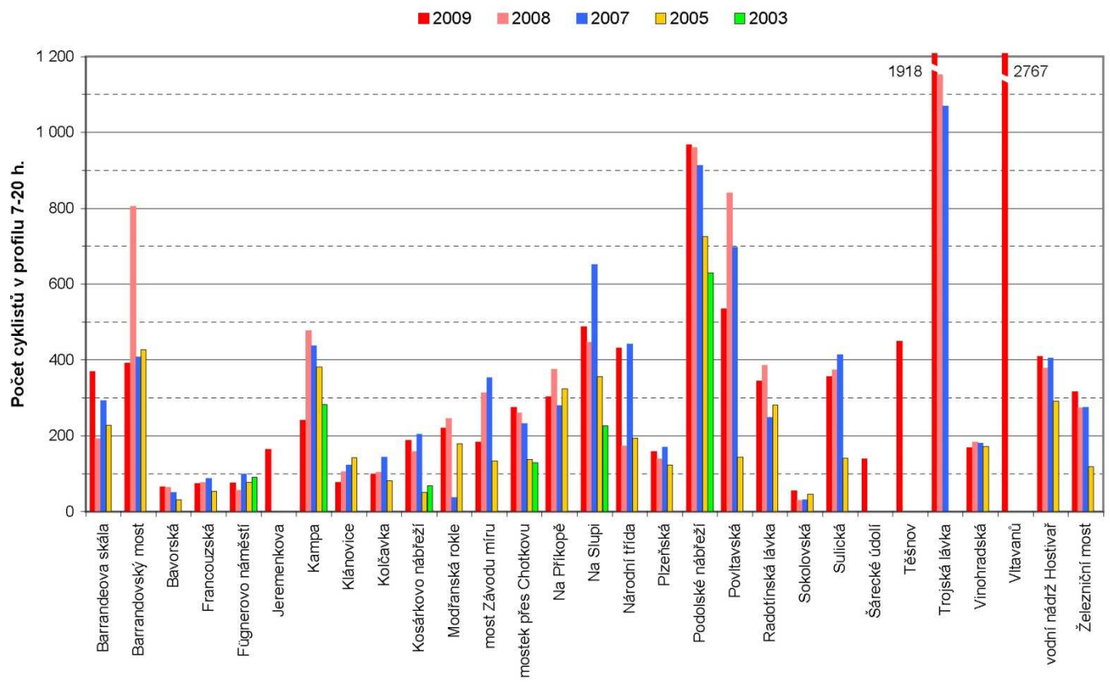
Automatické sčítače umožňují získávat on-line data 24 hodin denně všech 365 dní v roce.V květnu 2009 byly vyzkoušeny dva typy technologie na 4 místech (3 profilech), na podzim 2009 byly osazeny vybrané sčítače na 10 významných cyklistických profilů. V dalších letech se předpokládá postupné rozšiřování této technologie jako součásti nových staveb či jejich doplňování na stávající cyklotrasy.

Tab. Lokality automatického sčítání cyklistů

Cyklotrasa	Oblast	Profil	Umístění	Sledováno	Provoz
A 1	Lahovice	cyklostezka	pod Lahovickým mostem	jízdní kola	od 27.10.2009
A 1	Holešovice	cyklostezka	nábřeží Kapitána Jaroše, cca 200 m západně od Hlávkova mostu	jízdní kola	od 28.10.2009
A 2	Podolí	cyklostezka	Podolské nábřeží, cca 150 m jižně od Vyšehradského tunelu	jízdní kola	od 4.11.2009 1.-31.5.2009
A 2	Těšnov	cyklostezka	Rohanské nábřeží, mezi Hlávkovým mostem a ulicí Ke Štvanici	jízdní kola	od 1.5.2009
A 17	Dolní Šárka	vozovka	V Šáreckém údolí, u zastávky Žežulka	jízdní kola (ostatní vozidla)	od 1.5.2009
A 22	Krč	cyklostezka	pod Jižní spojkou, 50 m severně od přejezdu pro cyklisty	jízdní kola	od 6.11.2009
A 23	Vršovice	cyklopruhy	Vršovická, u vršovického nádraží	jízdní kola (ostatní vozidla)	od 28.10.2009
A 24	Dubeč	vozovka	Netlucká, na okraji Dubče	jízdní kola (ostatní vozidla)	od 28.10.2009
A 26	Libeň	chodník	Kolčavka, u podjezdu Čuprovy ulice	jízdní kola	od 28.10.2009
A 160	Troja	vozovka	Trojský ostrov, severní rampa mostu přes Plavební kanál	jízdní kola (ostatní vozidla)	od 5.11.2009

Na základě průzkumů je zřejmé, že příznivější podmínky pro cyklisty na území města mají odezvu v podobě výraznějšího využívání cyklistické dopravy. Zjištěné hodnoty potvrzují využití jízdního kola pro účely rekreační i dopravní (byť je toto rozdělení vcelku nepřesné, protože doprava na kole může být vlastně rekreací). Využití kola jako volnočasové pomůcky dokládají zejména hodnoty v nepracovní dny a v sezóně v podvečerních hodinách pracovních dnů, využití jako dopravního prostředku pak hodnoty v pracovní dny ráno a odpoledne (zejména pak ve dnech či ročních obdobích s nepříznivějším počasím).

Graf Výsledky sčítání cyklistů na vybraných profilech (léta 2003-2009)



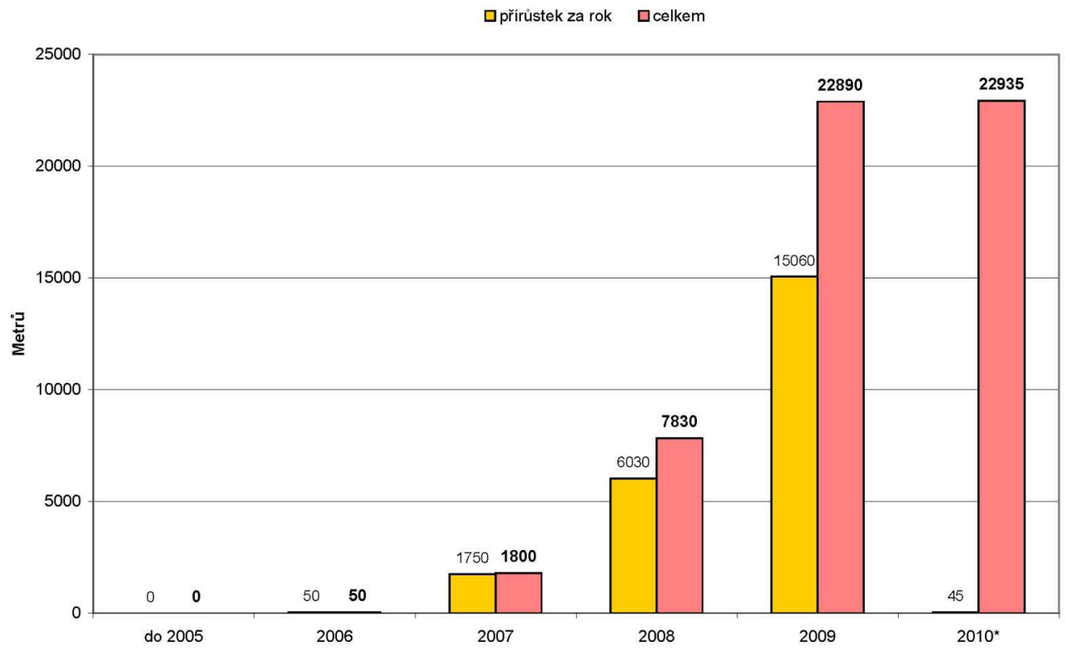
Zdroj: http://cyklo.praha-mesto.cz

Tab. Čísla infrastruktury

Podrobnější vysvětlení jednotlivých užívaných pojmů je uvedeno výše v tabulce Základní prvky cyklistické infrastruktury.

Kategorie (dopravní značení)	Hodnota	Jednotka	Údaj k datu
stezka pro cyklisty (C8)	1,6	km (osově)	prosinec 2009
stezka pro chodce a cyklisty (C9 - nedělená)	120,8	km (osově)	prosinec 2009
stezka pro chodce a cyklisty (C10 - dělená)	6,8	km (osově)	prosinec 2009
vyhrazený jízdní pruh pro jízdní kola (IP20+V14)	22,9	km (směrovaně)	duben 2010
vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, jízdní kola, příp. taxi (IP20+V15)	10,7	km (směrovaně)	prosinec 2009
pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol (IP27)	4,1	km (osově dle ulic)	prosinec 2009
cyklopiktokoridor (V15)	11,4	km (směrovaně)	duben 2010
bezmotorová zóna (B11) - ve stopě cyklotras či významných průjezdů	35,3	km (osově komunikací)	prosinec 2009
obytná zóna (IP26), zóna 30 (IP25-B20a"30") - ve stopě cyklotras či významných průjezdů	min. 8,8	km (osově)	prosinec 2009
cykloobousměrka	4,8 29	km (osově) úseků (ulic)	listopad 2009
cyklotrasa (jednotlivé cyklotrasy, tzn. úseky se souběhem cyklotras započteny pro každou zvlášť)	385	km (osově)	únor 2010
cyklotrasa (síť, tzn. úseky se souběhem cyklotras započteny pouze jednou)	305	km (osově)	listopad 2009
B+R (na P+R)	12	lokalit	květen 2008
předsunutá stopčára (V19)	32 123	křižovatek jízdních pruhů	červen 2010
přejezd pro cyklisty (V8)	16	přejezdů	listopad 2009
stojanové hnízdo (evidované)	cca 650	hnízd	duben 2010

Graf Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty



* do 04/2010

Zdroj: http://cyklo.praha-mesto.cz

Přehled akcí

Gestorem činností na poli infrastruktury pro provoz cyklistů je na úrovni hl. m. Prahy Technická správa komunikací, která spolupracuje s Komisí rady HMP pro cyklistickou dopravu. Aktuální stav přípravy, výstavby a úprav cyklistické infrastruktury v Praze je možné sledovat v dokumentech zveřejňovaných a pravidelně aktualizovaných na webovém serveru hl. m. Prahy na stránkách http://cyklo.praha-mesto.cz pod odkazem Informace (nejen) pro projektanty a úředníky.

Sledování záměrů, stejně jako zahrnutí prvků cyklistické infrastruktury do novostaveb a rekonstrukcí komunikační sítě města je povinností jednotlivých investorů a mělo by být standardně projednáváno s cyklo-koordinátorem (komise Rady). Stejný princip rovnoprávného řešení problematiky cyklistické dopravy je třeba uplatňovat ve všech stupních (před-)projektových dokumentací.

Legislativa a metodické pomůcky pro vytváření infrastruktury pro cyklisty

Základní

- Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů)
- Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů)
- Vyhláška 30/2001 Sb., kterou se provádí Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů)
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací
- TP 117 Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách na pozemních komunikacích
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

Další

- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení silničního provozu
- TP 132 Dopravní zklidňování
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- VL 6.1 Svislé dopravní značky
- VL 6.2 Vodorovné dopravní značky
- VL 6.3 Vybraná dopravní zařízení

Vývoj od r. 2008

Oproti počátku roku 2008 bylo realizováno 21 km nových cyklopruhů, čímž celkový rozsah jízdních pruhů pro cyklisty vzrostl z necelých dvou km na bezmála 23 km (22 890 m). Trend posledních dvou let vykazuje výrazný nárůst. Úplnými novinkami v realizaci cyklistické infrastruktury v Praze za posledního období je vyznačování vyhrazených jízdních pruhů pro BUS a jízdní kola (souvisí s preferencí MHD); první v r. 2009, celkem 10,7 km, a tzv. cyklopiktokoridorů (V15) – první v r. 2009, celkem 11,4 km. Oproti počátku roku 2008 bylo realizováno 24 nových vyhrazených prostorů pro cyklisty (V19), čímž celkový počet vzrostl ze dvou na 26 a tento trend výrazného meziročního nárůstu pokračuje stále (v souvislosti s realizaci nových a obnovou stávajících SSZ).

Cyklostezek (a cyklopruhů) tak jen za roky 2008-2009 přibylo 45,5 km (na celkových 135,4 km), integračních dopravních opatření (cyklopiktokoridory, cyklo-obousměrky a vyhrazené BUS+cyklo pruhy) přibylo 22 km na celkových 48,7 km, bylo vyznačeno 53,9 km nových úseků cyklotras na celkových 368 km v Praze (údaje k 31.12.2009).

Přírůstky za období r. 2010 nejsou ve statistice zahrnuty, neboť údaje dostupné v době zpracování postihují pouze stav do dubna 2010, tedy období mimo stavební sezónu.

Stávající síť cyklotras na území města je vyjádřena ve výkrese UAP č. 21 Doprava.

Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006) se cyklistické dopravy týká jev č. 106. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

2.12.10 PĚŠÍ DOPRAVA A POHYB OSOB SE ZTÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Pěší dopravu nelze v přehledu dopravních systémů v žádném případě pominout, i když jde z hlediska územních nároků a kompetencí územního plánu zdánlivě o marginální téma. Chůze je důležitou součástí života člověka, a aniž si to uvědomujeme, je chůze základní nebo jedinou součástí každé cesty. V kompetenci územního plánování je vytvořit potřebné územně-prostorové podmínky pro doplnění chybějící infrastruktury pro pěší, zachování nebo vytvoření prostupů krajinou či urbanizovaným prostorem, překonání přirozených bariér a bariér liniových staveb většinou dopravní infrastruktury (rychlostní komunikace, železniční tratě apod.) a v neposlední řadě také vytvořit podklady pro regulační plány, územní řízení a rozhodování o stavbách s ohledem na potřeby pěších.

To, že např. pěší vztahy, pěší trasy nebo potřeby chodců obvykle „nevidíme“, ještě neznamená, že tato část dopravního systému neexistuje a nemá ovlivňovat fungování celku. Z hlediska potřeb řešení pěší dopravy, která obecně – a možná z principu – také nemá silné lobby či svého „advokáta“ jako např. doprava automobilová, jde především o nutnost zakotvit a pochopit princip plánování a rozvíjení dopravní infrastruktury jako komplexního systému všech doprav podle „paralelního modelu“, v němž je každý druh dopravy v každém čase považován za přínosný. Zlepšování podmínek a rozvoj pěší dopravy jsou v Praze zakotveny v Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy, schválených jako strategický dokument již v roce 1996, a v Strategickém plánu hl. m. Prahy jako dlouhodobém koncepčním dokumentu, který stanovuje cíle, priority a cesty při řešení klíčových otázek rozvoje města na období 15-20 let. Byl schválen v roce 2000. V Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy je mezi hlavními principy dopravní politiky města uvedena potřeba preferovat provoz a rozvoj těch druhů doprav a dopravních systémů, které jsou příznivé pro tvorbu a ochranu životního prostředí. Zvláštní pozornost je dle tohoto dokumentu třeba věnovat zajištění bezpečného a pohodlného pohybu pěších a dbát, aby dopravní systém byl spolehlivě snadno použitelný i pro děti a osoby s omezenou pohyblivostí a sníženými orientačními možnostmi.

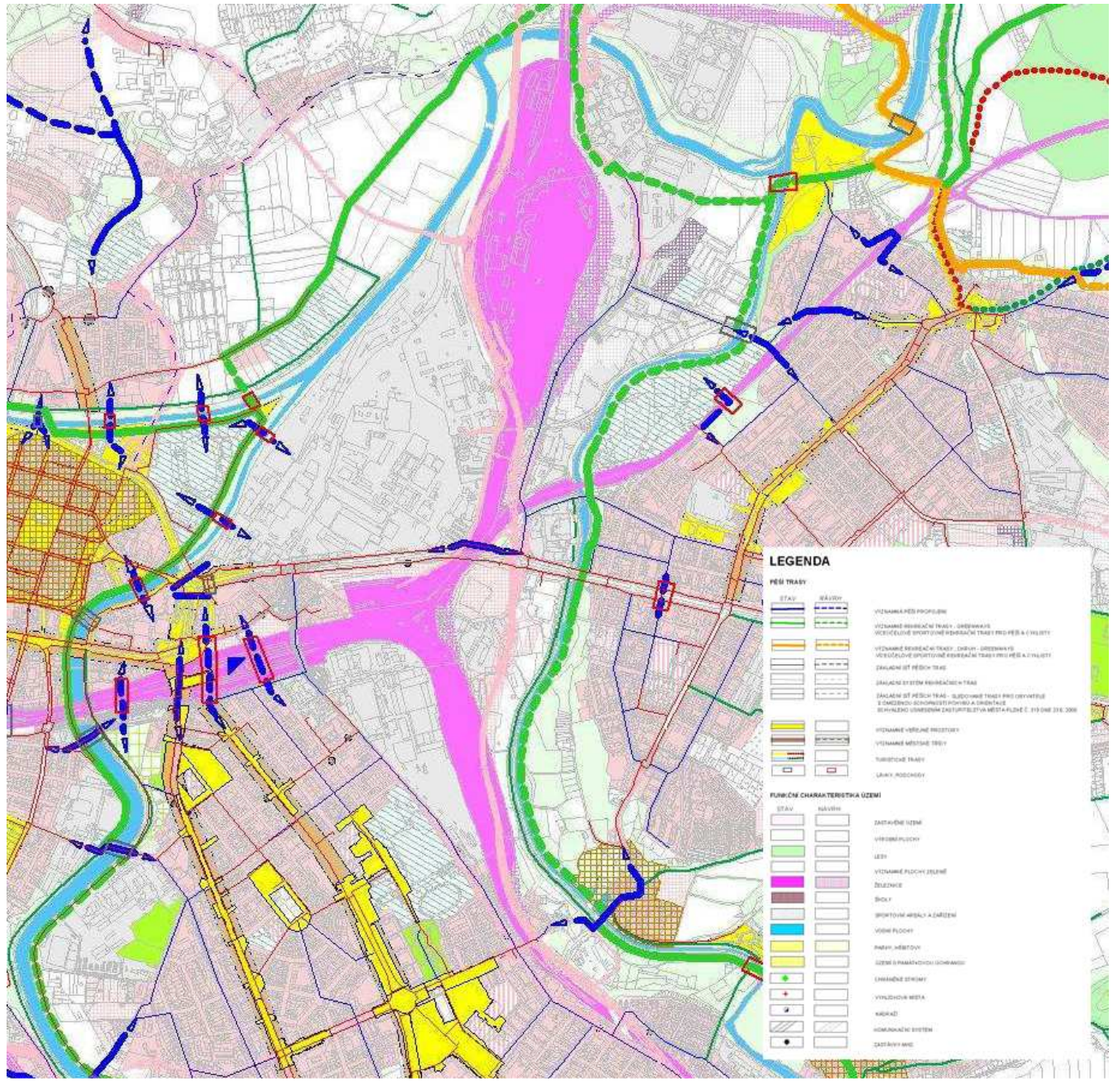
Pohyb pěších ve městě lze definovat a hodnotit z hlediska bezpečnosti, do určité míry objektivně změřitelného a sledovatelného příslušnými ukazateli, ale neméně významné – a pro městské plánování dokonce podstatnější – je kvalitativní hledisko možností pěšího pohybu. Zde nejde jen o snížené hrany obrubníků, ale o logické a co možná nejkratší (nejpřímější) vedení pěších tras v kontaktu s komunikacemi, podmínky řízení a organizace provozu, vazby v území, dostupnost cílů apod. Bohužel často jsme svědky nepodařených investic, kde prosté plánování podle norem s hlavním zřetelem na dopravu motorovou, dalo vzniknout krkolomným pěším trasám, které rozhodně nebudou lákat k pěší cestě nebo procházce. Tento problém si v nedávné minulosti uvědomil např. Londýn, kde se jedním z příkladů nové strategie města stala úprava ulic města tak, aby lidé rádi šli pěšky do práce, na nákup nebo jen tak se pro radost projít.

Od poloviny minulého století byla pozornost městských samospráv i odborné veřejnosti věnována především městské hromadné dopravě a také rychle rostoucí a ve svých požadavcích stále náročnější složce dopravy – dopravě automobilové. Opomíjení systému pěších cest a jiných dalších potřebných řešení vedlo k takovému rozvoji ostatních druhů dopravy, který vytvářel pro chodce stále nové bariéry. V poslední době se postoj k chodcům a jejich pohybu po městě mění, příp. je žádoucí, aby se skutečně změnil. Větší pozornost se věnuje zejména bezpečnosti chodců v místech, která jsou kolizní s intenzivní automobilovou dopravou, postupně se zlepšují podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace po místních komunikacích. Prostupnost města pro chodce, pěší dostupnost místních cílů (vybavenosti) i příměstské rekreace je významným ukazatelem kvality života i hospodárného využívání urbanizovaného prostoru. Ve světě se již koncem dvacátého století začal prosazovat nový trend – renesance chůze a poptávka po odpovídající infrastruktuře. Zatímco systém turistických tras ve volné krajině funguje v naší zemi již více než 100 let (první značení je z r. 1889) a patří k nejlepším vůbec, dosud u nás neexistuje při plánování měst na celostátní úrovni systémový přístup k pěší dopravě.

Rozvoj podmínek pro pěší dopravu můžeme rámcově srovnávat s Plzní nebo Brnem, tedy českými městy, která pokročila v přípravě zásad řešení pěší dopravy na úrovni koncepčních dokumentací. V Plzni se prvním impulsem k řešení pěší dopravy stala setkání s občany, která vyústila v zahrnutí pěší problematiky do Programu rozvoje města Plzně. Prvním krokem bylo vypracování „Zásad řešení pěší dopravy v městě Plzni“, které rozvíjejí již dříve schválené Zásady dopravní politiky. Poté byl zpracován „Generel pěších tras města Plzně“. Struktura dokumentu odpovídá všem funkcím, které pěší doprava plní (přepravní, společenská, rekreační). Pro přepravní funkci byla navržena základní síť pěších tras a významná pěší propojení – úseky, které v území nemají alternativu a funkčně jsou nezastupitelné. Pro společenskou funkci byly navrženy významné městské třídy – ulice předurčené svým charakterem pro rozvoj společenských aktivit ve městě – a městské prostory. Ty jsou podrobněji rozpracované pro potřeby generelu. Pro rekreační funkci slouží vytipované víceúčelové trasy, umožňující propojení centra města s rekreačními oblastmi jeho krajinného zázemí. V zásadě tvoří radiální paprsky podél toků řek a okruh po obvodu města. V tomto členění i územních podmínkách je plzeňský příklad pro Prahu inspirativní. Generel byl projednán Zastupitelstvem a Radě byly uloženy realizační kroky. Připravuje se zadání pro zpracování podrobných studií, které budou podkladem pro zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí.

V Brně je, podobně jako v ostatních městech a Prahu nevyjímaje, téma společenské poptávky a tedy požadavku na kvalitní podmínky pro chodce nové. I zde začala o problematice pěší dopravy a jejích podmínkách jednat se zástupci volených orgánů města skupina tematicky zaměřených neziskových organizací. Vyústěním snahy by mělo být začlenění pěší dopravy do konceptu nového územního plánu města Brna, čímž bude dán základ pro uchování prostupnosti pěších spojení, východiska pro kompozici nových rozvojových území a zadání podrobnějších dokumentací i provedení jednotlivých investic v podobě vybavení konkrétních úseků. Nová systémová úroveň zapracovaná do územního plánu musí být jednoduchá a srozumitelná.

Obr. Ukázka generelu pěších tras města Plzně



Zdroj: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, http://ukr.plzen.eu/

Bez použití dopravního prostředku – tedy jen chůzí – se vykoná celá čtvrtina všech vnitroměstských cest. Ze statistiky za r. 2007 lze doplnit, že dělba přepravní práce se zahrnutím všech cest na území Prahy v členění HD-IAD-pěší-cyklisté byla 43-33-23-1 (údaje v %, průměrný pracovní den, 0-24 hod.). Z průzkumů občanů trvale bydlících v Praze vyplývá, že z celkem asi 800 tisíc cest, které lidé během dne vykonají, 40 % z nich souvisí s bydlením, 22 % připadá na pravidelné cesty do práce a pracovní pochůzky, 17 % na cesty za účelem stravování a nákupů a pro zbývajících 21 % jsou všechny další důvody. Nejvíce chodecky aktivní skupinou populace jsou žáci a studenti, kteří konají 30 % cest pěšky. Mezi zaměstnavateli a osobami samostatně výdělečně činnými činí podíl pěších cest pouze 14 %. Velmi rozdílné je také rozložení podílu pěších cest na celkovém objemu podle jednotlivých městských částí. Obyvatelé trvale bydlící na území Prahy 1 a 2 vykonají pěšky 42-43 % cest, v okrajových částech Prahy tento podíl klesá i pod 15 %, což signalizuje nerovnoměrnost nebo neadekvátnost dostupnosti míst pravidelných cílů cest (pracovní příležitosti) i občanské vybavenosti. Svým charakterem tzv. „satelitní města“ jsou dokonce příkladem území, kde vzhledem k rozředěné hustotě osídlení a chybějící vybavenosti není vůbec kam dojít a která jsou zcela závislá na automobilové dopravě. Asi 1/10 všech vnitroměstských cest se uskuteční výlučně na území Prahy 1; celkem 23 % pražských cest bez použití dopravního prostředku má na Praze 1 svůj zdroj či cíl.

Obrovský nárůst motorové dopravy v Praze v posledních letech vede k jednostrannému využívání veřejného prostoru a zatěžuje město mnoha negativními dopady. Zásadní otázkou se stává dosažitelnost cílů a bezpečný i pohodlný pohyb městem. Problémem je také „zřeďování“ města, založeného na automobilové dopravě, kdy se docházkové vzdálenosti prodlužují a veřejná prostranství pokrývají parkoviště. V četných případech se novými bariérami v území stávají lokality rodinných domů, nacházející se na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny. Takovéto souvislé bariéry nových rodinných domů (ale podobně také velkých nákupních center nebo skladových areálů) jsou i vzhledem k historickým vazbám do krajiny z titulu pěší dopravy s rekreačním potenciálem velice problematické.

Nejzákladnější problémy, které je třeba řešit:

- parkující auta, vytlačující pěší z chodníků a náměstí (často legalizace takového parkování dopravními úřady);
- rušení přechodů na tradičních pěších trasách v zájmu plynulosti automobilové dopravy;
- absence úrovňových přechodů pro chodce v připravovaných stavbách základního komunikačního skeletu města v zájmu dosažení lepších výsledků kapacitních posouzení se zaměřením právě a jen na automobilovou dopravu;
- vznik bariér na rozhraní města a příměstské krajiny, vznik bariér na nových liniových stavbách, které nutí chodce k dlouhým oklikám;
- poptávce neodpovídající provedení tradičních procházkových cest, využívaných ve smíšeném provozu cyklisty a bruslaři;
- dosud systematicky neřešené tahy podél vodních toků na celých radiálních propojeních celoměstského centra (např. Praha 1-2, Karlín, Smíchov) s rozšířeným městským centrem a oblastmi kompaktního města (např. Praha 4) až do vnějšího pásma Prahy.

Je třeba zdůraznit, že sama pěší doprava má malé prostorové nároky. Ve srovnání počtu lidí, kteří projdou nebo projedou 3,5 m úsekem městského prostoru za jednu hodinu, vychází pěší doprava po tramvajové vůbec nejlépe (cca 19 tis. osob), zatímco stejný ukazatel u individuální automobilové dopravy je pouze 2 tis. osob. Z tohoto jsou prostorové nároky a efektivita využití městského prostoru více než zřejmé.

Tab. Počet osob na metr šířky městského prostoru za hodinu

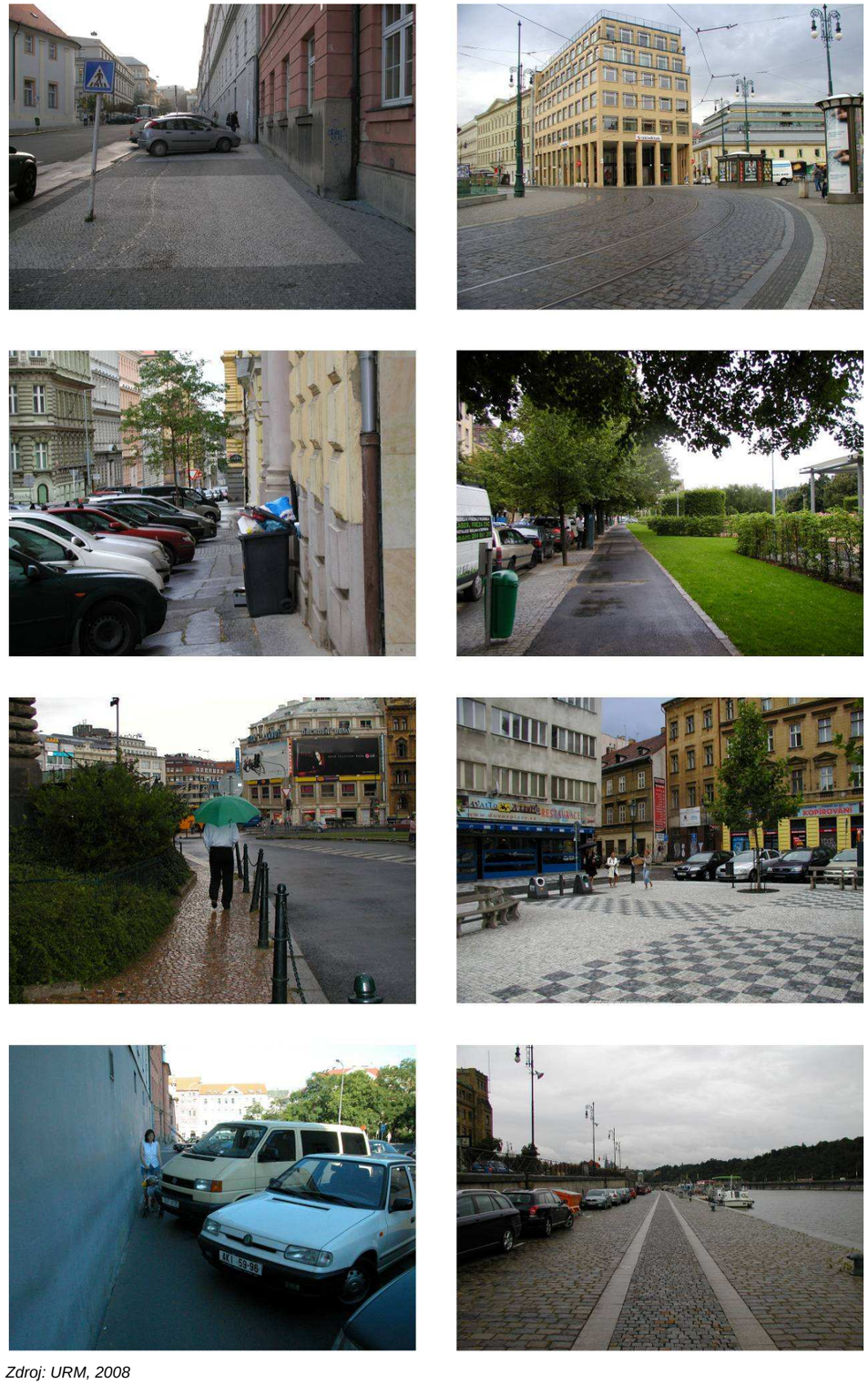
Dopravní prostředek	Rychlost (km/h)	Počet osob (na metr šířky městského prostoru za hodinu)
Osobní automobil	15-25	120-220
	60-70	750
Jízdní kolo	10-14	1 500
Chodec	4	3 600
Autobus	10-15	2 700
Autobus ve vyhrazeném pruhu	35-45	5 200

Zdroj: URM, 2008

V případě bezbariérových úprav nelze říci, že jsou podmínky pro pěší dopravu, do které lze přiřadit i pohyb lidí nevidomých, lidí s dětskými kočárky nebo invalidními vozíky, vyhovující. Bezbariérovou úpravu nemají většinou nejen stavby a zařízení pro dopravu, občanskou a technickou vybavenost, ale ani chodníky a jejich obrubníky, přechody pro chodce, systémy dopravního a orientačního značení, čekárny a vozidla MHD, parkové cesty.

Lidem s pohybovým či orientačním handicapem se staví do cesty četné překážky nestavebního charakteru, jako jsou přenosná reklamní zařízení nevhodně umístěná v parteru, pevné sloupy a reklamní nosiče, na nevhodných místech zaparkovaná vozidla znemožňující bezpečné přejití či přejetí vozovek ap. Bezbariérové řešení je přitom nedocenitelné (a legislativně podložené) nejen „vozíčkáři“, ale také velkou skupinou osob byť jen s dočasným omezením pohybu, která ve vyspělých státech tvoří téměř 30 % populace.

Obr. Fotodokumentace dobrých a špatných řešení veřejných prostor



Zdroj: URM, 2008

Praha se začala v roce 2007 z podnětu nevládních organizací, uplatněných např. prostřednictvím Výboru dopravy ZHMP, zabývat přípravou koncepčních materiálů, které by kromě Zásad dopravní politiky z roku 1996 a Strategického plánu hl. m. Prahy z roku 2000 podrobněji zahrnovaly přímo téma pěší dopravy:

- Zásady rozvoje pěší dopravy;
- Generel pěší dopravy na území hl. m. Prahy.

Praha je nyní na počátku zpracovávání obou materiálů. Gestorem a řídícím orgánem za město je odbor dopravy MHMP a vlastní zpracování je úkolem TSK hl. m. Prahy. Samozřejmě bude na úrovni pracovních skupin existovat spolupráce s dalšími partnery (Útvar rozvoje hl. m. Prahy, nevládní organizace, městské části aj.). Probíhá komunikace s městskými částmi k vytipování hlavních bariér významných v celoměstském měřítku, k návrhům na nová vhodná důležitá propojení apod.

Jakkoli bylo naznačeno, že Praze chybí především systémový přístup ke zlepšování podmínek a rozvoji pěší dopravy, lze říci, že zásady a principy zakotvené ve zmíněných existujících koncepčních dokumentech města (viz Zásady dopravní politiky), se v praktické rovině přeci jen projevují. Z posledních let je možné uvést několik zdařilých akcí jako např. rekonstruované Petrské náměstí, nám. Republiky, zklidnění v oblasti Smíchova, Karlína nebo Holešovic (Strossmayerovo nám.). Vedle takových rozsáhlých opatření se na území města uplatňují také drobnější akce jako např. úpravy okolí zastávek, úpravy přechodů pro občany s omezenou pohyblivostí, úpravy pro zvýšení bezpečnosti. Pro chodce je v centru vybudován také informační systém. Aby byly standardní postupy a potřeby pěší dopravy podchyceny už v průběhu plánování a projekční přípravy městských investic, je zapotřebí, aby výše uvedené dokumenty vznikly a byly kodifikovány.

Nastíněnou problematiku lze shrnout do potřeby zásadní proměny ve strategickém plánování města. Ve prospěch pěších musí dojít k přechodu od ad-hoc reaktivního k proaktivnímu přístupu, kde se kvalita – pohodlnost – stává středem zájmu. Pohled chodce je třeba uplatňovat již při návrhu nových čtvrtí a přestavbě rozsáhlejších průmyslových ploch, tzv. brownfields. Investoři v rozvojovém území také musí předem znát návaznost plánovaných pěších tras na okolní čtvrti nebo parky a také funkci a kompoziční zásady jednotlivých částí budoucího veřejného prostoru. Je třeba vytvářet více prostoru pro chodce v ulicích a zajišťovat jim v něm co největší bezpečí. Při opravách komunikací a rekonstrukcích náměstí a ulic je třeba se věnovat vymezení a vytváření veřejného prostoru jako kvalitního místa pro příjemný pobyt. Město přátelské k chodcům musí upravovat a komplexně řešit rovněž tak nábřeží řek a přirozené cesty podél vodotečí, tedy trasy primárně sportovně-rekreačního charakteru.

Nový stavební zákon se svými prováděcími předpisy dává oporu pro vytváření kvalitních veřejných prostranství. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, uvádí:

„Obecným požadavkem na vymezování ploch je vytvářet a chránit bezpečně přístupná veřejná prostranství v zastavěném území a v zastavitelných plochách, chránit stávající cesty umožňující bezpečný průchod krajinou a vytvářet nové cesty, je-li to nezbytné.“

Na území Prahy se nacházejí rovněž turisticky značené trasy, které vedou přes atraktivní přírodní lokality a území sloužící ke krátkodobé rekreaci obyvatel. Tyto trasy jsou např. na jihozápadě Prahy a jsou vedeny ve směrech Hlubočepy – Prokopské údolí – Holyně – Velká Chuchle, Stodůlky – Řeporyje – Ořech – Zadní Kopanina – Kosoř, Slivenec – Lochkov – Zadní Kopanina, Poberouní – Radotín – Zbraslav – Vrané nad Vltavou. Na jihu Prahy jsou dále trasy Zbraslav – Dolní Břežany, Komořany – Točná, Modřany – Libuš územím Modřanské rokle, turisticky značené trasy jsou na území Kunratického lesa, na jihovýchodě významná trasa Hostivař – Křeslice – Průhonice – Osnice (podél Hostivařské přehrady, údolím Botiče), na východě města turistické trasy vedou Klánovice – Dubeč – Uhříněves, Klánovice – Běchovice – Koloděje – Královice – Uhříněves, na severu města se vyskytují turisticky značené trasy vedené Čimickým a Bohnickým údolím od Vltavy do Bohnic, dále Ládví – Troja – Husinec (podél pravého vltavského břehu), Čimice – Klecany, Dolní Chabry – Zdiby, na severozápadě města jsou turisticky značené trasy v oblasti Divoké a Tiché Šárky.

Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006, se pěší dopravy přímo netýká žádný jev. Vybrané komunikace pro pěší lze sledovat v rámci místních a účelových komunikací (jev č. 94). K tématu se případně dále váže jev č. 106 (Cyklostezka, cyklotrasa, hipostezka a turistická stezka), kde lze v případě „cyklostezek“ částečně předpokládat smíšený pohyb pěších a cyklistů – dle místní úpravy dopravního značení (C9 nebo C10 ve vyhlášce č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích). V případě turistických stezek je možné se obrátit na Klub českých turistů, který většinu spravuje. Území obce je možné nalézt na mapě KČT č. 16 – Mělnicko a Kokořínsko, č. 36 Okolí Prahy – západ, č. 37 Okolí Prahy – východ.

Vývoj od r. 2008

Práce na Zásadách rozvoje pěší dopravy byla zahájena na základě usnesení výboru dopravy Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 13. 9. 2007. Jejich cílem je především stanovit obecné priority města při prosazování cest pro pěší.

Pracovní skupina složená ze zástupců TSK hl. m. Prahy, odboru dopravy MHMP, zástupců městských částí a občanských sdružení vytvořila dokument návrh **Zásad rozvoje pěší dopravy**. Materiál byl upraven Technickou správou komunikací hl. m. Prahy a byl předložen do Výboru dopravy ZHMP, který výsledný materiál dne 16. 10. 2008 vzal na vědomí.

Cílem **Generelu pěší dopravy** na území hl. m. Prahy je rozpracovat Zásady rozvoje pěší dopravy do konkrétní podoby v řešeném území a tím zakotvit konkrétní řešení výhodná pro pěší dopravu do procesu rozhodování státní správy o podobě města. Generel bude sloužit jako podkladový dokument pro územní plánování. Vzhledem k jeho rozsahu bude omezen pouze na pěší trasy celoměstského významu. Práce na dokumentu bude zahájena ihned po schválení představiteli města.

V **Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy** je zakotven požadavek zajistit podmínky pro rozvoj, vyšší atraktivitu a bezpečnost cyklistické a pěší dopravy.

Koncept územního plánu stanovuje výrazné zkvalitňování podmínek pro pěší dopravu, její zrovnoprávnění s individuální automobilovou dopravou při přípravě nových staveb a při rekonstrukci stávajících komunikací. Koncept územního plánu vymezuje pouze vybrané významné **koridory významných pěších propojení**, tj. takové linie základní sítě pěších propojení, které nemají náhradu, nebo je jejich existence ohrožena, a jsou důležité k překonání bariér (řeky, žel. trati, průmyslové areály, nesprávně založené komplexy bydlení, liniové trasy technické infrastruktury apod.) a dotvářejí přirozené tahy. Ve vyznačených koridorech významných pěších propojení se ukládá povinnost zajistit prostupnost územím, případně realizovat infrastrukturu pro pěší dopravu.

SWOT - DOPRAVA

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- významná křižovatka dopravních tras republikového i evropského významu umocněná příznivou polohou Prahy v rámci České republiky a středoevropského prostoru,
- příznivá dostupnost centra Prahy železniční dopravou,
- rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze,
- hustá síť železničních tratí na území města,
- atraktivita Prahy pro leteckou dopravu,
- příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu,
- rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID),
- významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy,
- atraktivní systém metra, jeho provozní spolehlivost a kvalita.

SPECIFICKÉ

- příznivé spojení většiny regionálních sídel s centrem Prahy železniční dopravou,
- funkčnost železnice na území města v období povodní,
- mimoúrovňové křižovatky na Městském okruhu zajišťující jeho funkčnost a plynulost dopravy i při značném automobilovém zatížení,
- rostoucí podíl tunelových úseků Městského okruhu zmírňující negativní dopady individuální automobilové dopravy do území a rovněž eliminující negativní bariérový efekt dopravní stavby v území,
- kapacita Jižní spojky umožňující převádět velké dopravní zatížení a v budoucnosti využití i pro veřejnou autobusovou dopravu,
- velký podíl zrealizovaných úseků radiál na území města,
- příznivá časová dostupnost centra Prahy systémem metra,
- rozvojové možnosti města v přímé vazbě (docházkové vzdálenosti) na stávající stanice metra (Karlín, Holešovice-Bubny, Smíchov, Opatov, Letňany, Vysočany),
- situování většiny významných přestupních terminálů veřejné dopravy u koncových stanic metra na okraji Prahy.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- nevhodná koncentrace pracovních příležitostí v historickém jádru města a existence monofunkčních obytných území v Praze i regionu zvyšující nároky na dopravní systémy i dopravní výkon,
- složité územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů,
- velká investiční a technická náročnost nových dopravních staveb celoměstského významu,
- nedokončená přestavba železničního uzlu Praha,
- nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí,
- malá hustota železničních stanic a zastávek,
- rušení železničních vleček,
- nedostatečné tempo rozvoje tramvajové dopravy,
- enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům,
- omezené prostorové možnosti doplnění nadřazených komunikací při ambicích města na další rozvoj,
- absence značné části Pražského okruhu k odvedení tranzitní dopravy,
- nedostatek atraktivních tangenciálních spojení veřejnou dopravou,
- negativní dopady nadprůměrně vysokého stupně automobilizace, automobilového provozu, narůstajícího dopravního výkonu a kongescí na území města, na životní prostředí (včetně zhoršení mikroklimatických podmínek), na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD,
- degradace veřejných uličních prostorů automobilovým provozem,
- rostoucí nároky na rozsah zpevněných ploch pro silniční dopravu ve městě,
- přetrvávající trend zajišťovat podmínky pro individuální automobilovou dopravu na úkor chodců a cyklistů,
- obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu v kompaktním městě,
- nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu.

SPECIFICKÉ

- značně rozdílná kvalita a vybavení tratí železničního uzlu Praha,
- komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centru města,
- omezená kapacita železničního uzlu Balabenka ve vztahu k Novému spojení,
- zčásti nedořešené přestupní vazby železnice-MHD,
- nízká kultura prostředí některých zastávek veřejné dopravy a železničních stanic,
- ztráta zavlečkovatelných území (ve Vysočanech, Malešicko-hostivařské oblasti),
- zčásti zastaralý vozový park železničních vozidel a tramvajové dopravy (malý podíl nízkopodlažních vozidel),
- absence kolejového propojení letiště Praha-Ruzyně s centrem města a kvalitního železničního spojení Praha – Kladno,
- enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města,
- nízká úroveň parteru nebo necitlivé extravilánové uspořádání některých stávajících úseků celoměstsky významných komunikací, nepříznivý prostorový dělicí efekt povrchových úseků,
- omezování podmínek pro pěší provoz v centru města parkováním na chodnících,
- absence trasy D metra v jižním sektoru města,
- přetížení některých úseků metra v centru Prahy bez dostatečné alternativní nabídky tramvajové dopravy,
- zranitelnost tramvajového systému v centru Prahy v důsledku omezených možností náhradních tramvajových tras (při výlukách, poruchách apod.).

SWOT - DOPRAVA

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- celoevropský trend chování šetrnějšího k životnímu prostředí společně s mediálním vlivem a větší informovaností ovlivňující obyvatele města při volbě dopravního prostředku,
- preferenci rozvoje ekologických dopravních systémů v rámci EU využít k podpoře výstavby prvních etap vysokorychlostních tratí (VRT) z evropských investičních fondů (u Prahy s efektem segregace dálkové a příměstské železniční dopravy),
- enormní nárůst a rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR využít k docílení vyšší investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů,
- příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu,
- priorita výstavby Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury.

SPECIFICKÉ

- zavádění taktového jízdního řádu na železniční síti v ČR,
- realizace projektu ČD a.s. „Živá nádraží“ - komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností,
- preference a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystémů v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR,
- zájem státu na vybudování rychlodráhy z centra města na letiště Praha-Ruzyně, navíc lze předpokládat finanční podporu EU,
- využití telematiky k výraznějšímu ovlivnění a usměrnění individuální automobilové dopravy na území města,
- příklady úspěšných restriktivních ekonomických opatření vůči individuální automobilové dopravě (např. mýtný systém v centrální oblasti) v evropských městech,
- investiční spoluúčast státu na humanizaci severojižní magistrály,
- ochota státu realizovat Pražský okruh i za cenu investičně náročnějších řešení,
- zlepšování parametrů mimoúrovňových křížení komunikační sítě města se železnicí v rámci modernizace a přestavby železničního uzlu Praha,
- spoluúčast státu na investicích do komunikací, které v etapě převádějí tranzitní automobilovou dopravu na území města,
- možnost využít fondů EU při výstavbě nových úseků metra,
- oblíbenost rekreační cyklistiky jako dobrý předpoklad dalšího rozvoje cyklistické dopravy.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- pokračující rozšiřování území zasažených kongescemi na komunikační síti v důsledku zvyšujícího se automobilového zatížení a omezené kapacity systému,
- živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města,
- značný nárůst tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů,
- nesouhlas části veřejnosti s výstavbou nových komunikací,
- snižování podílu nákladní lodní dopravy v rámci celé ČR a její náhrada nákladní automobilovou dopravou,
- riziko městem neovlivnitelného rozvoje letecké dopravy.

SPECIFICKÁ

- tlak investorů na novou převážně monofunkční zástavbu v nezastavitelném území, kde do budoucna není zajištěna kvalitní kolejová veřejná doprava a tím zvyšující se nároky na individuální automobilovou dopravu (např. Šeberov, Hrnčíře, Újezd, Křeslice, Pitkovice),
- velkokapacitní nákupní centra v přilehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy,
- nárůst těžké tranzitní nákladní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů v jižní části města (Jižní spojka, ul. K Barrandovu, ul. Brněnská) s častými rozsáhlými kongescemi,
- tlak na další výstavbu podél kapacitních nadřazených komunikací (podél D1 na území města i přilehlé části regionu, D5, R6, R7, D8, R10, D11 na území regionu) s rizikem nárůstu individuální automobilové dopravy v Praze,
- riziko nedostatečného využívání zpoplatněných parkovacích kapacit v obytné zástavbě v důsledku cen překračujících kupní sílu místních obyvatel,
- neochota investorů podporovat systém P+R u stanic metra na privátních pozemcích,
- lokální odpor proti výstavbě některých celoměstsky významných tramvajových tratí (např. Smíchov - Pankrác).

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Řešitelné nástroji územního plánování

- Enormní zatížení území města tranzitní automobilovou dopravou v důsledku neexistence značné části Pražského okruhu.
- Enormní zatížení historického jádra Prahy a rozšířeného celoměstského centra automobilovou dopravou.
- Nárůst automobilového provozu na hranici města mezi Prahou a regionem.
- Rozsah automobilového provozu na Jižní spojce, ul. Brněnské a K Barrandovu s vysokým podílem tranzitní těžké nákladní kamionové dopravy.
- Značný rozsah automobilového provozu na severojižní magistrále, její nepříznivý dělící efekt a průběh v centru města zejména v okolí Muzea, velkorysé návrhové parametry této komunikace na území MČ Praha 4.
- Průjezd automobilové dopravy stávající historicky vzniklou zástavbou městských částí ve vnějším pásmu města - přes Dolní Měcholupy, Uhříněves, Kunratice, Libuš, Komořany, Radotín, Řeporyje, Březiněves, Horní Počernice, Běchovice, Újezd nad Lesy.
- Značné automobilové zatížení ul.Průmyslové, Kbelské v oblasti Hloubětína, Proseka a Letňan s vysokým podílem těžké nákladní automobilové dopravy.
- Negativní dělicí efekt nadřazených komunikací ve stávající zástavbě.
- Problém vzdálenosti křižovatek na Pražském okruhu v úseku Horní Počernice - Běchovice.
- Absence nabídky dopravního vztahu z ul.Vyskočilovy na ul.5.května – směr jih v MUK 5.května – Vyskočilova.
- Současné uspořádání MUK Rozvadovská spojka – Řevnická v souvislosti s dalším rozvojem ve spádovém území.
- Chybějící napojení ul.Na radosti na Pražský okruh.
- Nevhodné uspořádání MUK Evropská-Aviatická v souvislosti s narůstajícím provozem na letišti Praha-Ruzyně.
- Současné parametry podjezdu Na padesátém-Švehlova pod tělesem železnice.
- Současné parametry podjezdu v ul.U Slavie pod tělesem železnice ve vztahu k budoucím záměrům v území
- Nedostatečná nabídka parkovacích stání na území města.
- Absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení MHD mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, které by přispěly k odlehčení dopravního systému v centru města.
- Chybějící další kapacitní kolejové propojení jižní části Prahy (oblasti Krče a navazujících území) s celoměstským centrem města, které by snížilo rozsah autobusové MHD a nabídlo rovněž alternativní trasu pro případ opravy Nuselského mostu.
- Značné zatížení úseků metra v centru Prahy bez dostatečné alternativní nabídky tramvajové dopravy.
- Zranitelnost tramvajového systému v centru Prahy v důsledku omezených možností náhradních tramvajových tratí.
- Potřeba rozšíření a stabilizace přestupních terminálů MHD (PID) na obvodě města v zájmu snížení autobusové dopravy na komunikační síti města.
- Potřeba stabilizace výhledového uspořádání železničního uzlu v centru města.
- Nedokončená přestavba železničního uzlu Praha, omezená kapacita železničního uzlu Balabenka ve vztahu k Novému spojení, komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centrální oblasti města.
- Malá kapacita Výtoňského mostu jako úzkého hrdla sítě bránícího rozvoji „Městské železnice“.
- Nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí (tratě č. 231 Lysá nad Labem, č. 221 Benešov, č. 171 Praha - Beroun) vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy.
- Absence kolejového propojení letiště Praha – Ruzyně a kvalitního železničního spojení Praha – Kladno s celoměstským centrem.
- Malá hustota železničních stanic a zastávek.
- Zčásti nedořešené přestupní vazby železnice – MHD (Praha Malešice/Depo Hostivař, Praha Bubeneč/Podbaba, Kačerov).
- Rušení železničních vleček, ztráta zavlečkovatelných území (Vysočany, Malešicko-hostivařská oblast).
- Rozšiřování systému cyklotras a cyklostezek na území města i s vazbou do regionu.

Mimo kompetenci územního plánování

- Výraznější omezování IAD progresivně směrem k centrální oblasti s ohledem na historické založení města
- Oproti potřebě zpožděná příprava a realizace Pražského okruhu – stabilizace technického řešení chybějících úseků a urychlení jejich výstavby.
- Radlická radiála – stabilizace technického řešení chybějícího úseku.
- Břevnovská radiála – stabilizace technického řešení.
- Dostavba chybějícího úseku Jinočanské spojky u Jihozápadního Města.
- Východní obchvat Písnice – stabilizace technického řešení.
- Potřeba zmírnění negativního prostorového účinku stávajících nadřazených celoměstsky významných komunikací (nové lávky pro pěší a cyklisty, zkvalitnění uličního prostoru).
- Komplikovanost uplatnění výrazných restriktivních opatření vůči IAD v centru Prahy při absenci uceleného Městského a Pražského okruhu.
- Pomalý rozvoj systému záchytných parkovišť P + R ve vhodných lokalitách.
- Potřeba humanizace a „zobytnění“ některých uličních prostorů stávajících komunikací v urbanizovaném území (včetně humanizace severojižní magistrály).
- Pomalé tempo rozvoje tramvajové sítě v Praze např. v úsecích.
- Podbaba – ČD Podbaba.
- Holyně – Slivenec.
- Dvorce – Záchov.
- Problém růstu výkonu a potřeba optimalizace výhledového rozsahu letecké dopravy ve vazbě na její vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Naléhavá potřeba zlepšování podmínek pro dopravu v klidu ve stávající zástavbě.
- Problém zajištěni příznivých podmínek pro vodní dopravu.
- Potřeba zlepšování podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu v uličním parteru.
- Neochota investorů podporovat systém P+R u stanic metra na privátních pozemcích.
- Omezování podmínek pro pěší provoz v centru města parkováním na chodnících.
- Značně rozdílná kvalita a vybavení tratí železničního uzlu Praha.
- Nízká kultura prostředí některých důležitých železničních stanic (Praha Vysočany, Praha Smíchov).
- Potřeba urychlené realizace projektu ČD a.s. „Živá nádraží“ - komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností (Praha Smíchov, Holešovice , Žižkov, Radotín, Ruzyně, Hlubočepy).
- Potřeba zavádění taktového jízdního řádu na železniční síti Prahy, Středočeského kraje a návazných tratích v ČR.
- Potřeba obnovy vozového parku (požadavky na akceleraceschopnost, nízkopodlažnost, rovnoměrnost rozložení nástupních prostor po délce soupravy, velká četnost nástupních prostor, bezbariérovost interiéru, uspokojivý informační a prodejní systém).

Doporučení pro územní plán

- Oddělit dálkovou a regionální železniční dopravu nabídkou nových úseků tratí parametrů VRT (výstavba prvních etap vysokorychlostních tratí (Praha – Beroun, nové železniční spojení; Praha – Bystřice u Benešova, nová trať Jih).
- Vytvořit prostorové podmínky pro koridor trati Praha–Kladno v rámci její modernizace, s připojením letiště Praha Ruzyně.
- Vytvořit prostorové podmínky pro výstavbu nového železničního Výtoňského mostu.
- Vytvořit prostorové podmínky pro obnovu či výstavbu nových železničních zastávek k většímu zapojení železnice do dělby dopravní práce v osobní dopravě.
- Vytvořit prostorové podmínky ke zlepšení funkčnosti komunikačního systému města.
- Optimalizovat návrhový rozsah systému metra.
- Vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj nových tramvajových tratí včetně odpovídajícího zázemí (tramvajové vozovny, opravny apod.).
- Vytvořit předpoklady pro další rozvoj systému záchytných parkingů P+R.
- Vytvořit prostorové podmínky pro urychlený rozvoj systému bezpečné a dobře vybavené cyklistické dopravy.
- Vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj vodní dopravy.

Odkazy na jevy ÚAP (seznam jevů, které se dané kapitoly dotýkají)

Číslo	**Název**
A088	Dálnice včetně ochranného pásma
A089	Rychlostní silnice včetně ochranného pásma
A090	Silnice I. třídy včetně ochranného pásma
A091	Silnice II. třídy včetně ochranného pásma
A092	Silnice III. třídy včetně ochranného pásma
A093	Místní a účelové komunikace
A094	Železniční dráha celostátní včetně ochranného pásma
A095	Železniční dráha regionální včetně ochranného pásma
A096	Koridor vysokorychlostní železniční trati
A097	Vlečka včetně ochranného pásma
A098	Lanová dráha včetně ochranného pásma
A099	Speciální dráha včetně ochranného pásma
A100	Tramvajová dráha včetně ochranného pásma
A102	Letiště včetně ochranných pásem
A103	Letecká stavba včetně ochranných pásem
A104	Vodní cesta
A105	Hraniční přechod
A106	Cyklostezka, cyklotrasa, hipostezka a turistická stezka
A119	Další dostupné informace, např.
A119/10	Současný stav využití území

Odkazy na výkresy (seznam výkresů, které se dané kapitoly dotýkají)

Číslo	**Název**
2	Limity využití území
3	Záměry na provedení změn v území
4	Problémy v území
5	Širší vztahy
11	Současný stav využití území
19	Doprava
20	Komunikační síť

Indikátory (seznam indikátorů, které se dané kapitoly dotýkají)

Číslo	**Název**
93	Podíl MHD na dělbě přepravní práce vůči IAD
94	Délka sítě metra
95	Délka sítě tramvají
96	Počet cestujících přepravených MHD na území Prahy
97	Podíl kolejových druhů MHD na počtu cestujících přepravených MHD na území Prahy
98	Počet příměstských autobusových linek PID
99	Podíl kolejové sítě MHD vůči celkové délce sítě MHD na území hl. m. Prahy
100	Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID
101	Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici
102	Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze od zastávek kolejové dopravy
103	Počet stanic a zastávek ŽD v hl. m. Praze
104	Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze zastávky MHD
105	Počet obcí ve Středočeském kraji napojených na systém PID
109	Podíl realizovaných úseků MO na celkové délce
110	Dopravní výkon motorových vozidel na obyvatele
111	Celkový počet vozidel na obyvatele
112	Dopravní výkon automobilové dopravy na pražské komunikační síti v průměrný pracovní den
113	Vývoj IAD v radiálních směrech po sektorech na hranici hl. m. Prahy
114	Rozsah komunikací s IAD > 100000 voz./den
115	Rozsah komunikací s těžkou nákl. dopravou > 5000 voz./den
116	Rozsah oblastí uplatňujících zóny placeného stání
117	Rozsah oblastí s mýtným systémem
118	Vývoj intenzit dopravy na centrálním a vnějším kordonu
119	Počet vozidel parkujících na parkovištích P+R
120	Počet parkovišť P+R
121	Kapacita parkovišť P+R
122	Počet cestujících přepravených železniční dopravou na území Prahy v rámci PID
124	Vývoj výkonů nejdůležitějších nádraží
125	Počet odbavených cestujících na letišti Ruzyně
126	Výkony letecké nákladní dopravy na letišti Ruzyně/rok
127	Počet přepraveného zboží plavebními komorami
128	Objemy substrátů v pražských přístavech
129	Délka cyklistických tras vedených po komunikacích bez automobilové dopravy
163	Podíl realizovaných úseků PO na celkové délce

Reference

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, URL: www.dpp.cz/

Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, UDI, TSK, ŘSD

Koordinátor ODIS s.r.o., URL: www.kodis.cz/

KORDIS JMK, spol. s r. o., koordinátora integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, URL: www.idsjmk.cz/

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, MD ČR, 2005

Prognóza Letiště Praha, ČVUT, 2007

Výroční zpráva 2007 Správa Letiště Praha, s.p.

Profil společnosti Letiště Praha (červenec 2009)

Prohlášení o dráze celostátní a regionální (Č.j. 23 153/08-OŘ, JŘ 2008/2009), ve znění provedené změny čís. 1/2008 účinné od 1.7.2008, SŽDC s.o.

Prohlášení o dráze celostátní a regionální (č.j.44 932/08-OŘ JŘ 2009/2010)

Reference

Ročenky dopravy 1995-2009, ÚDI, TSK

Ročenky Praha Životní prostředí, MHMP

ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), URL: www.ropid.cz/

Skupina ČD - Statistická ročenka 2000 – 2009, ČD, a.s. Skupiny České dráhy

ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o., URL: www.skoda.cz/transportation

Územně analytické podklady hl. m. Prahy, URM, 2008

Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, ÚRHMP, 1999 a ve znění platných změn a úprav

Územní plán VUC Pražského regionu

Výroční zpráva Skupiny České dráhy za roky 2000 – 2009, ČD, a.s. Skupiny České dráhy

Výroční zpráva 2001 - 2009, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Výroční zpráva společnosti ČD Cargo, a.s. za rok 2008