

# 600—Dopravní infrastruktura



IPR  
PRAHA

UAP Praha / **2014**

Územně analytické podklady hl. m. Prahy

—  
2014  
—

**600 / Dopravní infrastruktura**

**POŘIZOVATEL**

Odbor stavební a územního plánu MHMP  
Jungmannova 29/35, Praha 1

**ZPRACOVATEL**

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy  
Vyšehradská 57/2077, Praha 2

|                                     |            |       |    |
|-------------------------------------|------------|-------|----|
| <b>SILNIČNÍ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ</b> | <b>610</b> | ..... | 4  |
| Silniční doprava                    | <b>611</b> | ..... | 4  |
| Doprava v klidu                     | <b>612</b> | ..... | 14 |
| <br>                                |            |       |    |
| <b>VEŘEJNÁ DOPRAVA</b>              | <b>620</b> | ..... | 20 |
| Kolejová doprava                    | <b>621</b> | ..... | 25 |
| Silniční doprava                    | <b>622</b> | ..... | 30 |
| <br>                                |            |       |    |
| <b>PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b>   | <b>630</b> | ..... | 34 |
| Pěší doprava                        | <b>631</b> | ..... | 34 |
| Cyklistická doprava                 | <b>632</b> | ..... | 38 |
| <br>                                |            |       |    |
| <b>OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY</b>        | <b>640</b> | ..... | 46 |
| Letecká doprava                     | <b>641</b> | ..... | 46 |
| Vodní doprava                       | <b>642</b> | ..... | 49 |

# 600 / Dopravní infrastruktura

# 610 Dopravní infrastruktura

## Úvod

Doprava výrazným způsobem ovlivňuje rozvoj ekonomiky, její konkurenceschopnost v prostředí celosvětové globalizace, úroveň kvality dopravy představuje výrazný rozhodovací faktor pro investory a 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 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 záboory půdního fondu apod. Prioritní důraz musí být proto kladen na rozvoj kolejových dopravních subsystémů i dalších forem ekologické dopravy a na snižování počtu jízd automobilem ve městech.

Celospoolečenské 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, vyliďňování centra města s rostoucí nabídkou pracovních příležitostí, rozvoj zástavby v oblastech odlehklých 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 osobními automobily, především trvale podporují rozvoj systémů hromadné dopravy, efektivně zklidňují automobilovou dopravu a mají účinnou parkovací politiku.

## 611 – 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 směřována soustava rychlostních silnic R4 (Praha – Příbram), R6 (Praha – Karlovy Vary, zprovozněná k Novému Strašecí), R7 (Praha – Slaný), R10 (Praha – Ml. Boleslav, Turnov). 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 ve srovnání s jinými českými městy specifické postavení v důsledku enormně vysokých intenzit na komunikační síti města i velikostí dopravních výkonů na svém území. Tomu však neodpovídají investice do silniční infrastruktury ze strany státu, který je investorem výstavby Pražského okruhu.

### 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 důsledku nedostatečné kapacity klíčových úrovnňových křižovatek v centru města omezeného charakteru 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 širokou nabídkou dostupným zbožím.

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 po obvodu Prahy. V 70. letech dvacátého století došlo k prosazení koncepce radiálně-okružního základního komunikačního systému (ZÁKOS), 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 koncipovaného systému realizovala. Její přednostní realizace byla 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 magistrálu 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, Hrdlořežská radiála, Krčská radiála) se ukázaly být pro město nepřijatelné. Nově se prosadila 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 zprovozněna Štěrboholská radiála, západní část Městského okruhu v oblasti Smíchova, ve výstavbě je severozápadní část Městského okruhu pod Stromovkou, v září 2010 došlo ke zprovoznění Pražského okruhu na jihu Prahy, v roce 2011 byl zprovozněn východní úsek Vysočanské radiály. 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 a v roce 2011 úsek Vysočanské radiály mezi Pražským okruhem, resp. silnicí R10 u Horních Pohčernic a ulicí Kbelskou. V roce 2013 byla zprovozněna Jinočanská spojka propojující oblast Jihozápadního Města s Pražským okruhem.

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 7×6 km. Dochází 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 se 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 1981–2013 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodno-

TAB / 611.1

## Intenzity dopravy na centrálním kordonu v letech 1981–2013

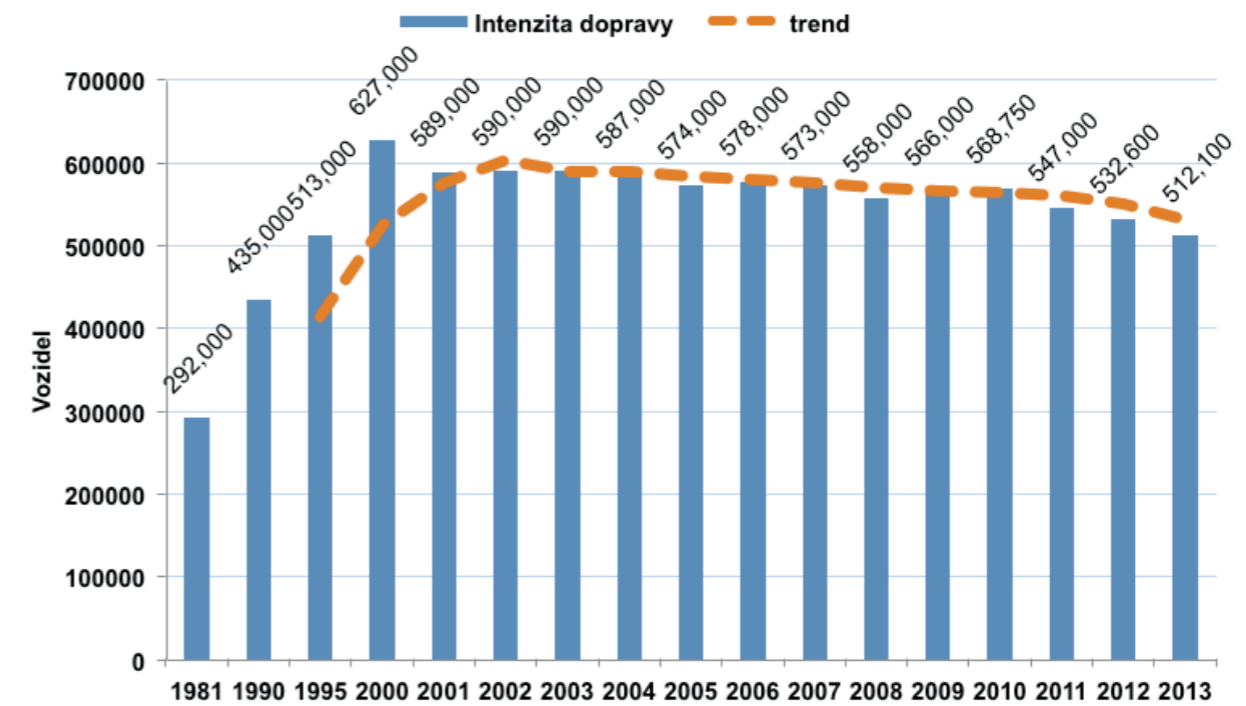
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]

| INTENZITA DOPRAVY |                        |                          |                |
|-------------------|------------------------|--------------------------|----------------|
| CENTRÁLNÍ KORDON  |                        |                          |                |
| Rok               | Počet osobních vozidel | Počet nákladních vozidel | Celkem vozidel |
| 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                   | 566 000        |
| 2010              | 544 180                | 13 090                   | 568 750        |
| 2011              | 535 000                | 12 000                   | 547 000        |
| 2012              | 517 000                | 15 600                   | 532 600        |
| 2013              | 502 000                | 10 100                   | 512 100        |

GRAF / 611.1

## Vývoj intenzity dopravy na centrálním kordonu

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



Z grafu „Dopravní výkony automobilové dopravy“ 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 / 611.3

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 (o 67 %). Na centrálním kordonu se v roce 2013 automobilová doprava oproti předchozímu roku snížila o 2,9%.

Ve středním pásmu města automobilový provoz trvale rostl v letech 1990–2007, kdy se v tomto období zvýšil na některých komunikacích trojnásobně až čtyřnásobně. V roce 2013 se automobilová doprava v tomto pásmu oproti předcházejícímu roku kolísala v rozmezí ± 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 3,9krát více vozidel (+288 %). V roce 2009 se intenzita automobilové dopravy oproti roku 2008 na vnějším kordonu snížila o 1,2 %, od té doby dochází opět k mírnému nárůstu – v roce 2013 o 2,8 %.

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.

Vývoj automobilového zatížení 06–22 hodin na hranici města a regionu v jednotlivých sektorech zachycuje graf „Vývoj zatížení na komunikační síti na hranici Prahy v jednotlivých sektorech“. → GRAF / 611.4

ty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 06–22 hod. → TAB / 611.1 → GRAF / 611.1

Současnou kritickou situací na komunikačním systému města umocňuje skutečnost, že některé komunikace uvnitř Prahy, které by měly sloužit pouze pro vnitroměstskou dopravu, využívá dnes i tranzitní doprava včetně kamionů. Typickou trasou kamionové dopravy je část Jižní spojky (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–Lahovice–Jesenice–D1 v září 2010 byly vymezeny nové objízdné trasy pro těžkou nákladní automobilovou dopravu využívající ulici Spořilovskou a Brněnskou přes Spořilov a Jižní Město s návazností na zprovozněnou jižní část Pražského okruhu. V roce 2013 došlo k přestavbě křižovatky ulice 5. května a Jižní spojky, čímž došlo k vyloučení nákladní kamionové dopravy ze Spořilovské ulice. Ve srovnání s rokem 1990 se automobilový provoz v průměru na celé komunikační síti v roce 2013 zvýšil o 200 % (tj. na trojnásobek). Největší průměrné mezi-

roční 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. V letech 2011, 2012 a 2013 intenzity automobilové dopravy prakticky stagnují.

Vývoj intenzity dopravy na vnějším kordonu v letech 1981–2013 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodnoty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 06–22 hod. → TAB / 611.2 → GRAF / 611.2

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 2010 dopravní výkon automobilové dopravy v Praze byl 22,2 mil. vozokm/den a v roce 2013 dopravní výkon automobilové dopravy v Praze byl 21,9 mil. vozokm/den. Podíl osobních automobilů na celkovém dopravním výkonu motorových vozidel činí cca 92 %.

TAB / 611.2

## Intenzity dopravy na vnějším kordonu v letech 1981–2013

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]

| INTENZITA DOPRAVY |                        |                          |                |
|-------------------|------------------------|--------------------------|----------------|
| VNĚJŠÍ KORDON     |                        |                          |                |
| ROK               | Počet osobních vozidel | Počet nákladních vozidel | Celkem vozidel |
| 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        |
| 2010              | 459 550                | 54 230                   | 520 520        |
| 2011              | 475 500                | 49 700                   | 525 200        |
| 2012              | 476 600                | 49 700                   | 526 300        |
| 2013              | 489 400                | 47 800                   | 537 200        |

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 Průhonice a pravým břehem Vltavy u Zbraslavi (Komořan), sektor JZ (jihozápad) od levého břehu Vltavy u Zbraslavi po ul. Na Radosti u Třebonic (Zličina), sektor SZ (severozápad) od ul. Na Radosti u Třebonic (Zličina) 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 části textu této kapitoly Detailnější prostorový průmět systému v území.

Stupeň motorizace v r. 2013 v Praze dosáhl 688 vozidel/1000 obyvatel, tj. 1,4 obyvatel na jedno motorové vozidlo. Stupeň automobilizace v r. 2013 v Praze dosáhl 536 osobních automobilů/1000 obyvatel, tj. 1,87 obyvatel na jeden osobní automobil. Celková délka komunikační sítě na území města v roce 2013 dosáhla 3 972 km. Dělna přepravní práce (podle počtu cest na území města v průběhu pracovního dne) mezi hromadnou a automobilovou

dopravou v roce 2010 byla 57 % k 43 % ve prospěch hromadné dopravy.

Počet dopravních nehod v Praze v roce 2013 evidovaných PČR dosáhl 18 593 (29 smrtelných zranění a 228 těžce zraněných).

Počet světelných signalizačních zařízení dosáhl v roce 2013 počtu 578, v roce 1999 byl 395.

### KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA

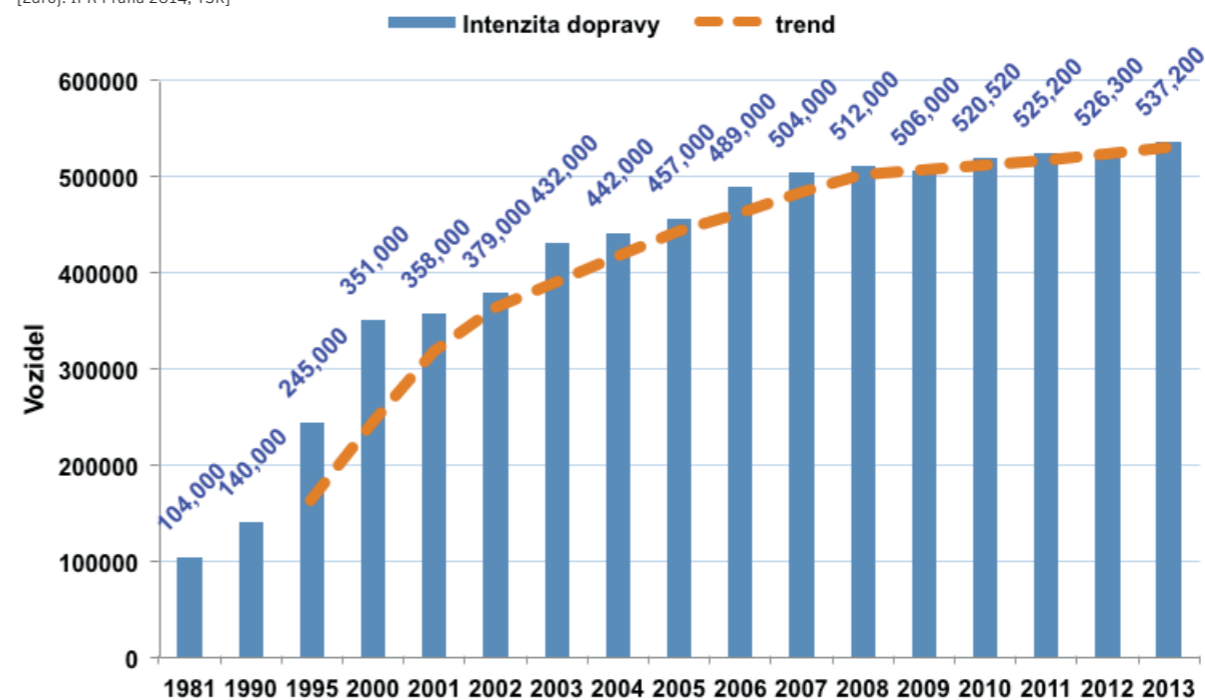
Systém komunikací v Praze je charakterizován a výrazně ovlivněn situací vzniklou historickým vývojem města, dále výstavbou a zprovozněním nových úseků nadřazené celoměstsky významné komunikační sítě od druhé poloviny 20. století až do současné doby.

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,

GRAF / 611.2

## Vývoj intenzity dopravy na vnějším kordonu

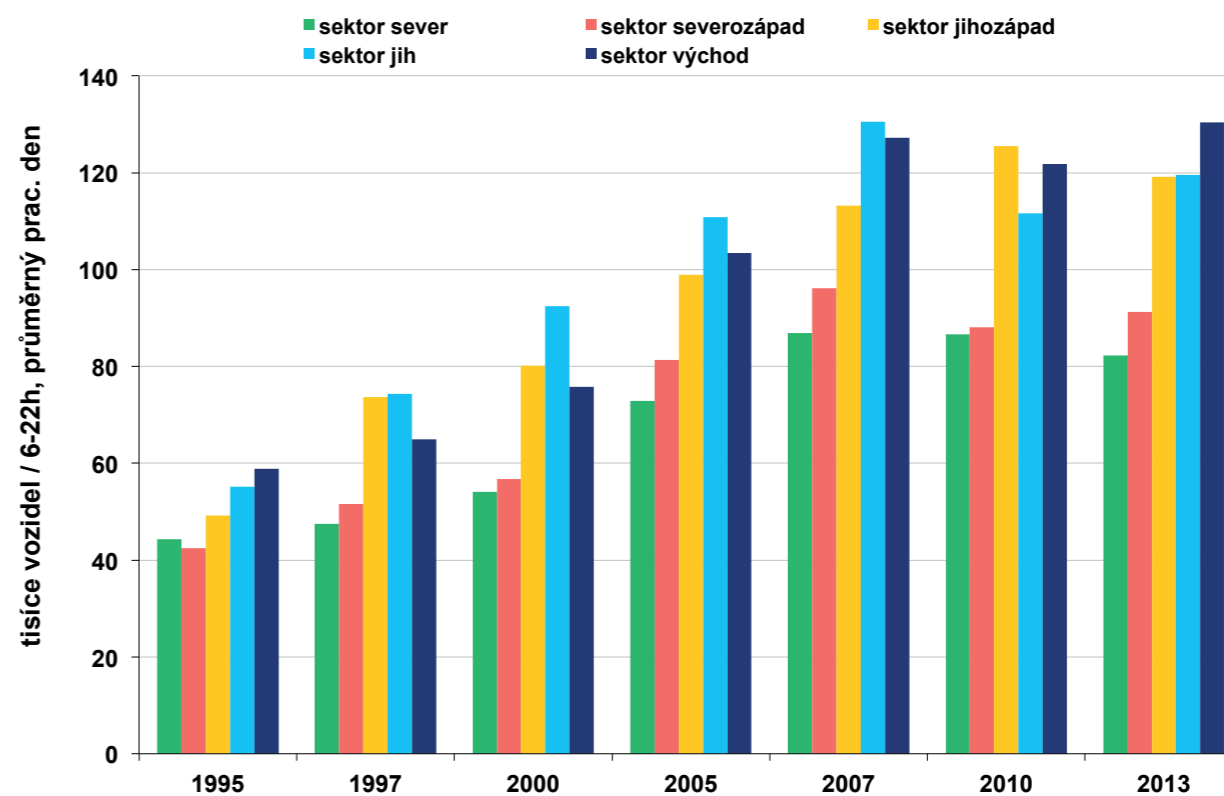
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 611.4

## Vývoj zatížení na komunikační síti na hranici Prahy v jednotlivých sektorech

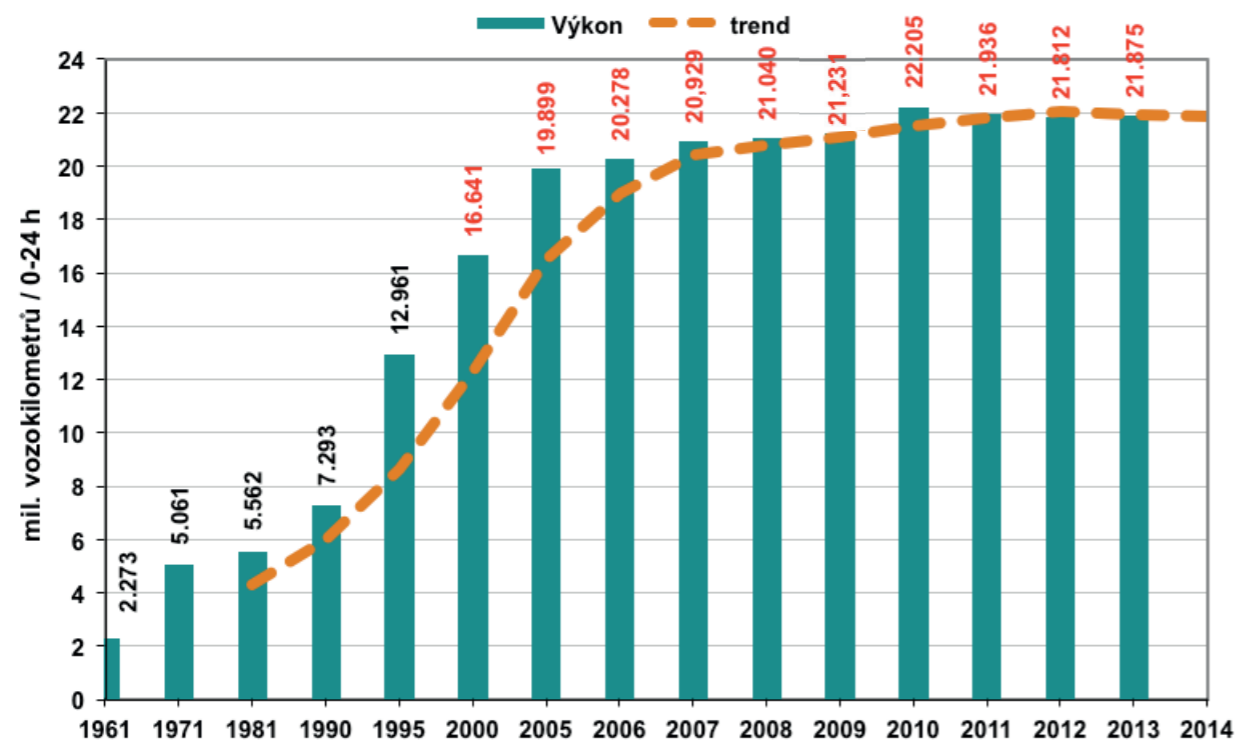
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 611.3

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

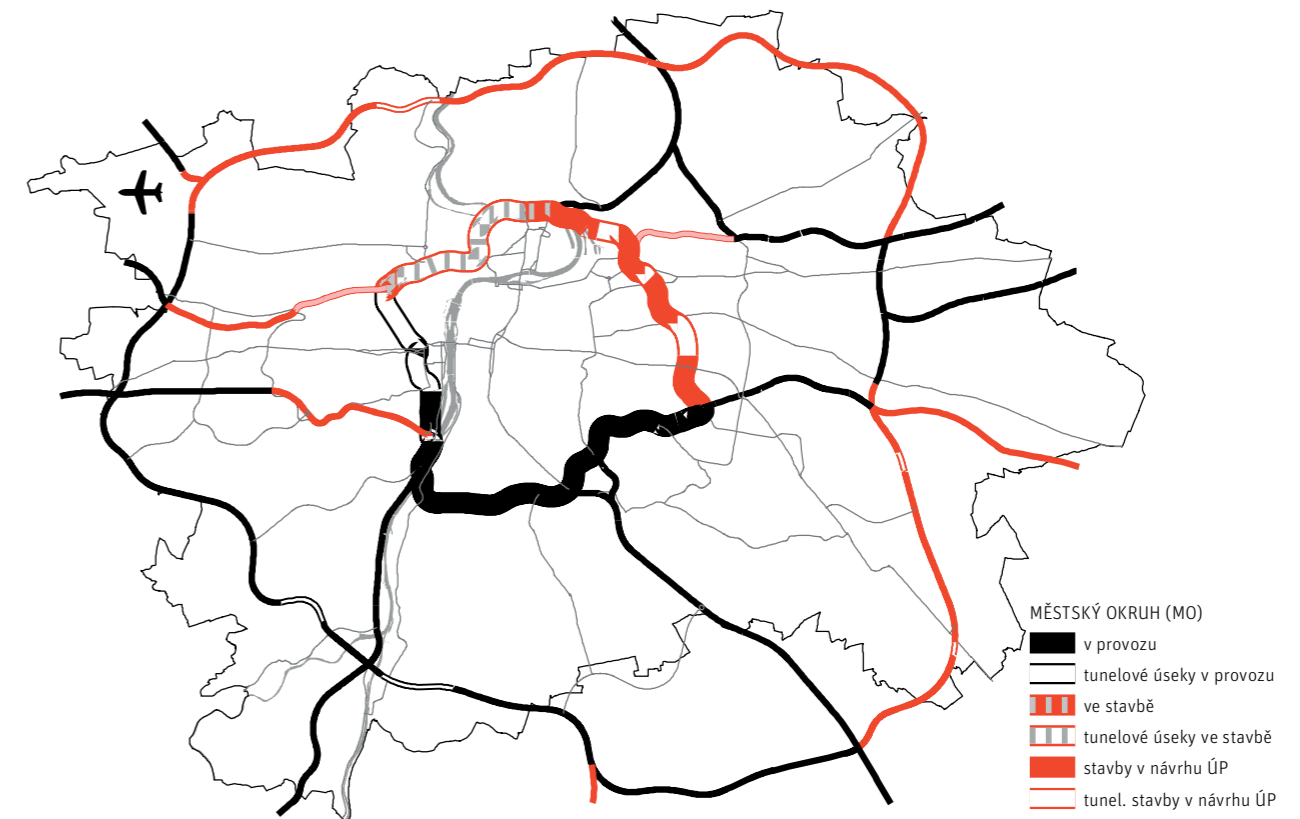
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



MAPA / 611.1

## Stav přípravy a výstavby Městského kruhu

[IPR Praha 2014]



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. Ječná a Žitná.

Koncepce budoucího nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy dle platného ÚP je postavena na principu dvou okruhů, sedmi radiál a dvou spojek. Okruhy představuje Městský okruh uvnitř Prahy a Pražský okruh převážně na okraji hlavního města. Pražský okruh je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Oba okruhy by dle platného ÚP mělo ve výhledu propojit maximálně sedm celoměstsky významných radiálních komunikací (radiál) Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská. S ohledem na investiční náročnost těchto komunikací, jejich územní nároky a dopad do

území města se v současné době přehodnocuje názor na jejich podobu, rozsah i počet v rámci prací na Metropolitním plánu.

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

Pražský okruh je zprovozněn v úsecích Horní Počernice – Běchovice na východě města, na západě a jihu Prahy je zprovozněn úsek Ruzyně – Řepy – Třebonice – 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 tunely Zlíchov, Mrázovka a Strahovský tunel. Dokončuje se výstavba severozápadní části Městského okruhu – úsek Malovanka – Pelc Tyrolka včetně nového mostu přes Vltavu v oblasti Troja-Holešovice.

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) a východní část Vysočanské radiály (úsek Kbelská – R10).

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 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. Negativním příkladem jsou část Jižní spojky a ul. Brněnská, kde je enormní automobilové zatížení 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. Ječná a Žitná 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. 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 velkou 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 děličího 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, i když i tato řešení představují v některých lokalitách zásahy, které jsou předmětem kritiky. 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 (v minulosti se zde původně počítalo s mostním objektem nad kolejí 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 byly tunely pod Stromovkou realizovány raženou technologií (oproti dříve navrhovaným hloubeným tunelům po jižním okraji Stromovky, které počítaly se značnými zásahy do zeleně), na rozdíl od dřívějších návrhů byl zrealizován větší rozsah tunelů mezi Strahovským tunelem a Pelc Tyrolkou. Povrchový úsek Městského okruhu se předpokládá pouze u Pelc Tyrolky u severního předmostí mostu Barikádníků.

→ MAPA / 611.1

Postupně realizovaný Městský okruh by po svém dokončení měl dosahovat délky cca 32 km. V současné době je zprovozněno 54 % délky této komunikace, tj. jižní část v úseku Rybníčky – Barrandovský most a západní část v úseku Barrandovský most – Malovanka. Chybí severní a východní část Městského okruhu, tj. cca 46 % jeho celkové délky. Severní část Městského okruhu je v současné době v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka (s raženými tunely pod Stromovkou) ve výstavbě. Technické řešení úseků Pelc Tyrolka – Balabenka – Rybníčky je v současné době předmětem nové pozornosti, kdy se prosazuje názor na jeho přehodnocení s důrazem na snížení ekonomické náročnosti a bude se upřesňovat.

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

Jižní část Městského okruhu (tzv. Jižní spojka) spolu s ul. K Barrandovu a Štěrboholskou radiálou představují nejvýznamnější západovýchodní komunikační spojení v Praze. Návrhové parametry jižní části Městského okruhu v uspořádání směrově dělené vozovky se třemi průběžnými jízdními pruhy pro každý dopravní směr, s mimoúrovňovými křižovatkami, umožňují převádět velké dopravní zatížení i při dosavadní absenci velké části Pražského okruhu. Zprovozněním jižní části Pražského okruhu a odvedením tranzitní těžké nákladní automobilové dopravy přes Spořilov a Jižní Město na nově zprovozněné úseky Pražského okruhu se situace na Jižní spojnici v Krčském údolí změnila, uvolněná kapacita byla využita osobní automobilovou dopravou. Vlivem upravené trasy pro tranzitní automobilovou dopravu (která je přizpůsobena nově otevřeným úsekům Pražského okruhu) nastala však velmi nepříznivá situace na ul. 5. května u Spořilova a v Brněnské ul. v prostoru Jižního

Města. Tento nepříznivý stav způsobuje absence východní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy – stavby č. 511 v úseku Běchovice – D1), kam bude tranzitní doprava převedena. Zprovoznění chybějících úseků Pražského okruhu je naléhavé v zájmu zlepšení nepříznivé provozní situace na komunikační síti hlavního města, kde vlivem jejího značného dopravního zatížení dochází k dopravním kongescím.

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 jsou v provozu západní a jižní část Pražského okruhu v úseku Ruzyně – Řepy – Třebonice – Slivenec – Lahovice – Vestec – D1 u Dobřejovic a východní úsek Pražského okruhu Horní Počernice – Běchovice. 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.

→ MAPA / 611.2

#### DETAILNĚJŠÍ PROSTOROVÝ PRŮMĚT SYSTÉMU V ÚZEMÍ

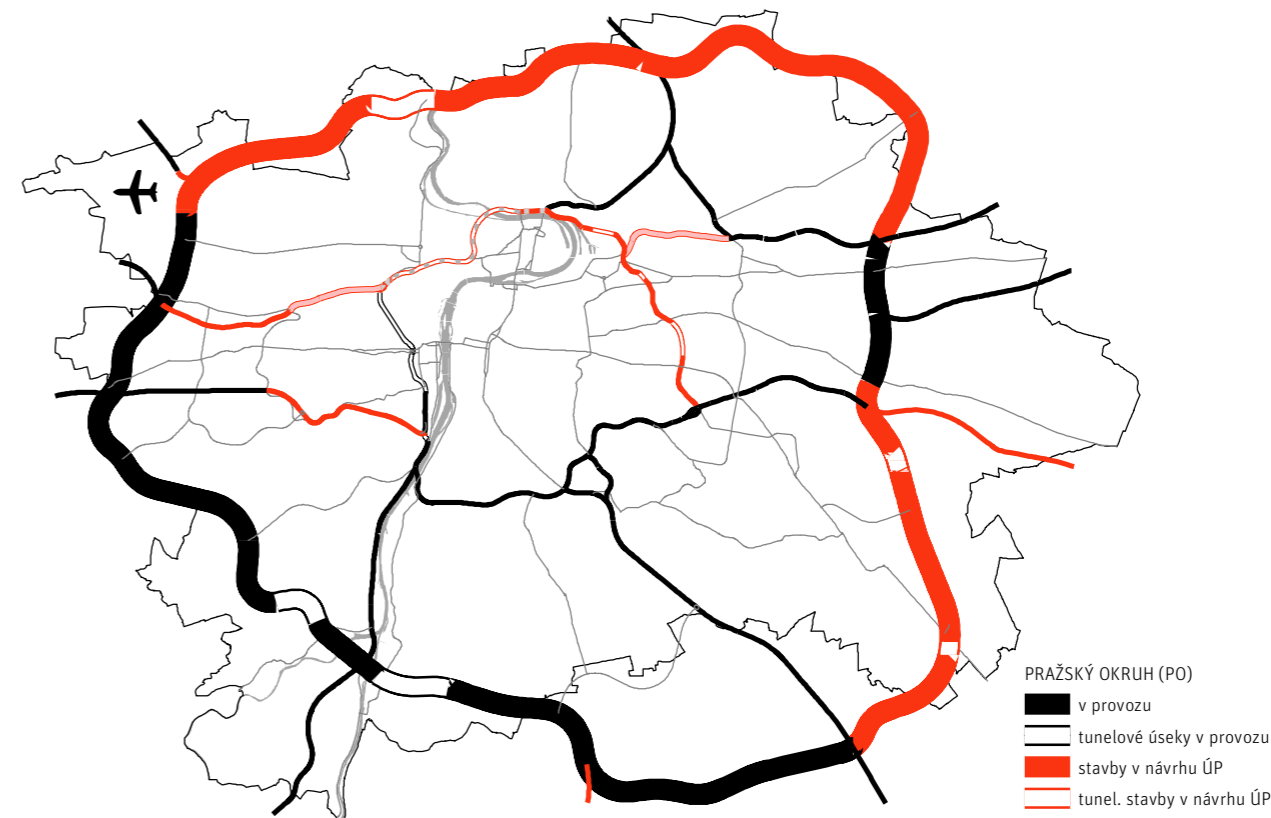
##### OBLAST HISTORICKÉHO CENTRA PRAHY, ROZŠÍŘENÉHO CELOMĚSTSKÉHO CENTRA PRAHY

Negativní vlivy automobilové dopravy na území historického centra 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 – Resslerova – Karlovo náměstí – Ječná – Žitná – nám. I. P. Pavlova, kde se toto západovýchodní komunikační spojení kumuluje s provozem severojižní magistrály vedené ul. Wilsonovou, Sokolskou, Mezibranskou a Legerovou. V levobřežní oblasti historického centra Prahy se mezi nejzatíženější komunikace řadí ul. Karmelitská, oblast Klárova, ul. Chotkova a nábř. E. Beneše. K nežádoucím průjezdům Malou Stranou dochází v ul.

MAPA / 611.2

#### Stav přípravy a výstavby Pražského kruhu

[IPR Praha 2014]



Letenské a Valdštejské. Značně zatížena je také ul. Mariánské hradby podél areálu zahrad Pražského hradu. Na severní hranici historického centra města probíhá v západovýchodním směru dopravně značně zatížená trasa ul. Milady Horákové a ul. Patočkova.

Snížení tlaku automobilové dopravy na historicky nejceněnější oblast historického centra 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, 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. Ressleru, Karlovo náměstí, ul. Ječnou, Žitnou a nám. I. P. Pavlova představuje další výrazný problém z hlediska koncentrace automobilového zatížení v oblasti historického centra 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 uvažovalo v oblasti Výtoně s využitím nově navrhovaného (sdruženého) mostu. Tato alternativa je však značně problémová a kontroverzní s ohledem na prostorové aspekty nového mostu pod Vyšehradem, na památkovou ochranu a důsledky vůči stávající zástavbě, nárůst 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 nábrežních komunikací zejména na pravém vltavském břehu v historickém centru Prahy. Neopakovatelná panorama Hradčan, Malé Strany, Karlova mostu a siluety Petřína z pravého vltavského břehu by při zklidnění nábrežních komunikací získalo na atraktivitě a přitažlivosti pro zahraniční a domácí návštěvníky Prahy i pro obyvatele hlavního města.

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

*Pozn. Intenzity automobilové dopravy na sledované síti za rok 2013 je možné získat na internetových stránkách Technické zprávy komunikací hl. m. Prahy [www.tsk-praha.cz](http://www.tsk-praha.cz).*

#### 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 pro-

chází nejzatíženější komunikace hlavního 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 ul. Michelská a Vyskočilova, v oblasti Krče ul. Vídeňská, Zálesí, Štúrova, v oblasti Jižního Města ul. Türkova, Chilská, Opatovská, Mírového hnutí a K Horkám, v oblasti Spořilova kromě Jižní spojky a ul. 5. května ještě ul. Spořilovská a Hlavní. → GRAF / 611.5

Oblast Jižního 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 jihovýchodní části Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1. 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 platného ÚP SÚ 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 přílehlé části regionu.

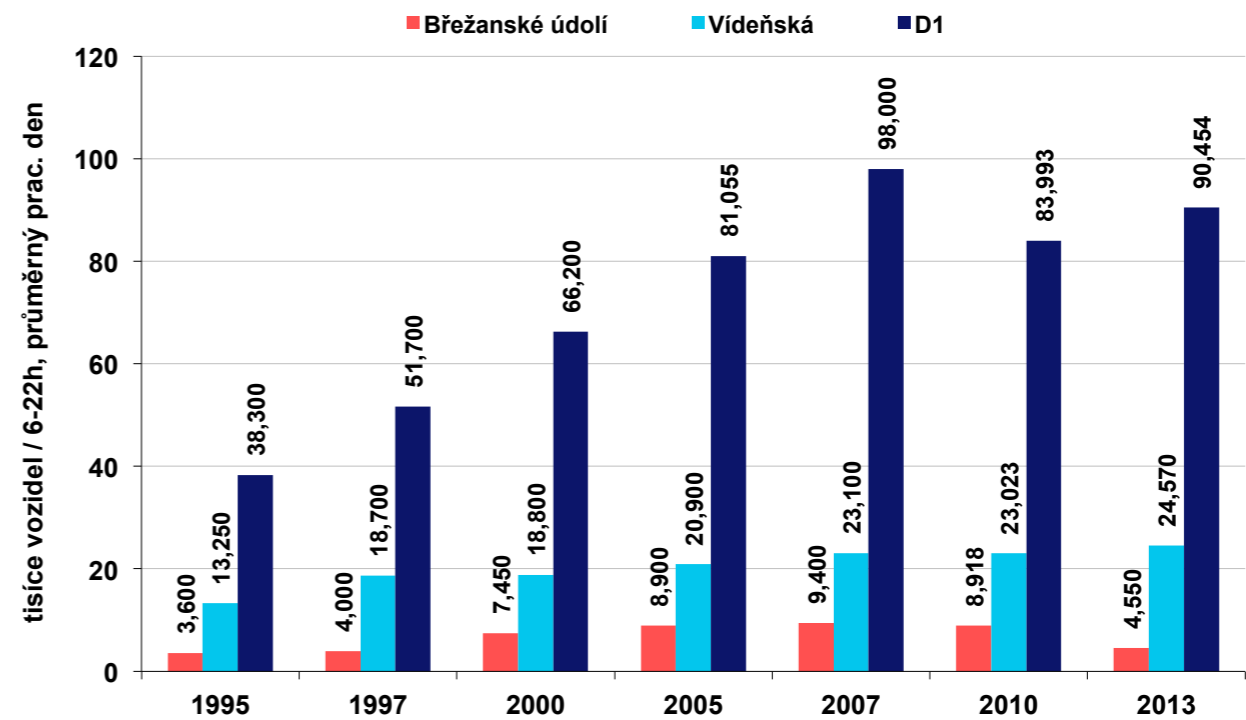
Základním problémem jižního sektoru města zůstává severojižní magistrála vedená od Kačerova přes Pankrác. Návrhové parametry této komunikace, její celkové šířkové uspořádání a automobilové zatížení představují v území negativně vnímanou stavbu, kterou bude třeba v rámci budoucí rekonstrukce rehabilitovat dle soudobých pohledů na městské komunikace a její nepříznivé prostorové působení v sídelní struktuře zmírnit. Oproti některým úsekům severojižní magistrály v centru města (ul. Sokolské, Legerově u nám. I. P. Pavlova nebo na Nuselském mostě), kde magistrála má v některých úsecích úspornější šířky jízdních (řadících) 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 výsadbu stromořadí a k dalším vhodným úpravám zlepšujícím uspořádání veřejného uličního prostoru.

Významným 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

GRAF / 611.5

### Vývoj zatížení komunikací na hranici města v jižní části Prahy

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



na některých úsecích Jižní spojky, ul. Spořilovské v oblasti Spořilova a ul. Brněnské na Jižním Městě. 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 s rozvojem na území města má negativní dopady na stávající zástavbu. V souvislosti se zprovozněním jižní části Pražského okruhu je třeba sledovat možnosti doplnění komunikačního systému v této oblasti např. o východní obchvat Písnice ve vazbě na Kunratickou spojku a zrealizovanou mimoúrovňovou křižovatku Pražského okruhu mezi Písnicí a Dolními Břežany. 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. Obtížný problém představuje dopravní situace v ul. Vídeňské a Zálesí u Thomayerovy nemocnice, kde kromě automobilového zatížení se kumulují 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.

Zprovoznění Pražského okruhu v úseku Slivenec – Lahovice – D1 a uplatnění zákazu vjezdu těžkých nákladních vozidel nad 12 tun celkové hmotnosti na ul. K Barrandovu a části Jižní spojky západně od Spořilova se projevilo významným poklesem počtu nákladních

vozidel na Jižní spojce v Krčském údolí, na Barrandovském mostě i v ul. K Barrandovu. Uvolněná kapacita Jižní spojky v Krčském údolí a Barrandovském mostě vedla k nárůstu vnitroměstské automobilové dopravy na tomto úseku komunikace.

#### JIHOZÁPADNÍ SEKTOR PRAHY

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi jihozápadního sektoru hlavního města jsou Pražský 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 představují 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. → GRAF / 611.6

V oblasti Motola jsou nejzatíženějšími komunikacemi ul. Plzeňská, Bucharova a Kukulova. V oblasti Zličina k nejvýznamnějším komunikacím patří Pražský okruh, Rozvadovská spojka, ul. Řevnická a Na Radosti. V oblasti Řeporyjí patří k nejvýznamnějším komunikacím ul. Smíchovská, Jáchymovská a Ořešská. Nejzatíženější

je prostor Řeporyjského náměstí a navazující úsek ul. Smíchovské. Na ul. K Barrandovu došlo po zprovoznění jižní části Pražského okruhu k významnému snížení projíždějících těžkých nákladních vozidel (cca o 5 000 vozidel/den). 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. Na jihozápadě města se příznivě projevilo zprovoznění tzv. Jinočanské spojky, která propojuje 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 po zprovoznění doplněné části 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 mohla 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. → GRAF / 611.7

V oblasti Letné k nejvýznamnějším komunikacím patří ul. Milady Horákové, Veletržní, Strojnická, Letenský tunel, Korunovační a nábř. Kpt. Jaroše. 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. 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, by měl 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 – Gymnazijsní – 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 mezi ul. Evropskou v oblasti Veleslavína a ul. Na Petřinách na sídlišti Petřiny.

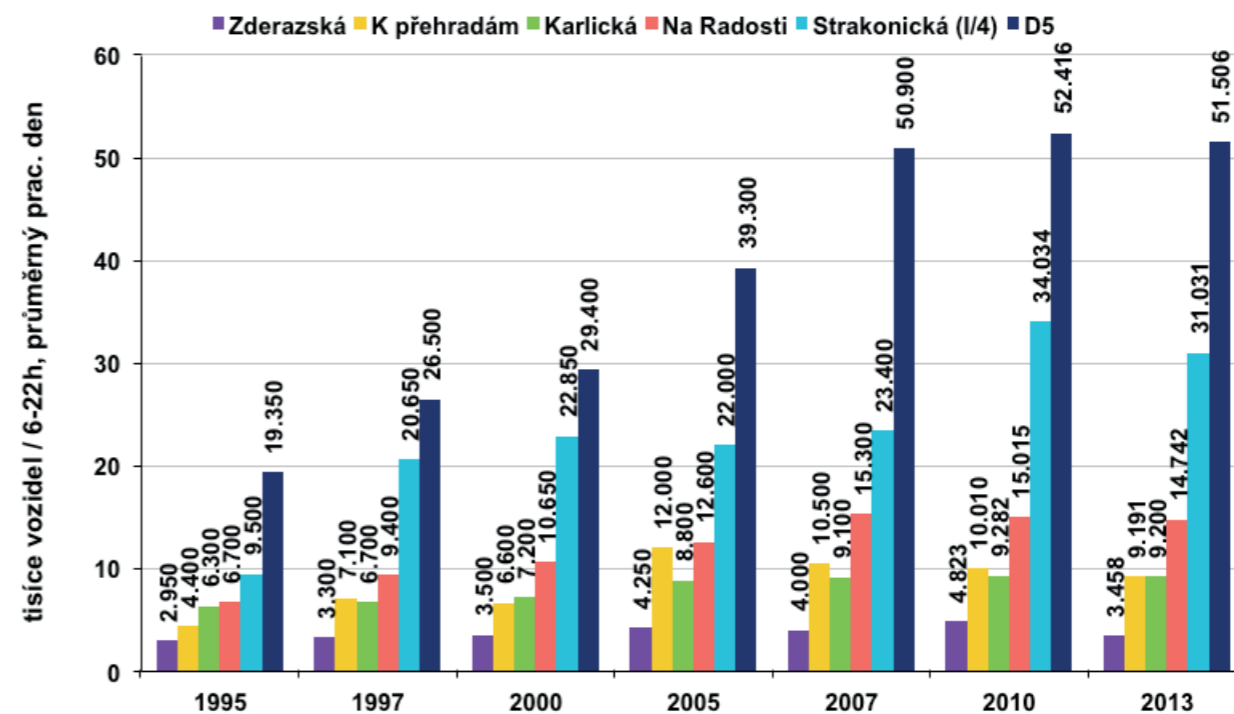
Zlepšení situace v oblasti zástavby Letné a Holešovic by mělo přinést zprovoznění severozápadní části Městského okruhu, jehož výstavba probíhá. S ohledem na připravovanou zástavbu v prostoru Bubny–Zátory však bude třeba vytvořit na území Letné a Holešovic takové podmínky pro IAD, aby nedocházelo k nežádoucím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

GRAF / 611.6

## Vývoj zatížení komunikací na hranici města v jihozápadní části Prahy

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



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 jiho-východní 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. → GRAF / 611.8

Na území sídliště Prosek tvoří základ komunikačního skeletu ul. Vysočanská, Prosecká a Lovosická. Na rozhraní Proseka a Letňan vede celoměstsky významný úsek ul. Kbelské. V oblasti Letňan základní komunikační kostru tvoří ul. Tupolevova,

Beranových a Veselská. V oblasti Čakovic jsou nejvýznamnějšími komunikacemi ul. Kostelecká a Cukrovarská. V oblasti Kbel a Vinoře je dopravně nejvýznamnější ul. Mladoboleslavská. V prostoru Březiněvsi představuje problém dopravní zatížení ulice Na Hlavní.

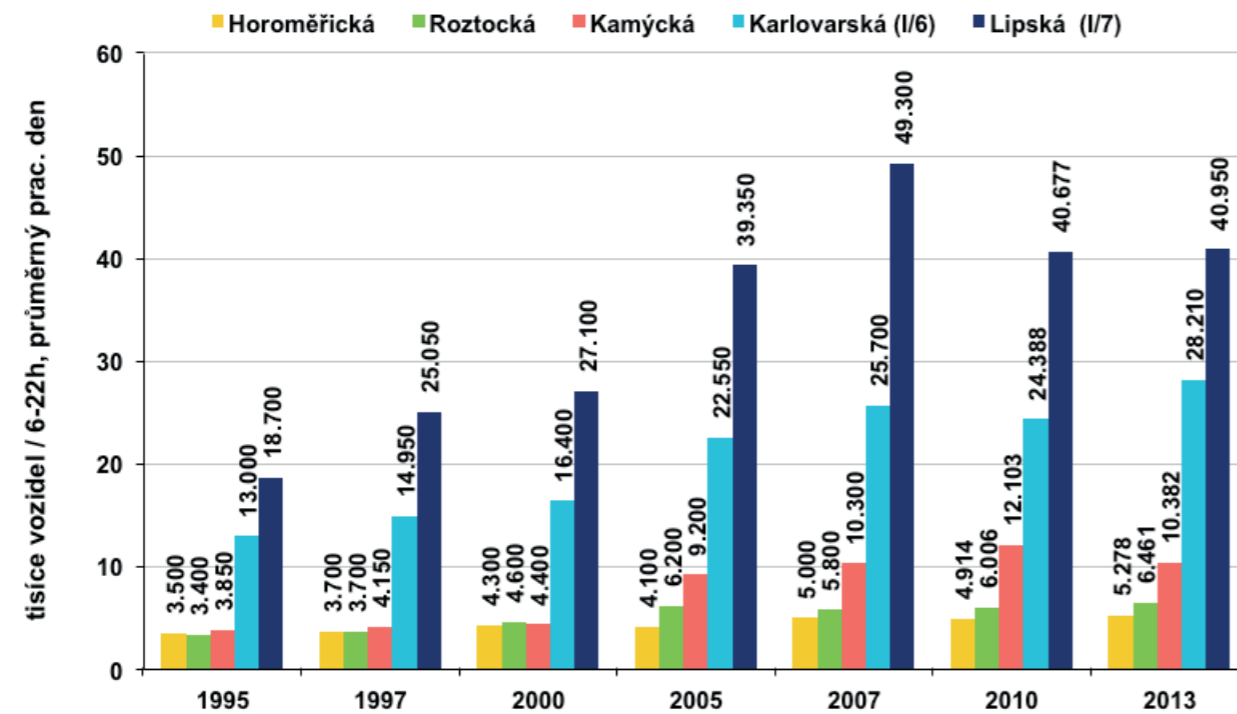
Základním problémem komunikační sítě severního sektoru města je značné dopravní zatížení ul. V Holešovičkách, která představuje atraktivní a prakticky jedinou kapacitní trasu propojující rozsáhlý severní sektor města s oblastí rozšířeného celoměstského centra. Problém značného dopravního zatížení ul. 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.

GRAF / 611.7

### Vývoj zatížení komunikací na hranici města v severozápadní části Prahy

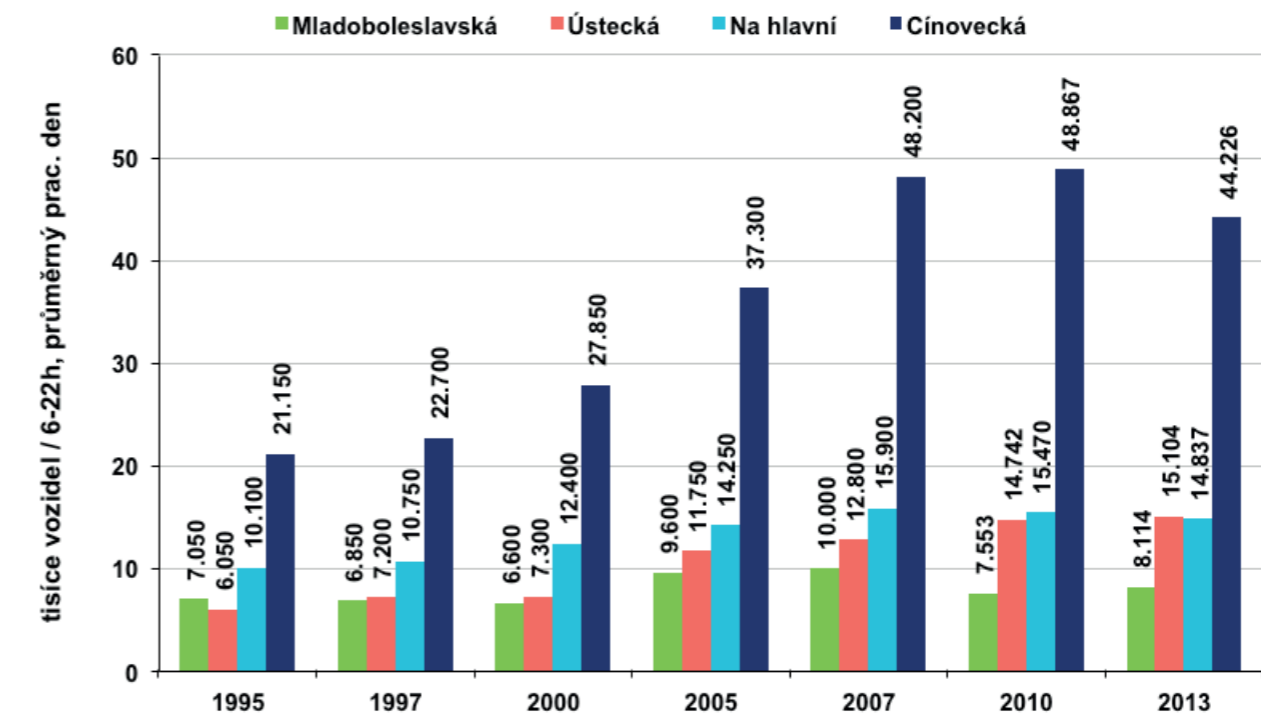
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 611.8

### Vývoj zatížení komunikací na hranici města v severní části Prahy

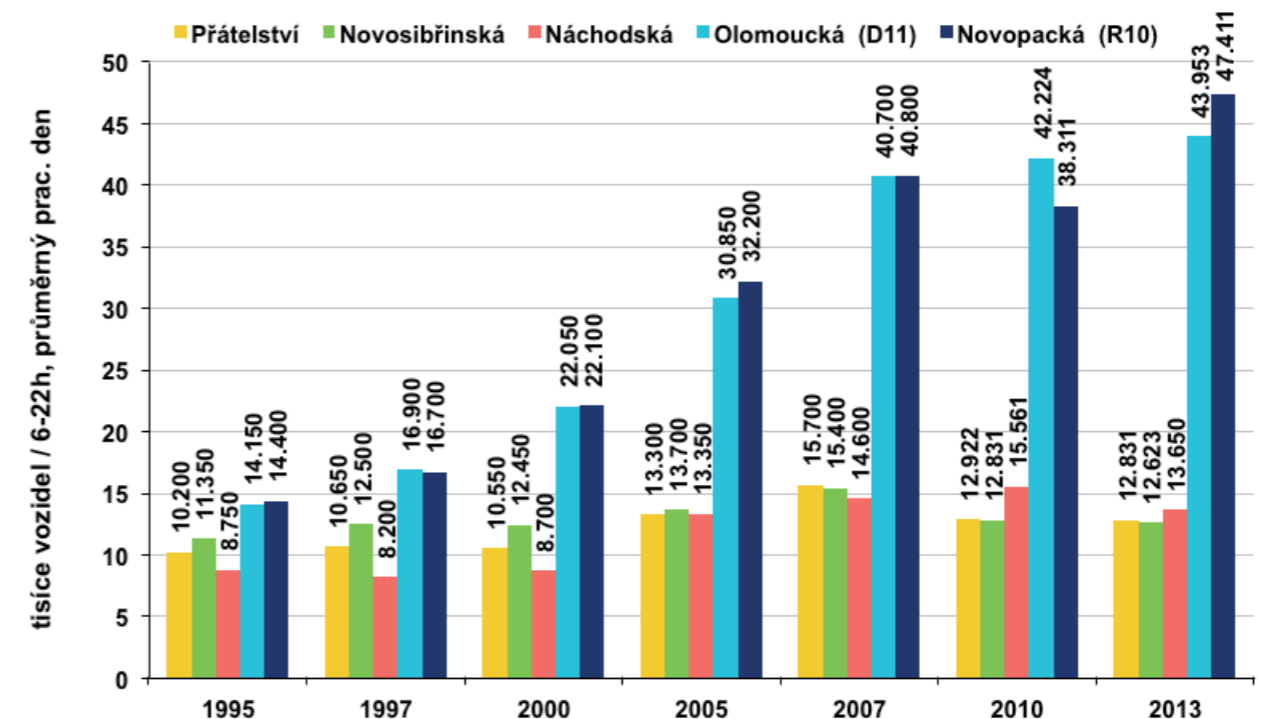
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 611.9

### Vývoj zatížení komunikací na hranici města ve východní části Prahy

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



#### VÝCHODNÍ SEKTOR PRAHY

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi ve východním sektoru města jsou Pražský okruh mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi, Štěrboholská radiála, Vysočanská 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. → GRAF / 611.9

Nepříznivou dopravní situaci v radiální trase ul. Chlumecké v oblasti Černého Mostu i Kolbenovy v oblasti Hloubětína zlepšilo zprovoznění východního úseku Vysočanské radiály. Přestavba stávajících úrovnových 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 v Hloubětíně před negativními účinky automobilového provozu.

Systémovou stavbou východního sektoru města by v budoucnu měla být východní část Městského okruhu mezi Balabenkou a Rybníčky, která se dosud uvažovala v koridoru ul. Spojovací a se značným podílem tunelových úseků. Především s ohledem na finanční náročnost tunelových staveb se v současnosti zvažují i alternativní řešení východní části Městského okruhu. Značný problém představuje křižovatkový uzel Balaběnka, 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 Uhřetěvesi a Kolovrat.

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

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 značné negativní dopady na území města a svým charakterem představuje jeden z největších problémů v urbanizovaném území. V roce 2013 byly v Praze nákladní automobilovou dopravou nejvíce zatíženy některé úseky Jižní spojky, dálnice D1, resp. ul. Brněnská v oblasti Jižního Města, zprovozněné úseky Pražského okruhu, ul. Cínovecká, Kbelská, Štěrboholská radiála a Průmyslová. V důsledku zprovoznění jižní části Pražského okruhu, úseku Slivenec – D1, v září roku

2010 a zákazu vjezdu těžkých nákladních vozidel nad 12 tun celkové hmotnosti na trase Jižní spojka (v Krčském údolí) – Barrandovský most – K Barrandovu se výrazně snížil počet vozidel těžké nákladní automobilové dopravy s vysokým podílem kamiónů na Jižní spojnici v Krčském údolí o cca 7 až 8 tisíc vozidel za den, na ulici K Barrandovu o 5 tisíc vozidel za den.

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.

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.

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 roce 1997 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. → [TAB / 611.3](#)

Celkové zatížení komunikační sítě a zatížení komunikační sítě nákladní automobilovou dopravou (pomalá vozidla) v letech 2007, 2010 a 2013 je zobrazeno orientačně ve schématech. → [MAPA / 611.3](#) → [MAPA / 611.4](#) → [MAPA / 611.5](#) → [MAPA / 611.7](#) → [MAPA / 611.8](#) → [MAPA / 611.9](#)

Jak je viditelné ze schématu Profilové sčítání automobilové dopravy v Praze – rozdíl rok 2013–2010, všechna vozidla, ke změnám v zatížení došlo ve více oblastech Prahy. Změny jsou způsobeny novou organizací nákladní dopravy, otevřením významnějších dopravních staveb v uplynulém období i budováním dalších dopravních staveb. Otevřením Vysočanské radiály v roce 2011 došlo k odlehčení komunikací Chlumecké a Kolbenova, současně je v této lokalitě více zatížena přilehlá nadřazená komunikační síť. Nárůst zatížení na jižní části Pražského okruhu a Chodovské radiále (dálnice D1) způsobil naopak odlehčení Jižní spojky. Změny v zatížení hlavních komunikací v severozápadní části města (Evropská, Patočkova, Milady Horákové apod.) jsou pravděpodobně způsobeny výstavbou úseku trasy metra V. A a výstavbou tunelového komplexu Blanka, kde v průběhu výstavby těchto významných dopravních staveb dochází k různým dopravně inženýrským opatřením. → [MAPA / 611.6](#)

Jak je viditelné ze schématu Profilové sčítání automobilové dopravy v Praze – rozdíl rok 2013–2010, pomalá vozidla, k největším změnám v zatížení došlo ve východní části Prahy. Toto bylo způsobeno otevřením východní části Vysočanské radiály v roce 2011. Změnou organizace nákladní dopravy byl její provoz přesměrován z Pražského průmyslového polookruhu na Štěrboholskou radiálu, část Pražského okruhu (stavba č. 510) a dále pak na Vysočanskou radiálu. Současně došlo k odlehčení komunikací Chlumecká a Kolbenova. → [MAPA / 611.10](#)

#### NEJZATÍŽENĚJŠÍ MÍSTA NA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ PRAHY V ROCE 2003 A 2013

NEJZATÍŽENĚJŠÍ ÚSEKY KOMUNIKACÍ NA PRAŽSKÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V ROCE 2003

- Barrandovský most, kde projíždělo 121 000 vozidel/den
- Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská, kde projíždělo 120 000 vozidel/den
- Jižní spojka v úseku Vídeňská – Modřanská, kde projíždělo 101 000 vozidel/den
- Brněnská (D1) v úseku Chodovec–Chodov, kde projíždělo 98 000 vozidel/den
- Wilsonova (na přemostění Masarykova nádraží), kde projíždělo 98 000 vozidel/den

NEJZATÍŽENĚJŠÍMI MIMOÚROVŇOVÝMI KŘIŽOVATKAMI V ROCE 2003

- MÚK 5. května – Jižní spojka, v jejímž prostoru projíždělo 200 000 vozidel/den
- MÚK Strakonická – Barrandovský most, v jejímž prostoru projíždělo 156 000 vozidel/den
- MÚK Jižní spojka – Vídeňská, v jejímž prostoru projíždělo 156 000 vozidel/den

[TAB / 611.3](#)

### Délka výrazně zatížených komunikací v Praze

[Zdroj: IPR Praha 2014, ÚRM, 2008]

| DÉLKA VÝRAZNĚ ZATÍŽENÝCH KOMUNIKACÍ V PRAZE |                                |       |                  |
|---|--------------------------------|-------|------------------|
| CELKOVÉ ZATÍŽENÍ VĚTŠÍ NEŽ (VOZIDEL/DEN)    | Délka komunikací (v km) v roce |       |                  |
|   | 1997                           | 2007  | nárůst za 10 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 |                                |       |                  |
|---|--------------------------------|-------|------------------|
| CELKOVÉ CELODENNÍ ZATÍŽENÍ (VOZIDEL/DEN)    | Délka komunikací (v km) v roce |       |                  |
|   | 1997                           | 2007  | nárůst za 10 let |
| 20 000–40 000                               | 134,3                          | 182,5 | 48,2             |
| 40 001–60 000                               | 31                             | 66,1  | 35,1             |
| 60 001–80 000                               | 11                             | 15    | 4                |
| 80 001–100 000                              | 3,3                            | 14    | 10,7             |
| 100 001–120 000                             | 0                              | 11,6  | 11,6             |
| 120 001 A VÍCE                              | 0                              | 1,5   | 1,5              |

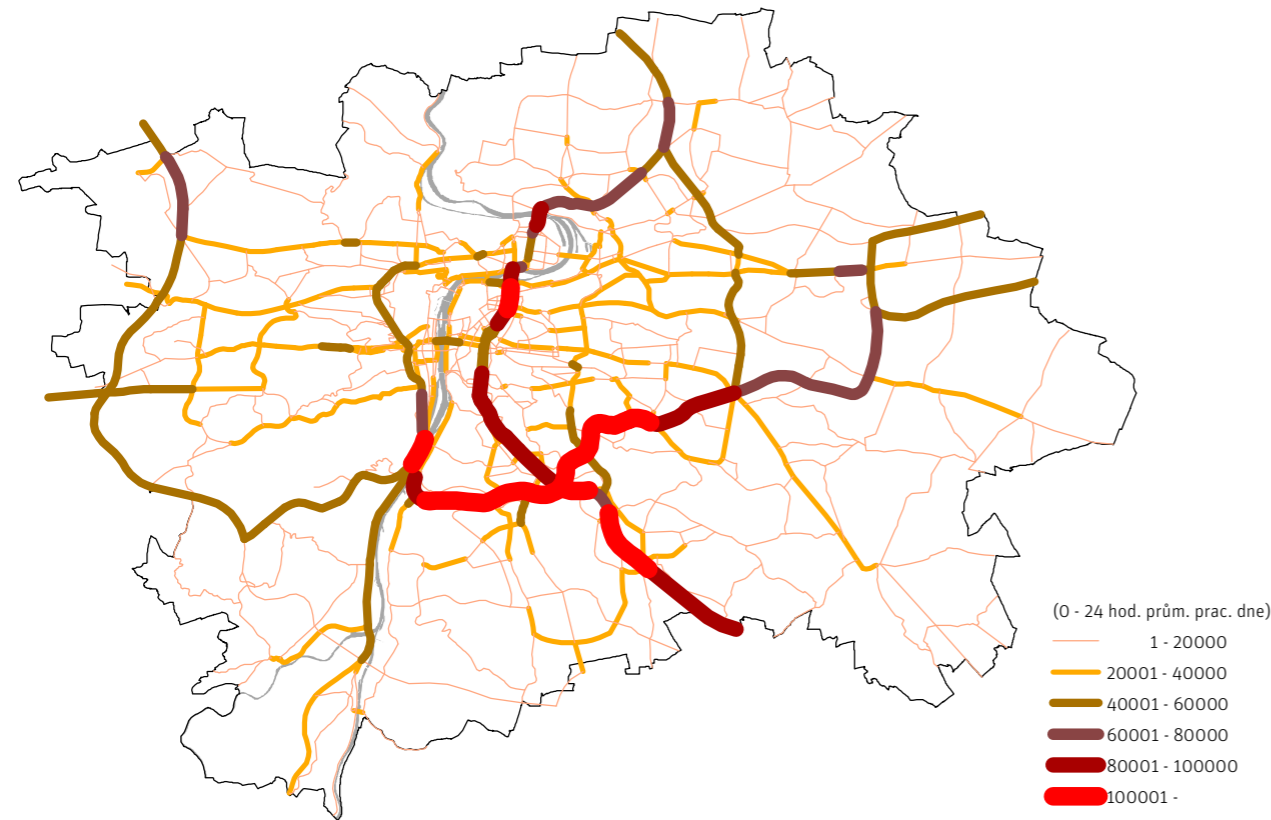
| DÉLKA NÁKLADNÍ DOPRAVOU VÝRAZNĚ ZATÍŽENÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ V PRAZE |                                |       |                  |
|---|--------------------------------|-------|------------------|
| ZATÍŽENÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU VĚTŠÍ NEŽ (VOZIDEL/DEN)                | Délka komunikací (v km) v roce |       |                  |
|   | 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 |                                |      |                  |
|---|--------------------------------|------|------------------|
| ZATÍŽENÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU (VOZIDEL/DEN)                      | Délka komunikací (v km) v roce |      |                  |
|   | 1997                           | 2007 | nárůst za 10 let |
| 2 000–4 000   | 89,0                           | 73,6 | -15,4            |
| 4 001–5 000   | 9,9                            | 10,8 | 0,9              |
| 5 001–10 000  | 48,7                           | 31,5 | -17,2            |
| 10 001–15 000   | 7,7                            | 34,7 | 27,0             |
| 15 001 A VÍCE   | 0                              | 14,8 | 14,8             |

MAPA / 611.3

**Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2007, všechna vozidla**

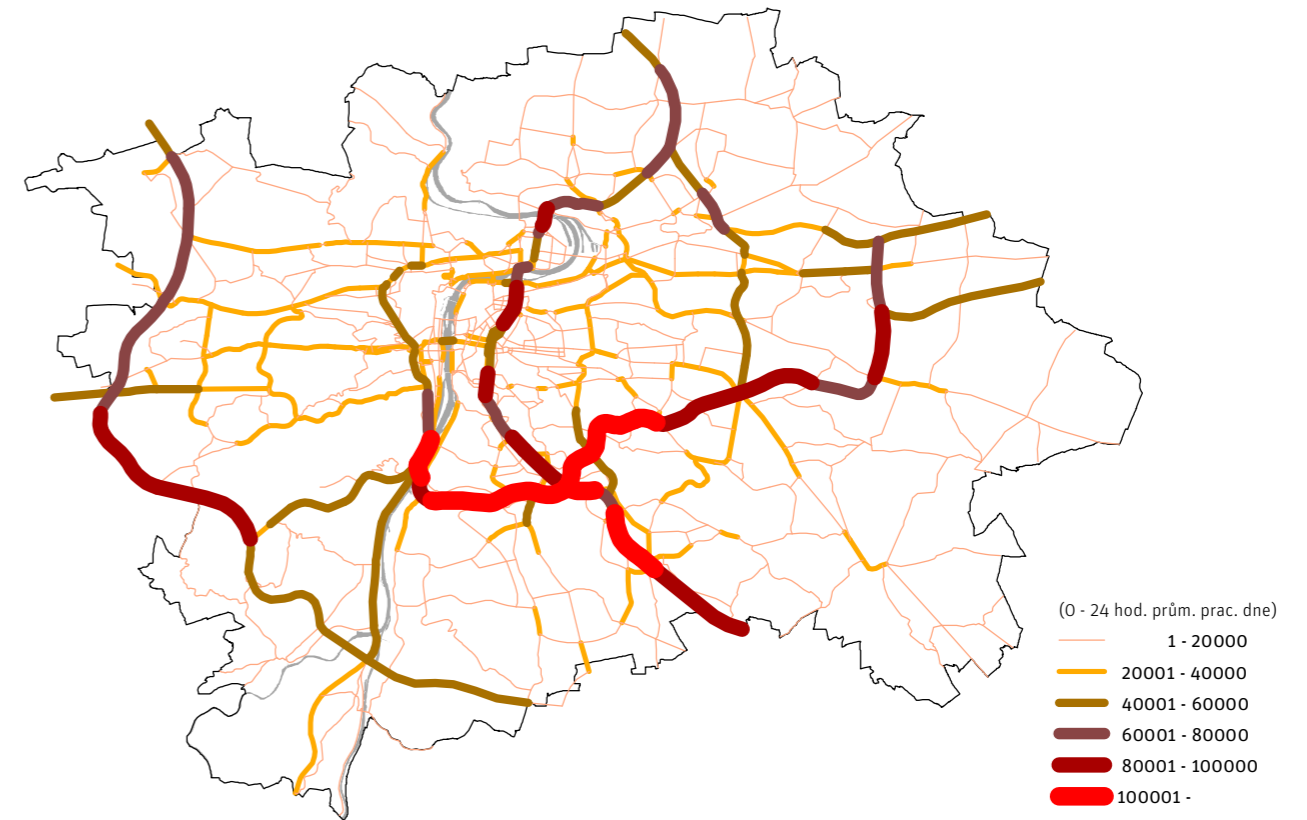
[IPR Praha 2014, zdroj: TSK/ÚDI 2008]



MAPA / 611.5

**Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2013, všechna vozidla**

[IPR Praha 2014, zdroj: TSK/ÚDI 2014]

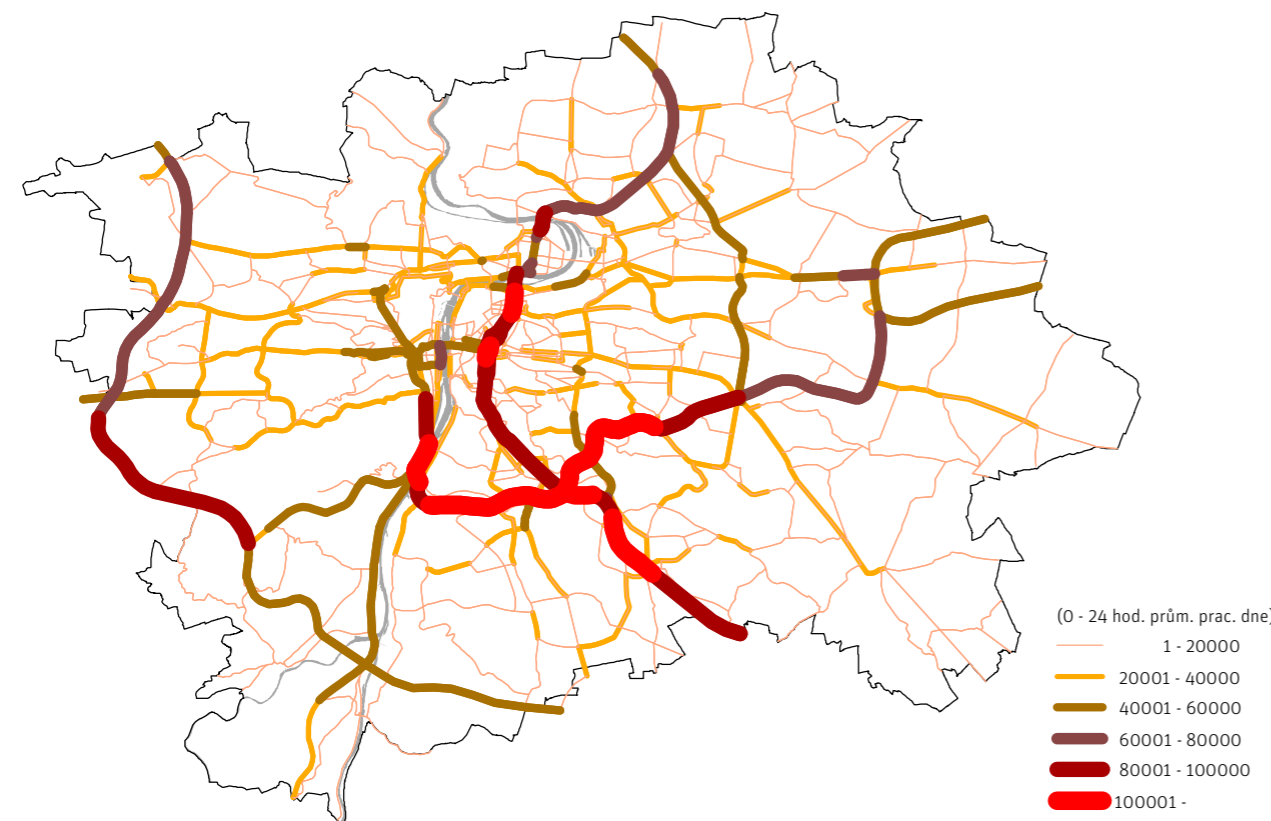


600

MAPA / 611.4

**Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2010, všechna vozidla**

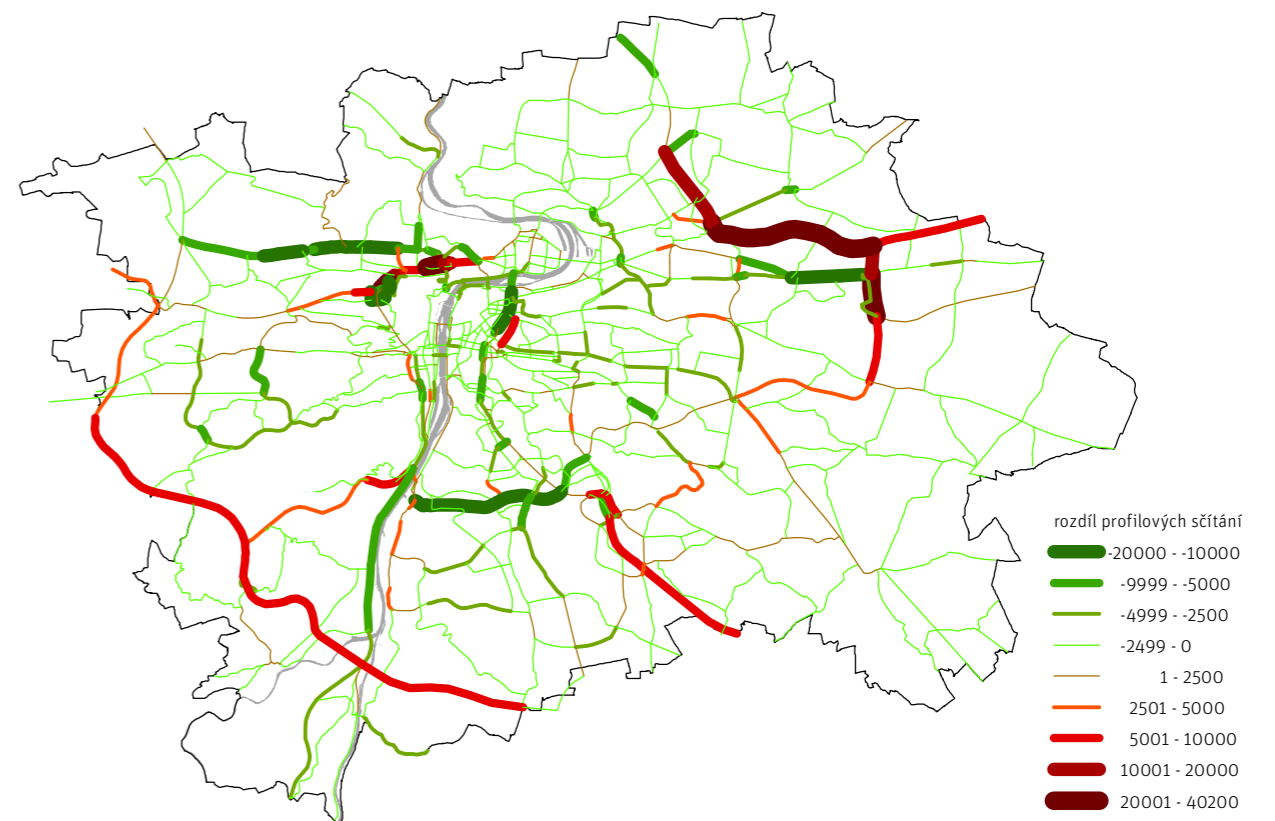
[IPR Praha 2014, zdroj: TSK/ÚDI 2011]



MAPA / 611.6

**Profilové sčítání automobilové dopravy - rozdíl rok 2013 - 2010, všechna vozidla**

[IPR Praha 2014]



- MÚK Jižní spojka – Chodovská, v jejímž prostoru projíždělo 135 000 vozidel/den
- MÚK Jižní spojka – Sulická, v jejímž prostoru projíždělo 128 000 vozidel/den

#### NEJZATÍŽENĚJŠÍ ÚROVNĚVYMI KŘIŽOVATKAMI V ROCE 2003

- Žitná – Mezibranská, kde projíždělo 77 000 vozidel/den
- Anglická – Legerova, kde projíždělo 72 000 vozidel/den
- Argentinská – Plynární, kde projíždělo 69 000 vozidel/den
- Letenské náměstí, kde projíždělo 68 000 vozidel/den
- Nám. I. P. Pavlova, kde projíždělo 67 000 vozidel/den

#### NEJZATÍŽENĚJŠÍ ÚSEKY NA PRAŽSKÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTI V ROCE

2013:

- Barrandovský most, kde projíždělo 136 000 vozidel za den (0–24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská 133 000 vozidel za den (0–24 h)
- Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech 122 000 vozidel za den (0–24 h)
- Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most 114 000 vozidel za den (0–24 h)
- Jižní spojka v úseku V korytech – Průběžná 113 000 vozidel za den (0–24 h)

Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 92 000 vozidel za den, Wilsonova u hlavního nádraží 82 000 vozidel za den.

#### NEJZATÍŽENĚJŠÍ MIMOÚROVNĚVÉ KŘIŽOVATKY V ROCE 2013:

- 5. května – Jižní spojka (212 000 vozidel za den)
- Strakonická – Barrandovský most (177 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Chodovská (163 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Vídeňská (159 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Průmyslová (149 000 vozidel za den)

#### NEJZATÍŽENĚJŠÍ ÚROVNĚVYMI KŘIŽOVATKY V ROCE 2013:

- Poděbradská – Kbelská (73 000 vozidel za den)
- Argentinská – Plynární (68 000 vozidel za den)
- Černokostecká – Průmyslová (68 000 vozidel za den)
- Anglická – Legerova (66 000 vozidel za den)
- Žitná – Mezibranská (63 000 vozidel za 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 obrázku

Kritická místa a dlouhodobě přetížené úseky komunikací s vytvářením kolon vozidel v roce 2013. → OBR / 611.1

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil. V roce 2013 připadal v Praze 1 osobní automobil na 1,9 obyvatele. V 1990 byl stupeň automobilizace 3,6.

V roce 2013 došlo k mírnému nárůstu automobilové dopravy. Celkově se dopravní výkon měřený na celé komunikační síti zvýšil v průměru o 0,3 %. V posledních letech je tedy možné pozorovat změnu trendu v dopravním výkonu, kdy dochází již spíše ke stagnaci tohoto sledovaného parametru. Ve srovnání s rokem 1990 to znamená nárůst automobilového provozu o 200 %. Ve srovnání s nárůstem automobilové dopravy na komunikační síti celé ČR byl tento nárůst v Praze v tomto období 1,4 × vyšší. V širší oblasti centra města klesla doprava meziročně o 2,9 %. Ve vnějším pásmu města došlo v roce 2013 k nárůstu o 2,8 %.

## 612 – DOPRAVA V KLIDU

Výrazný nárůst počtu automobilů v Praze v posledních dvaceti letech 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.

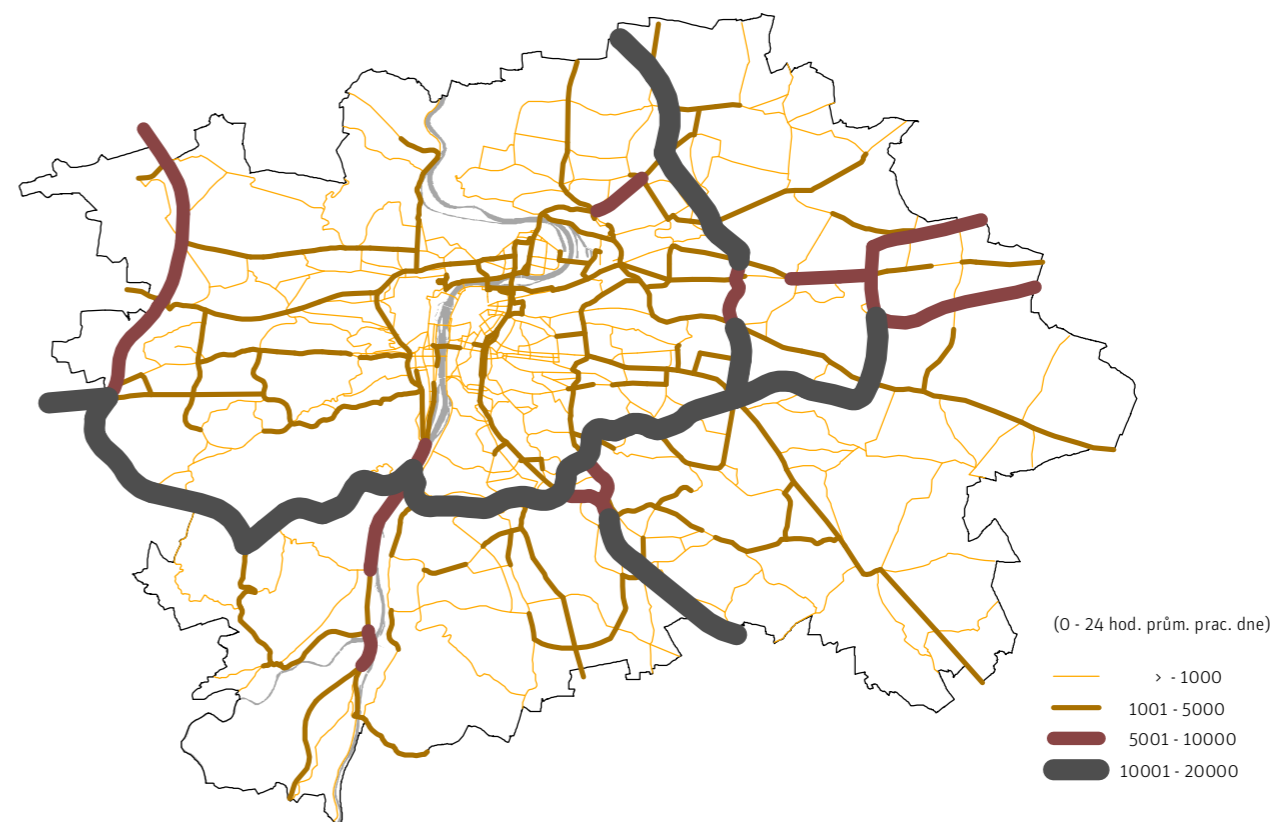
Stání vozidel na komunikační síti v části rozšířeného celoměstského centra Prahy je s ohledem na značnou poptávku po parkování a nedostatek parkovacích míst regulováno formou „zón placeného stání“ (ZPS). → MAPA / 612.1 Pravidla parkování v ZPS jsou upravena nařízením č. 11/2007 Sb. hl. m. Prahy. Ulice 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 (právnícké 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<sup>2</sup> 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<sup>2</sup> mohla parkovat

MAPA / 611.7

### Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2007, pomalá vozidla

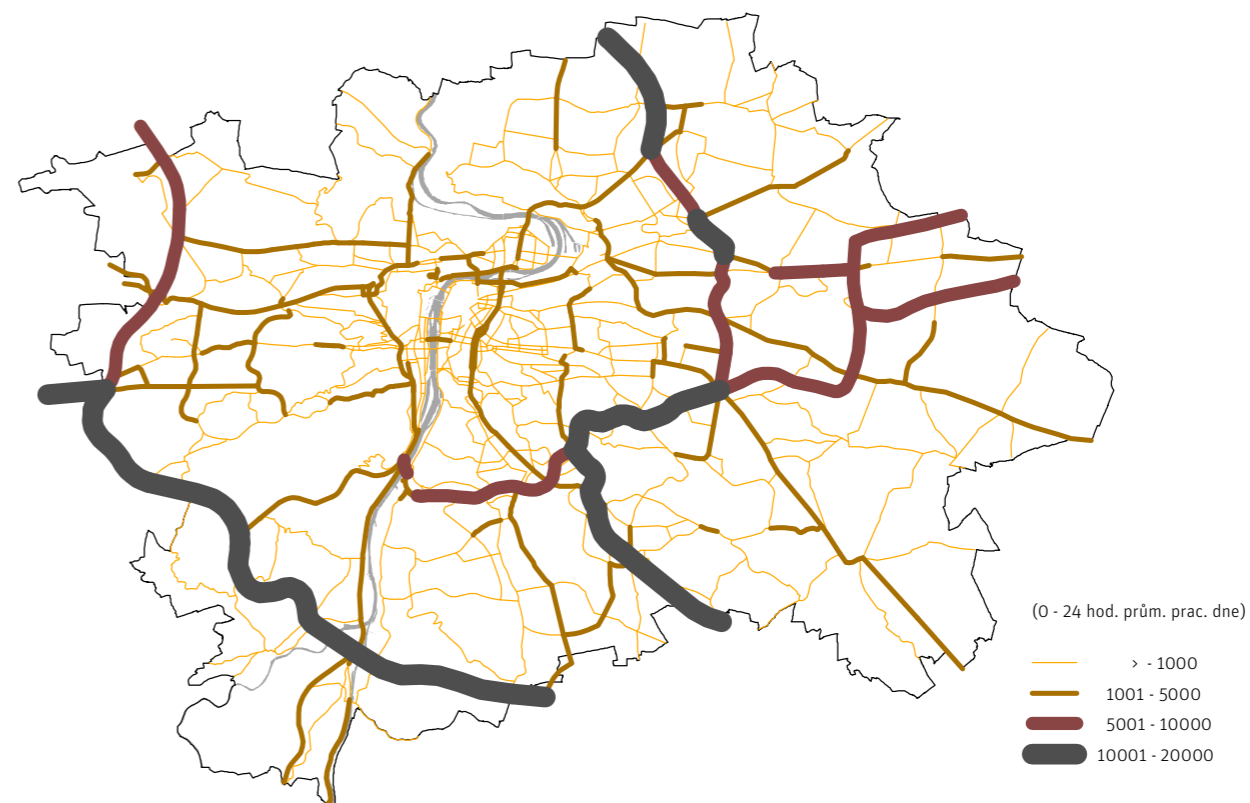
[IPR Praha 2014, zdroj: TSK/ÚDÍ 2008]



MAPA / 611.8

### Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2010, pomalá vozidla

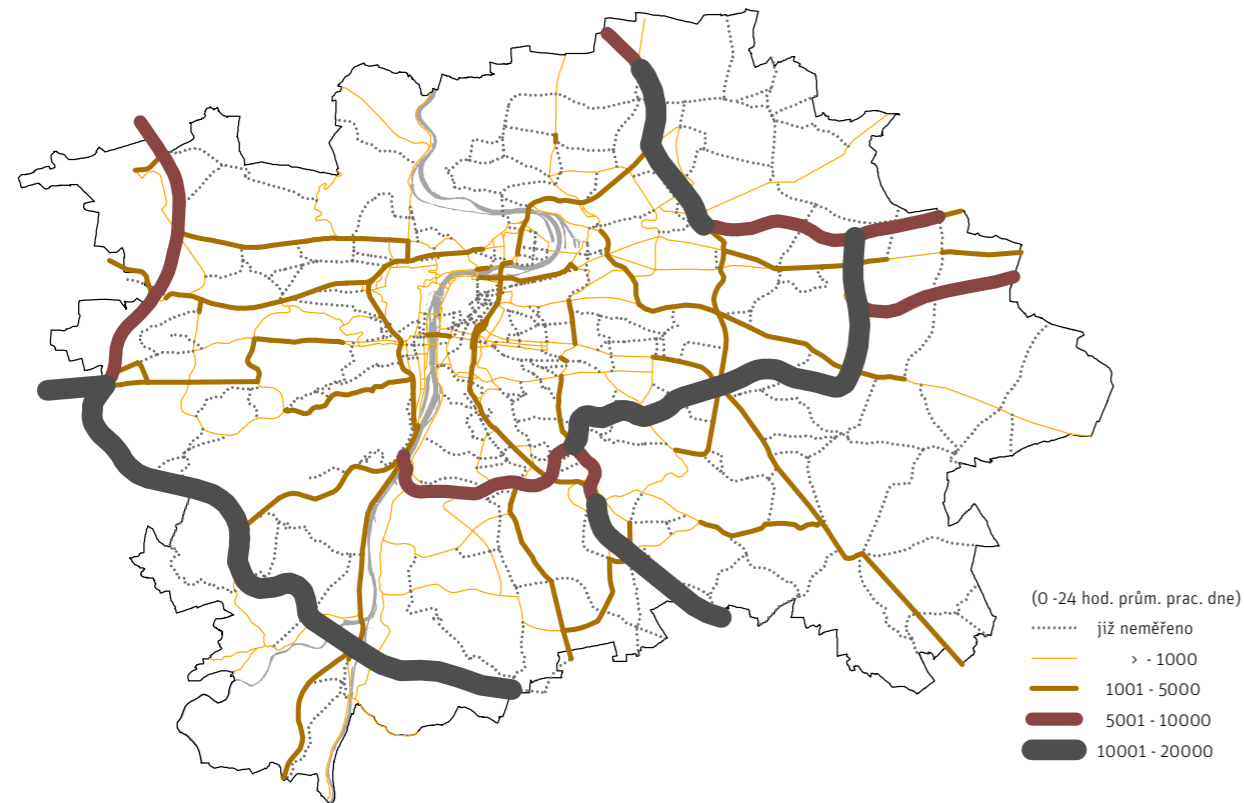
[IPR Praha 2014, zdroj: TSK/ÚDÍ 2011]



MAPA / 611.9

### Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2013, pomalá vozidla

[IPR Praha 2014, zdroj: TSK/ÚDI 2014]



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 Praha 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 8 800 parkovacích stání, na území MČ Praha 2 je ZPS cca 12 500 parkovacích stání, na území MČ Praha 3 je ZPS cca 13 800 parkovacích stání a na území MČ Praha 7 je ZPS cca 9 500 parkovacích stání.

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. Smíšenou zónu jako první zavedla MČ Praha 2 v roce 2010 ve Španělské ulici v úseku Vinohradská – Mánesova. V roce 2011 zavedla smíšené zóny i MČ Praha 7.

Nejen z důvodu přetlaku poptávky po parkování v prostoru sousedícím se stávajícím územím ZPS mají zájem o zřízení ZPS na

svém území Praha 4, 5, 6, 8, 9. Praha 3 má zájem na rozšíření stávající ZPS.

Podle údajů, které jsou v současnosti k dispozici, parkuje na území Památkové rezervace v hl. m. Praze (PPR) 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 památkové rezervace cca 19 000 parkovacích stání.

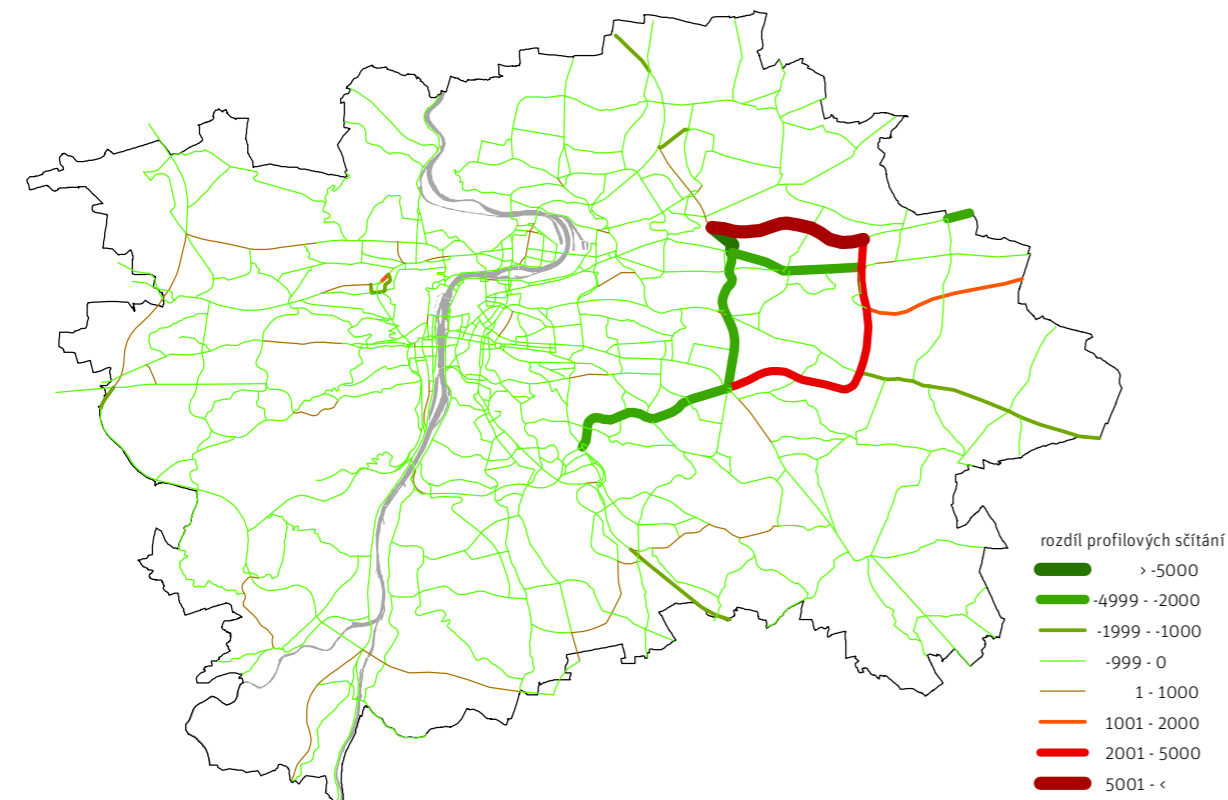
Veřejné hromadné garáže situované na území Památkové rezervace v hl. m. Praze pojmu cca 3 550 vozidel. Započteme-li v centru i hromadné garáže přístupné veřejnosti nacházející se nejen uvnitř památkové rezervace, ale i při jejím vnějším obvodu (na přilehlé části území Prahy 1, 2, 4, 5, 8), je kapacita těchto garáží (včetně hromadných garáží v PPR) cca 9 400 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

MAPA / 611.10

### Profilové sčítání automobilové dopravy - rozdíl rok 2013 - 2010, pomalá vozidla

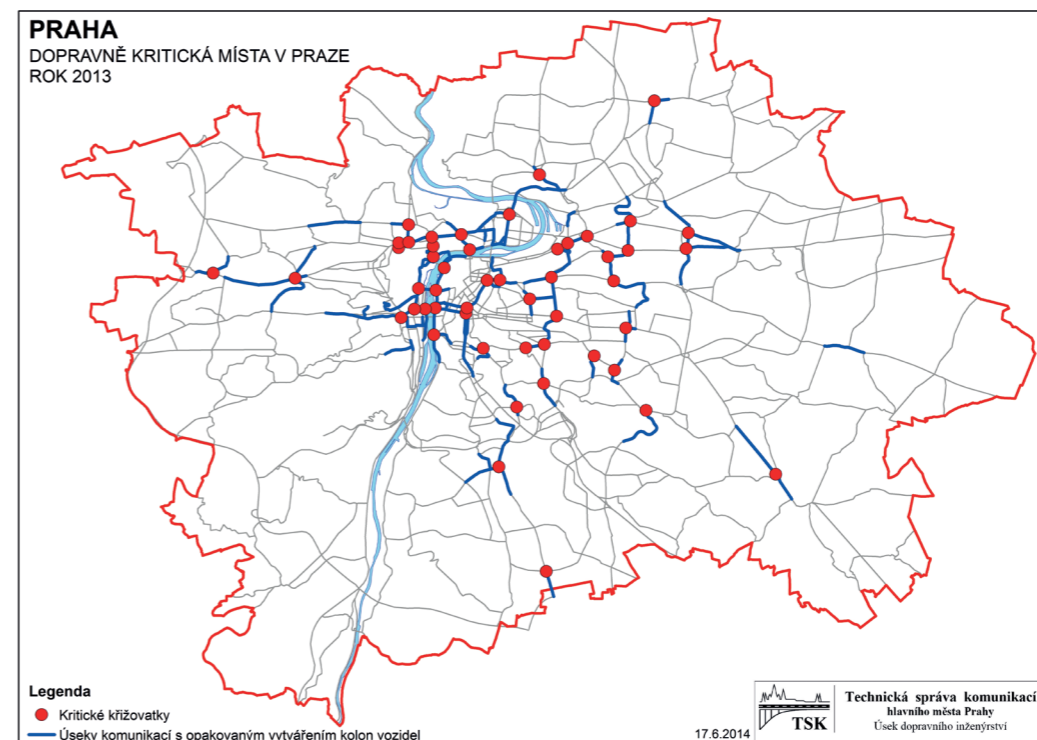
[IPR Praha 2014]



OBR / 611.1

### Kritická místa a dlouhodobě přetížené úseky komunikací s vytvářením kolon vozidel v roce 2013

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK 2014]





parkoviště se stala hlídanými parkovišti, bylo zaznamenáno jejich výrazně vyšší využití z hlediska počtu parkujících vozidel. 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 jsou ochotni akceptovat vyšší cenu za parkovné. 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 RHMP č. 150 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).

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.

MČ Praha 9 byla v roce 2010 investorem výstavby hromadných garáží Lovosická s 327 garážovými boxy a 83 venkovními stáními. Na území MČ Praha 13 bylo ve stejném roce vybudováno parkoviště pro 89 vozidel mezi ulicemi Janského a Tlumačovskou a parkovací základy pro 122 vozidel při ulici Janského.

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.

VÝVOJ OD R. 2012

Obsazenost míst pro stání vozidel v modré zóně (pro rezidenty a abonenty) se v letech 2012 a 2013 pohybovala v rozmezí 65 až

80 %. Nejvyšší byla v Praze 1, nejnižší v Praze 3, obdobně jako v předcházejících letech.

Městské části dále provádějí ve snaze zvýšit počet parkovacích stání drobné úpravy dopravního režimu a také v rámci rekonstrukcí jednotlivých komunikací se snaží vhodně vytvořit nová parkovací místa – např. v roce 2012 by zřízeno 62 nových parkovacích míst při rekonstrukci Michelské ulice.

V roce 2014 se připravuje nová koncepce ZPS. Hlavním impulsem vzniku nového modelu systému ZPS je objektivní potřeba nezapojených MČ vytvořit ZPS, optimální využití disponibilních parkovacích míst a nízká respektovanost v zónách krátkodobého placeného parkování. Primárním cílem nového systému je ochrana rezidentů, umožnění parkování pro návštěvníky, zklidnění dopravy a zvýšení respektování ZPS.

### 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 3 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 centra Prahy.

Další alternativou s velkým potenciálem je kombinace cyklistické a hromadné dopravy – systém B+R („Bike and Ride“). Tento systém je provozován jako doplňková služba na parkovištích P+R. Odstavení kola v hlídaném prostoru parkoviště P+R je v provozní době bezplatné. Odstavení jízdního kola je umožněno zhruba na polovině parkovišť P+R. Dále je systém B+R neoficiální formou hojně využíván především ve vnějším pásmu města i za jeho hranicemi formou kombinace využití jízdního kola a železnice.

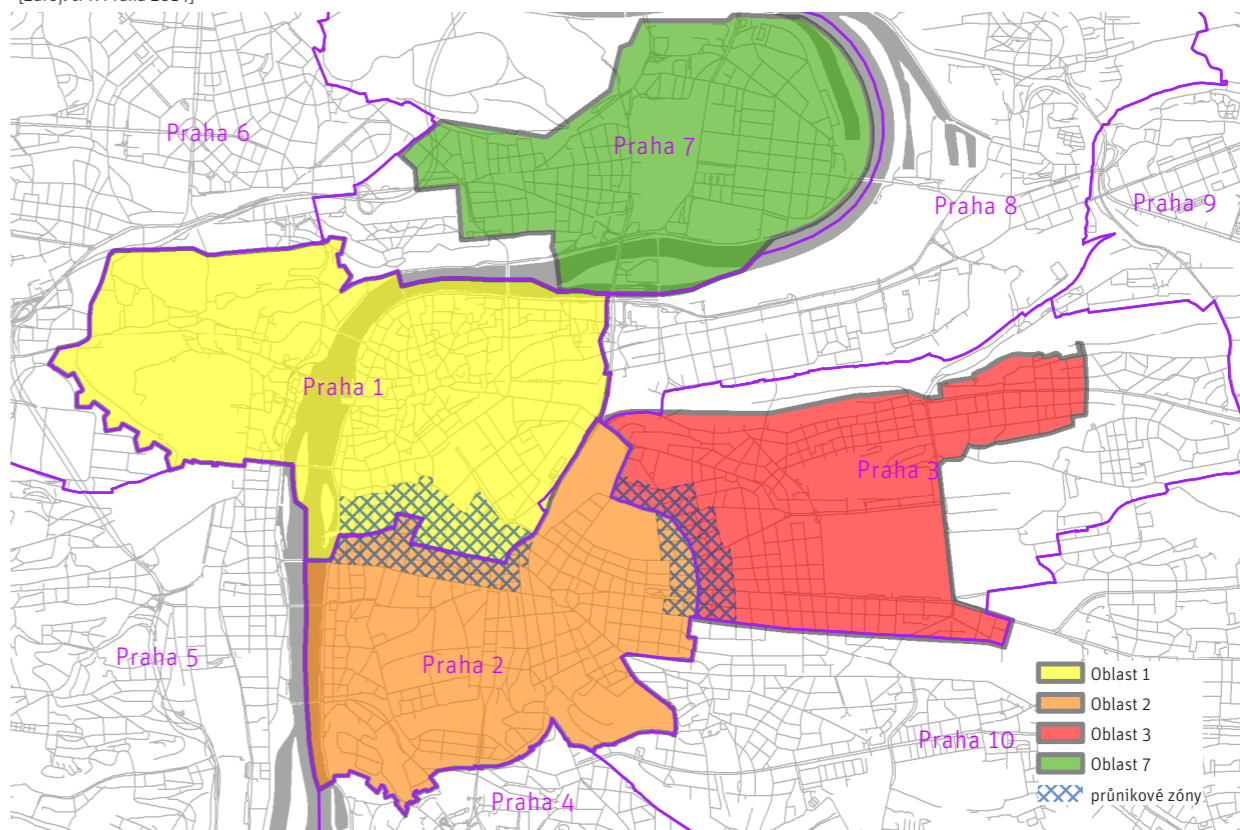
V 90. letech minulého století byl kombinovaný způsob osobní dopravy, při němž cestující pro dosažení cíle své cesty používají osobní automobil a dále pak pokračují hromadnou dopravou, systém P+R, nedostatečně podchycen a pro takový způsob dopravy nebyl v té době v Praze ještě vytvořen jednotný systém ani odpovídající infrastruktura.

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 u křižovatky Zenklova – Sokolovská,

MAPA / 612.1

### Aktuální stav zón placeného stání

[Zdroj: IPR Praha 2014]



kteří 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 na 17 záchytných parkovištích ve 14 lokalitách. K 1. 10. 2012 bylo zrušeno P+R Palmovka (176 stání) z důvodu počátku výstavby administrativně obchodního centra a systém záchytných parkovišť tak v současnosti disponuje 16 parkovišti ve 13 lokalitách s kapacitou 3 008 parkovacích stání. → MAPA / 612.2

Předpokládaná celková kapacita záchytných parkovišť systému P+R na území hlavního města by měla v budoucnu dosáhnout 12 000–14 000 stání. V posledních letech však počet parkovišť P+R a kapacita parkovacích stání stagnuje. → TAB / 612.1 → GRAF / 612.1

Výrazné rozšíření systému P+R v kombinaci s regulací automobilové dopravy by v budoucnu mohlo přispět ke snížení počtu jízdy vozidel individuální automobilové dopravy do širšího centra města. 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, Černý Most) je dlouhodobě neudržitelná a budou muset být nahrazena vícepodlažními samostatnými záchytnými parkovacími objekty nebo podlažími integrovanými do objektů s jinou funkcí.

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, Chodov a Letňany. Využití systému parkovišť P+R mělo vzrůstající trend až do roku 2010, kdy využilo tohoto systému celkem 933 254 vozidel. V roce 2011 došlo k mírnému poklesu uživatelů na 923 178. V roce 2012 se pak úbytek uživatelů ještě prohloubil až na 858 547.

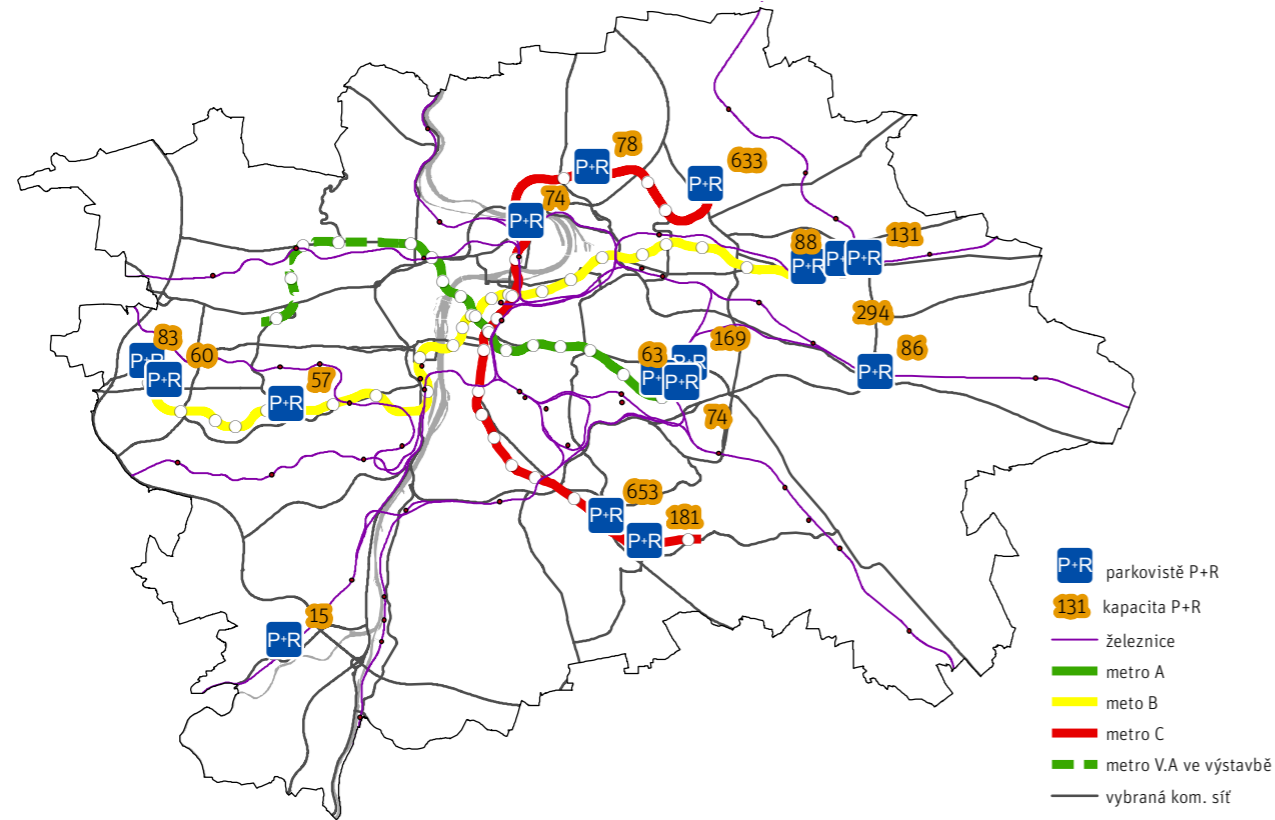
Cena za parkování na parkovištích P+R zapojených do systému Pražské integrované dopravy je 20 Kč. Od 1. 7. 2011 došlo ke změně tarifu PID, která znamená zrušení zvýhodněných jízdének PID v souvislosti s parkováním na parkovištích P+R. Uživatelé záchytných parkovišť se při nákupu jízdních dokladů MHD řídí běžným tarifem PID.

Dalším krokem v rozvoji systému záchytných parkovišť P+R, by mělo být rozšíření těchto parkovišť do metropolitního regionu především k železničním zastávkám a stanicím na radiálních a významných tangenciálních tratích.

MAPA / 612.2

## Parkoviště P+R

[Zdroj: IPR Praha 2014]



TAB / 612.1

## Vývoj systému zachytných parkovišť P+R na území Prahy v období 1997–2013

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]

| PARKOVIŠTĚ     | Počet stání v jednotlivých letech |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|----------------|-----------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                | 1997                              | 1998 | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  |
| OPATOV         | 150                               | 150  | 186   | 186   | 186   | 186   | 186   | 182   | 182   | 182   | 181   | 181   | 181   | 181   | 181   | 181   | 181   |
| SKALKA I       | 157                               | 157  | 175   | 114   | 114   | 114   | 114   | 107   | 107   | 107   | 43    | 43    | 63    | 63    | 63    | 63    | 63    |
| RADLICKÁ       | 40                                | 40   | 40    | 37    | 37    | 37    | 37    | 35    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| NOVÉ BUTOVICE  | 75                                | 75   | 60    | 60    | 60    | 60    | 60    | 57    | 57    | 57    | 57    | 57    | 57    | 57    | 57    | 57    | 57    |
| ZLIČÍN I       | 103                               | 103  | 94    | 94    | 94    | 94    | 88    | 85    | 85    | 85    | 85    | 85    | 84    | 84    | 83    | 83    | 83    |
| ZLIČÍN II      |                                   |      | 70    | 70    | 70    | 70    | 70    | 64    | 64    | 64    | 61    | 60    | 60    | 60    | 60    | 60    | 60    |
| RAJSKÁ ZAHRADA |                                   |      | 80    | 80    | 80    | 80    | 80    | 87    | 87    | 87    | 90    | 90    | 90    | 88    | 88    | 88    | 88    |
| ČERNÝ MOST I   |                                   |      | 300   | 300   | 300   | 300   | 300   | 294   | 294   | 294   | 285   | 294   | 294   | 294   | 294   | 294   | 294   |
| HOLEŠOVICE     |                                   |      | 77    | 77    | 77    | 77    | 77    | 74    | 74    | 74    | 75    | 74    | 74    | 74    | 74    | 74    | 74    |
| PALMOVKA       |                                   |      |       | 122   | 122   | 122   | 122   | 119   | 119   | 171   | 168   | 168   | 168   |       |       |       |       |
| RADOTÍN        |                                   |      |       | 62    | 62    | 62    | 21    | 21    | 21    | 21    | 19    | 15    | 15    | 15    | 15    | 15    | 15    |
| BĚCHOVICE      |                                   |      |       |       |       | 100   | 100   | 94    | 94    | 94    | 86    | 87    | 85    | 86    | 86    | 86    | 86    |
| MODŘANY        |                                   |      |       |       |       | 53    | 53    | 51    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| ČERNÝ MOST II  |                                   |      |       |       |       |       | 138   | 131   | 131   | 131   | 131   | 131   | 131   | 131   | 131   | 131   | 131   |
| LÁDVÍ          |                                   |      |       |       |       |       |       | 81    | 81    | 81    | 81    | 78    | 78    | 78    | 78    | 78    | 78    |
| CHODOV         |                                   |      |       |       |       |       |       |       |       | 658   | 655   | 653   | 653   | 653   | 653   | 653   | 653   |
| SKALKA II      |                                   |      |       |       |       |       |       |       |       | 71    | 74    | 74    | 74    | 74    | 74    | 74    | 74    |
| DEPO HOSTIVAŘ  |                                   |      |       |       |       |       |       |       |       | 167   | 169   | 169   | 169   | 169   | 169   | 169   | 169   |
| LETŇANY        |                                   |      |       |       |       |       |       |       |       |       | 633   | 633   | 633   | 633   | 633   | 633   | 633   |
| CELKEM         | 525                               | 525  | 1 108 | 1 202 | 1 202 | 1 355 | 1 446 | 1 482 | 1 396 | 2 344 | 2 893 | 2 891 | 2 909 | 2 739 | 2 739 | 2 739 | 2 739 |

Ve schématu je zachycen „Potenciál železničních stanic a zastávek na území Středočeského kraje“ z pohledu cestujících, kteří pravidelně dojíždějí do Prahy. → MAPA / 612.3

V podkladech pro výpočet byla zahrnuta pouze síť pozemních komunikací pro provoz automobilové dopravy, síť neobsahuje pěší komunikace a lávky přes vodní toky. K možnému zkrácení mohlo dojít v případě, že se obec nachází na opačné straně řeky a je s železniční zastávkou spojena pouze lávkou pro pěší. Potenciál železničních zastávek ukazuje počet obyvatel, kteří pravidelně dojíždějí do Prahy a žijí v dojezdové vzdálenosti 6 km od těchto železničních stanic a zastávek.

Dalším kombinovaným způsobem dopravy je systém K+R (Kiss and Ride). Místa pro zastavení K+R umožňují krátkodobé zastavení vozidla za účelem vystoupení nebo nastoupení spolucestujících. Tento systém vyhrazených parkovacích míst na komunikacích se uplatňuje především v blízkosti stanic metra. V roce 2011 bylo na území města k dispozici celkem v 18 lokalitách.

### VÝVOJ OD R. 2012

Po dlouhodobém trendu nárůstu využití systému P+R až do roku 2010, došlo v roce 2011 k zastavení tohoto trendu. V roce 2012 došlo naopak k poklesu využití systému P+R. Toto mohlo být způsobeno zvýšením ceny za využití z 10 Kč na 20 Kč od II. pololetí roku

2011 a současně zrušením zvýhodněných jízdenek PID vázaných na parkovací kartu. Dále bylo k 1. 10. 2012 zrušeno P+R Palmovka s kapacitou 168 parkovacích stání z důvodu výstavby administrativně obchodního centra. Tyto všechny faktory měly pravděpodobně vliv na celkové snížení využití systému P+R.

Doplňkovou službou na vybraných zachytných parkovištích P+R je služba B+R, což je možnost bezplatného odstavení jízdního kola. Cyklista obdrží za zálohu 20 Kč kontrolní kartu nutnou k vyzvednutí odloženého kola. Na parkovištích P+R jsou instalovány stojany pro 5 až 10 kol.

Určená část některých parkovišť P+R (Rajská zahrada, Opatov, Skalka 1, Radotín) je na základě smluvního vztahu vyhrazena pro rezidenty. Vyhrazení části kapacity pro rezidenty umožnilo v některých případech zřídit samostatné zachytné parkoviště nebo je tímto způsobem využita dočasně nadbytečná parkovací kapacita.

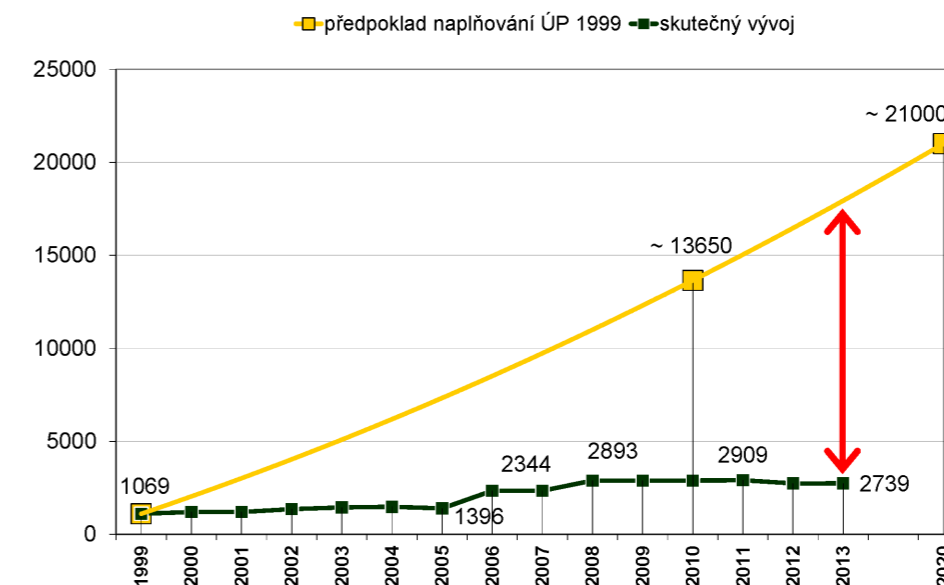
Od 1. 4. 2014 byl na dvou parkovištích P+R – Běchovice a Skalka 2, zaveden bezplatný a bezobslužný provoz. Toto opatření bylo zavedeno z důvodu velmi malého využití těchto parkovišť a s ohledem na snížení provozních nákladů systému P+R. Tato parkoviště budou nadále označena jako P+R, budou bez poplatku, nehlídána s omezenou dobou stání na jeden den.

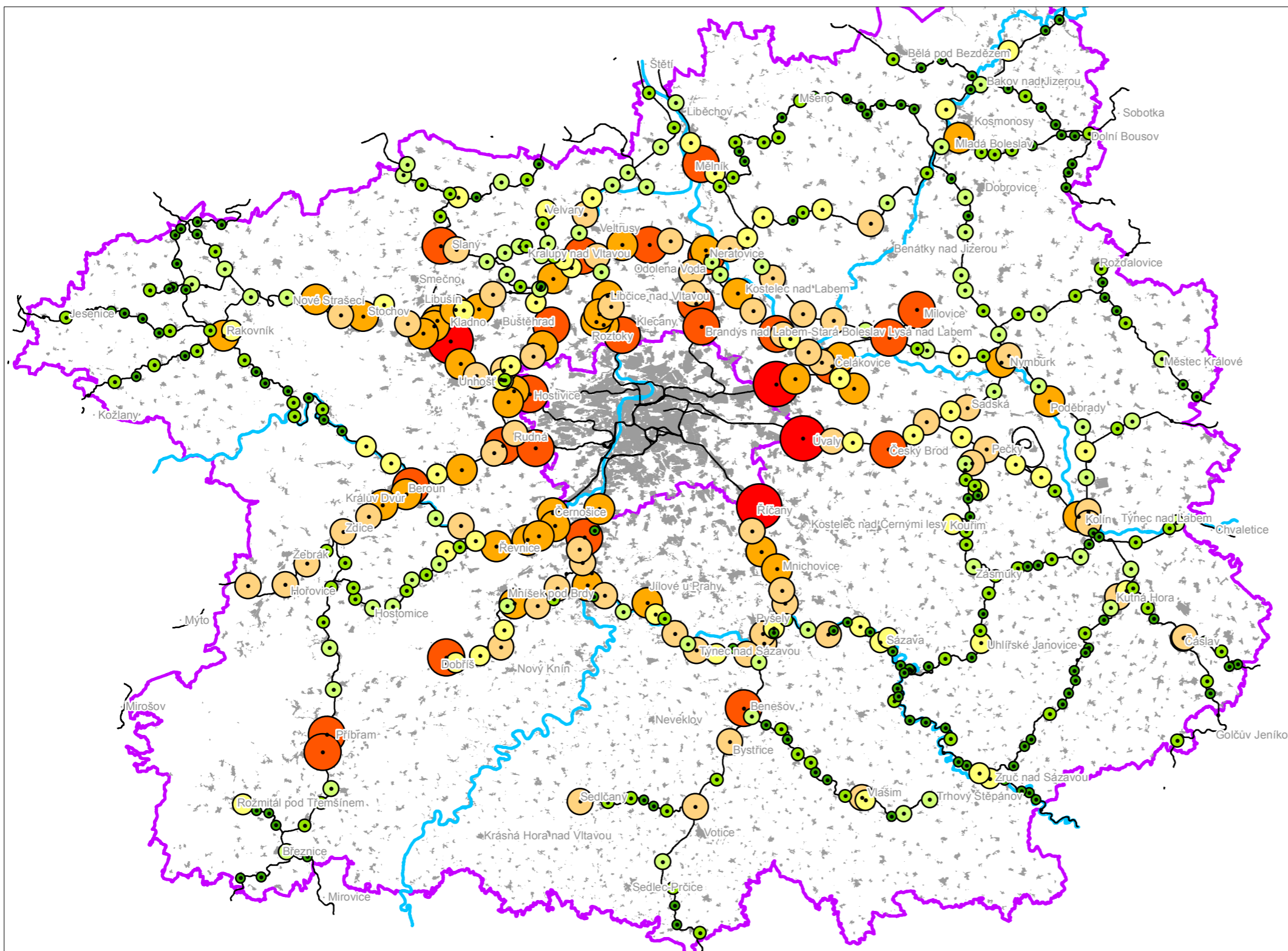
V systému K+R došlo k navýšení počtu parkovišť tohoto typu na 24 v roce 2013 (oproti 18 parkovištím v roce 2011).

GRAF / 612.1

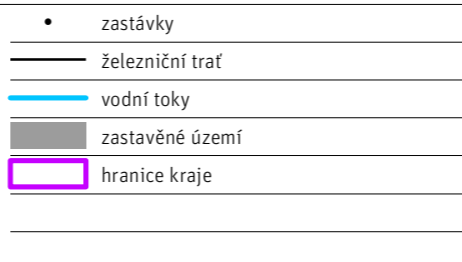
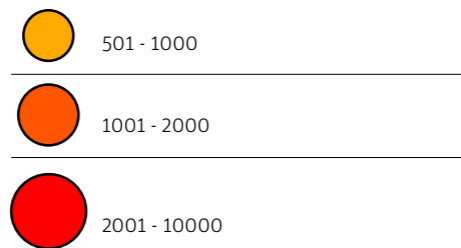
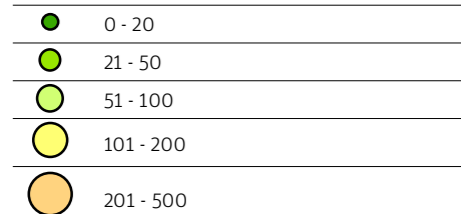
## Vývoj počtu realizovaných stání na parkovištích v systému P+R

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]





potenciál zastávky (počet dojíždějících)



**Potenciál železničních zastávek  
 dojezdová vzdálenost automobilem 6 km  
 1 : 550 000**

MAPA / 612.3  
 [IPR Praha 2014, zdroj: IPR Praha 2014, ČSÚ 2013, ČÚZK 2014]

Dopravní infrastruktura **6**  
Silniční doprava a parkování **1**  
Doprava v klidu **2**

19

600

## 620 Veřejná doprava

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 metro, tramvaje, městské a příměstské autobusové linky, železnice, lanovka na Petřín a přívozy. 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 dopravními subsystémy.

Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let. 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 ROPIDu je organizační a kontrolní. Integrovaný systém umožňuje cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a tím zvyšuje konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Hlavním důvodem pro rozvoj integrovaného systému veřejné dopravy osob v Praze a v Pražském regionu je udržení dosavadní dělby přepravní práce mezi hromadnou dopravou (HD) a individuální automobilovou dopravou (IAD) v zajišťování vnějších přepravních vztahů. Dělna přepravní práce v posledních letech zůstává obdobná v příznivém poměru pro hromadnou dopravu 57 % a 43 % pro automobilovou dopravu. Tento poměr je ve srovnání s vyspělými evropskými státy příznivý a je třeba ho v zájmu obyvatel Prahy i ve výhledu alespoň udržet, popř. ještě zlepšit ve prospěch HD. Do integrovaného systému 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. Síť PID přesahující hranici hl. m. Prahy dnes zajišťuje jednak železniční, jednak autobusová doprava. Železniční příměstskou dopravu provozují České dráhy, a. s. na 10 železničních tratích zaústěných do Prahy. V městské dopravě je provozovatelem většiny linek Dopravní podnik hl. m. Prahy, který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu na Petřín a většinu autobusových linek. → GRAF / 620.3 Příměstskou autobusovou dopravu PID tvoří 156 linek, z nichž 91 je vedeno hlavním městem Prahou. Možným problémem souvisejícím s rozšiřováním dopravního systému jsou postupně narůstající provozní výdaje.

Srovnatelné systémy integrované dopravy, jako je Pražská integrovaná doprava, nabízí region ostravský a brněnský. Hlavní město Praha má 1 257 158 obyvatel, srovnatelně pak Středočeský kraj, Moravskoslezský kraj a Jihomoravský kraj.

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 299 měst a obcí Moravskoslezského kraje s rozlohou přesahující 5 434 km<sup>2</sup> a s více než 1 250 000 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 16 tramvajových linek, 11 trolejbusových linek a 52 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.

KODIS 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 zahájil provoz 1. ledna 2004 a dnes zahrnuje celé území a všechny obyvatele Jihomoravského kraje, tj. 673 obcí a více než 1 150 000 obyvatel. IDS JMK nabízí cestujícím 25 vlakových linek, 11 tramvajových linek, 13 trolejbusových linek a přes 250 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.

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.

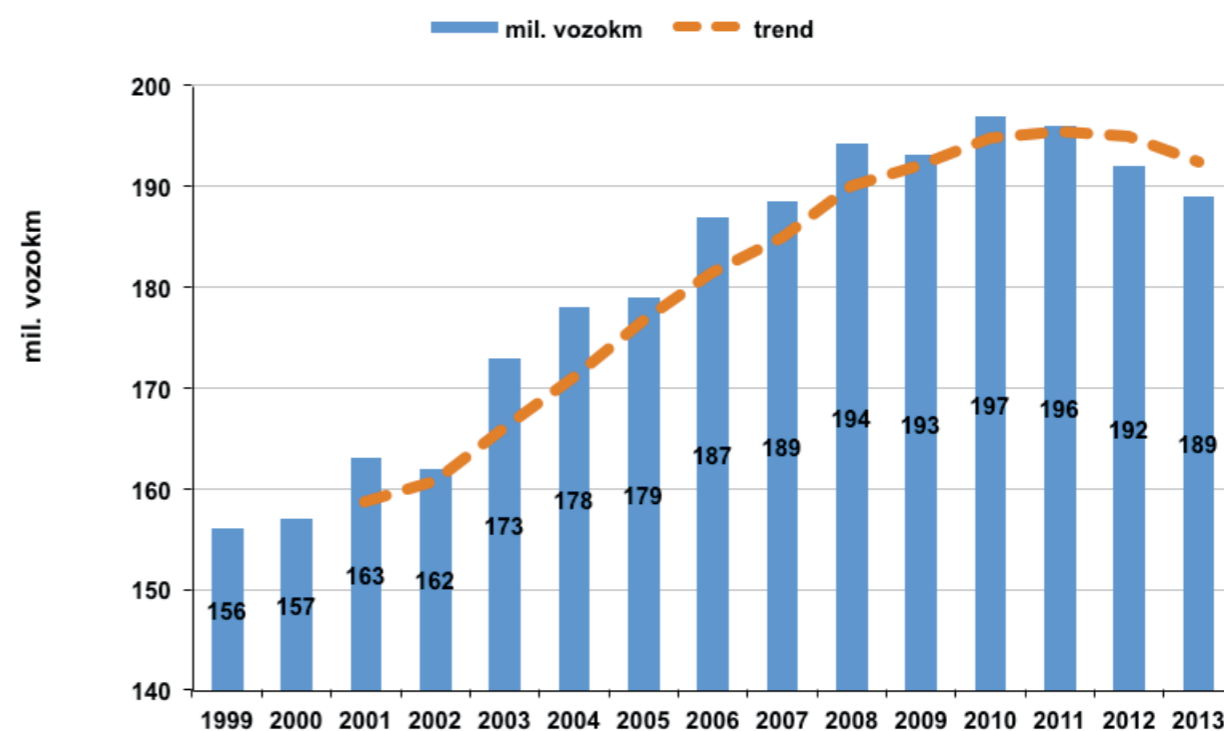
Městskou hromadnou dopravu podle dosavadní koncepce v devadesátých letech minulého století zajišťoval tříprvkový systém s metrem jako základním prostředkem a tramvajovou a autobusovou dopravou jako doplňkovými systémy. Železniční doprava dosud nebyla chápána jako plně integrální součást městské hromadné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

V roce 2000 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 začalo docházet k odlivu cestujících ve prospěch IAD.

GRAF / 620.1

### Výkony všech linek PID v mil. vozokm

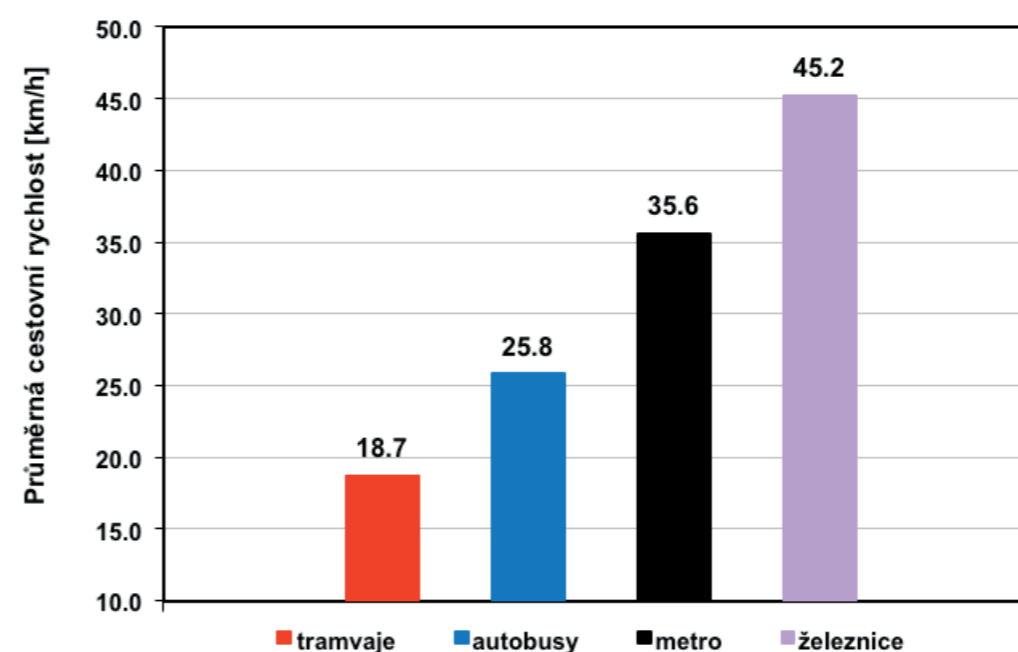
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 620.2

### Průměrná cestovní rychlost prostředků pražské veřejné dopravy v km/h

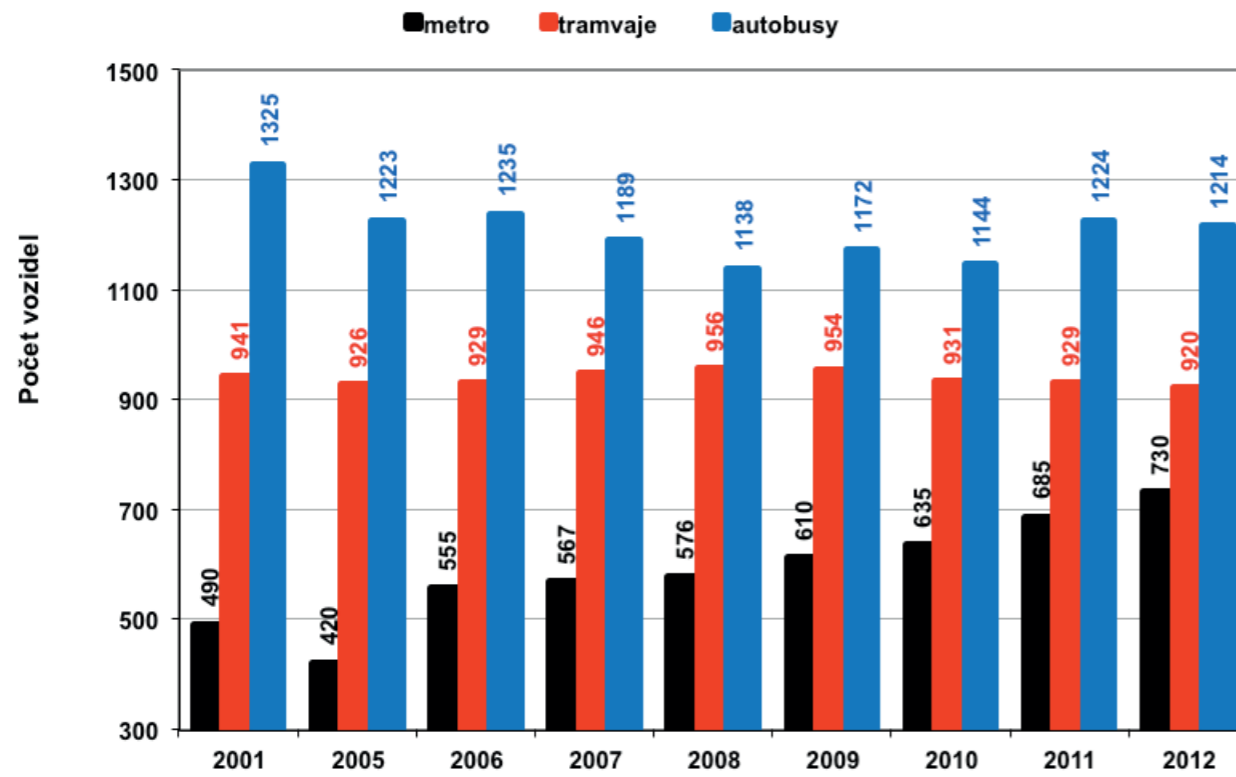
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 620.3

### Vozový park DP hl. m. Prahy, a.s. (provozní stav)

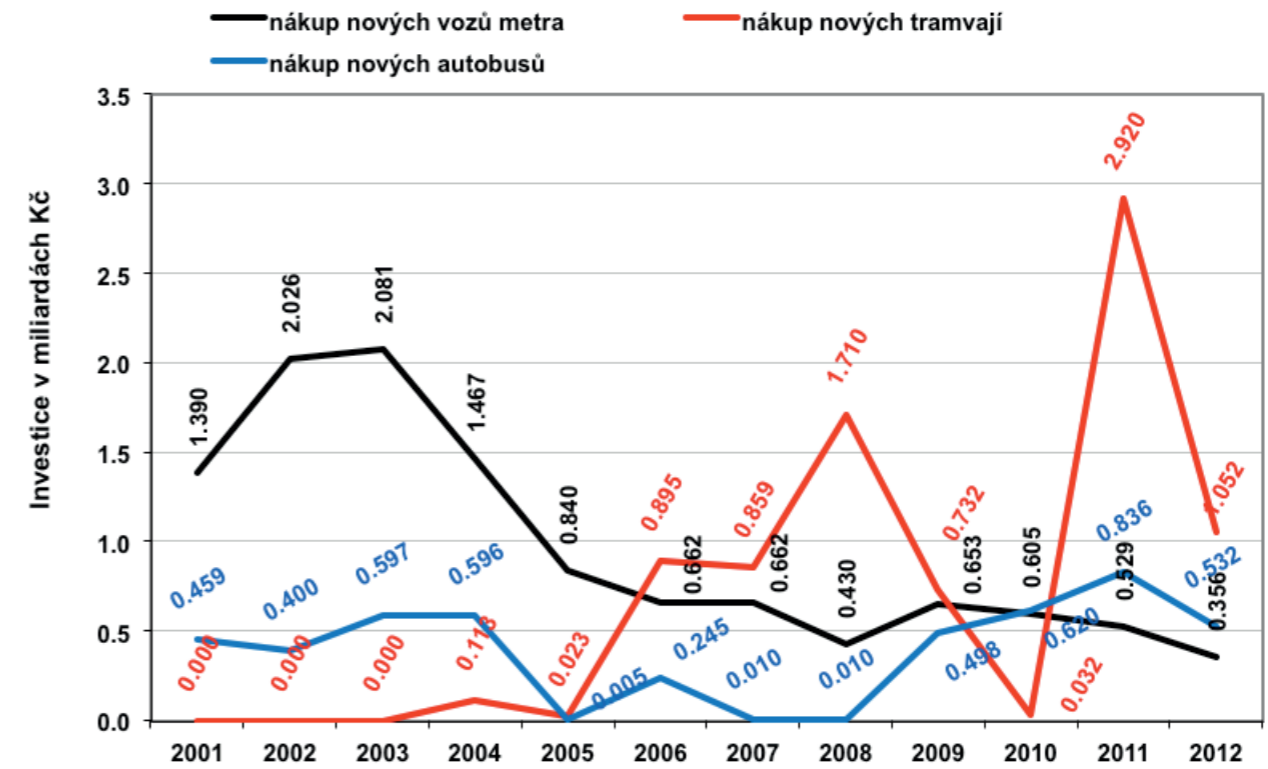
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 620.5

### Vývoj objemu investic do obnovy vozového parku DP, a. s.

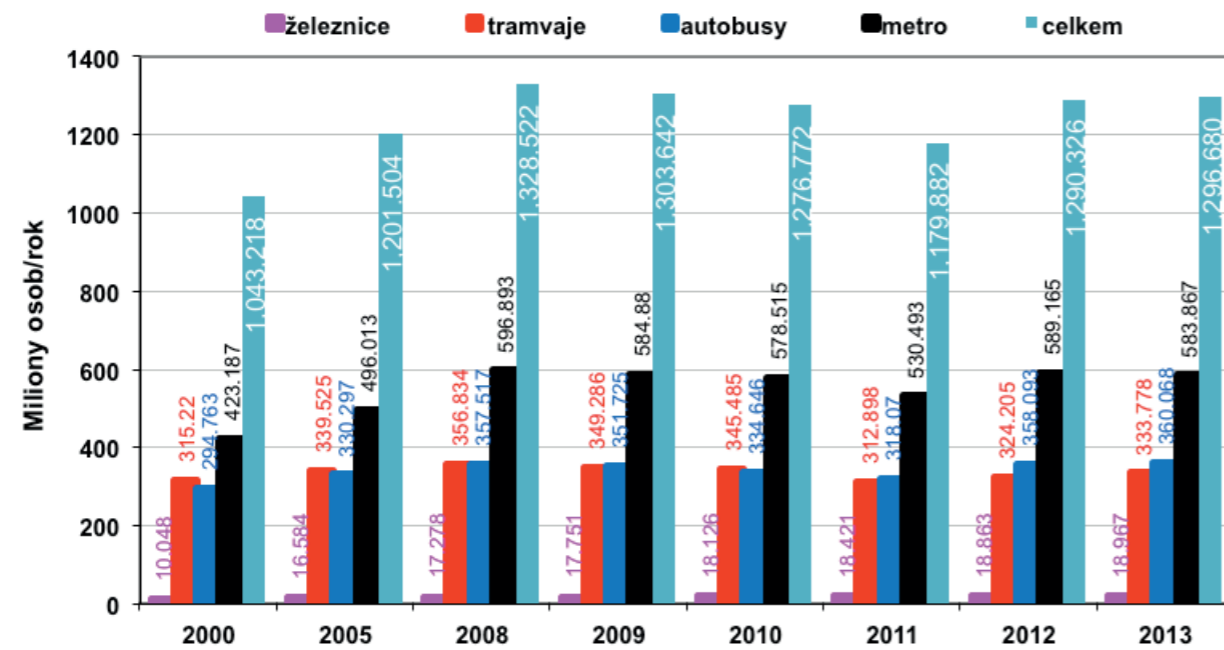
[Zdroj: IPR Praha 2014, DP, a.s.]



GRAF / 620.4

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

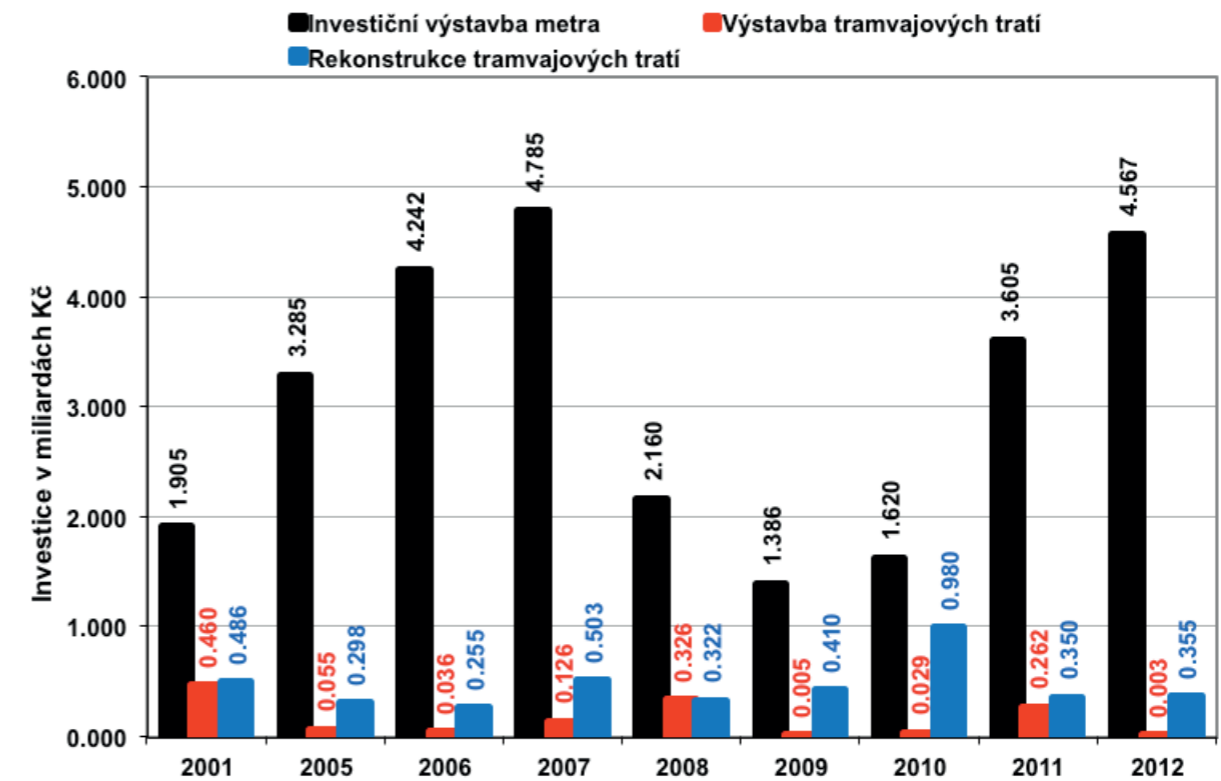
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 620.6

### Vývoj objemu investičních nákladů v mld. Kč

[Zdroj: IPR Praha 2014, DP, a.s.]



K zastavení a obrácení trendu byly 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 síť přenášející největší objem zátěží;
- podpora a rozvoj městské a příměstské železniční dopravy;
- 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.

Říční přívozy přes Vltavu jsou součástí systému PID. Podrobnější informace k říčním přívozům jsou obsaženy v kapitole 642 Vodní doprava.

VÝVOJ OD R. 2012

V letech 2012 a 2013 bylo zřízeno několik tramvajových zastávek (např. Karlovo náměstí ve směru do Spálené ulice, Korunovační ve směru na Hradčanskou, Vozovna Hloubětín obousměrně), vznikla první tramvajová zastávka s charakterem „na znamení“ (ČSAD Smíchov), proběhly rekonstrukce tramvajových tratí v ulicích Francouzská, Moskevská, Švehlova, V Olšínách, Poděbradská, Badenihovo, Vinohradská a Zenklova.

V září 2012 byla zavedena tzv. Metropolitní síť linek MHD – došlo ke změnám v linkovém vedení tramvají a autobusů a byly zavedeny páteřní linky (s polovičními intervaly oproti běžným linkám).

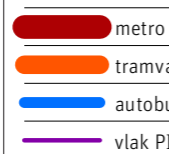
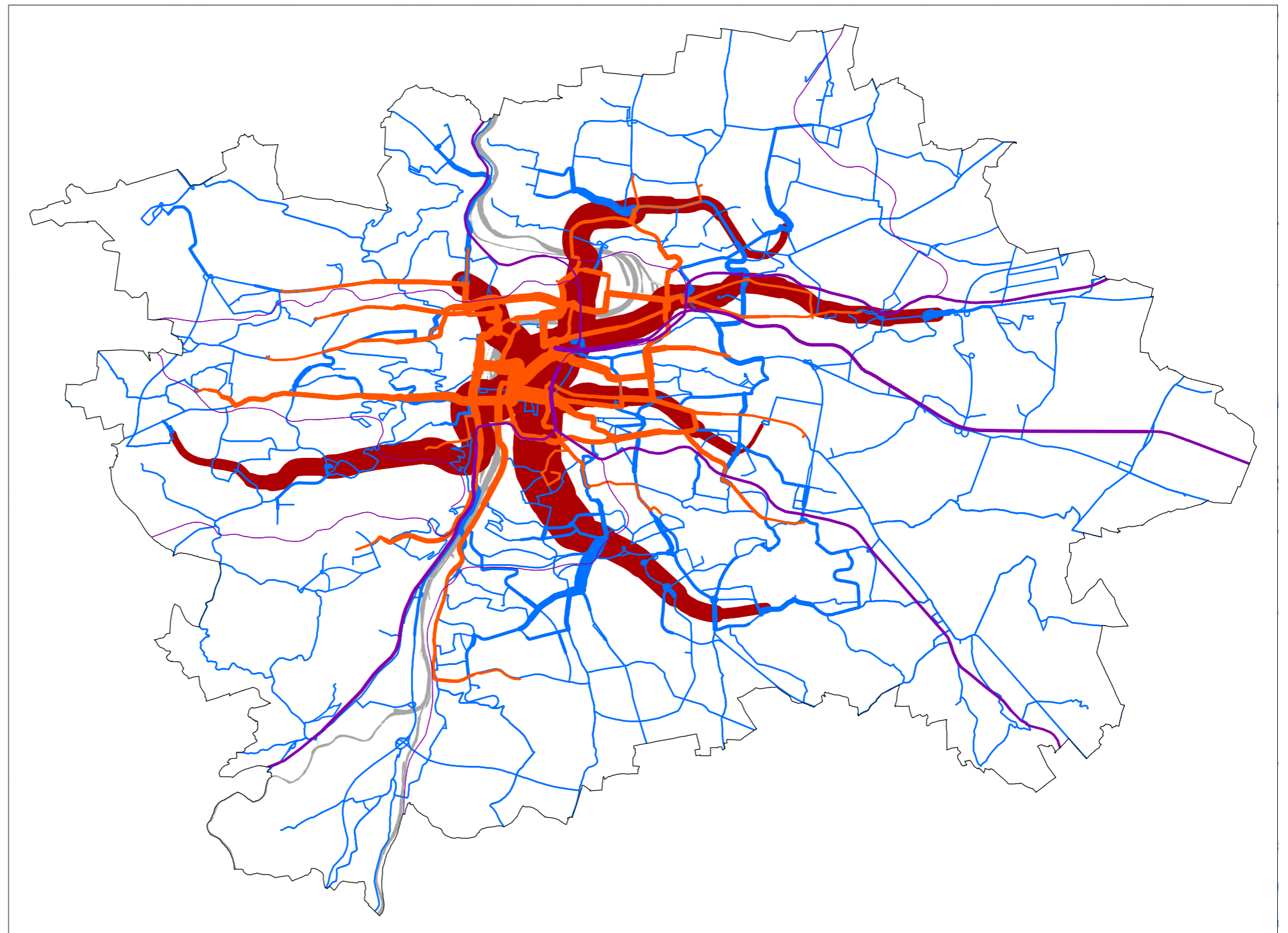
Od 10. 7. 2012 byla důvodu výstavby polyfunkčního objektu uzavřena stanice metra Národní třída. V červenci 2014 byla stanice Národní třída znovu otevřena.

V dubnu 2010 byla zahájena výstavba prodloužení trati metra A v úseku V. A. Dejvická – Motol. Otevření tohoto úseku metra A je plánováno v 1. polovině roku 2015.

V roce 2012 došlo k rozšíření PID do oblasti Milovic, Poděbrad, Kutné hory a Uhlířských Janovic. Tímto vzniklo 6. a 7. Tarifní pásmo.

V roce 2013 došlo ke schválení záměru sjednotit PID a SID do jednoho integrovaného systému výborem pro dopravu ZHMP. Další kroky ke sjednocení těchto dvou integrovaných systémů by měly následovat.

Dále průběžně probíhá obnova vozového parku – bližší informace jsou uvedeny v jednotlivých kapitolách (tramvaje, autobusy, metro).



Zatížení sítě městské hromadné dopravy

MAPA / 620.1

[IPR Praha 2014, zdroj: TSK/ÚDI 2013, průzkumy do 2011]

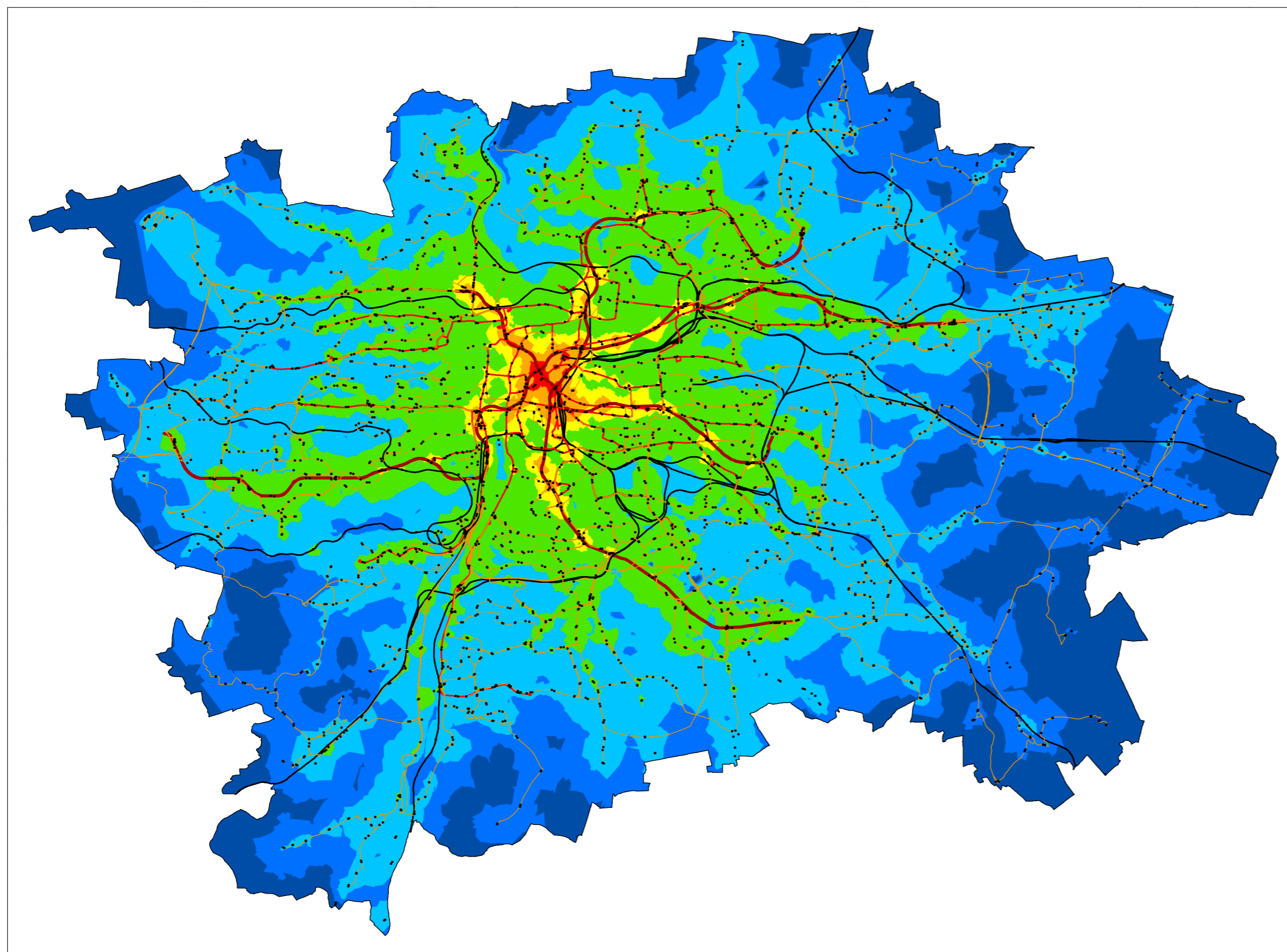


Počet cestujících za den na zastávkách  
Pražské integrované dopravy

MAPA / 620.2

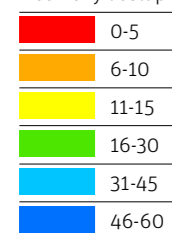
[IPR Praha 2014, zdroj: ROPID 2011, 2012]





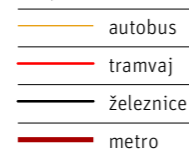
0 | | | | 5 km

izochrony dostupnosti (min.)



• zastávky PID

trasy linek PID



### DOSTUPNOST CENTRA PRAHY prostředky PID a pěší docházka ke stanicí

situace 24. 4. 2014; 6 - 9 hod; (pracovní den)  
cíl: Muzeum/Můstek/Václavské náměstí

MAPA / 620.3

[IPR Praha 2014, zdroj: ROPID 2014]

## 621 – KOLEJOVÁ DOPRAVA

Kolejová doprava se významně podílí na zajištění dopravní obsluhy území hl. m. Prahy. Celkem se kolejovými dopravními prostředky ročně přepraví téměř tři čtvrtiny všech cestujících. Jednotlivým druhům kolejové dopravy jsou věnovány následující kapitoly. → GRAF / 621.1

### 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 vlakovotvorby.

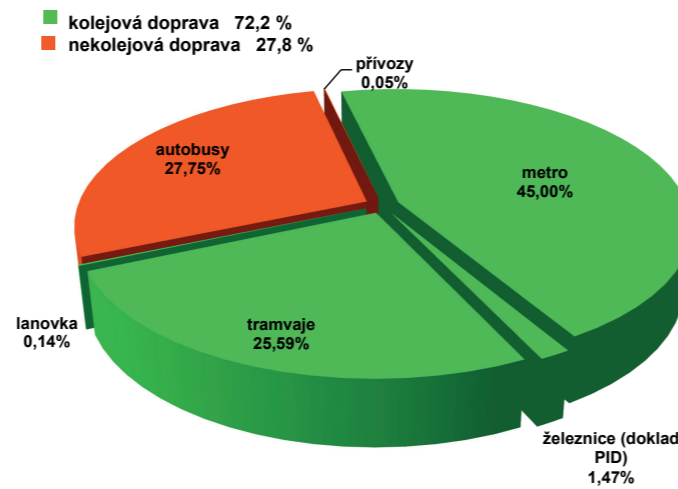
Významu železnice jako páteřního segmentu v systému PID však neodpovídá úroveň infrastruktury, která je mnohdy na úrovni jejího vzniku, tedy druhé poloviny 19. století. Do železničního uzlu Praha (ŽUP) je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC a AGTC a 5 z nich je zahrnuto do sítě TEN-T. 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 bylo Nové spojení, které odstranilo kapacitně nevyhovující propojení centrální oblasti uzlu s východní částí regionu a země. I po této dostavbě však existuje několik limitních profilů a úseků, mezi které patří zejména stávající propojení žst. Praha hlavní nádraží se žst. Praha-Smíchov přes železniční most Na Výtoni.

Dlouhodobě je kapacita hlavních příměstských tratí nedostatečná a podmiňuje další rozvoj železnice jako páteřního prvku integrovaného systému příměstské dopravy. Řešením je uplatnění principu segregace příměstské a městské dopravy od dopravy dálkové. U většiny stávajících tratí nelze v podstatě rozšířit koridor, a proto se uvažuje segregovat dálkovou dopravu v rámci nových vysokorychlostních tratí. K podpoře výstavby alespoň prvních etap vysokorychlostních tratí by bylo vhodné využít i financování z evropských investičních fondů. Železnice, resp. její rozsáhlé plochy v celoměstském centru a v centrální oblasti města, se staly potenciálem pro rozvoj Prahy s možností zásadně změnit obraz některých městských čtvrtí. Při tom však nelze podcenit riziko ztráty územních rezerv pro rozvoj železniční dopravy. Jestliže v druhé polovině devadesátých let převládala potřeba územních rezerv na plošná zařízení a jen částečně opouštění nezbytných ploch (Smíchov, Bubny, částečně Žižkov aj.), pak současným trendem je daleko razantnější redukce plošného rozsahu při zvýšení kapacity liniové infrastruktury.

GRAF / 621.1

### Podíl přepravených cestujících v dopravních prostředcích v PID za rok 2013

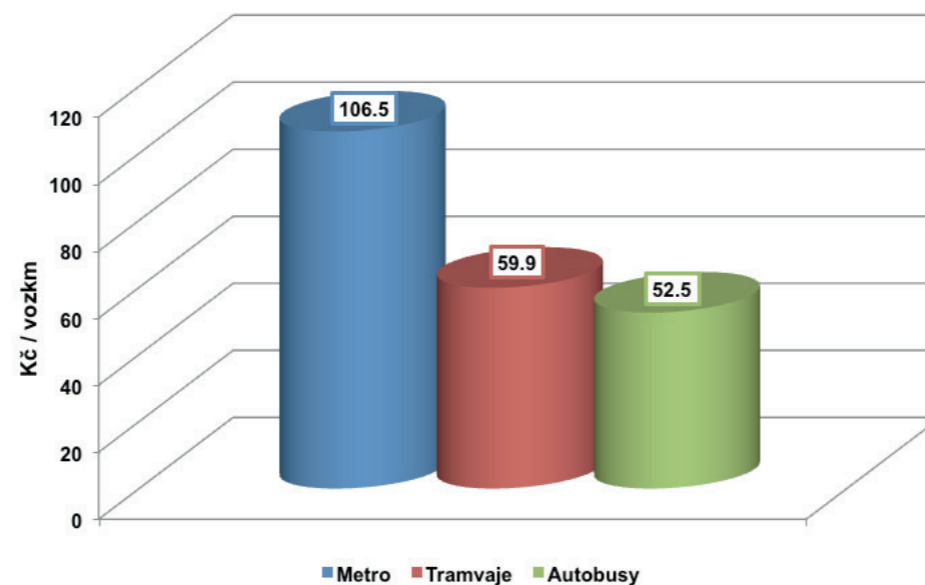
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 621.2

### Kalkulace nákladů na 1 provozní vozkm

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]

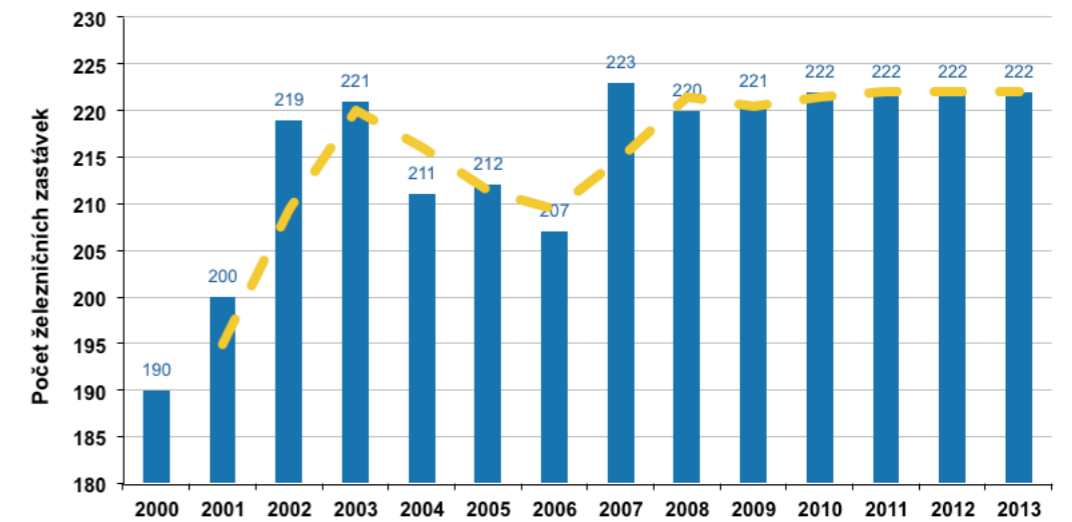


Hustota zástavby ve městě i v příměstské oblasti, terénní konfigurace v konfrontaci s požadovanými parametry a nároky hygienických limitů, směřují z hlediska hledání nových tras železnice do úrovně technicky a investičně nesmírně náročných řešení. V souvislosti s řešením hlukové zátěže dochází u železničních 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.

GRAF / 621.3

### Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID

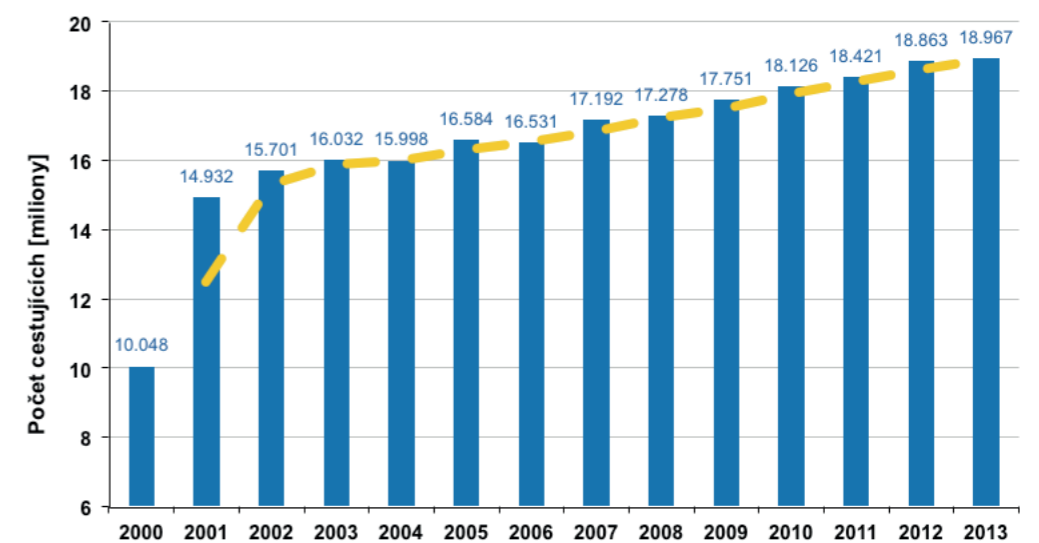
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK, ROPID 2013]



GRAF / 621.4

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

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK 2013]



Proces integrace železnice do PID, nastoupený v polovině devadesátých let 20. století, úspěšně pokračuje, což dokládá více než 70% podíl předplatných jízdenek na příměstských vlacích → GRAF / 621.6 a jejich stále se zkracující taktový interval, který ve špičkových obdobích dosahuje 10–15 min. Také v meziregionální a dálkové dopravě je koncepčně sledován taktový provoz.

Podle údajů ČD, a.s., přepraví železnice v Praze včetně příměstské dopravy v průměru 153 000 cestujících denně, při-

čemž počet přepravených cestujících na území hlavního města má stále vzestupný trend (v r. 2000 8 mil. a v r. 2012 již 18,9 mil.) → GRAF / 621.4. I přes nedostatky v infrastruktuře je cestovní rychlost vlaků příměstské železnice o 27 % vyšší než metra a z hlediska dostupnosti centra z okrajových částí města nabízí bezkonkurenčně nejrychlejší spojení. → GRAF / 620.2

Rozvoj železniční dopravy na území hl. m. Prahy je datován již od roku 1830. Tehdy byla do Prahy přivedena druhá nejstarší

železnice na území dnešní České republiky. Nejednalo se o dráhu s parostrojním provozem, ale koněspřežnou dráhu z Kladna (tzv. Buštěhradská). Nejstarší nádraží v Praze bylo otevřeno v oblasti dnešních Dejvic. O 15 let později v roce 1845 přijel do Prahy první vlak tažený parní lokomotivou na dnešní žst. Praha-Masarykovo nádraží. Trať z Olomouce do Prahy byla postavena společností Severní dráha císaře Ferdinanda. K největšímu rozkvětu železnice došlo v šedesátých a sedmdesátých 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 s parním provozem. Nádraží Františka Josefa, dnešní žst. Praha hlavní nádraží, bylo otevřeno v roce 1871, a byl tak zahájen provoz na trati Praha-Tábor-Wien. Zprovoznění Pražské spojovací dráhy mezi žst. Praha-Smíchov a žst. Praha hlavní nádraží následovalo v roce 1872. V roce 1873 Rakouská severozápadní dráha zavedla na provizorní nádraží na Rohanském ostrově trať z Lysé nad Labem. S rostoucím významem železniční dopravy a železničního uzlu Praha (ŽUP) rostl i kulturní a ekonomický význam Prahy. Dvacátá a třicátá léta 20. století byla ve znamení elektrizace a koncepčního oddělování nákladní dopravy od dopravy osobní. 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 práce na obchvatu pro nákladní dopravu, ten měl za cíl její svedení do jediného hlavního seřaďovacího nádraží ve Vršovicích. V roce 1980 byla zprovozněna holešovická přeložka. Rozvoj železničního uzlu Praha se nezastavil ani na počátku 21. Století. V roce 2008 dva nejdelší dvojkolejné tunely v České republice spojily hlavní nádraží s tratí do Libně, Vysočan a Holešovic (tzv. Nové spojení). 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 dopravních stanic, z toho pro osobní dopravu slouží 44. 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.

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, → GRAF / 621.7 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 opuštění 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 by měl být napojen do severního zhlaví žst. Praha-Malešice a který by měl nahradit překladiště na Žižkově.

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 synergičnými efekty.

Mezinárodní železniční unie UIC v roce 1989 předložila Evropské komisi návrh Celoevropské vysokorychlostní sítě, na jehož základě byla vytvořena první transevropská síť TEN-T. V souladu s platným územním plánem budou do ŽUP ve výhledu kromě stávajících tratí zaústěny i vysokorychlostní tratě (VRT tzv. rychlá spojení) od severu (směr Dresden/SRN), východu (směr Wrocław/Polsko), jihu (směr Brno/Rakousko), západu (směr Plzeň/SRN). Podpora vysokorychlostních tratí (rychlých spojení) je důležitá ze dvou hlavních důvodů, které popisují následující odstavce.

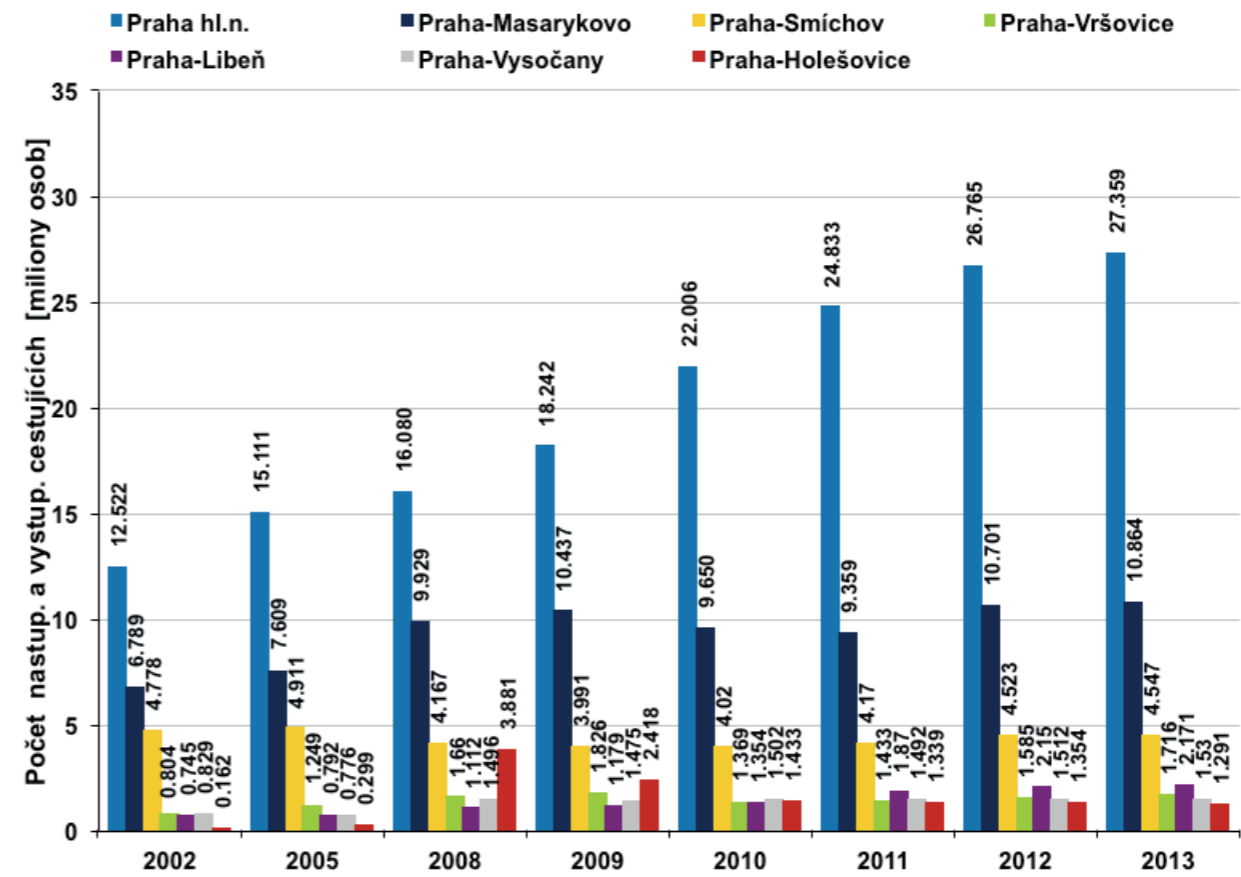
Napojení České republiky a Prahy na síť vysokorychlostních tratí Evropy může působit jako významný stimul v ekonomice pražského regionu. Tyto takzvaná rychlá spojení ovšem neplní pouze funkci propojení Prahy s Evropou, ale také spojení Prahy rychlou a konkurenci schopnou železniční dopravou s ostatními jádrovými oblastmi České republiky.

V současné době na všech významných radiálních tratích vstupujících do Prahy je téměř vyčerpána kapacita železničních tratí, což brzdí další rozvoj příměstské a městské železniční dopravy. Souběh dálkové a příměstské dopravy dlouhodobě brzdí rozvoj obou těchto segmentů železniční dopravy. Do budoucna je proto důležité tyto dva odlišné segmenty oddělit a vybudovat síť vysokorychlostních tratí. Pražským železničním uzlem procházejí 3 tranzitní koridory. Modernizace tratí vybrané železniční sítě se realizuje jako souhrn opatření, která umožňují na dané trati zvýšení 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 naklápacími 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

GRAF / 621.5

## Výkony vybraných nádraží v Praze

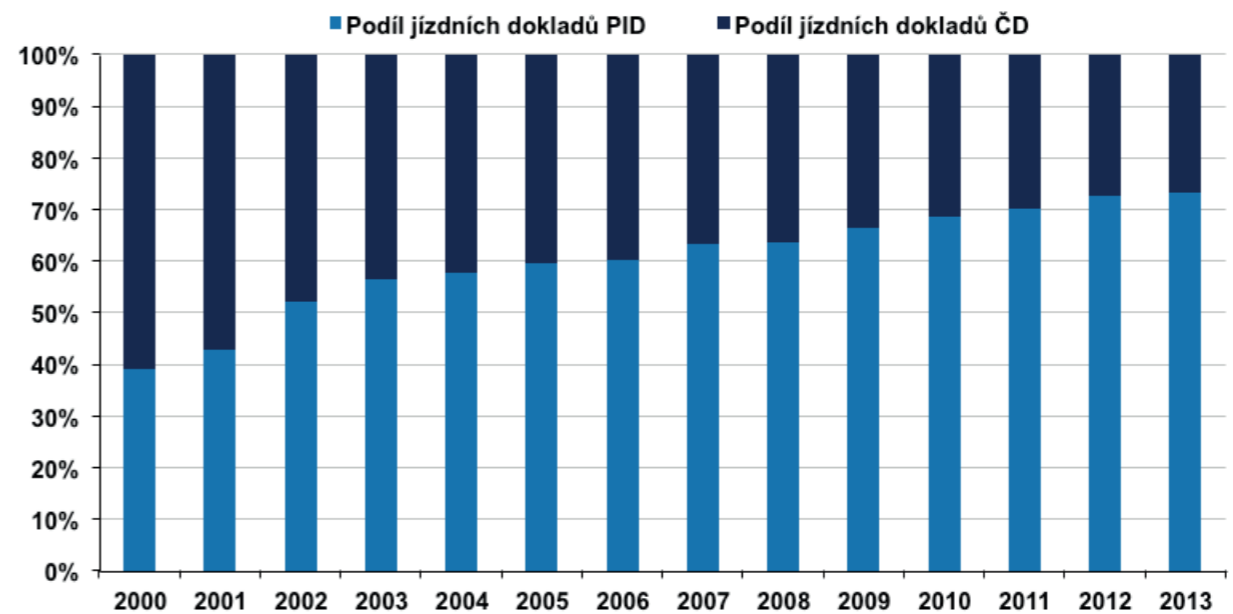
[Zdroj: IPR Praha 2014, ČD, a.s. 2013]



GRAF / 621.6

## Skladba jízdních dokladů na železnici

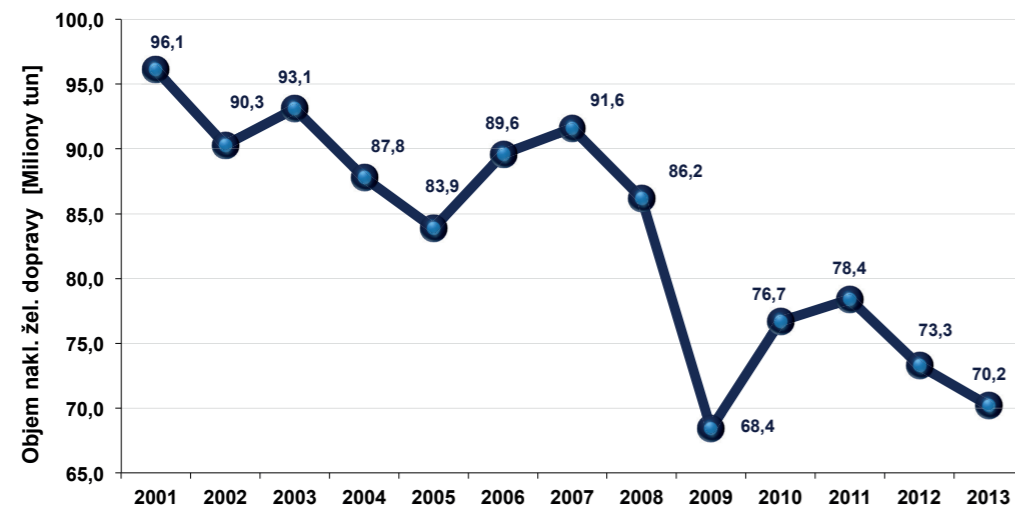
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK 2013]



GRAF / 621.7

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

[Zdroj: IPR Praha 2014, ČD, a.s.]



systému. Vybraná železniční síť České republiky tvoří součást tohoto evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu.

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).

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.

Do systému Pražské integrované dopravy PID jsou zahrnuty všechny železniční tratě vycházející z Prahy. Na části tratí je zavedena plná integrace, tzn. že je možné 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 „Eská“ je celkem 25 linek a cílem je, aby příměstské a městské vlaky byly veřejnosti vnímány jako rychlé a pohodlné spojení Středočeského kraje s Prahou a jednotlivých částí Prahy. Tyto vlaky jsou na hlavních

tratích vedeny z velké 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 620 Veřejná doprava.

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 dorozumívání. 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. Stejně rozdíly panují i v traťových rychlostech, které kolísají od 50 km/h (Čerčany – Praha-Braník) do 160 km/h (Děčín – Praha-Holešovice).

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 realizaci odbočky z trati Praha – Kladno na Letiště Praha/Ruzyně (Václava Havla) odstraní absenci kolejového propojení letiště s centrální oblastí města.

Přestavba železničního uzlu Praha v současné době probíhá, část staveb se realizuje (úseky Praha-Běchovice – Úvaly, Praha-Podbaba – Praha-Holešovice), část se nachází v různém stupni

přípravy (úseky Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží, Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží, Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Bubny). Spolu s přípravou realizace nových zastávek (např. Praha-Rajská zahrada) bude umožněn rozvoj tzv. městských linek. První linka tohoto druhu S41 Roztoky u Prahy – Praha-Holešovice je postupně doplňována dalšími. V provozu je například linka S 65 Hostivice – Praha-Na Knížecí či S34 Praha-Čakovice – Praha-Masarykovo nádraží. Linka S65 byla úspěšně provozována v roce 2010 při výluce tramvajové trati do Řep. Od prosince 2010 funguje nová průjezdná linka S 7 Beroun – Úvaly. Tato linka projíždí centrem Prahy a spojuje její významná nádraží. Na zastávce Praha-Kyje na spoj navazuje minibusová linka 296 obsluhující oblast Černého Mostu, Dolních Počernic a Šterbohol. Nové linky využívají i tratě dnes určené především pro nákladní dopravu. Plusem železniční dopravy po Praze je i přeprava jízdních kol s jízdenkou PID zdarma. Pouze pokračující modernizace a optimalizace tratí spolu s rozvojem zastávek a dodržování 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 hlavní nádraží ze směrů Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha-Holešovice pro osobní dopravu. Nedílnou součástí stavby je i plně 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. Dokončená rekonstrukce kolejíště hlavního nádraží umožnila prodloužení většiny vlaků končících na nádraží Praha-Vršovice až na žst. Praha hlavní nádraží.

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 cestující. V současnosti se již realizuje projekt Praha hlavní nádraží, jehož cílem je vybudovat nové, bezpečné, čisté a funkční nádraží se širokou nabídkou nových služeb a nákupních příležitostí. Modernizace západní části žst. Praha hlavní nádraží byla dokončena v dubnu 2009. V dubnu 2011 byla slavnostně otevřena rekonstruovaná nádražní budova. Hala nabízí 10 000 metrů čtverečních nových obchodních ploch a zcela přebudované zázemí pro cestující splňující požadavky 21. století. Do roku 2020 bude nutné dokončit celkovou rekonstrukci historické budovy, trakčního vedení i zabezpečovacího zařízení a informačního systému. 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 navržena původní historická podoba a úpravy se dotkly i přednádražních prostor.

Problémem bránícím rozvoji městské železnice v Praze je nejen zanedbaný stav tratí, ale i zčásti zastaralý vozový park železničních vozidel. → GRAF / 621.8 V minulosti docházelo k modernizaci vozového parku nákupem dvoupatrových elektrických jednotek řady 471 (třívozová jednotka má kapacitu 310 míst k sezení), vyráběných společností ŠKODA TRANSPORTATION a určených pro rychlou příměstskou dopravu na tratích elektrifikovaných napětím 3 kVss. Jsou složeny z motorového vozu (471), vloženého (071) a řídicího vozu (971). 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. V patře motorového vozu je oddíl 1. vozové třídy. Na neelektrizovaných tratích je provozován motorový vůz řady 810 (kapacita 55 míst k sezení). Maximální provozní rychlost je 80 km/h a konstrukční rychlost je 100 km/h. Nástupcem vozů řady 810 je motorová jednotka 814 Regionova tvořená v provozu trvale spojeným motorovým a řídicím vozem či dvěma motorovými a jedním vloženým 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). Maximální provozní rychlost je 80 km/h. Na trati 070 z Mladé Boleslavi jsou nasazovány modernizované motorové, přívesné a řídicí vozy řady 854. Vozy byly rekonstruovány v letech 1997 až 2006 společností Pars Nova Šumperk, nabízejí jeden velkoprostorový oddíl s 48 místy k sezení a zavazadlový oddíl, maximální provozní rychlost je 120 km/h.

Evropská zkušenost ukazuje, že zřejmě jedinou možností jak může být železnice atraktivní páteří veřejné dopravy je utkat jemně a dovedně 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 návazností 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 systému

600

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.

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 rámci PID organizace ROPID spolu s ČD, a. s., zkracuje intervaly a zavádí taktové jízdní řády postupně na všech integrovaných tratích železničního uzlu Praha.

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 železniční uzel v ČR. Je důležitou křižovatkou železničních koridorů transevropské sítě TEN-T, 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, Pro udržení svého postavení hodlá společnost ČD Cargo, a. s. investovat do infrastruktury podporující napojování průmyslových areálů na železniční dopravu, výstavby terminálů kombinované dopravy a logistických center. V roce 2010 investovala společnost ČD Cargo, a. s. 584 mil. Kč do rekonstrukce a modernizace nákladních vozů a 390 mil. Kč do rekonstrukce a modernizace hnacích vozidel. 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 se v Praze po železnici přepravuje především po tratích určených pro nákladní dopravu (Malešice–Libeň, Běchovice–Malešice). Výjimečný je úsek Hostivař–Uhřetěves, který je silně zatížen dopravou nákladní i osobní. Železniční stanice Praha-Malešice má z hlediska tranzitní nákladní dopravy klíčový význam.

Nákladní přepravu můžeme rozdělit do třech skupin: tranzitující, tranzitní přepracovávanou v seřadovací stanici Praha-Libeň a místní, která má odesílací, cílovou, nebo obě stanice v Praze a v navazujících stanicích. Praha stále zůstává významným místem produkce i spotřeby. U nákladky zboží převládají kontejnery a nákladka 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 49. Nakládkové

a vykládkové koleje v železničních stanicích a připojené vlečky tvoří základní místa nákladky a vykládky. Stanice významné pro nákladní přepravu jsou Praha-Hostivař, Krč, Radotín, Uhřetěves a Vršovice. Stanice s potenciálem rozvoje jsou Praha-Běchovice, Horní Počernice, Libeň, Malešice a Smíchov. Železniční infrastruktura v pražském železničním uzlu bohužel nespĺňuje podmínku multimodality, tj. nedisponuje kvalitním napojením na ostatní druhy přeprav, což 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 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 trati 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 stále zachovává významné postavení a lze předpokládat její nárůst.

#### VÝVOJ OD R. 2012

V současné době pokračuje v rámci modernizace železničního uzlu Praha příprava staveb „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží“, „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“, „rekonstrukce žst. Praha-Masarykovo nádraží“ a „rekonstrukce Negrelliho viaduktu“.

Od 1. června 2012 je možno využívat v úseku Praha-Čakovice – Všetaty jízdenky PID pro jednotlivou jízdu, proběhla zde tedy plná integrace.

Téhož roku byla realizována optimalizace tratě Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. V rámci této stavby byla provedena poloperonizace žst. Praha-Horní Počernice – stavba ostrovního nástupiště a přilehlého podchodu.

V roce 2012 proběhla rekonstrukce železniční tratě Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun. Tato stavba byla koordinována v souvislosti s přípravou modernizace úseku Praha-Smíchov – Beroun, která je součástí III. tranzitního koridoru a měla by sloužit jako odklonová trasa při modernizaci výše zmíněného úseku. V rámci úprav trati byla zvýšena traťová rychlost a zvýšena kapacita tratě, především vybudováním výhybny Praha-Hlubočepy.

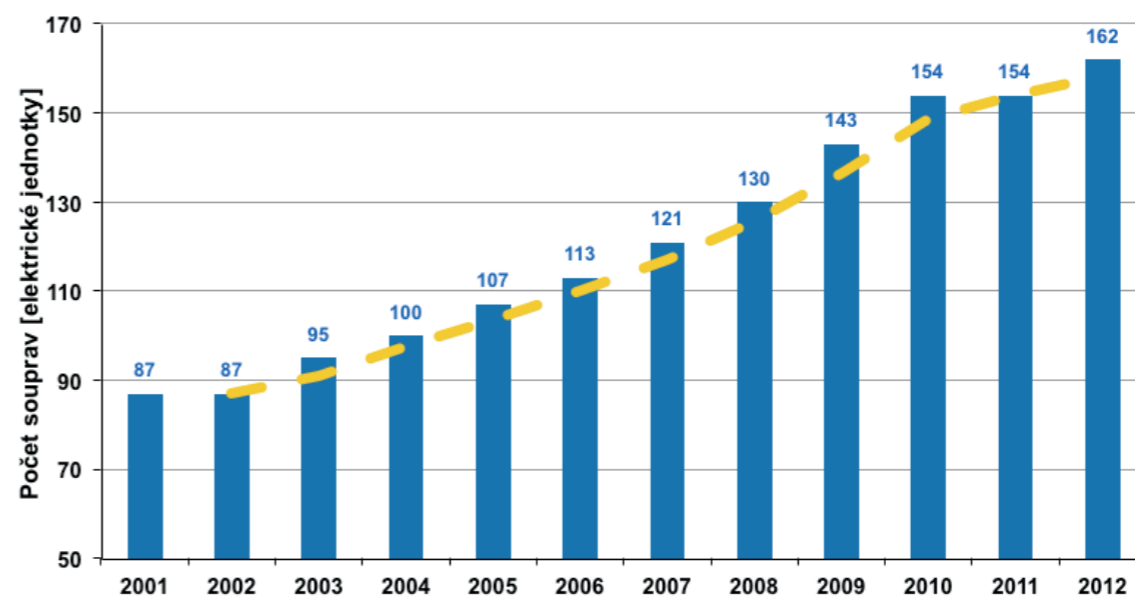
V současné době probíhá optimalizace trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice a modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly. V roce 2013 byla dokončena rekonstrukce nástupišť v žst. Praha-Holešovice.

Postupně narůstá počet vlaků a linek železniční dopravy v rámci PID. S celostátní změnou jízdního řádu v prosinci roku 2013 byl na linkách S8 a S80 zaveden taktový grafikon, což znamená, že vlaky zde jezdí v pravidelných intervalech 30, 60 a 120 min. V roce

GRAF / 621.8

### Rozvoj vozového parku ČD, a. s.

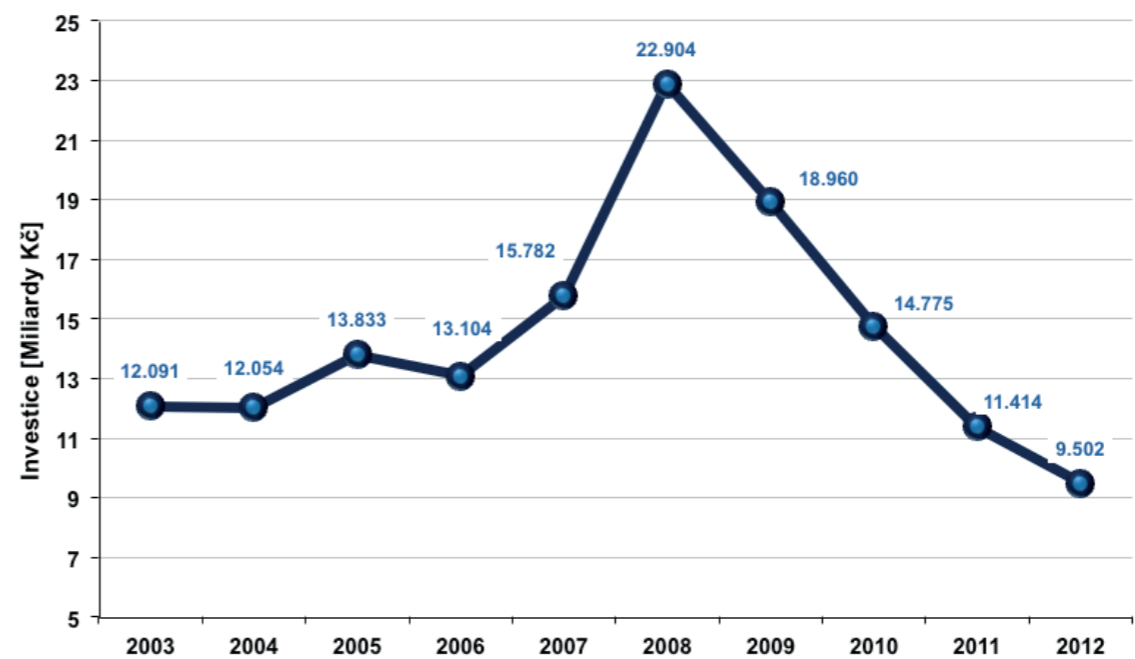
[Zdroj: IPR Praha 2014, ČD, a.s. 2014]



GRAF / 621.9

### Celková částka vynaložených investičních dotací na výstavbu a modernizaci železniční sítě v ČR

[Zdroj: IPR Praha 2014, SŽDC, s.o. 2014]



TAB / 621.1

## Kategorie tratí zaústěných do železničního uzlu Praha

[Zdroj: IPR Praha 2014]

| 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 |

2013 byla zavedena nová linka městské železnice S34 spojující železniční stanice Praha-Masarykovo nádraží a Praha-Čakovice. V současné době jezdí tato linka každých 60 min.

### METRO

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 (korekce trasování severního prodloužení trasy C metra i úvodního úseku trasy metra D v oblasti Krče, prodloužení trasy A metra západním směrem). Zohlednění dalších koncepčních změn lze předpokládat v pořizovaném Metropolitním plánu.

Historie pražského metra se začala psát v roce 1939, kdy studijní oddělení Elektrických podniků vypracovalo 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 odstranění 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 již za 40 let provozu stalo samozřejmostí a neodmyslitelnou součástí Prahy nejen jako kvalitní kapacitní dopravní prostředek, ale také jako významné architektonické dílo. V roce 2012 se na třech základních trasách metra A, B, C přepravilo denně cca 1,6 milionu cestujících, což je cca 589 milionu cestujících za rok. Celková provozní délka metra dosahovala 59,1 km 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 2012 dosáhl 45,7 % 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 centru 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 automo-

bilové dopravě. Další rozvoj metra v Praze je třeba podporovat též se zřetelem na skutečnost, že rozsah automobilové dopravy bude třeba v budoucnu výrazněji omezovat.

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 57 stanic metra ke konci roku 2012 bylo 34 bezbariérových, jsou opatřeny buď osobními výtahy, šikmými schodišťovými plošinami nebo přímými bezbariérovými vstupy.

System 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, jako je Praha, je v zahraničí výrazně vyšší, protože metro neslouží jen obyvatelům metropole.

#### Celková délka sítě tras metra: 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 20 stanic.

#### Počet souprav zajišťujících přepravu v ranní špičce a interval:

- linka A: 17 souprav – interval 150 s. (do Depa Hostivař – interval 300 s.)
- Linka B: 38 souprav – interval 150 s.
- Linka C: 37 souprav – interval 115 s.

#### VÝVOJ OD R. 2012

V roce 2012 byla ukončena několikaletá obměna a modernizace vozového parku metra. K dispozici je v současnosti 465 vozů 81–71 M, které zajišťují provoz na linkách A a B a 265 vozů M1 jezdících na lince C.

Stanice metra Národní třída byla od 10. 7. 2012 uzavřena z důvodu výstavby komplexu Quadrio. Stanice prošla kompletní rekonstrukcí a od července 2014 je znovu otevřena.

V současnosti probíhá výstavba nového úseku metra V. A Dejvická – Nemocnice Motol. Předpokládáné zprovoznění tohoto

úseku je v dubnu 2015. Uvedený počet vozů je dostačující i pro zajištění provozu na prodloužené trase A.

### TRAMVAJE

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 Křížíka zprovozněna první česká elektrická tramvaj v Praze na Letné. Rok 1896 přinesl zprovoznění Křížíkovy 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 90. letech 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 v roce 2007 prodloužena trať 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 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 142,4 km, přičemž podíl segregovaných úseků je 52 %. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti se v mezidobí mírně zvětšila na 534 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2012 podílela 25 %. 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 18,6 km/h (BUS 24,8)! 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 au-

tobusů 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 především 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.

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 (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 pojižděného tramvajového tělesa od jízdních pruhů podélnými dělicími 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. V roce 2006 byla nově vybavena preferencí pro tramvaje světelná signalizační zařízení na pěti křižovatkách. Koncem roku 2007 bylo 109 křižovatek s preferencí pro tramvaje. V roce 2011 bylo celkem 233 světelně signalizačních zařízení (SSZ) na tramvajové síti a z toho 158 SSZ s preferencí. → GRAF / 621.10

V září 2011 byla prodloužena tramvajová trať z původní smyčky Podbaba k budoucí železniční zastávce Praha – Podbaba. Dále v roce 2010 a 2011 proběhly některé významné rekonstrukce tramvajových tratí – Národní třída, Spálená ulice, obnova provozu v Myslíkově ulici, rekonstrukce v Plzeňské a Makovského ulici mezi Klamovkou a Sídlištěm Řepy, rekonstrukce Zenklovy ulice (úsek Palmovka – Elsnicovo náměstí), úsek Výtoň – Sídliště Modřany apod. 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 moder-

nizované Tramvaje T3 jsou postupně nahrazovány částečně nízkopodlažní pětičlávkovou tramvají typu ELEKTRA 14T s nástupní hranou dveří ve výšce 350 mm nad temenem kolejnice s užitečnou plochou nízkopodlažní části vozidla představující 50 % celkové užité plochy. Dne 10. 4. 2008 byl představen nový typ tramvaje FORCITY 15T. Jde o jednosměrný tříčlávkový osminápravový nízkopodlažní vůz, který má v budoucnu plně nahradit vozy T3. Tento nový typ tramvaje 15T obdržel dne 29. 12. 2010 homologaci, dne 4. 2. 2011 byl ukončen jejich zkušební provoz a DPP nasadil tyto tramvaje do běžného provozu. Do roku 2018 má být Dopravnímu podniku hl. m. Prahy dodáno až 250 souprav této tramvaje.

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

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.

#### VÝVOJ OD R. 2012

Počet SSZ na tramvajové síti od roku 2011 do roku 2013 vzrostl o 10 na celkem 243 SSZ. Za stejné období vzrostl počet SSZ s preferencí tramvají o 16 na celkem 174 SSZ, tj. 71,6% SSZ je s preferencí na tramvajové síti.

V rámci zavedení nové sítě metropolitních linek MHD proběhla v září 2012 rozsáhlá změna v linkovém vedení tramvají. Síť páteřních linek (linky s polovičním intervalem oproti běžným linkám) byla rozšířena a ve vybraných silných přepravních úsecích vznikly tzv. páteřní svazky linek. Celkem svou trasu změnilo 13 denních linek.

Během roku 2012 bylo zřízeno několik nových tramvajových zastávek (Karlovo náměstí ve směru do Spálené ul., Korunovační ve směru na Hradčanskou, Vozovna Hloubětín a Vozovna Strašnice ve Starostrašnické ulici). V prosinci 2012 také vznikla první tramvajová zastávka „na znamení“ a to ČSAD Smíchov.

V rámci obnovy vozového parku měl Dopravní podnik ke konci roku 2013 celkem 93 kusů tramvají 15T. V roce 2014 je plánována dodávka dalších 32 kusů tramvají 15T.

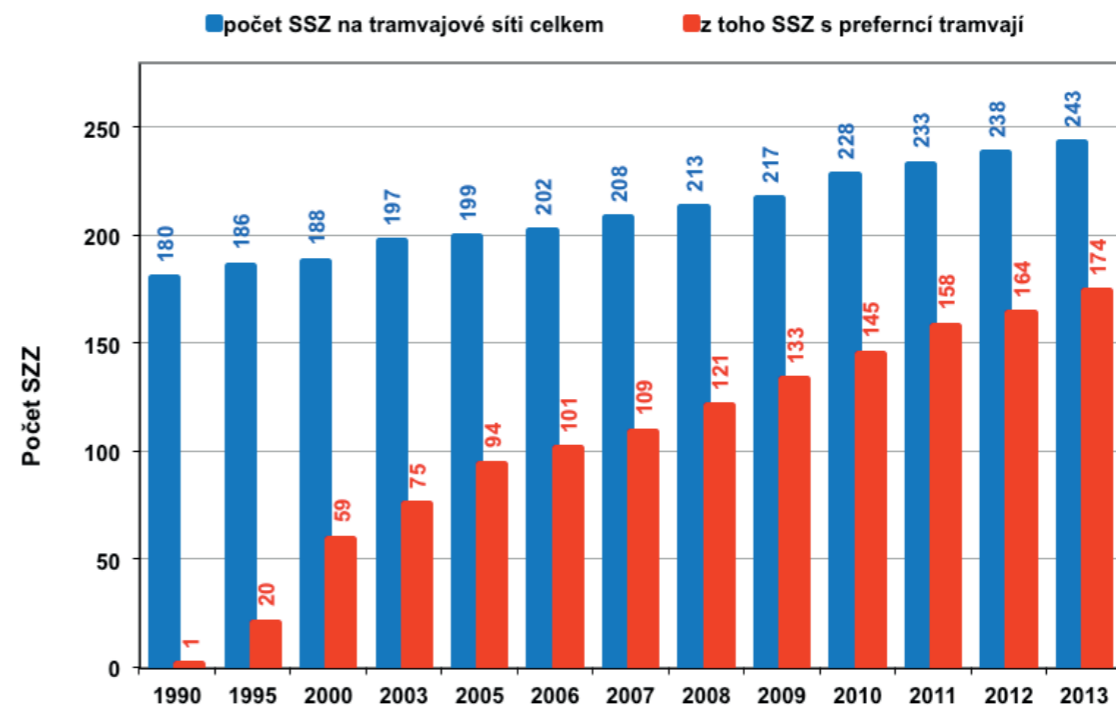
#### LANOVÉ DRÁHY

Součástí systému veřejné dopravy jsou v Praze i lanové dráhy. Lanová dráha na Petřín zahájila provoz dne 25. července 1891, 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 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

GRAF / 621.10

## Světelná signalizace na tramvajové síti – preference tramvají

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



MHD. Lanová dráha na Petřín navazuje na tramvajovou dopravu v zastávce Újezd a je vedena po trase Újezd – Nebozítek – 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, v roce 2011 pak 1,85 milionu cestujících. Od ledna 2011 je na petřínské lanovce povolena přeprava jízdních kol, což je zakotveno ve Smluvních přepravních podmínkách PID.

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 pro závažné technické nedostatky zastaven. 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 NH Praha, která propojuje dvě samostatné budovy hotelu – na úpatí vrchu Mrázovka a na jeho vrcholu.

#### VÝVOJ OD R. 2012

Lanové dráhy na území města Prahy nedoznaly žádných zásadních změn. V roce 2012 přepravila petřínská lanovka 1,85 milionu cestujících. Počet přepravených cestujících je v posledních letech obdobný.

## 622 – SILNIČNÍ DOPRAVA

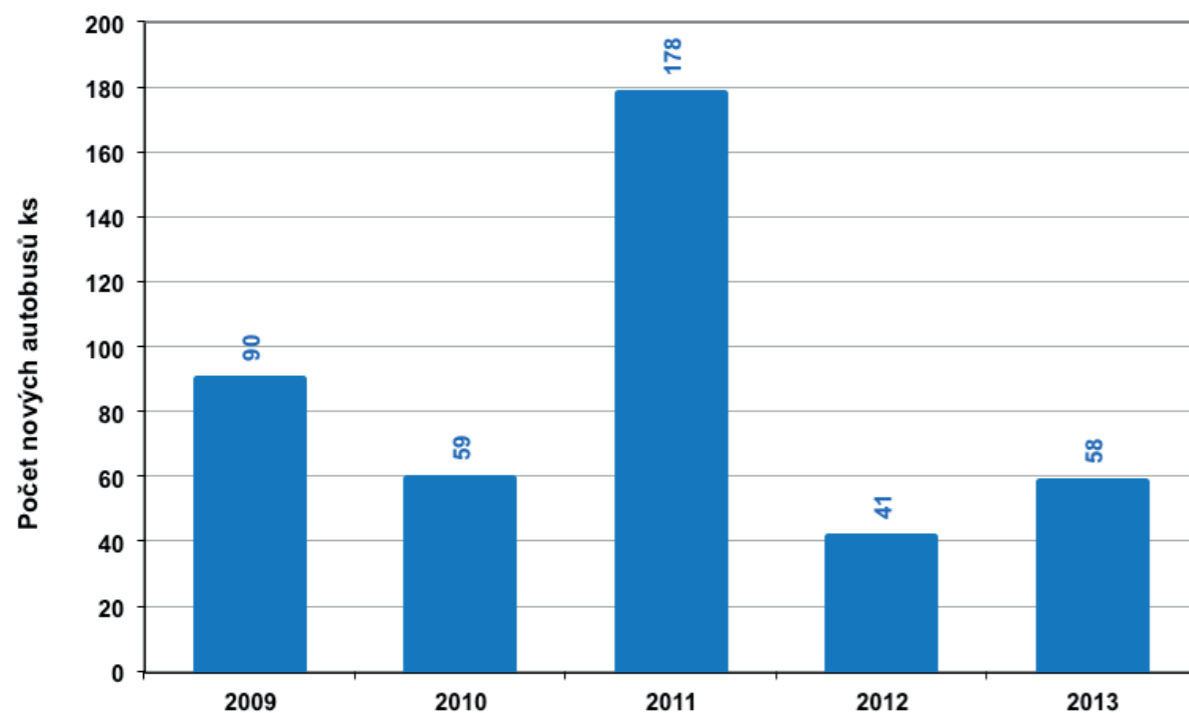
#### MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

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. 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.

GRAF / 622.1

## Obnova vozového parku DP hl. m. Prahy – autobusy

[Zdroj: IPR Praha 2014, DP, a.s.]



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. V roce 2012 je během pracovního dne na území města průměrně vypraveno 23 200 autobusových spojů PID, které přepraví cca 1,17 mil. Cestujících. Z tohoto počtu je cca 19 400 spojů městských a cca 3 800 spojů příměstských. Provoz na městských linkách zajišťovalo 9 dopravců – DP hl. m. Prahy (85 % linek) a osm soukromých dopravců (15 % linek). Provozní délka sítě autobusové dopravy na území města v roce 1999 byla 797,5 km – v současnosti je již jen 687 km (pouze délka autobusů provozovaných DPP). Průměrná vzdálenost zastávek v autobusové dopravě na území města dosahuje asi 583 m. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob v MHD ve sledovaném období se pohybuje kolem 27 % (pro městské a příměstské autobusové linky).

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 doplňuje autobusová doprava zatím i úlohu základního dopravního prostředku (metra nebo tramvajové dopravy): Bohnice a Čimice, 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.

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, 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 tramvajové tělese 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.

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 ploš-

nou obsluhu v území, kde se nemohou uplatnit kolejové subsystémy nebo 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. Jednou z možností řešení tohoto problému je zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy na komunikacích a také na tramvajových tělesech.

Vozový park prochází postupně kvalitativní změnou, kdy staré autobusy jsou z velké části nahrazovány moderními nízkopodlažními, které splňují i přísné emisní limity. → GRAF / 622.1 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. 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.

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.

Preference autobusů byla zřízena na první dvojici křižovatek již v roce 2003 v rámci evropského projektu Trendsetter. V letech 2004 až 2008 byla preference autobusů řešena na SSZ zejména v okolí nových úseků linky C budované směrem do Letňan. V roce 2011 bylo v Praze již 144 SSZ s preferencí autobusů.

### VÝVOJ OD R. 2012

Počet SSZ s preferencí autobusů vzrostl v roce 2012 na celkem 167 SSZ a v roce 2013 na celkem 180 SSZ s preferencí bus.

V rámci preference autobusů na konci roku 2012 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy na komunikacích délky cca 20 km (nárůst v roce 2012 o cca 4 km), na tramvajových tělesech cca 7,7 km (nárůst v roce 2012 o cca 1 km). V roce 2012 byly realizovány vyhrazené autobusové pruhy v ulicích Opatovská, Rabakovská, Výstavní a na Barrandovském mostě ve směru ze Smíchova do Braníka. Na tramvajová tělesa vjíždějí autobusy např. v prostoru zastávek Želivského, ve Švehlově ulici před křižovatkou s rampou Jižní spojky a v Plzeňské ulici v úseku Stroupežnického – Tomáškova.

V září 2012 proběhly nejvýznamnější úpravy v organizaci provozu autobusových linek – byla zavedena tzv. metropolitní síť

linek MHD. V autobusové dopravě nově vznikly nadřazené páteřní linky – metrobusy, vedené v atraktivních trasách pro cestující, s krátkými intervaly a celodenním provozem. Síť metrobusů je doplněna o běžné autobusové linky a midibusové linky, které slouží pro ostatní lokální obsluhu území.

Dopravní podnik provozuje cca 1 200 autobusů, které se snaží průběžně obnovovat. Nejvíce nových autobusů bylo pořízeno v roce 2011 a to 178 kusů, v roce 2012 bylo pořízeno 41 autobusů a v roce 2013 mělo být pořízeno 58 kusů autobusů.

### VNĚJŠÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celého státu 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 2 400 spojů, z toho téměř 1 200 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID) cca 1050 spojů dálkové dopravy a téměř 150 spojů mezinárodní autobusové dopravy.

Jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID, je autobusové nádraží Florenc. Další linky spojující Prahu s vnějším územím jsou vypravovány z autobusových nádraží (stanovišť) Černý most, Nádraží Holešovice, Roztyly, Na Knížecí, Zličín, Hradčanská, Dejvická a Želivského. V malé míře pak jezdí dálkové autobusy z Ládví, Letňan a Opatova.

Nejzatíženější je autobusové nádraží Praha-Florenc, kde v průměrných pracovních dnech je vypraveno 425 spojů.

Autobusové nádraží Praha-Florenc soustřeďuje především dálkové vnitrostátní a mezinárodní spoje. V současné době je na území původního tzv. „horního nádraží“ k dispozici 26 nástupních stanovišť. U odbavovací budovy je situována výstupní hrana pro příjíždějící autobusy. Na ploše původního „dolního“ nádraží jsou v současné době odstavná autobusová stání. 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. V roce 2009 byla na autobusovém nádraží Florenc postavena Nová odbavovací hala, která poskytuje zázemí cestujícím, kde kromě prodeje jízdenek a informačního systému naleznou i občerstvení, drobné obchody a sociální zařízení.

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. 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. V nástupním prostoru autobusového nádraží jsou dvě nástupní hrany s podélně řazenými nástupními stáními. Nástupišti 1 až 8 jsou určena pro dálkové meziměstské spoje směřující do se-

600



verní 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. Na autobusovém nádraží je devět odjezdových nástupišť a jedna příjezdová hrana. Na autobusovém nádraží Holešovice končí nebo odtud jsou vypravovány autobusové spoje mezi Prahou a některými městy ve středních a severních Čechách (např. Varnsdorf, Rumburk). 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. Prostor vlastního nádraží tvoří jednosměrná komunikace s 5 nástupními stánkami pro dálkové vnitrostátní autobusové linky spojující Prahu s jižní částí republiky. Dále součástí nástupní hrany autobusového nádraží jsou stanoviště pro zájezdové autobusy. U vestibulu stanice metra Roztyly je nástupní a výstupní hrana linek MHD s přímou vazbou do vestibulu. 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 – celkem je zde 7 nástupišť. 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. 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 a tramvajové linky.

V prostoru před železniční stanicí Smíchov, odkud v minulosti odjížděly 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 dále pak 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 Praha/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.

Autobusové stanoviště Hradčanská se nachází v ul. Milady Horákové u vestibulu stanice metra trasy A Hradčanská. Při severní straně komunikace jsou k dispozici 3 nástupní stání pro autobusové linky s cílovou stanicí v západní části středních Čech (např. ve směru Křivoklát, Lány, Manětín, Řevničov, Nové Strašecí, Rakovník atd.). Při jižní hraně ul. Milady Horákové je k dispozici výstupní stání.

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 souběžně 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 výstupní stání v ul. Jugoslávských partyzánů doplňuje ještě stání manipulační. Nástupní a výstupní stání jsou rovněž situovány v ul. Evropské 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 stánkami slouží pro mezinárodní autobusové linky směřující do východní Evropy (s cílovými místy na Ukrajině a 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 komunikačním systému města, v rostoucích nárocích na počty spojů PID směrem do regionu a zvyšujících se nárocích na přestupní terminály veřejné dopravy na území města.

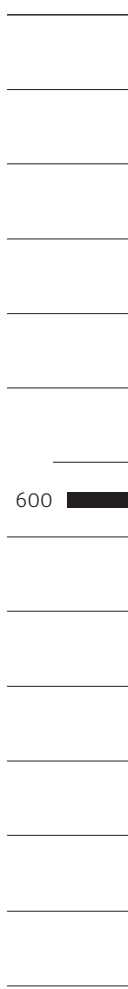
#### VÝVOJ OD R. 2012

Ústřední autobusové nádraží (ÚAN) Florenc je jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID. V roce 2012 toto nádraží využívalo až 100 dopravců, tento počet je od roku 2010 téměř stabilní. Největším dopravcem je společnost Student Agency. Na tomto nádraží bylo v roce 2012 vypraveno 150 000 spojů, což obnáší 425 spojů za průměrný pracovní den.

Počet spojů na ostatních uváděných terminálech se mezi lety 2010 a 2013 zásadně nezměnil a zůstává řádově stejný.

Dopravní infrastruktura **6**  
Veřejná doprava **2**  
Silniční doprava **2**

33



600

## 630 Pěší a cyklistická doprava

### 631 – PĚŠÍ DOPRAVA

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 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.

Mezi nejvýznamnější pozitivní důsledky chůze pro jednotlivce patří její zdravotní efekty. Chůze navíc neznečišťuje životní prostředí, má malou spotřebu přírodních zdrojů a je velmi účelná. Chůze je stejně přirozená jako dýchání. Na chůzi jako nejpřirozenější pohyb je „naprogramována“ i lidská psychika a také naše sociální chování – je společenská (umožňuje setkávat se s lidmi, pozorovat je a poznávat, komunikovat); je vnímavá (relativní pomalosti nám umožňuje všimnout si více svého okolí i dění v něm a vnímat je detailněji). Můžeme pojmenovat a empiricky prokázat ekonomické, kulturní a bezpečnostní efekty chůze – např. zklidňování dopravy, zavádění pěších zón a dalších opatření na podporu chůze prospívá všem – do ulic, z nichž od 60. let minulého století s rychlým rozvojem automobilismu mizeli obchodníci, restauratěři, služby i kulturní aktivity, se s chodci navrací život. Zlepšování podmínek pro chodce oživuje obchodní ruch a zvyšuje obchodní obrát, oživuje kulturní dění a zvyšuje bezpečnost.

#### CHŮZE VE MĚSTĚ Z URBANISTICKÉHO POHLEDU

Městské prostředí je nezbytné vnímat z pohledu chodce a nikoli řidiče auta. Podmínky pro chůzi mají rozhodující vliv na to, jak se lidem ve městě žije. Do budov a na veřejná prostranství vstupujeme jako chodci, plánování města je tedy zapotřebí vtisknout lidské měřítko. Na rozdíl od přesvědčení mnohých obchodníků závisí atraktivita center měst mnohem více na dobrých podmínkách pro chůzi než na dostupnosti autem. Ceny nemovitostí jsou výrazně vyšší v místech s dobrou pěší dostupností. Je také mnohem levnější

odpovídajícím způsobem zajistit potřeby chodců než automobilové dopravy. Město krátkých vzdáleností, uspokojující potřeby pohybu za aktivitami chůzí v docházkové vzdálenosti vč. možností dětí ,hrát si na ulici‘ a dojít do obchodu, vytváří předpoklady pro atraktivní fungující město.

Územní plánování může také nepřímou předurčovat dopravní chování lidí. Citlivé plánování obytných celků může minimalizovat nutnost uspokojovat potřebu mobility pomocí individuální automobilové dopravy. Základní snahou územního plánování je nediskriminovat žádný druh dopravy a všem druhům dopravy poskytnout shodné podmínky. V současnosti má největší prostorové nároky ve městě automobilová doprava (včetně podílu na zpevněných plochách). Územní plán, který se snaží rozvíjet udržitelnou mobilitu, by měl klást důraz na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy, identifikovat příležitosti pro rozvoj přívětivého prostředí pro pohyb a pobyt a přinést návrhy a možnosti pro jeho praktickou realizaci v následném rozhodování o změnách v území.

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 a v roce 2008 aktualizován. 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 silozce 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. Například první etapa „Generelu“, obsahující trasy podél řek, byla rozpracována v roce 2007 v územní studii „Plzeň – sportovně rekreační trasy v údolích řek – greenways“. Zastupitelstvo města Plzně schválilo tuto studii jako podklad pro majetkovou přípravu a postupnou realizaci tras a jako podklad pro návrh nových veřejně prospěšných staveb. Navázalo také zpracování technických studií na sportovně rekreační trasy podél jednotlivých řek a v současné době se již pro nejvýznamnější úseky připravují dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení.

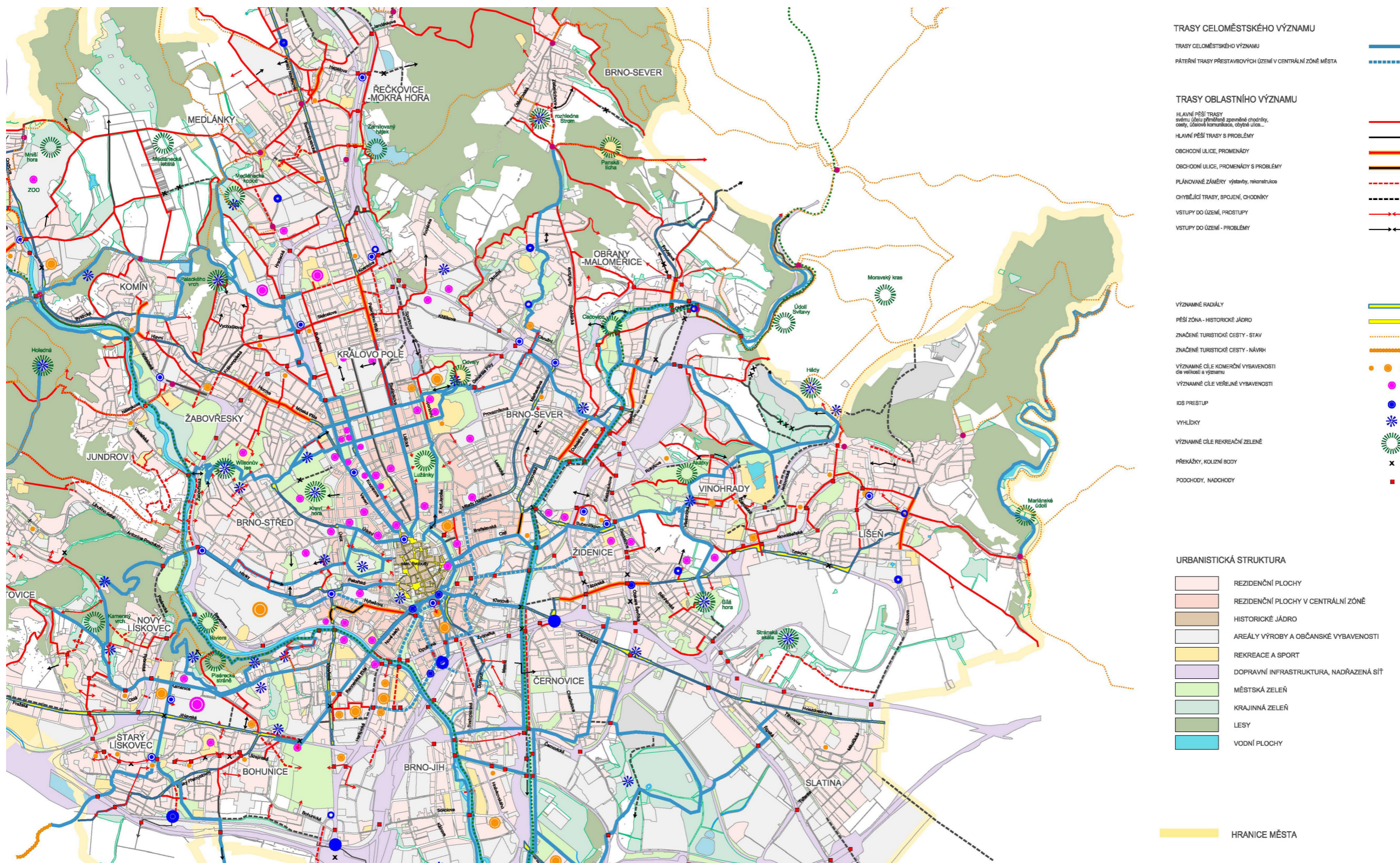
V Brně je, podobně jako v ostatních městech a Prahu nevyjímaje, téma společenské poptávky a tedy požadavku na kvalitní podmínky pro chodce nové. I zde začala o problematice pěší dopravy a jejích podmínkách jednat se zástupci volených orgánů města skupina tematicky zaměřených neziskových organizací. Vyústěním 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. Od roku 2010 má Brno schválený „Generel pěší dopravy na území města Brna“, který by měl sloužit jako podklad pro rozhodování a stanovení koncepce ochrany a budování hlavních pěších bezkolizních tras a koridorů, propagaci a prosazování změny dělby přepravní práce ve prospěch pěší dopravy, k ochraně či obnově a návrhům zajištění prostupnosti a průchodnosti zastavěného i nezastavěného území a k navržení zásad dopravně-organizačních opatření pro zajištění bezpečného a komfortního pohybu pěších. → OBR / 631.1 → OBR / 631.2

Bez použití dopravního prostředku – tedy jen chůzí – se vykoná celá čtvrtina všech vnitroměstských cest. Ze statistiky za r. 2013 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 ten-

OBR / 631.1

## Ukázka generelu pěší dopravy na území města Brna

[Zdroj: IPR Praha 2014, Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje]



600

OBR / 631.2

## Ukázka generelu pěší dopravy na území města Brna – scénář vybrané trasy

[Zdroj: IPR Praha 2014, Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje]

ULICE VEVEŘÍ, V TRASE HISTORICKÉ ZEMSKÉ STEZKY  
ÚSEK ŽEROTÍNOVO NÁM. - SMETANOVA, OBCHODNÍ PARTER PO OBOU STRANÁCH ULICE,  
V DVORNÍCH KRÍDLECH PROVOZOVNY VÝROBY A SLUŽEB, PRŮČELÍ V V HISTORICKÉ STOPĚ

ÚSEK SMETANOVA - KONEČNÉHO NÁM., ROZŠÍŘENÝ ULIČNÍ PROSTOR SE STROMOŘADÍM  
DLE ZASTAVOVACÍHO PLÁNU OBYTNÉ ČTVRTI Z KONCE 19.STOL.,  
VYBAVENOST DODATEČNĚ VESTAVĚNA DO SUTERÉNU BYTOVÝCH DOMŮ

NÁM. KONEČNÉHO, TIVOLI,  
JEDINEČNÝ PROSTOR S BOHATĚ DEKOROVANÝMI NÁJEMNÝMI DOMY  
Z POČÁTKU 20.STOL., ZAKONČENÍ OSY OBYTNÉHO SOUBORU ( UL. JIRÁSKOVY)

AKADEMICKÉ NÁM.  
NEDOKONČENÝ PROSTOR, ZAVRŠUJE SPOLEČENSKÝ VÝZNAM UL. VEVEŘÍ,  
SOUSTŘEDÍ VÝZNAMNÉ VEŘEJNÉ BUDOVY, INSTITUCE A ADMINISTRATIVU

DOPRAVNÍ KORIDOR V UL. VEVEŘÍ  
PEDISTRÁDA BJÖRNSONŮV SAD - BULINOVA - ŠUMAVSKÁ  
NEDOKONČENÝ URBANISTICKÝ ZÁMĚR POCHŮZÍCH TERAS  
ADMINISTRATIVNÍHO CENTRA ŠUMAVSKÁ

ÚSEK TÁBOR - TECHNICKÁ  
VOLNOU ZÁSTAVBOU SÍDLIŠTĚ SE VZROSTLOU ZELENÍ. ÚSEK VE 2 VARIÁNTÁCH SE SPOLEČNÝM PŘECHODEM PŘES VMO.  
VARIANTA 1: PŘÍMOU TRASOU PODĚL PROTIHLUKOVÉHO VALU  
VARIANTA 2: VNITŘKEM SÍDLIŠTĚ K ZASTÁVCE MHD



Pro podporu pěší dopravy je potřeba definovat prostor Akademického náměstí a jeho vztahy k nejbližšímu okolí, zejména :

- k Björnsonovu sadu
- k administrativnímu centru Šumavská, založený pochůzí terasy
- k zástavbě v centrální části prostoru náměstí ( účel, objem, např. fakultou VUT s učebnami)
- k přístupnému uzlu MHD s podpovrchovou zastávkou tramvajové rychlodráhy
- k parku na Kraví hote ( konímám jezdeckého oddílu)
- k možnostem řešení parkování

KOUNICOVA ULICE "MLADŠÍ" RADIÁLA ORGANIZUJE ÚZEMÍ MEZI HISTORICKÝMI ZEMSKÝMI CESTAMI, SOUSTŘEDÍ VÝZNAMNÉ BUDOVY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI A SPRÁVY REALIZOVANÉ V OBDOBÍ 1900 - 2000, OBCHODNÍ PARTER NA ZÁPADNÍ STRANĚ MEZI MORAVSKÝM NÁM. A UL. SMETANOVOU, ROZŠÍŘENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ PŘED HOTELEM CONTINENTAL, POLIKLINIKOU, VOJENSKÝM VELITELSTVÍM, STUDENTSKÝMI KOLEJEMI

### GENEREL PĚŠÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA BRNA NÁVRH SCÉNÁŘE VYBRANÝCH TRAS

OBJEDNATEL: ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE MMB  
ZPRACOVATEL: UAD STUDIO s.r.o.

ZÁŘÍ 2010  
1 : 5 000

KOUNICOVA/ VEVEŘÍ - HRADECKÁ - TECHNICKÁ - MEDLÁNECKÉ  
KOPCE



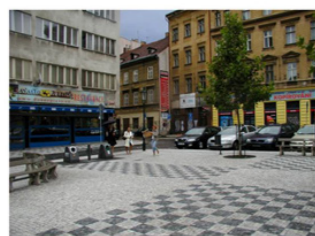
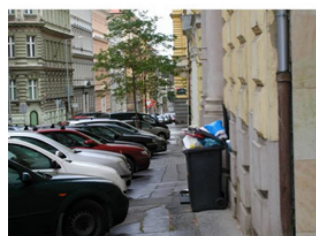
3/A1

TAB / 631.1

## Počet osob na metr šířky městského prostoru za hodinu

[Zdroj: IPR Praha 2014]

| 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   |



to 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 dojet 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. Nejvyšší počet chodců se pohybuje v místě křížení pěší trasy Václavské náměstí – ulice Na Můstku v tzv. „zlatém kříži“. Intenzita pěšího provozu zde dosahuje v pracovních dnech hodnoty až 8 000 chodců za hodinu.

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 „zředování“ 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.

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 / 631.1

V případě bezbariérových úprav nejsou 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 stává do cesty čtené překážky nestavebního charakteru, jako jsou přenosná reklamní zařízení nevhodně umístěná v parteru, pevné sloupy a reklamní nosiče, na nevhodných místech zaparkovaná vozidla znemožňující bezpečné přejítí či přejetí vozovek apod. Bezbariérové řešení je přitom nedocenitelné (a legislativně podložené) nejen „vozičkáři“, ale také velkou skupinou osob byt jen s dočasným omezením pohybu, která ve vyspělých státech tvoří téměř 30 % populace. → OBR / 631.3

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, aktualizace 2008, podrobněji zahrnovaly přímo téma pěší dopravy:

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

Gestorem a řídicím 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 (Institut plánování a 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.

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. Usnesením Rady HMP č. 1449 ze dne 31. 8. 2010 byly Zásady rozvoje pěší dopravy schváleny a Rada doporučila všem městským částem a městským organizacím v maximální možné míře Zásady respektovat a naplňovat.

Otázce podpory pěší dopravy se věnuje i dokument nazývaný Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha pro období let 2010–2012, vydaný nařízením č. 16/2010 Sb. hl. m. Prahy. V současné době se připravuje náhrada tohoto dokumentu v gesci Ministerstva životního prostředí. V základních principech by měl ovšem na stávající plán navazovat. Tento dokument v rámci opat-

ření a úkolů ke snižování emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy uvádí konkrétní potřebné akce:

- ustavit stálou pracovní skupinu ředitele MHMP či komisi pro koordinaci řešení pěší dopravy v HMP (do 3 měsíců od vydání Programu);
- identifikovat a ošetřit místa s výrazným rizikem střetu chodců s automobily (průběžně s každoročním vyhodnocením provedených aktivit);
- zajistit finanční rámec pro dobudování systému pěších tras a koridorů (průběžně);
- zajistit přípravu a realizaci systému pěších tras a koridorů (průběžně);
- zajistit či vyžadovat dostatečnou prostupnost plánovaných liniových staveb (průběžně);
- zamezovat v rámci příslušných povolovacích řízení vzniku uzavřených areálů na stávajících trasách pěší dopravy (průběžně).

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 přece jen projevují. Kromě celkových úprav dříve zanedbaných veřejných prostorů se na území města provádějí ročně desítky drobnějších akce jako např. úpravy okolí zastávek, úpravy přechodů pro občany s omezenou pohyblivostí, úpravy pro zvýšení bezpečnosti a lokální dopravní zklidnění (změny organizace dopravy, zvýšené křižovatkové plochy, zpomalovací prahy, vysazené chodníkové plochy, střední dělicí ostrůvky). Z hlediska bezpečného pohybu chodců je kladen důraz především na trasy s vysokým počtem procházejících dětí (cesty do škol, zájmových a sportovních zařízení). Pro zvýšení bezpečnosti chodců a zároveň snižování negativních účinků motorové dopravy je příznivé též zřizování zón s nejvyšší povolenou rychlostí jízdy vozidel 30 km/h v souborech s převažující obytnou zástavbou. Úpravy vedoucí ke zvýšení bezpečnosti chodců na komunikacích ve správě TSK probíhají v rámci běžných úprav komunikací, chodníkového programu a programu BESIP. 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,

OBR / 631.3 Dokumentace špatných a dobrých řešení veřejných prostor

[Zdroj: IPR Praha 2014]

tzv. brownfields. Investoři v rozvojovém území také musí přede- 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.

V oblasti koncepčního plánování, ale i věcného obsahu vytváření podmínek pro pěší dopravu lze spatřovat určitou paralelu s řešením dopravy cyklistické, což např. umožňuje přejímat některá osvědčená řešení či nastavené standardy a postupy v posuzování projektů. Oba tyto druhy dopravy by měly být řešeny paralelně.

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 vymezení 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.“*

Svým způsobem může v této oblasti pomoci např. též Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, který z pověření města zpracovává Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, určený všem aktérům, kteří jsou součástí procesů tvorby veřejných prostranství v podobě plánování, navrhování, schvalování, provádění, spravování, údržby a užívání. Je zapotřebí nově nastavit procesy (pravidla a postupy) mezi zainteresovanými subjekty a ve strategii města definovat systémové zakotvení celkové kvality veřejných prostranství v procesech přípravy investičních záměrů.

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.

#### ÚKOLY K ŘEŠENÍ

- Zamezovat vytlačování pěších z chodníků a náměstí legalizací parkování aut, nerušit přechody na tradičních pěších trasách a logických vazbách v zájmu plynulosti automobilové dopravy nebo v zájmu dosažení lepších výsledků kapacitních posouzení se zaměřením právě a jen na automobilovou dopravu.
- Dohlédnout na integraci úrovnových přechodů pro chodce a vytvoření či ponechání tradičních vazeb v území pro nemotorovou dopravu v připravovaných významných velkých stavbách základního komunikačního skeletu města.
- Vhodným prostorovým plánováním a rovněž v rámci povolovacích procesů na podrobnější úrovni v rámci posuzování záměrů zamezovat vzniku nových bariér na rozhraní města a příměstské krajiny, vzniku bariér na nových liniových stavbách, které nutí chodce k dlouhým oklikám.
- Zajišťovat dostatečné vybavení a celkovou přitažlivost veřejného prostoru pro chodce.
- Vytvářet v území bezpečné a dostatečně atraktivní cesty či koridory pro pěší, tzv. „chráněné trasy“.
- Identifikovat a systematicky odstraňovat bodové či lokální problémy, zejména v oblasti bezpečnosti chodců.
- Dohlížet na provedení tradičních procházkových cest, využívaných ve smíšeném provozu cyklisty a bruslaři.
- Věnovat pozornost využití a provedení přirozených rekreačních tahů podél vodních toků na radiálních propojeních celoměstského centra (např. Praha 1–2, Karlín, Smíchov) s rozšířeným městským centrem a oblastmi kompaktního města (např. Praha 4, Praha 9) až do vnějšího pásma Prahy.

#### VÝVOJ OD R. 2012

V roce 2012 vznikly nové pěší zóny v centru města na území Prahy 1 v části Václavského náměstí a Jindřišské ulice a v ulici Ostrovní. V roce 2012 byl také v návaznosti na stavbu tunelového komplexu Blanka nově uspořádán veřejný prostor Letenského náměstí. Stavebně náročnější práce byly provedeny v rámci úprav křižovatek Korunní – Jičínská – Šrobárova (Praha 3). Nový přechod pro chodce a úprava vysazených ploch byly realizovány i na Praze 7 na křižovatce ulic U Sparty a Nad Královskou oborou. Zóny s nejvyšší povolenou rychlostí jízdy vozidel 30 km/h byly

zřízeny např. v MČ Praha 10 a 13 (vyznačení nové zóny v sídlišti Velká Ohrada). Nové chodníky byly postaveny v ulici Sámova, U vršovického nádraží, U záběhlického zámku (Praha 10). Nový živičný kryt byl položen na chodnicích v ulicích Vinohradské, Přemyšlenské, Ďáblické a v 18 dalších lokalitách. Výměna krytu za mozaikovou dlažbu proběhla v oblasti Žižkova (Bořivojova, Chelčického, Zelenky-Hajského a Biskupcova). K rozšiřování obytných zón došlo v roce 2013 v Praze 13 na Malé Ohradě a v Praze 20 v oblasti Horních Počernic. V Praze 10 byla vymezena lokalita pro „Zónu 30“ v oblasti ulic Jahodová – Ostružinová – Karafiátová – Topolová a v Praze 20 v ulicích U jeslí a Štverákova.

## 632 – CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Plánování cyklistické dopravy je procesem směřujícím k postupné optimální integraci cyklistů do dopravní infrastruktury a prostředí města. Tento proces musí bezpodmínečně vycházet z celkové vize rozvoje území města a kvality života v něm. Musí být součástí komplexního pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňujícími čistě pohyb z místa na místo, resp. skladištům dopravních prostředků, zejména pak automobilů, ale „především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích“.

Cílem systematického plánování cyklistické dopravy je nikoli přispět k realizaci co největšího množství kilometrů cyklostezek, ale vytvořit město bezpečné a přívětivé pro pohyb cyklistů. Zároveň s tím je potřeba nabídnout kvalitu spočívající zejména ve spojitosti, atraktivitě jednotlivých propojení a v neposlední řadě i v plynulosti pohybu cyklistů. Právě kvalita dopravní cesty může totiž sehrát rozhodující roli při volbě dopravního prostředku.

#### HLEDISKO ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

V dopravním a územním plánování nemá být kladen důraz na vytváření podmínek pro zvyšování objemu a zlepšování podmínek automobilové dopravy, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy více či méně rovnoměrně. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost cílů totiž citelně snižuje. Územní plán je jedním ze základních nástrojů tvorby vyváženého a uživatelsky komfortního dopravního systému každého města. Zdaleka nejen koncepce a uspořádání samotného dopravního systému má vliv na mobilitu v území, na intenzitu jednotlivých druhů dopravy, na dělbu přepravní práce, na komfort pohybu po městě. Mnohem zásad-

něji ovlivňuje nároky na dopravu v území jeho celkové plošné a prostorové uspořádání, tedy rozmístění a vzájemné prostorové vztahy jednotlivých funkcí v území, zejména pak vztah bydlení – základní občanské vybavení – místa s koncentrací pracovních příležitostí – rekreace. Vzdálenosti mezi jednotlivými funkcemi, mezi nimiž vznikají těsné provozní vazby, totiž určují, jak daleko musí lidé každý den cestovat a jaký dopravní prostředek nakonec pro vykonání svých cest zvolí.

MÁ-LI ÚZEMNÍ PLÁN VŮBEC PŘÍSPĚT K TVORBĚ UDRŽITELNÉ DOPRAVY, MUSÍ BÝT JEHO CÍLE NÁSLEDUJÍCÍ:

- snížení celkových nároků na počet a délku cest, zejména přiblížením zdrojů a cílů dopravy
- zvýšení podílu cyklistické a pěší dopravy na celkovém objemu cest na úkor dopravy automobilové (díky kratším vzdálenostem mezi zdroji a cíli cest nahradit cesty automobilem docházkou a jízdou na kole)
- snížení dopravních nároků vhodným rozmístěním funkcí v území (např. bydlení, nakupování a práce v jednom místě)
- vytvoření atraktivních tras pro chůzi a jízdu na kole
- rozšíření sítě veřejné dopravy

Podobně města s nízkou hustotou zastavění zabírají při stejném počtu obyvatel i pracovních míst mnohem větší plochu, než města s vyšší hustotou zastavění a jsou tudíž méně vhodná pro docházku a jízdu na kole. Jelikož automobily vyžadují hodně místa a veřejná doprava potřebuje zase hodně lidí využívajících jednotlivé stanice, jezdí ve městech s nižší hustotou osídlení více lidí auty a méně veřejnou dopravou či na kole, zatímco „zahuštěnější“ města mají zpravidla menší počet aut a více lidí ve veřejné dopravě a na kole.

Podpora rozvoji cyklistické dopravy vychází rovněž z aktuální Dopravní politiky (České republiky) pro léta 2014–2020. Jde o vytváření podmínek pro její větší využívání, o opatření ke zvyšování bezpečnosti dopravy budováním cyklistických stezek a uplatněním dalších opatření na silniční infrastruktuře. Dokument stanoví, že problematiku podrobněji rozpracovává návazná Národní strategie cyklistické dopravy, kterou budou při řešení cyklistické dopravy odpovědné orgány na místní úrovni využívat. Veřejně projednaná Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 byla schválena usnesením vlády č. 382 ze dne 22. května 2013 (www.cyklostrategie.cz).

#### VÝVOJ V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE

Cyklistická doprava plnila v Praze v minulém století především rekreační funkci. První cyklistické trasy v hlavním městě ved-

ly 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. Hlavním znakem tohoto údobí byly cyklostezky, tedy „tvrdá“ dopravní opatření, původního segregáčního modelu, který takto podporoval především právě rekreační cyklistiku. V posledních letech sílí tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, za sportem apod.

Hlavní město Praha se přihlásilo k rozvoji cyklistiky v roce 1993 usnesením č. 0323.93 ze dne 13. 4. 1993. Nebyla ale vytvořena žádná kompetentní skupina úředníků a odborníků, která by na tuto oblast systémově dohlížela, ani žádný pomocný či poradní orgán Rady hlavního města. Rozvoj cyklistické infrastruktury v devadesátých letech zajišťoval Ústav dopravního inženýrství Praha, TSK a další městští investoři, obvykle z nevyčleněných prostředků. V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy Koncepti 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 realizovat. 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). Od roku 2003 existuje při pražském magistrátu pracovní skupina pro cyklistickou dopravu, která se v roce 2007 stala oficiálním poradním orgánem Rady hl. m. Prahy, tj. komisí pro cyklistickou dopravu a její kompetence mírně vzrostly. Od té doby Rada standardně tento orgán pro cyklistickou dopravu zřizuje.

Postupně byly přijaty další dokumenty, které zakotvují městskou cyklistiku v rozhodovacím a prováděcím systému města. V průběhu r. 2006 byl zpracován a Rada HMP schválila návrh nového systému cyklistických tras na území Prahy (usnesení Rady HMP č. 1551 ze dne 3. 10. 2006). Tento dokument v podstatě dodnes supluje s dalšími aktualizacemi generel sítě nejdůležitějších městských cyklotras. 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.

Rada hl. m. Prahy následně schválila a přijala usnesením č. 1776 dne 26. 10. 2010 Koncepti rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020 jako základní materiál pro další rozvoj městské cyklistiky, a to nejen jako druhu rekreace, ale především v jejím dopravním významu. Koncepce obsahuje základní síť páteřních a hlavních cyklotras a definuje cíle, kterých by mělo být dosaženo, a nástroje k tomu.

V současnosti lze v Praze sledovat zvyšující se trend v podobě užívání jízdního kola jako dopravního prostředku, což podporuje od roku 2007 aktivně aplikovaný integrační model tvorby infrastruktury. V praktické rovině existují v terénu problémová místa, která podvazují fungování cyklo dopravy jako celku.

Připomeňme ještě nařízení č. 16/2010 Sb. hl. m. Prahy, kterým se vydává Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavní město Praha pro období let 2010–2012. V současné době se připravuje náhrada tohoto dokumentu v gesci Ministerstva životního prostředí. V základních principech by měl ovšem na stávající plán navazovat. Tento dokument se v rámci opatření a úkolů ke snižování emisí a imisní zátěže z automobilové dopravy věnuje i otázce podpory cyklistické dopravy, s cílem dosáhnout nahrazení části automobilové dopravy dopravou cyklistickou, a to vytvořením podmínek pro její využití i pro „ne-rekreační“ cesty po území hlavního města (tzv. dopravní funkci cyklistiky). Jmenuje mimo jiné:

- zajistit finanční rámec pro dobudování systému páteřních, hlavních, doplňkových i místních cyklistických tras (průběžně);
- zajistit včasnou přípravu projektů cyklistických tras (průběžně);
- realizovat cyklotrasy v rámci výstavby a rekonstrukcí komunikací (průběžně);
- identifikovat a ošetřit místa s výrazným rizikem střetu cyklistů s automobily (zmapování do 1 roku od vydání

Programu, ošetření vytipovaných míst do 3 let od vydání Programu a dále průběžně);

- rozvíjet systém stojanů na kola, tj. jejich evidence, informační podpora, instalace nových stojanů a zvyšování úrovně zabezpečení stojanů stávajících (průběžně);
- rozšiřovat postupně možnost přepravy jízdních kol ve vozidlech MHD (průběžně);
- zajišťovat informační podporu využívání jízdního kola i k „ne-rekreačním“ cestám (průběžně).

#### UCELENÝ SYSTÉM CELOMĚSTSKY VÝZNAMNÝCH KORIDORŮ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY (CYKLOTRAS)

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru cyklistické dopravy v Praze. → [TAB / 632.1](#)

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. Jako tzv. chráněné cesty vedou především zelenými koridory, vázanými často na vodní toky, přednostně též samostatně mimo prostor komunikací příp. po zklidněných komunikacích. Navrženo je celkem asi 481 km.

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. → [MAPA / 632.1](#)

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. → [TAB / 632.2](#) 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. V koridorech těchto tras tedy budou převládat integrační opatření s úpravami uličního parteru a organizace dopravy. Navrženo je celkem asi 486 km.

Jsou označovány 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). → [MAPA / 632.1](#)

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační tra-

sy 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.

Tento systém cyklotras by měl být součástí dopravní koncepce (tedy závazné části) nového Územního plánu hl. m. Prahy, a to vč. souvisejících regulativů, které charakterizují konkrétní požadavky na způsob provedení těchto tras v terénu. Hovoříme proto o „koridorech cyklistické infrastruktury“, neboť termín cyklotrasy bývá automaticky zaměňován za cosi turistického, označeného v terénu informativním směrovým dopravním značením, avšak bez potřeby skutečně praktických opatření v plánování městského prostoru a organizaci dopravy, jak bylo výše popsáno v základních charakteristikách provedení „cyklotras“.

Z analýzy dostupných dat vyplývá, že je třeba se zaměřit na soustavnou a systematickou práci v terénu s proznačováním realizovaných nebo i jinak bezpečně sjízdných úseků tras náležejících do celoměstského systému v novém značení, neboť i orientační směrové značení je přidanou hodnotou pro pohyb cyklistů městem, a zároveň odstraňovat v evidenci správce (TSK) i terénu pozůstatky dopravního značení historicky přežitých tras. Pro navigaci cyklistů pražským cykloterénem je podstatné, aby byly systémově řešeny nesoulady zákazového značení ve vymezených trasách a ty tak byly legálně sjízdné.

Na základě průzkumů je zřejmé, že příznivější podmínky pro cyklisty na území města mají odezvu v podobě výraznějšího využití 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 sezoně 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). Ze srovnání roku 2012 s předchozím je patrný nárůst intenzit cyklistů cca o 17%. Přesto například následky nehod cyklistů v Praze jsou meziročně příznivější.

#### PŘEHLED REALIZOVANÉ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

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. Evidence opatření spadá do kompetencí TSK hl. m. Prahy a Magistrátu hl. m. Prahy, odboru rozvoje a financování dopravy, oddělení bezmotorové dopravy. → [MAPA / 632.2](#) → [TAB / 632.3](#)



TAB / 632.1

## Seznam páteřních cyklotras

[Zdroj: IPR Praha 2014, zdroj: Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu]

Pozn.: Průběh a označení tras odpovídá aktualizaci celopražského generelu 2011.

| NÁZEV       | Průběh   | Počátek                                       | Konec  |
|-------------|--|---|--|
| <b>A 1</b>  | (Beroun – Černošice) – Radotín – Hlubočepy – Smíchov – Malá Strana – Holešovice – Podbaba – Sedlec – (Roztoky)   | hranice hl. m. Prahy (směr Černošice)         | hranice hl. m. Prahy (směr Roztoky)                |
| <b>A 10</b> | Lahovice – Radotín   | jižní předpolí Lahovického mostu              | K Radotínu   |
| <b>A 11</b> | Zbraslav – Radotín – Zadní Kopanina – Řeporyje   | K Radotínu                                    | Dalejská   |
| <b>A 12</b> | Braník – Hlubočepy – Prokopské údolí – Řeporyje – (Jinočany – Loděnice)  | předpolí Barrandovského mostu                 | hranice hl. m. Prahy (směr Jinočany)               |
| <b>A 13</b> | Výtoň – Smíchovské nádraží – Radlice – Jinočany – Nové Butovice – Stodůlky – Třebonice – (Chrástřany)  | Výtoň   | hranice hl. m. Prahy (směr Chrástřany/Rudná)       |
| <b>A 14</b> | Palackého nám. – Anděl – Košíře – Motol – Řepy – Zličín – (Chrástřany)   | Palackého náměstí                             | hranice hl. m. Prahy (Na Radosti, směr Chrástřany) |
| <b>A 15</b> | Palachovo nám. – Klárov – Pohořelec – Vypich – Bílá Hora – Řepy – Zličín – Sobín – (Unhošť)  | Palachovo náměstí                             | hranice hl. m. Prahy (směr Břeve)                  |
| <b>A 16</b> | Libeňský most – Holešovice – Bubny – Letná – Dejvice – Veleslavín – Dědina – (Hostivice)   | předpolí Libeňského mostu                     | hranice hl. m. Prahy (směr Hostivice)              |
| <b>A 17</b> | V Podhoří – Podbaba – Dolní Šárka – Jenerálka – Nebušice – Přední Kopanina – (Kněževes)  | V Podhoří                                     | hranice hl. m. Prahy (směr Kněževes)               |
| <b>A 18</b> | Sedlec – Suchdol – Kozí hřbety – (Horoměřice)  | Roztocká                                      | hranice hl. m. Prahy (směr Horoměřice/Černý Vůl)   |
| <b>A 2</b>  | (Vrané) – Zbraslav – Modřany – Braník – Podolí – Výtoň – Národní divadlo – Palachovo nám. – Těšnov – Rohanský ostrov – Libeň – Troja – Zámky – (Kralupy) | hranice hl. m. Prahy (směr Vrané nad Vltavou) | hranice hl. m. Prahy (směr Klecánky)               |
| <b>A 20</b> | (Měchenice) – Strnady – Zbraslav – Lahovice  | hranice hl. m. Prahy (směr Měchenice)         | severní předpolí Lahovického mostu                 |
| <b>A 21</b> | Modřany – Libuš – Kunratice – Šeberov – Háje   | nádraží Modřany                               | Háje – komunitní centrum                           |
| <b>A 22</b> | Braník – Krč – Chodov – Háje – Petrovice – Uhřetěves – Kolovraty – (Říčany)  | předpolí Barrandovského mostu                 | hranice hl. m. Prahy (směr Říčany)                 |
| <b>A 23</b> | Výtoň – Vršovice – Michle – Záběhlce – Hostivař – Petrovice – Křeslice – Újezd u Průhonic – (Průhonic)   | Výtoň   | hranice hl. m. Prahy (směr Průhonic)               |
| <b>A 24</b> | Malá Strana – Národní třída – Můstek – Muzeum – Vinohrady – Malešice – Jahodnice – Dubeč – Netluky – Královice – (Křenice)                               | Janáčkovo nábřeží                             | hranice hl. m. Prahy (směr Křenice, Sluštice)      |
| <b>A 25</b> | Palachovo nám. – Bulhar – Ohrada – Hrdlořezy – Kyje – Dolní Počernice – Běchovice – Klánovice – (Úvaly)  | Palachovo náměstí                             | hranice hl. m. Prahy (směr Úvaly)                  |
| <b>A 26</b> | Libeň – Vysočany – Hloubětín – Černý Most – Horní Počernice – (Zeleneč)  | U Českých loděnic                             | hranice hl. m. Prahy (směr Zeleneč)                |
| <b>A 27</b> | Bílá Skála – Bulovka – Prosek – Letňany – Čakovice – (Mírovce, Veleň)  | Povltavská                                    | hranice hl. m. Prahy (směr Mírovce, Veleň)         |

| NÁZEV       | Průběh  | Počátek                                 | Konec                                   |
|-------------|---|---|---|
| <b>A 28</b> | Zámky – Bohnice – Kobylisy – sídl. Ďáblice – Střížkov   | V Zámčích                               | Liberecká                               |
| <b>A 31</b> | Bubny – Holešovice  | předpolí Hlávčova mostu - uzel Vltavská | severní předpolí nového Trojského mostu |
| <b>A 32</b> | Jinočany – Klamovka – Strahov – Střešovice – Ořechovka – Dejvice – Bubeneč  | Puchmajerova                            | Papírenská                              |
| <b>A 34</b> | Stodůlky – Zličín – Ruzyně – Liboc – Nebušice   | Jinočanská                              | K Vinicím                               |
| <b>A 41</b> | Těšnov – Hlavní nádraží – Muzeum – Nuselský most – 5. května – Kačerov – Spořilov – Záběhlce – Chodovec – Litochleby – Háje   | předpolí Hlávčova mostu – uzel Vltavská | Háje – komunitní centrum                |
| <b>A 42</b> | (Hodkovice) – Písnice – Libuš – Nové Dvory – Krč – Kačerov – Spořilov – Bohdalec – Vršovice – Želivského – Ohrada – Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Dolní Chabry – (Zdíby)                                | hranice hl. m. Prahy (směr Hodkovice)   | hranice hl. m. Prahy (směr Zdíby)       |
| <b>A 43</b> | Hostivař – Depo Hostivař – Malešice – Hrdlořezy – Hloubětín – Prosek  | Hostivařská/U Břehu                     | Lovosická                               |
| <b>A 44</b> | Petrovice – Dolní Měcholupy – Dolní Počernice – Černý Most – Satalice – Kbely – Letňany   | Bellova                                 | Tupolevova                              |
| <b>A 50</b> | (OKOLO PRAHY) Třeboradice – Čakovice – Vínof – Horní Počernice – Klánovice – Újezd nad Lesy – Koloděje ... Královice – Uhřetěves – Benice ... Točná – Komořany – Zbraslav – Lipence – ... – Suchdol – ... |   |   |

### 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

### ÚKOLY K ŘEŠENÍ

- Ve všech územně-plánovacích podkladech a dokumentacích uplatnit vymezený systém koridorů cyklistické infrastruktury (páteřních a hlavních cyklotras) a tento dále v podrobnějších návrzích rozpracovat. Prostorové a funkční plánování maximálně uzpůsobit dosažitelnosti cílů.

TAB / 632.2

## Seznam hlavních cyklotras

[Zdroj: IPR Praha 2014, Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu]

Pozn.: Průběh a označení tras odpovídá aktualizaci celopražského generelu 2011

| NÁZEV | Průběh   | Počátek  | Konec                                     |
|-------|--|--|---|
| A 101 | (Černošice) – Radotín  | hranice hl. m. Prahy (ul. Karlická směr Černošice) | Horymírovo náměstí                        |
| A 103 | hranice hl. m. Prahy (směr Jíloviště) – Zbraslavské nám.                           | hranice hl. m. Prahy směr Jíloviště (I/4)          | Zbraslavské náměstí                       |
| A 111 | Radotín – Velká Chuchle – Malá Chuchle – Hlubočepy                                 | Radotín (Horymírovo náměstí)                       | Hlubočepská                               |
| A 112 | Velká Chuchle – Barrandov – Prokopské údolí  | levobřežní stezka v čele ulice Dostihová           | Prokopské údolí                           |
| A 113 | Hlubočepy – Barrandov – Slivenec   | Hlubočepská  | hranice hl. m. Prahy (směr Ořech)         |
| A 114 | Radotín – Slivenec – Barrandov – Hlubočepy   | K Cementárně                                       | Slivenecká                                |
| A 120 | Butovice – Velká Ohrada – Řeporyje   | Butovická  | Dalejská                                  |
| A 121 | Hlubočepy – Zlíchov – Smíchovské nádraží   | Hlubočepská  | Nádražní                                  |
| A 122 | Prokopské údolí – Butovice   | K Dalejím  | Karlštejnská/ Řeporyjská                  |
| A 123 | Řeporyje – Stodůlky (Lužiny)   | K Třebonicům/ Smíchovská                           | Centrální park                            |
| A 124 | Dívčí Hrad   | rozcestí k Prokopskému údolí                       | Radlická                                  |
| A 131 | Smíchovské nádraží – Anděl   | Nádražní   | Anděl                                     |
| A 132 | Jinonice – Košíře  | Karlštejnská                                       | Plzeňská                                  |
| A 133 | Stodůlky/Lužiny – Řepy   | Centrální park                                     | Plzeňská                                  |
| A 134 | Zličín   | Jeremiášova  | Na Radosti                                |
| A 135 | Vidoule  | Upolíňová  | Za Mototechnou                            |
| A 140 | Strahov – Ladronka – Vypich  | Šermířská  | Vypich                                    |
| A 141 | Smíchov – Újezd – Malá Strana  | Anděl  | Klárov                                    |
| A 143 | sídlíště Řepy – Bílá Hora  | Plzeňská   | Čistovická                                |
| A 144 | sídlíště Řepy – Řepy   | Na Radosti   | Žalanského                                |
| A 150 | Hradčany – Střešovice – Břevnov – Bílá Hora  | Keplerova / Jelení                                 | Na Břevnovské pláni                       |
| A 151 | Holešovice   | Bubenské nábřeží                                   | Dělnická                                  |
| A 153 | Bílá Hora – Ruzyně   | Čistovická   | Staré náměstí                             |
| A 154 | Řepy (Zličín) – (Hostivice)  | Žalanského   | hranice hl. m. Prahy (směr Hostivice)     |
| A 155 | Hradčany – Letná   | Chotkova   | Letenské náměstí                          |
| A 156 | Vokovice – Liboc – Ruzyně – (Hostivice)  | Veslavín   | hranice hl. m. Prahy (směr Hostivice I/6) |
| A 157 | Malý Břevnov – Bílá Hora – Ruzyně  | Pozdeňská  | Staré náměstí                             |
| A 159 | Chotkova – Špejchar  | Chotkova   | Milady Horákové                           |
| A 160 | Pelc Tyrolka – Holešovice – Výstaviště – Stromovka – Špejchar – Dejvice – Veslavín | předpolí mostu Barikádníků                         | Veslavín                                  |
| A 161 | Holešovice   | Dělnická   | Vrbenského                                |
| A 162 | Bubeneč  | Stromovka  | Jugoslávských partyzánů                   |
| A 163 | Liboc  | K Dubovému mlýnu                                   | Divoká Šárka                              |
| A 164 | Terronská  | Československé armády                              | nám. Interbrigády                         |
| A 165 | Letná – Holešovice   | Letenské náměstí                                   | Výstaviště                                |
| A 166 | Veslavín – Divoká Šárka  | Veslavín   | Divoká Šárka                              |
| A 167 | Nebušice   | Pod Hájovnou                                       | Tuchoměřická                              |
| A 168 | Liboc – letiště Praha/Ruzyně (terminál Jih)  | Evropská/Vlastina                                  | letiště Praha/Ruzyně (terminál Jih)       |
| A 171 | Nebušice – Lysolaje – Suchdol  | Tuchoměřická                                       | Kamýcká                                   |

| NÁZEV | Průběh   | Počátek                                | Konec                                     |
|-------|--|--|---|
| A 172 | MÚK Letiště R7 – letiště Praha/Ruzyně  | MÚK Aviatická R7                       | letiště Praha/Ruzyně (terminál Sever)     |
| A 180 | Nový Suchdol – Suchdol Výhledy   | východní předpolí mostu PO přes Vltavu | Výhledy                                   |
| A 181 | Suchdol Budovec – Nový Suchdol – (Roztoky)                                     | Kamýcká                                | hranice hl. m. Prahy (směr Roztoky)       |
| A 200 | Lahovice   | pravobřežní povltavská navigace        | levobřežní navigace Berounky              |
| A 201 | Točná – Cholupice – Písnice  | Nám. Antonína Pecáka                   | Zátoňská                                  |
| A 202 | (Vestec) – Kunratice   | hranice hl. m. Prahy (směr Vestec)     | K Libuši                                  |
| A 203 | (Rozkoš) – Šeberov   | hranice hl. m. Prahy (směr Rozkoš)     | K Újezdu                                  |
| A 204 | Komořany – Cholupice – (Dolní Břežany)   | U Skladu                               | hranice hl. m. Prahy (směr Dolní Břežany) |
| A 207 | Šeberák – Kunratická spojka  | cesta u chatové kolonie                | V Ladech                                  |
| A 209 | Újezd u Průhonic – Kateřinky   | Josefa Bibrdlíka                       | Ke Smrčině                                |
| A 210 | Modřany – Libuš  | Generála Šišky / Čs. Exilu             | Na Šejdru/ Meteorologická                 |
| A 211 | Hodkovičky – Lhotka  | Lodnická                               | Nad Zátisím                               |
| A 212 | Kunratice – Kunratický les – Krč   | K Libuši                               | U Michelského lesa/Vídeňská               |
| A 213 | Kunratice  | Dolnomlýnský rybník                    | Nad Šeberákem                             |
| A 214 | Libuš – Kamýk – sídlíště Novodvorská – Lhotka – Krč                            | Novodvorská                            | Sulická/Před nádražím                     |
| A 215 | Modřany – Kamýk – Nové Dvory – Kunratický les – Jižní Město II                 | nádraží Modřany                        | U Kunratického lesa                       |
| A 216 | Újezd u Průhonic – Miličovský les – Háje                                       | Josefa Bibrdlíka                       | Výstavní                                  |
| A 217 | Šeberák – Kunratická spojka  | V Ladech                               | Roztylská/ Cigánkova                      |
| A 218 | Křeslice – Pitkovice – Uhříněves   | K Fantovu mlýnu                        | Nám. Protifašistických bojovníků          |
| A 220 | Nusle  | Pražského povstání                     | Výtoň                                     |
| A 221 | Zlíchov – Dvorce – Budějovická   | Na Zličově                             | Budějovická                               |
| A 222 | Roztyly – Spořilov   | Kunratický les                         | U Záběhlického zámku                      |
| A 223 | Roztyly  | Roztyly stanice metra                  | U Pojišťovny                              |
| A 224 | Krč – Pankrác – Nusle  | Sulická                                | Bartoškova                                |
| A 225 | Chodov stanice metra – Chodovec – Hostivař                                     | Roztylská/ V Parku                     | Trojmezí                                  |
| A 226 | Háje – Hostivař  | Výstavní                               | U Břehu                                   |
| A 227 | Opatov stanice metra – Chodovec – sídl. Spořilov                               | Opatov stanice metra                   | Spořilovská/ Na Chodovci                  |
| A 230 | Nusle – Vršovice – Strašnice – Skalka – Dolní Měcholupy – Uhříněves – (Říčany) | Sekaninova                             | hranice hl. m. Prahy (směr Říčany)        |
| A 231 | Nové Město – Vinohrady – Strašnice – Záběhlice                                 | Karlovo náměstí                        | Trojmezí                                  |
| A 232 | Vinohradská – Černokostecká  | Vinohradské hřbitovy                   | Dřevčická                                 |
| A 233 | Petrovice – Horní Měcholupy – Hostivař – Skalka – Strašnice                    | Novopetrovická                         | V Olšínách – stanice metra Strašnická     |
| A 234 | Bohdalec – Strašnice – Malešice  | Záběhlická                             | Počernická                                |
| A 235 | Nové Město – Vinohrady   | Palackého náměstí                      | náměstí Míru                              |
| A 236 | Hostivař – Dolní Měcholupy   | Švehlova/ Průmyslová                   | Nad Vokolky                               |
| A 237 | Štěrboholy – Nové Štěrboholy   | Rabakovská                             | Slatina                                   |
| A 238 | Horní Měcholupy – Dubeček – Dubeč  | K Měcholupům                           | Bezprašná/ U Transformátoru               |

600

| NÁZEV | Průběh  | Počátek                          | Konec   |
|-------|---|----------------------------------|---|
| A 239 | Uhříněves – Podleský mlýn – Dubeček   | Přátelství/ Picassova            | U Lomu  |
| A 240 | Žižkov – Jarov – Hrdlořezy – Dolní Počernice – Běchovice – Újezd nad Lesy – (Úvaly) | „staré spojení“                  | hranice hl. m. Prahy (směr Úvaly)               |
| A 242 | Příkopy   | Mústek                           | Hyberská  |
| A 243 | Žižkov – Jarov  | Lupáčova                         | Jarovská spojka/ MO                             |
| A 244 | sídlíště Malešice – Jarov – Na Balkáně  | Počernická/ Cerhenická           | Hraniční  |
| A 245 | Jarov   | Malešické náměstí                | Spojovací                                       |
| A 246 | Jahodnice – Hostavice   | rozcestí Hostavický potok        | Novozámecká                                     |
| A 248 | Dubeč – Koloděje  | Netlucká                         | Podzámecká/ V Lipanech                          |
| A 251 | Nové Město  | nábřeží Kapitána Jaroše          | Hyberská  |
| A 252 | Nové Město – Karlín – Libeň – Vysočany  | náměstí Republiky                | Sokolovská/ Na Břehu                            |
| A 253 | Sokolovská – Voctářova – U Českých loděnic  | Sokolovská                       | U Českých loděnic                               |
| A 254 | Libeň – Vysočany – Hloubětín  | Libeňský most                    | Poděbradská                                     |
| A 255 | Jarov – Libeň   | Spojovací                        | Kolčavka  |
| A 256 | Kyje  | Tálišská                         | Cíglerova                                       |
| A 257 | Žižkov – Palmovka   | Vítkov „staré spojení“           | Balabenka                                       |
| A 258 | Dolní Počernice – Horní Počernice   | Nad Rokytkou                     | Jívanská/ Běluňská                              |
| A 259 | Dolní Počernice – Klánovice – (Úvaly)   | Nad Rokytkou                     | hranice hl. m. Prahy (směr Úvaly)               |
| A 261 | Libeň – Bulovka   | Kolčavka                         | Zenklova  |
| A 262 | Vysočany – Hloubětín – Satalice   | Sokolovská/ Na Břehu             | Trabantská                                      |
| A 263 | Satalice – Vínůř  | K Cihelně                        | Bohdanečská                                     |
| A 264 | Hloubětín – Černý Most – Horní Počernice  | Kbelská/ Průmyslová              | hranice hl. m. Prahy (směr Šestajovice, II/611) |
| A 265 | Libeň – Prosek – Klíčov – Kbely – Vínůř – (Podolanka)                               | Zenklova                         | hranice hl. m. Prahy (směr Podolanka)           |
| A 266 | Černý Most – Na Hutích – Letňany  | Ocelkova                         | Beranových                                      |
| A 267 | Vysočany – Klíčov   | Podvinný mlýn                    | Ke Klíčovu                                      |
| A 270 | Bulovka – Ládví   | Na Vartě                         | Ládví   |
| A 271 | Pelc Týrolka – Bulovka  | Povltavská                       | Bulovka   |
| A 272 | Troja – Kobylysy  | severní předpolí Trojského mostu | Kobylišké náměstí                               |
| A 273 | Troja – Velká skála   | Povltavská                       | Čimická   |
| A 274 | Podhoří – Velká skála   | pravobřežní povltavská navigace  | Čimická   |
| A 276 | Letňany – Ďáblice – (Zdiby)   | Beranových                       | hranice hl. m. Prahy (směr Zdiby)               |
| A 280 | Bohnice – Čimický háj – Ďáblický háj – Ďáblice – Čakovice                           | Čimická                          | Cukrovarská/ Vážská                             |
| A 281 | Staré Bohnice – most PO přes Vltavu   | Bohnická                         | východní předpolí mostu PO přes Vltavu          |
| A 282 | Zámky – Drahaňská rokle – Dolní Chabry – Ďáblice                                    | pravobřežní povltavská navigace  | Pod Zámečkem                                    |
| A 283 | Ládví – Ďáblický háj – Čimice – Dolní Chabry – (Zdiby)                              | Střelničná                       | hranice hl. m. Prahy (směr Zdiby)               |
| A 284 | Bohnice – Čimice  | Čimická/ Lindavská               | Spořická  |

| NÁZEV | Průběh   | Počátek                            | Konec   |
|-------|--|------------------------------------|---|
| A 286 | Čimice – Dolní Chabry – Ďáblice  | Spořická/Čimický přivaděč          | Květnová  |
| A 287 | (Zdiby) – Březiněves – Třeboradice   | hranice hl. m. Prahy (směr Zdiby)  | Slaviborské náměstí                               |
| A 289 | sídlíště Ďáblice – Ďáblice – Březiněves – (Bořanovice)   | Střelničná                         | hranice hl. m. Prahy (směr Bořanovice, Líbeznice) |
| A 310 | Holešovice – Troja   | nábřeží Kapitána Jaroše            | Povltavská  |
| A 330 | Jinonice – Vypich  | Radlická                           | Vypich  |
| A 340 | Stodůlky – Řepy – Ruzyně   | Hostinského                        | Ztracená  |
| A 401 | Albertov – Karlovo náměstí – Národní – Palachovo nám.  | Na Slupi                           | Kaprova   |
| A 410 | Folimanka – Těšnov   | park Folimanka                     | Těšnov  |
| A 411 | Nuselský most – Pražského povstání – Pan-krác – Budějovická – Roztyly  | jižní předpolí Nuselského mostu    | Roztyly   |
| A 412 | Štěpánská  | U Nemocnice                        | Václavské nám.                                    |
| A 420 | Kunratice – Krč  | hranice hl. m. Prahy (směr Vestec) | Vídeňská  |
| A 421 | Kačerov – Michle – Vršovice – Vínohrady – Žižkov – Karlín – Holešovice   | Na Líše                            | Bubenská nábřeží                                  |
| A 430 | Hostivař – Průmyslová – Starý Hloubětín  | Hostivařská/ U Břehu               | Hloubětínská                                      |
| A 440 | (Kuří) – Lipany – Kolovraty – Nedvězí – Královice – Hájek – Lítožnice – Běchovice – Xaverovský háj – Horní Počernice | hranice hl. m. Prahy (směr Kuří)   | Stoliňská   |

- Princip rovnoprávného řešení problematiky cyklistické dopravy je třeba následně uplatňovat ve všech stupních (před-)projektových dokumentacích.
- Při jakémkoliv přetváření, resp. doplňování vnitřních struktur města je nutné koordinovaně integrovat koncepčně potřebné vhodné prvky cyklistické infrastruktury. Evropsky ověřený integrační model (tzv. švýcarský) současný uliční prostor vhodně přerozděluje tak, aby všichni jeho uživatelé byli v tomto území soběstační, tj. aby byly odstraněny bariéry pro co nejširší obec obyvatel (uživatelů).
- Zahnutí prvků cyklistické infrastruktury do novostaveb a rekonstrukcí komunikační sítě města je povinností jednotlivých investorů a mělo by být standardně projednáváno s cyklokoordinátorem resp. komisí Rady HMP pro cyklistickou dopravu. Samospráva by měla požadavky uplatňovat v rámci řízení, a to na podkladě zmíněné koncepce a stanovených zásad.
- Systémově proznačovat realizované nebo i jinak bezpečně sjízdné úseky tras, náležející do celoměstského systému, dle zásad nového značení a rozvíjet též na místní doplňkovou síť v záměrech městských částí apod.
- Politickou podporou napomáhat respektování přijatých dokumentů a sledovat plnění úkolů, zakotvených v Koncepci rozvoje cyklistické dopravy v Praze do roku 2020, Integrovaném krajském programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší aj.

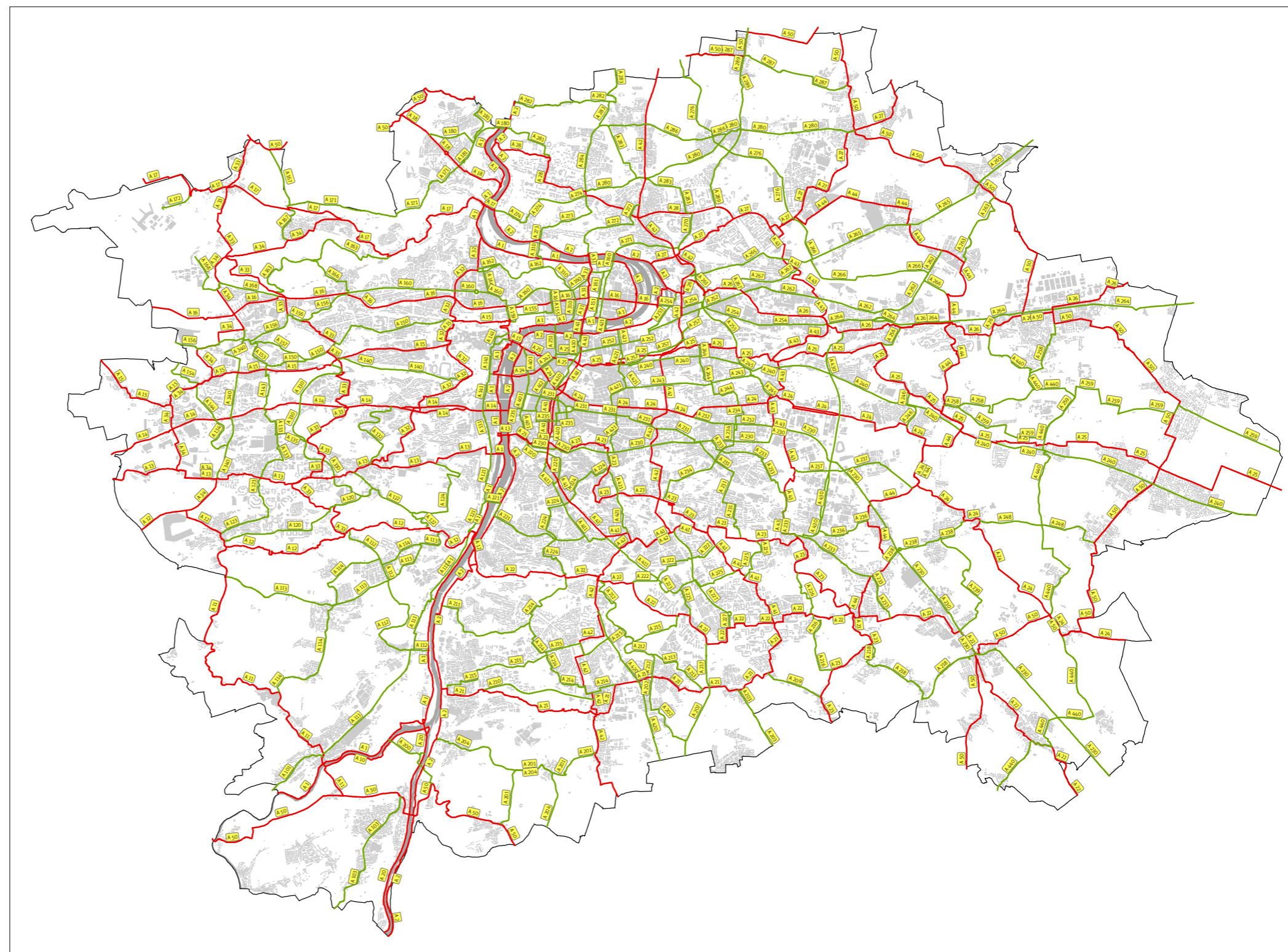
Stávající síť cyklotras a integrační dopravní opatření, cyklostezky na území města jsou vyjádřeny ve výkrese ÚAP Doprava.

#### VÝVOJ OD R. 2012

V roce 2012 bylo realizováno 5,6 km cyklostezek, vyznačeno 7,7 km cyklopiktokoridorů a 1,0 km vyhrazených pruhů pro cyklisty, otevřeno 6,5 km jednosměrných komunikací pro cyklisty v protisměru, vzniklo 12 nových přejezdů pro cyklisty a postaveno více než 360 stojanů. V trasách celoměstského systému byla investičními akcemi TSK realizována opatření v úseku Na Slupi – Výtoň, vznikly cyklostezky Modřany – Cholupice, Mladoboleslavská, Malá Chuchle – Barrandovský most, a trasa + stezka v rámci akce Kačerov – Spořilov – Záběhlice (II. Etapa Sliačská – Roztylské nám.).

V roce 2013 bylo realizováno 5,8 km vyhrazených cyklopruhů, vyznačeno 1,5 km cyklopiktokoridorů, otevřeno 9 úseků jednosměrných komunikací pro cyklisty v protisměru, vyznačeno 600 m společného vyhrazeného BUS+TAXI+cyklo pruhu, vzniklo 7 nových přejezdů pro cyklisty (5 se SSZ) a postaveno více než 100 stojanů. Velkými investičními akcemi TSK v oblasti infrastruktury pro cyklisty byly Záběhlice – Hostivařská přehrada, etapa 1b; Zbraslav – Jarov; nájezdové rampy na lávku pod Pražským okruhem v Lahovicích. V centru byl realizován protisměrný pruh pro cyklisty v ulici Na Příkopě s výhledem na další pokračování v Hyberské ulici. Další opatření vznikla v trasách celoměstského systému v ra-

dotínském přístavu, na ul. Novodvorské, v Jeremenkově (celý úsek 1,8 km), ul. Lipské, Jelení, Křesomyslově (nájezd/výjezd ke stezce), cyklotrasa Kbely - Rajska zahrada. → MAPA / 632.2



0 | | | | 5 km

- páteřní trasy (I. třídy)
- hlavní trasy (II. třídy)
- A 14 značení cyklistické trasy

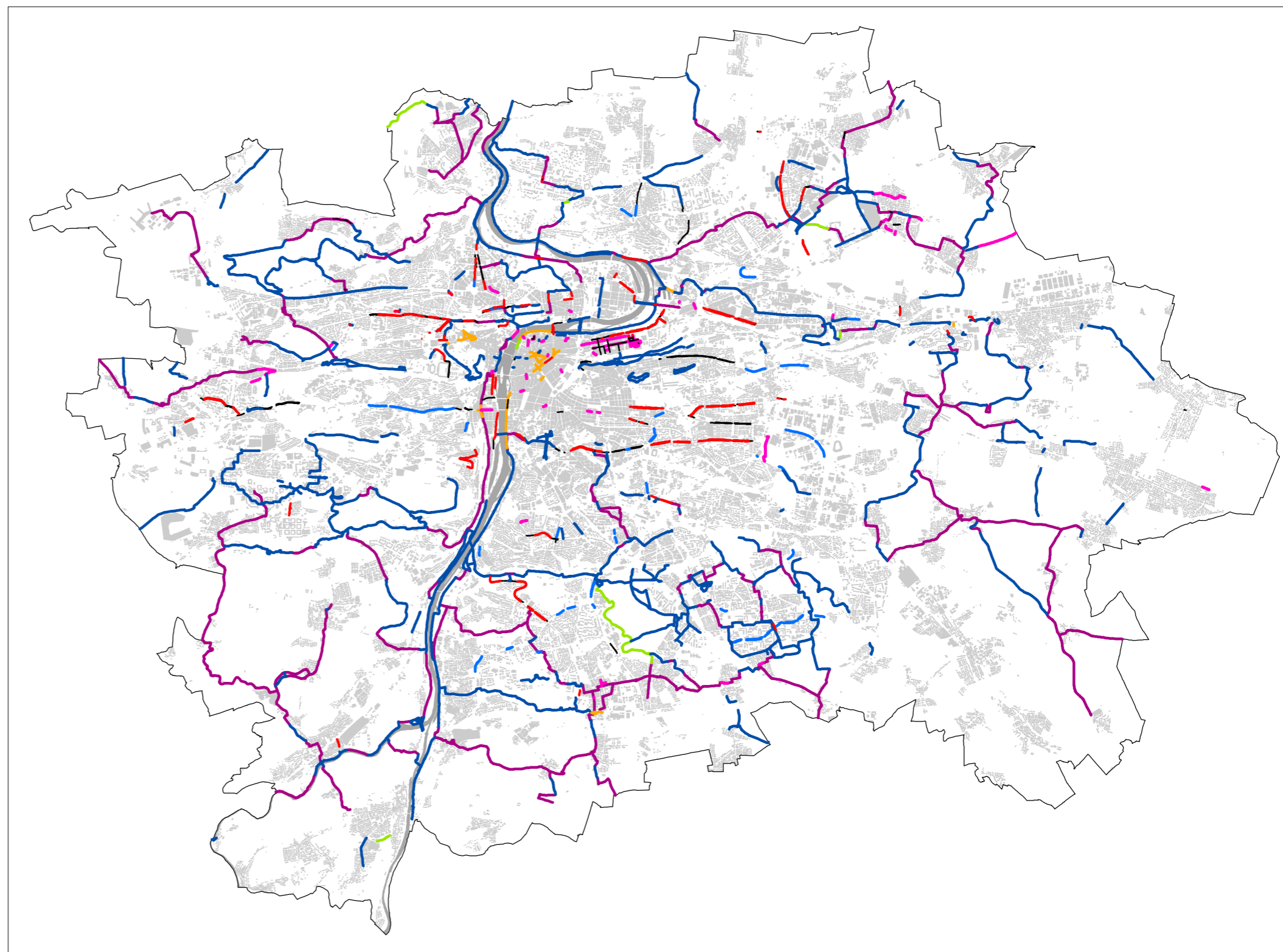
**Páteřní a hlavní cyklistické trasy**

TAB / 632.3

## Cyklistická infrastruktura v číslech

[Zdroj: IPR Praha 2014, Evidence IPR Praha s využitím podkladů TSK-ÚDI a komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu k 12/2013]

| KATEGORIE (DOPRAVNÍ ZNAČENÍ)  | Hodnota        | Jednotka                     |
|---|----------------|------------------------------|
| SÍŤ ZNAČENÝCH CYKLOTRAS   | 417            | km                           |
| STEZKA PRO CYKLISTY (C8)  | 7,8            | km                           |
| STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (C9 – NEDĚLENÁ)  | 114,6          | km                           |
| STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (C10 – DĚLENÁ)   | 15,9           | km                           |
| VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO JÍZDNÍ KOLA (IP20+V14)  | 37,2           | km (směřovaně)               |
| VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO AUTOBUSY, JÍZDNÍ KOLA, PŘÍP. TAXI (IP20+V15)                                | 17,8           | km (směřovaně)               |
| PĚŠÍ ZÓNA S POVOLENÝM VJEZDEM JÍZDNÍCH KOL (IP27)   | 8,8            | km (osově dle ulic)          |
| CYKLOPIKTKORIDOR (V15)  | 30,2           | km (směřovaně)               |
| BEZMOTOROVÁ ZÓNA (B11) – VE STOPĚ CYKLOTRAS ČI VÝZNAMNÝCH PRŮJEZDŮ                                    | ca 81,3        | km (osově komunikací)        |
| OBYTNÁ ZÓNA (IP26), ZÓNA 30 (IP25-B20A"30") - VE STOPĚ CYKLOTRAS ČI VÝZNAMNÝCH PRŮJEZDŮ               | ca 10,9        | km (osově)                   |
| CYKLOBOUSMĚRKA  | 17,8<br>95/122 | km (osově)<br>ulic/úseků     |
| CYKLOTRASA (SÍŤ, TZN. ÚSEKY SE SOUBĚHEM CYKLOTRAS ZAPOČTENY POUZE JEDNOU) V NOVÉM SYSTÉMU ZNAČENÍ „A“ | 255            | km (osově)                   |
| B+R (NA P+R)  | 12             | lokalit                      |
| PROSTOR PRO CYKLISTY (V19)  | 195<br>794     | křižovatek<br>řadících pruhů |
| PŘEJEZD PRO CYKLISTY (V8)   | 48             | přejezdů                     |
| – Z TOHO SE SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ   | 19             |                              |
| STOJANY INSTALOVANÉ TSK HL. M. PRAHY  | ca 1500        | ks                           |



- |  |   |  |
|--|---|--|
| cyklopruh                              | zklidněné komunikace ve značených trasách |  |
| stezka pro pěší a cyklisty             | značené cyklotrasy systému "A"            |  |
| cyklopřejezd                           |   |  |
| bus-taxi-cyklo-pruh                    |   |  |
| cyklopiktokoridor                      |   |  |
| cykloobousměrka                        |   |  |
| pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů |   |  |

### Přehled realizované infrastruktury pro cyklistickou dopravu

MAPA / 632.2  
[IPR Praha 2014]

## 640 Ostatní druhy dopravy

### 641 – LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava v Praze je provozována na letištích Praha/Ruzyně, Praha-Kbely, Praha-Letňany a Praha-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 Fakultní nemocnici Královské Vinohrady, Fakultní nemocnici v Motole, 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 Praha/Ruzyně. Ostatní letiště na území Prahy (Kbely, Letňany, Točná) slouží většinou jiným speciálním účelům.

Z celkového objemu cestujících odbavených na nejzatíženějších letištích České republiky, které mají mezinárodní statut (v Praze, Brně, Ostravě a Pardubicích), je převážná část těchto cestujících odbavena na Letišti Praha/Ruzyně. Podíl ruzyňského letiště na celkových výkonech čtyř výše uvedených hlavních letišť se v osobní přepravě pohybuje na úrovni cca 92 %, v přepravě leteckých nákladů okolo 90 %. Na druhém místě v České republice je letiště v Brně, jehož podíl na výkonech osobní letecké přepravě činí 3,9 %, v nákladní letecké přepravě 7,1 %.

Celkový objem cestujících na Letišti Praha/Ruzyně zaznamenával v minulosti výrazný nárůst. V roce 1995 činil počet odbavených cestujících 3,21 milionu, v roce 2008 to bylo 12,6 mil. cestujících a 48 tis. tun zboží, což odpovídalo 178 628 pohybům letadel.

V roce 2009 nastal v souvislosti s ekonomickou krizí všeobecný pokles letecké dopravy. Na ruzyňském letišti bylo odbaveno jen 11,6 mil. cestujících a 42 tis. tun zboží. Podíl tranzitu a transferu v roce 2010 činil 23,7 %.

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 Praha/Ruzyně od poloviny devadesátých let minulého století však v porovnání s dalšími významově srovnatelnými mezinárodními letišti ve střední Evropě procházelo dynamičtějším nárůstem leteckého provozu. V Ruzyni nárůst počtu odbavených cestujících za období 1995–2005 činil

336 %, v Budapešti (na letišti Ferihegy) 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 %.

Problémem je současně, byť omezené provozování RWY 12/30, které negativními vlivy zasahuje hustě obydlené oblasti Prahy. Nárůst leteckého provozu na Letišti Praha/Ruzyně i jeho rozvoj přetěžuje 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 zmírni 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 v koncepčních studiích.

Rozvoj Letiště Praha/Ruzyně počítá s částečnou přestavbou dráhového systému, která zajistí do budoucna zvýšení kapacity letiště v počtech pohybů letadel a jejich směřování mimo hustě obydlené části města. Navržený dráhový systém je založen na principu dvou paralelních drah, které budou provozně nezávislé. Dráha RWY 12/30 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 Praha/Ruzyně je za období platnosti Územního plánu hl. m. Prahy rychlejší, než se v době jeho zpracování předpokládalo. Předpokládalo se, že v r. 2010 bude roční obrat letiště činit cca 7 milionů cestujících a cca 50 000 t nákladů. Obě hodnoty již byly zejména v oblasti osobní letecké dopravy výrazně překročeny.

Vzrůstající mezinárodní význam Letiště Praha/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 PRAHA/RUZYNĚ

Letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) je největším veřejným mezinárodním letišťem v České republice a zároveň po letišti Vídeň – Schwechat druhým největším letišťem 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. Letiště Praha/Ruzyně bylo zprovozněno 5. dubna 1937. V roce 1945 mělo letiště k dispozici vzletové a přistávací dráhy (RWY) RWY 04–22 v délce 1 800 m, nynější RWY 12–30 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.

V letech 1957–1958 byla prodloužena stávající RWY 12–30 jako záloha 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.)

V roce 1958 byla schválena studie rozšíření letiště celkem v pěti etapách:

- stavba – mimořádná výstavba v letech 1957–1958
- stavba – nový dráhový systém (RWY 07–25 nyní RWY 06–24) a odbavovací komplex (Terminál Sever, nyní Terminál 1 a odbavovací plocha Sever)
- stavba – dílenský prostor (Hangár F, vrátnice a oplocení)
- stavba – vysílací ústředí Jeneč
- stavba – rekonstrukce nynější RWY 12–30

Všechny plánované stavby byly realizovány v plném rozsahu až v roce 1971.

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 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. 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. 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.

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.

Provozovatelem Letiště Praha/Ruzyně je Letiště Praha, a. s. Provozní doba je nepřetržitá, veškeré služby se poskytují také nepřetržitě. Nejvýznamnějším uživatelem Letiště Praha/Ruzyně je národní letecký přepravce České aerolinie, a. s., TRAVEL SERVICE,

a. s. a letecké společnosti cizích států. Málo významné jsou lety soukromých vlastníků letadel všeobecného letectví.

#### CHARAKTER PROVOZU

Letiště Praha/Ruzyně je plně koordinované letiště, tzn. 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 přilet a odlet u koordinátora letiště. Koordinátorem letiště je nezávislé sdružení Slotová koordinace Praha.

V průběhu roku jsou v leteckém provozu LKPR jen malé sezonní 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. 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 12–30 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 12 – RWY pro přístrojové přiblížení
- RWY 30 – 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 12–30 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. Kapacita dráhového systému (mimo noční dobu) je 44 pohybů letadel za hodinu.

V listopadu 2010 vláda ČR schválila vytvoření holdingu z firem vlastněných státem v oblasti letecké přepravy a pozemních služeb. V roce 2011 bylo Letiště Praha/Ruzyně začleněno do Českého Aeroholdingu, a. s.

#### ODBAVOVACÍ PLOCHY

V současné době existují v areálu letiště odbavovací plochy:

- Odbavovací plocha SEVER je hlavní odbavovací plochou.
- Odbavovací plocha VÝCHOD je primárně určena pro odbavování CARGO letadel, v případě nedostatku kapacit je využívána i pro odbavení pasažérských letadel.

- Odbavovací plocha JIH je určena pro všeobecné letectví, nepravidelnou dopravu a státní lety.

#### ODBAVOVÁNÍ LETADEL

Odbavování letadel pravidelné i nepravidelné dopravy zajišťují následující handlingové agenti: ČSA, a. s., Menzies Aviation Group (Czech), s. r. o., Letiště Praha, a. s., 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.

#### 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 Armáda ČR).

Odbavení cestujících a jejich zavazadel na Terminálu 1 probíhá přes 4 odbavovací ostrovy celkem se 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 celkem se 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. V současné době je odbavování nákladů a pošty prováděno v severním odbavovacím areálu v objektu CARGO terminálu Menzies a v CARGO terminálu SkyPort.

Projektovaná 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). Převážná část přepravy zboží a pošty (cca 90 %) probíhá formou dokládky do letadel pro cestující. Zbývající část tohoto odbavení tvoří letecké nákladové speciály.

#### DOPRAVNÍ NAPOJENÍ LETIŠTĚ NA OKOLNÍ ÚZEMÍ

Letiště Praha/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 a tvoří ho čtyřpruhová směrově dělená komunikace, která je zakončena malou okružní křižovatkou v severní části jižního prostoru letiště.

#### LETECKÝ PROVOZ

Z doloženého grafu je zřejmé, že vývoj objemu letecké osobní dopravy výrazně překračuje předpoklady Územního plánu 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. Růst počtu odbavených cestujících stoupal do roku 2008 na 12,63 milionu odbavených cestujících za rok. Následně došlo k mírnému poklesu odbavených cestujících a v roce 2013 bylo odbaveno 10,97 milionu cestujících. → GRAF / 641.1

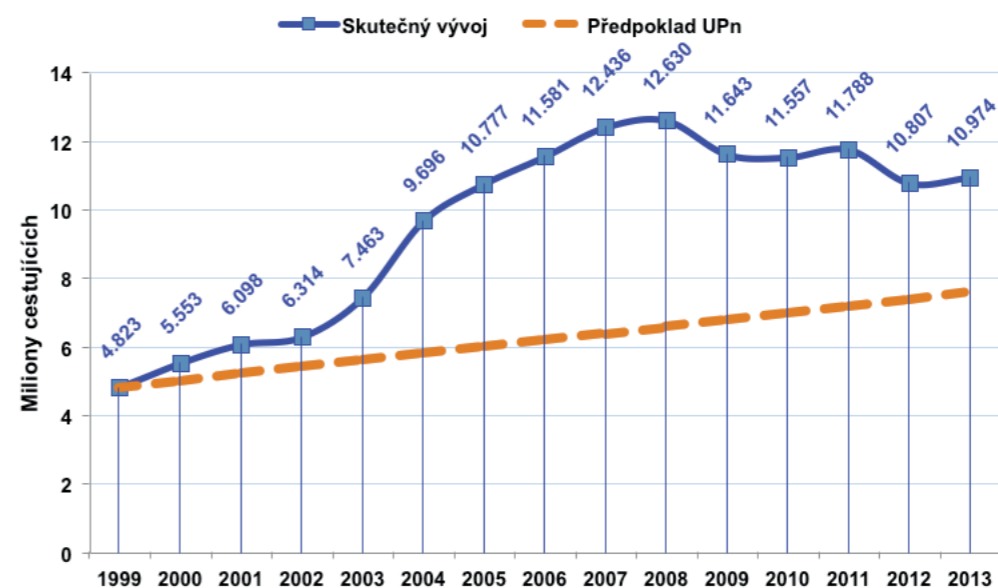
Nárůst letecké dopravy spolu s celkovým rozvojem Letiště Praha/Ruzyně se projevuje rovněž rostoucími intenzitami vyvolané automobilové dopravy. Letiště je na silniční systém napojeno prostřednictvím ul. Aviatické a ul. K Letišti. Výrazně nejvyššího zatížení na přístupových trasách k letišti dosahuje ul. Aviatická, což souvisí s jeho celkovým uspořádáním a se skutečností, že rozhodující počet odbavených cestujících je na terminálech SEVER. Výše dopravního zatížení přístupových komunikací v posledních 4 letech prakticky stagnuje. → TAB / 641.1

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 2010 činilo celkové zatížení

GRAF / 641.1

### Vývoj počtu odbavených leteckých cestujících na Letišti Praha/Ruzyně

[Zdroj: IPR Praha 2014, Český Aeroholding, a. s., TSK]



TAB / 641.1

### Zatížení přístupových komunikací k Letišti Praha/Ruzyně

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK/ÚDI]

| PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE K LETIŠTI PRAHA/RUZYNĚ             |               |               |               |               |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| CELKOVÉ ZATÍŽENÍ KOMUNIKACÍ 6–22 HOD. V PRACOVNÍCH DNECH |               |               |               |               |               |               |               |               |
| KOMUNIKACE   | Rok           |               |               |               |               |               |               |               |
|  | 1995          | 2000          | 2005          | 2006          | 2007          | 2009          | 2010          | 2013          |
| <b>K LETIŠTI</b>   | 3 100         | 3 400         | 5 800         | 5 800         | 7 050         | 7 700         | 7 745         | 7 803         |
| <b>AVIATICKÁ</b>   | 9 650         | 18 500        | 22 000        | 23 000        | 27 850        | 32 608        | 32 767        | 33 120        |
| <b>CELKEM</b>  | <b>12 750</b> | <b>21 900</b> | <b>27 800</b> | <b>28 800</b> | <b>34 900</b> | <b>40 308</b> | <b>40 512</b> | <b>40 923</b> |

přístupových komunikací již cca 40 000 vozidel. V posledních letech však již zatížení na přístupových komunikacích spíše stagnuje.

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.

Od centra města je Letiště Praha/Ruzyně vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno autobusovou dopravou a linkou Airport Express vedenou od železniční stanice Praha – Hlavní nádraží. Linka Airport Express má mezilehlou zastávku u koncové stanice metra trasy A Dejvická. Letiště dále obsluhuje

linky MHD směřující ke stanici metra trasy A Dejvická a ke stanici metra trasy B Zličín a Nové Butovice. Dále letiště obsluhují 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 Praha/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. V roce 2010 bylo v severní části areálu letiště veřejnosti a zaměstnancům k dispozici již více než 7 200 parkovacích a odstavných stání.

O významu IAD pro obsluhu letiště svědčí i dělba přepravní práce u cest na (z) letiště. V září roku 2007 v pracovních dnech podíl cest na (z) letiště IAD činil 53 %, veřejných autobusů 19 %, minibusů 11 %, taxi 10 % a smluvních autobusů 7 %. V červnu 2012 byl podíl cest IAD 50 %, veřejných autobusů 27 % a taxi a smluvní dopravy 23 %. Letiště Praha/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.

#### DRÁHOVÝ SYSTÉM

Letiště disponuje jednou RWY 06/24 o parametrech 2 000 × 49 m a pojezdovými drahami. Podél RWY 06/24 je záložní travnatý pás 1 200 × 60 m. 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, v roce 2007 pak 11 013 pohybů letadel. 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 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.

#### 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 × 860 m, RWY 05R/23L s parametry 25 × 800 m. Dráhy jsou travnaté.

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

#### 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.

Letiště Točná je součástí veřejné dopravní infrastruktury ČR a integrovaného záchranného systému. V současnosti provoz letiště odpovídá letišti klubového charakteru. Kromě plachtařů a motorářů z letiště Točná vzletávají piloti na motorových rogalích, 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.

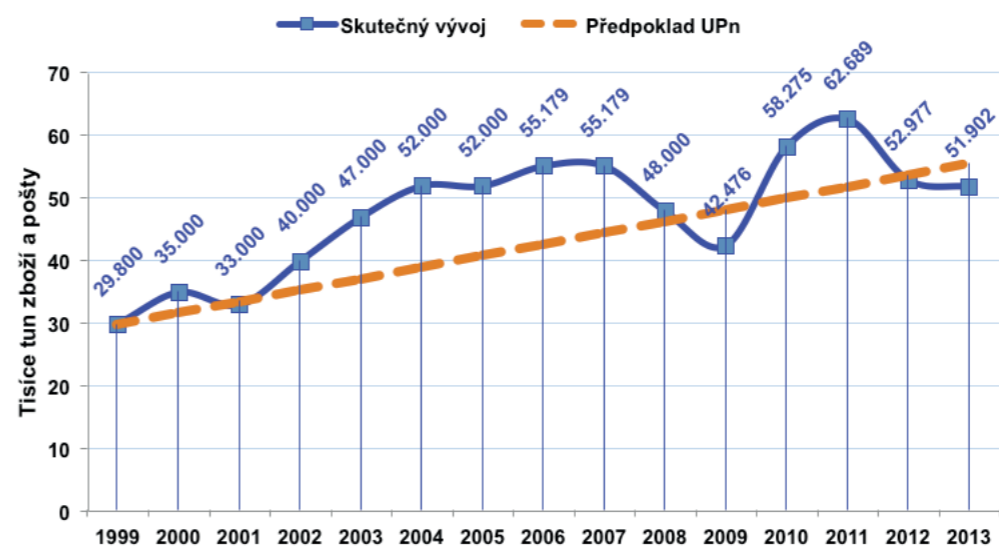
#### DRÁHOVÝ SYSTÉM

Letiště se nachází v nadmořské výšce 308 m. Dráhový systém LKTC tvoří hlavní RWY 09/27 s travnatým povrchem. Dráha se užívá pro lety motorových letadel. Paralelní RWY 09/27, jižně,

GRAF / 641.2

### Rozsah nákladní letecké dopravy na Letišti Praha/Ruzyně

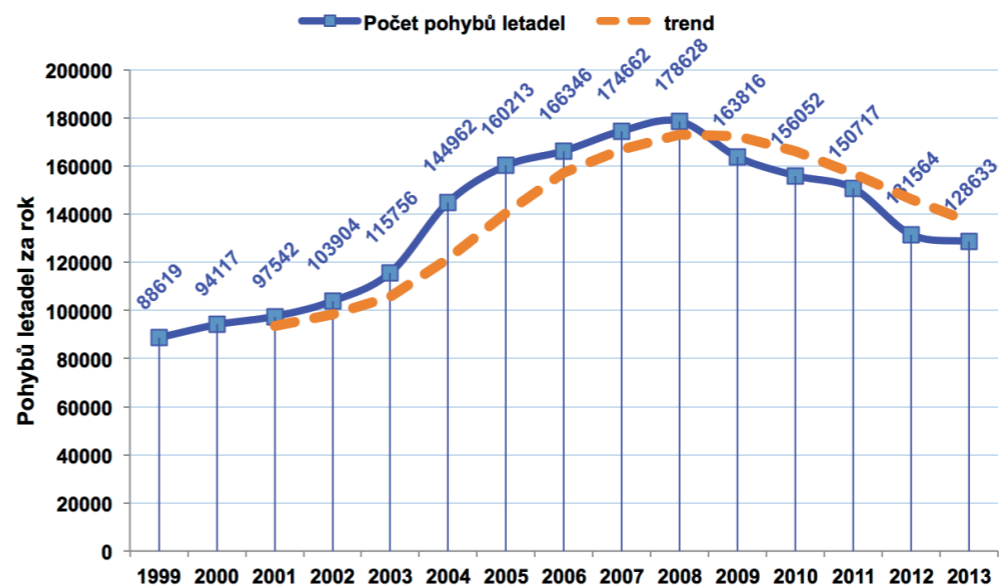
[Zdroj: IPR Praha 2014, Český Aeroholding, a.s., TSK]



GRAF / 641.3

### Počet pohybů letadel na Letišti Praha/Ruzyně

[Zdroj: IPR Praha 2014, Český Aeroholding, a.s., TSK]



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 sezoně 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 ultralehkých letadel určeny RWY 09L a 27R. RWY 09R a 27L 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 09R nebo 27L. Lety v noci, tj. od 22 do 6 hod., se v souladu s hygienickými předpisy v současné době neprovádějí a zřejmě ani ve výhledu se o nich neuvažuje.

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.

#### VÝVOJ OD R. 2012

Letiště Praha/Ruzyně provede ve třech etapách v letech 2012 až 2014 generální opravu hlavní dráhy RWY 06/24. Tato rekonstrukce sníží mimo jiné potřebnou dobu pravidelné jarní a podzimní údržby na pouze tři až pět dní. Koncem září 2013 byla ukončena v pořadí druhá generální oprava hlavní dráhy RWY 06/24. Vedlejší dráha RWY 13/31 v roce 2013 změnila své označení na RWY 12/30.

Oproti roku 2009, ve kterém byl znamenán všeobecný pokles, došlo v roce 2010 v letecké přepravě osob i nákladu celosvětově k oživení. V roce 2013 oproti roku 2012 stoupl na celém světě počet cestujících v průměru o 3,9 %. Celkový počet cestujících odbavených v roce 2013 na čtyřech nejzátíženějších českých letištích (Praha, Brno, Ostrava, Pardubice) činil 11,9 mil. cestujících, tj. o 1,2 % více než v roce 2012. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) naopak poklesl o 3,5 % a činil 57,3 tis. tun. V roce 2012 počet cestujících odbavených na Letišti Ruzyně činil 11 mil. cestujících, nárůst o 1,5 % oproti roku 2012. Počet pohybů letadel v roce 2013 činil 128 633 pohybů/rok, což je o 3 tis. pohybů (2,2 %) méně než v roce 2012. V nákladní přepravě došlo v roce 2013 oproti roku 2012 k poklesu o 2 % na 51,9 tis. tun. → GRAF / 641.2 → GRAF / 641.3

## 642 – 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“. 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.

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. 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. V závislosti na postupném vylepšování plavebních podmínek vzrůstal v minulém století objem zboží přivezeného po vodě. Bylo proto třeba vybudovat Prahu odpovídajícím překladištním 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. Kromě toho byly tehdy v centru města zřízeny četné nábrežní úpravy tzv. podbřeží (náplavky), umožňující příležitostný překlád.

V současnosti se 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 / 642.1 → GRAF / 642.2

#### OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVA

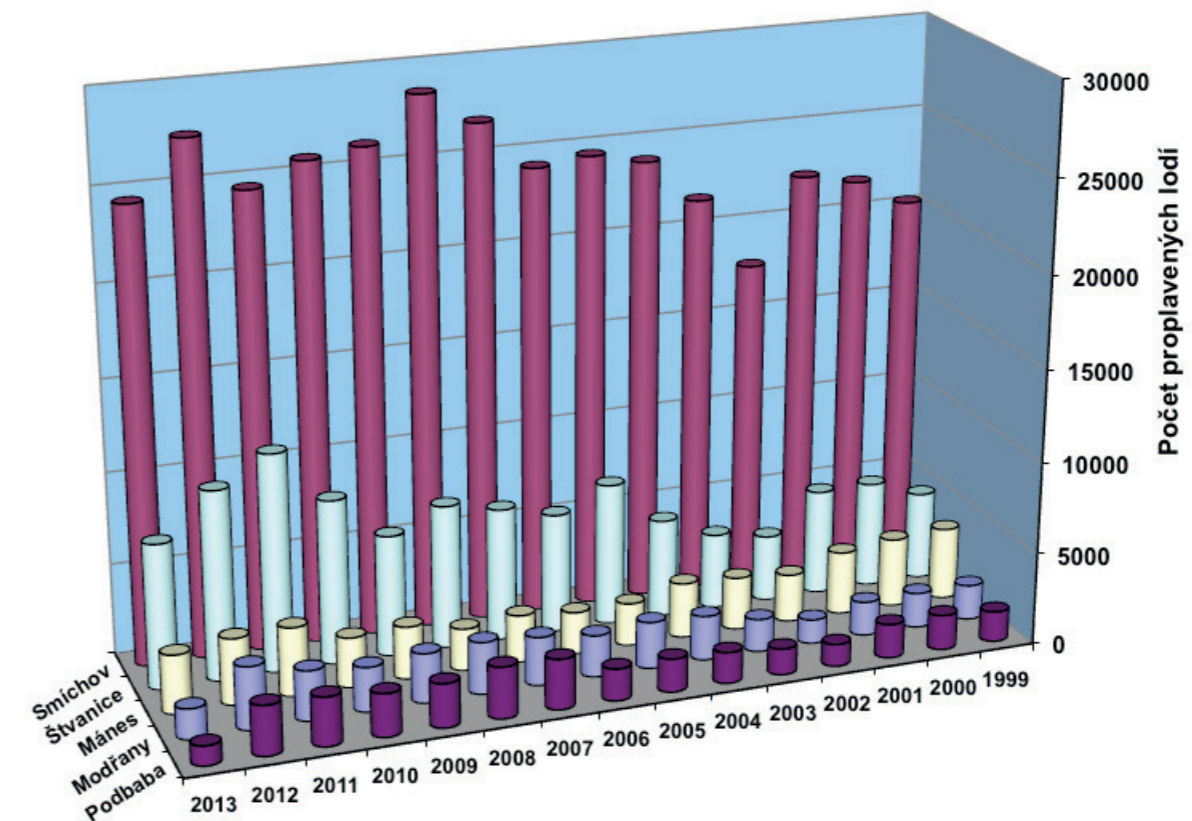
Osobní vodní doprava má v Praze převážně rekreační charakter (turistický a společenský). Největšími provozovateli osobní vodní dopravy na území hlavního města jsou Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS) a Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD). Kromě uvedených provozovatelů provozuje osobní vodní 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 sezoně (jaro – podzim) pořádá linkové plavby Praha – Slapy, Praha – Troja, Praha – Mělník. Během celého roku jsou dále pořádány okružní plavby. Evropská vodní doprava nabízí celoroční provoz dle objednávek nebo v pravidelných časových intervalech. Kromě těchto společností provozuje rekreační vodní dopravu v Praze i řada menších společností, které mají vlastní menší přístaviště na obou březích Vltavy, např.

GRAF / 642.1

### Vývoj počtu proplavených lodí jednotlivými plavebními komorami

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



u Karlova mostu, Mánesova mostu nebo na Rašínově nábreží 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 8 velkých lodí s přístavištěm na Rašínově nábreží mezi Jiráskovým mostem a Palackého mostem. V roce 2010 přepravila společnost na pravidelných linkách a na vyhlídkových plavbách cca 91 tisíc cestujících.

Evropská vodní doprava, s. r. o., provozuje téměř 20 lodí (pro osobní i nákladní dopravu) s přístavištěm u Čechova mostu. V roce 2010 přepravila společnost cca 193 tisíc cestujících.

V osobní vodní dopravě působí v Praze též AQUAVIVA Praha, s. r. o., která nabízí služby na 3 osobních lodích s přístavištěm Na Františku. 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.

V neposlední řadě musíme zmínit společnost Pražské Benátky s. r. o. Tato společnost kromě vyhlídkových plaveb provo-

zuje pražské přívozy, které jsou zapojeny do systému PID. V současnosti je v provozu 5 přívozů – linky P1 a P2 jsou v provozu celoročně, linky P3, P5 a P6 jsou v provozu sezonně.

Dva z přívozů 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. Třetí přívoz (linka P3) v Praze propojuje oblast Zličova a jižní část Smíchova (přístaviště Lihovar) s pravým břehem Vltavy nedaleko Žlutých lázní (přístaviště Veslařský ostrov). 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 byla provozována do 30. 10. 2010. Od té doby je přívoz mimo provoz. Přívoz spojoval přístaviště Dětský ostrov, Slovanský ostrov – Žofín, Střelecký ostrov a Národní divadlo – Hollar. Linka P5 je zřízena především pro spojení obou vltavských břehů s ostrovem Císařská louka. Přívoz spojuje přístaviště Kotevní, s ostrovním přístavištěm Císařská louka a pravobřežním přístavištěm Výtoň u stejnojmenných tramvajových zastávek.

Linka P6 zajišťuje spojení vltavských břehů poblíž ústí Berounky. Linka spojuje přístaviště Nádraží Modřany a Lahovičky. Pro linky P1 a P6 jsou na základě požadavku cestujících možné i plavby mimo jízdní řád a to bez příplatku.

#### 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 – Sped 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 letech kolísá. V roce 2000 zde činil objem přepraveného zboží 370 037 t/rok, v roce 2010 klesl na 165 166 tun/rok, v roce 2012 naopak mírně stoupl na 194 720 tun/rok. 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 deseti letech výrazně poklesl. V roce 2000 zde činil objem přepraveného zboží 108 168 t/rok, v roce 2010 již pouze 3 476 t/rok. V roce 2011 a 2012 se pak touto plavební komorou nepřepravilo žádné zboží.

Objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze má klesající tendenci. V roce 2012 se tento trend otočil s výjimkou plavební komory Modřany, kde nebylo přepraveno žádné zboží. Z pražských plavebních komor je pro nákladní vodní dopravu nejvíce využívána plavební komora Podbaba. → GRAF / 642.2

K překládce zboží se v Praze nacházejí 4 přístavy – Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín. V současnosti se využívá především přístav Holešovice. Pro nákladní vodní dopravu a další činnosti související s nákladní vodní dopravou jsou dále u řeky příležitostně mimo přístavní areály využívána i občasná překladiště a mobilní plovoucí rampy. → GRAF / 642.3

#### 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 do 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, kdy byl původní rozsah přístavu zredukován pro zástavbu, těžko splnitelné. Přístavní funkce jsou

soustředěny v severní části příbřežní plochy stávajícího přístavu. V přístavu Holešovice musí být zachovány všechny přístavní funkce.

V důsledku povodně v roce 2002 bylo zrušeno kontejnerové překladiště ve východní části přístavu. Sejmутý 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 182 974 tun substrátů, v roce 2010 jen 53 207 tun substrátů, v roce 2013 pak 60 136 tun substrátů.

#### 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 z 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 různých velikostí, která slouží sportovně-rekreační plavbě.

V roce 2007 bylo v přístavu Smíchov přepraveno 9 986 tun substrátů, v roce 2010 jen 364 tun substrátů, v roce 2011, 2012 a 2013 pak nebyly přepraveny žádné substráty. I přes současné omezené využití přístavu a tlak na zástavbu území by měly být zachovány funkce tohoto přístavu.

#### PŘÍSTAV RADOTÍN

Přístav Radotín je obchodním přístavem a nachází se u levého břehu Berounky západně od soutoku Berounky s řekou Vltavou. Přístav je dopravně napojen na ul. Výpadevovou. 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 bylo v přístavu Radotín přepraveno 20 597 tun substrátů, od roku 2010 nebyly v přístavu žádné substráty přepraveny. Přestože se plánuje budoucí využití širší lokality především pro rekreační účely, přístav by měl být zachován a sloužit pro sportovně rekreační účely i jako ochranný přístav.

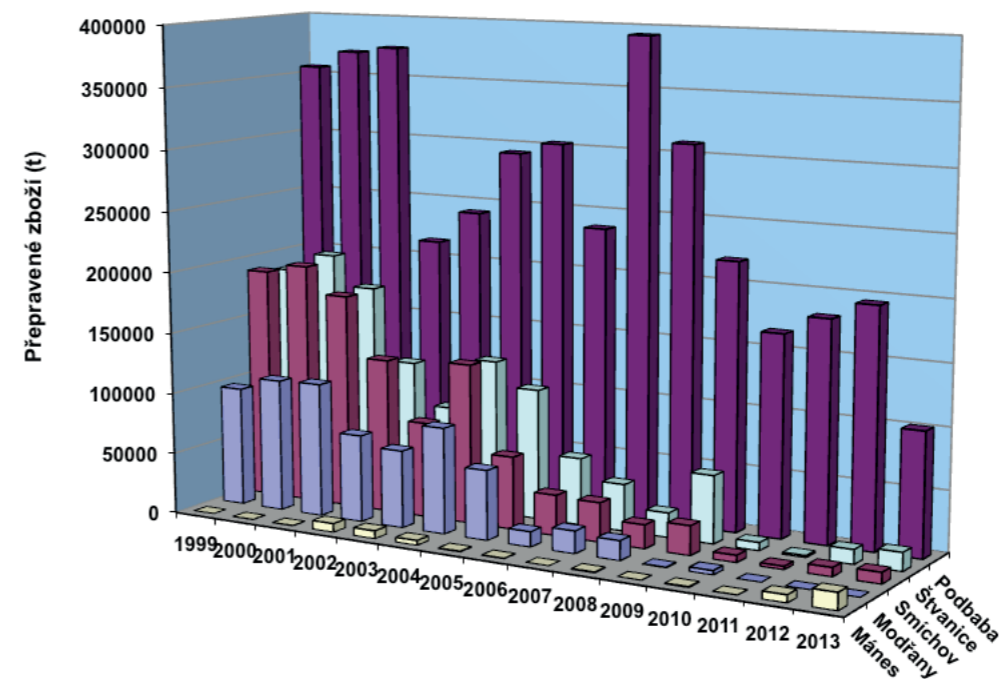
#### PŘÍSTAV LIBEŇ

Přístav Libeň se nachází u pravého vltavského břehu, vjezd do přístavního bazénu je v říčním km 47,6. Přístav Libeň je na komu-

GRAF / 642.2

### Objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze

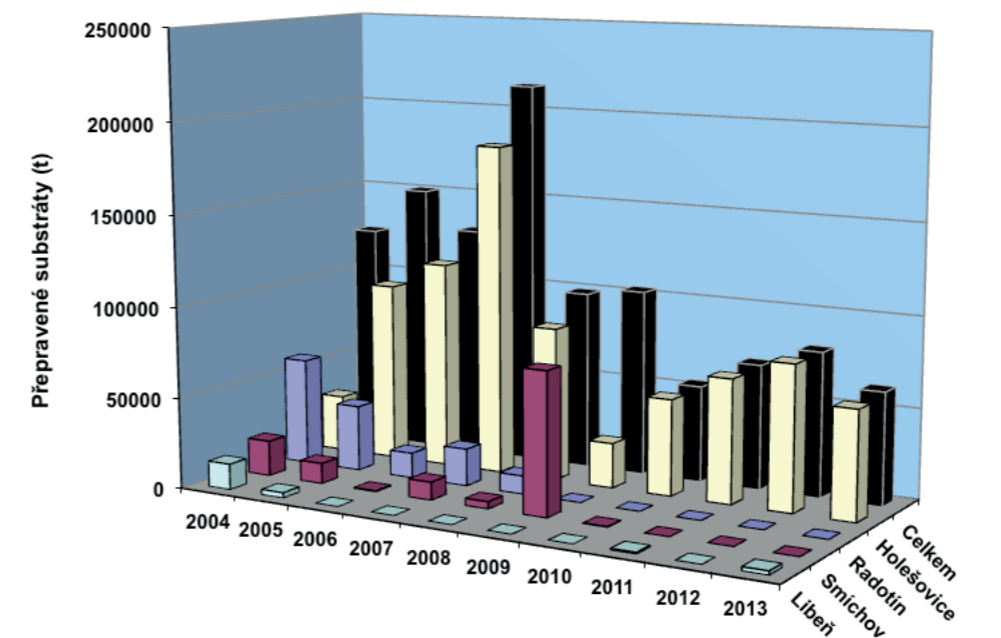
[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



GRAF / 642.3

### Objem přepraveného substrátu v pražských přístavech

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK]



nikační 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 minimálně, v roce 2013 zde bylo přepraveno 2 173 tun substrátů.

#### **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.

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.

#### **Vývoj od r. 2012**

Využití pražských přívozů, které jsou součástí PID, v roce 2012 pokleslo na 467 tisíc cestujících oproti 641 tisícům v roce 2011. Toto je dáno především zrušením linky P4 v říjnu 2011, kterou využívali především turisté namísto vyhlídkových plaveb. V roce 2013 pak přívozy přepravily 331 tisíc cestujících. Na přívozech platí jízdní doklady PID platné pro území Prahy včetně SMS jízdenky.

Jízdní kola a kočárky jsou, pokud to umožní provozní nároky, převážena zdarma. V roce 2013 se linky P3 a P6 provozují pouze sezonně.

Osobní lodní doprava nedoznala v roce 2012 zásadních změn oproti roku 2011. V roce 2013 pak došlo k nárůstu počtu přepravených osob.

Provoz nákladní dopravy je v posledních letech soustředěn výhradně do přístavu Praha – Holešovice. Objem přepravených substrátů v tomto přístavu od roku 2010 mírně roste.

# SWOT: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- významná křižovatka historicky založených dopravních spojení republikového i evropského významu umocněná příznivou polohou Prahy v rámci České republiky a střeoevropského prostoru
- rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze včetně propojení s regionálními sídly
- příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu
- rostoucí význam, kvalita a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)
- významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy
- významný podíl tunelových úseků Městského okruhu zmírňující negativní dopady individuální automobilové dopravy do území a eliminující bariérový efekt dopravní stavby
- velký podíl zrealizovaných úseků Městského okruhu nabízející kapacitní trasu pro automobilovou dopravu mimo centrum města
- příznivá časová dostupnost centra Prahy systémem metra a železniční dopravou
- rozvojové možnosti města v přímé vazbě (docházkové vzdálenosti) na stávající stanice metra nebo železnici (např. Karlín, Holešovice-Bubny, Smíchov, Opatov, Vysočany)

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- nedokončená páteřní dopravní infrastruktura (především Pražský okruh, tramvajové tratě, metro, spojení letiště s centrem města, přemostění Vltavy apod.)
- „vyliďňování“ centra města v kombinaci se značnou koncentrací pracovních příležitostí vedoucí k zvýšené mobilitě
- rozvoj monofunkčních obytných území v okrajových částech Prahy i regionu zvyšující nároky na dopravní systémy i dopravní výkon
- složité územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů
- nedostatečná kapacita hlavních železničních tratí, absence většího počtu železničních stanic a zastávek
- rušení železničních vleček
- negativní dopady automobilového provozu a kongescí na území města na životní prostředí (včetně zhoršení mikroklimatických podmínek) na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD
- degradace veřejných uličních prostorů automobilovým provozem na úkor pěších a cyklistů
- vysoké nároky na rozsah zpevněných ploch pro silniční dopravu ve městě
- obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu
- nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu
- přetížení úseků metra a tramvajové sítě v centru
- nedostatečné uplatnění urbanistických a architektonických požadavků na zapojení dopravních staveb do veřejného prostoru

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- celoevropský trend šetrnějšího chování 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 (v Praze s efektem segregace dálkové a příměstské železniční dopravy)
- příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu
- prioritní výstavba Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury
- rozvoj letiště Praha/Ruzyně v souvislosti s výstavbou paralelní dráhy
- změna trendu vývoje automobilové dopravy
- využití přírodního potenciálu podél malých vodních toků pro rozvoj sítě bezmotorové dopravy

## OHROŽENÍ

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

- enormní rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR neodpovídající podílu investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů
- suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s vysokými nároky na dopravní služby
- nárůst individuální automobilové dopravy v příměstských a okrajových oblastech Prahy zvyšující zatížení komunikační sítě města
- výstavba logistických center na území města i v příměstských oblastech podél zatížených kapacitních komunikací mezinárodního významu (podél D1 na území města i přilehlé části regionu; D5, R6, R7, D8, R10, D11 na území regionu)
- značný rozsah tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů především v jihovýchodní části města (Jižní spojka, ul. Brněnská a Spořilovská) s častými rozsáhlými kongescemi
- komplikovanost a náročnost procesu přípravy dopravních staveb
- snižování podílu nákladní lodní dopravy v rámci celé ČR a její náhrada nákladní automobilovou dopravou
- riziko městem neovlivnitelného vývoje letecké dopravy
- nepřiměřené požadavky hygienických předpisů a technických norem negativně ovlivňující kvalitu řešení dopravních staveb včetně jejich investiční náročnosti a jejich urbanistické začlenění do veřejného prostoru
- narůstající provozní výdaje dopravního systému

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Neexistence značné části Pražského okruhu způsobuje přetrvávající zatížení území města tranzitní automobilovou dopravou.
- Značné dopravní zatížení v omezených prostorových poměrech ulic stávající městské zástavby.
- Řešení provozně problémových míst dopravní infrastruktury.
- Značné intenzity automobilové dopravy z příměstských oblastí Prahy na omezené silniční síti ve stávající historicky vzniklé zástavbě okrajových městských částí Prahy.
- Vysoké dopravní zatížení Městského okruhu a navazujících sběrných komunikací (Jižní spojka, ul. Brněnská, Spořilovská, K Barrandovu a Kbelská).
- Vysoké intenzity automobilové dopravy na severojižní magistrále, její nepříznivý dělicí efekt v kompaktní městské zástavbě.
- Uspořádání ul. Průmyslové a Kbelské v oblasti Hloubětína.
- Nevhodné řešení veřejného prostoru dopravně významných místních komunikací ve stávající zástavbě s ohledem na pěší a cyklistickou dopravu.
- Nevhodné uspořádání MÚK Evropská – Aviatická v souvislosti s provozem na letišti Praha/Ruzyně.
- 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, která by přispěla k odlehčení dopravního systému v centru města.
- Chybějící další kapacitní kolejové propojení v jižní části Prahy s 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 při nedostatečné alternativní nabídce tramvajových propojení v centrální části města.
- Absence některých vazeb v tramvajové síti (např. v centru města).
- 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.
- Nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy.
- Absence železničního propojení letiště Praha/Ruzyně a kvalitního železničního spojení Praha–Kladno.
- Malá hustota železničních stanic a zastávek.
- Chybějící přestupní vazby železnice – MHD (např. Praha Malešice / Depo Hostivař, Rajska zahrada).
- Rušení železničních vleček, ztráta zavlečkovatelných území (např. Malešicko-hostivařská oblast).
- Rušení ploch pro lodní dopravu.
- Nedostatečný rozsah cyklistické infrastruktury na území města a chybějící vazby do regionu.
- Tlak 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).

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNU

- Omezování IAD progresivně směrem k centrální oblasti snižováním dopravního komfortu pro motorovou dopravu ve prospěch bezmotorové dopravy.
- Efektivnější využití telematiky k výraznějšímu ovlivnění a usměrnění individuální automobilové dopravy na území města.
- Regulace parkování systémem zón placeného stání, naléhavá potřeba řešení podmínek pro parkování vozidel ve stávající zástavbě (snižující celkový dopravní výkon).
- Riziko nedostatečného využívání zpoplatněných parkovacích kapacit v obytné zástavbě v důsledku cen překračujících kupní sílu místních obyvatel.
- Optimalizace služebních a komerčních cest.
- Změna ve skladbě dopravních proudů (city-logistika, zásobování města).
- Opožděná příprava a realizace Pražského okruhu v úsporných parametrech technického řešení chybějících úseků a urychlená příprava jejich výstavby.
- Karlovarská a Patočkova komunikace – návrh účelného uspořádání a zkapacitnění prostorově omezených úseků ve stávající stopě.
- Radlická radiála – stabilizace technického řešení.
- 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).
- Pomalý rozvoj systému záchytných parkovišť P+R.
- Potřeba zlepšování podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu v rámci zkvalitňování uličního parteru.
- Pomalé tempo rozvoje tramvajové sítě v Praze.
- Potřeba optimalizace výhledového rozsahu letecké dopravy.
- Problém zajištění příznivých podmínek pro vodní dopravu.
- Neochota investorů podporovat systém P+R u stanic metra na privátních pozemcích.
- Nízká kultura prostředí některých důležitých železničních stanic a zastávek, komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností.
- Integrace systémů PID a SID.
- Potřeba kontinuální obnovy vozového parku veřejné dopravy.
- Možnost využít fondů EU při výstavbě nových úseků metra, zkvalitňování veřejného prostoru a životního prostředí ve městě.

## DOPORUČENÍ PRO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

- Stabilizace systému hlavní komunikační sítě.
- Při realizaci celoměstsky významné komunikační sítě respektovat prioritu výstavby Pražského okruhu (SOKP).
- Potvrdit Pražský okruh (SOKP) v dlouhodobě stabilizované trase.
- Stabilizovat řešení východní části Městského okruhu.
- Provéřit a stabilizovat rozsah radiál.
- Podpora rozvoje systému záchytných parkovišť P+R.
- S výjimkou Pražského okruhu (SOKP) upřednostnit výstavbu kolejových systémů veřejné hromadné dopravy.
- Oddělit dálkovou a regionální železniční dopravu nabídkou nových úseků VRT.
- Zajistit prostorové podmínky pro koridor trati Praha – Kladno v rámci její modernizace, s připojením letiště Praha/Ruzyně.
- Vytvořit prostorové podmínky pro obnovu či výstavbu nových železničních zastávek a stanic.
- Provéřit územně-technické podmínky pro zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a Smíchovským nádražím.
- Vymezit terminály kombinované dopravy a rozsah plošných nároků zázemí nákladní železniční dopravy.
- Zachovat zavlečkování produkčních území.
- Vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj nových tramvajových tratí včetně odpovídajícího zázemí (tramvajové vozovny, opravy apod.).
- Stabilizovat umístění koridorů tramvajových tangenciálních propojení významných částí města včetně rozšíření tramvajové sítě v centrální oblasti.
- Řešit chybějící další kapacitní kolejové propojení jižní části Prahy.
- Rozšířit a stabilizovat přestupních terminály MHD (PID) na obvodě města.
- Stabilizovat plochy pro přiměřený rozvoj letecké dopravy.
- Stabilizovat plochy a vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj všech typů vodní dopravy.
- Vytvořit prostorové podmínky pro další rozvoj systému bezpečné a dobře vybavené cyklistické dopravy.
- Zohlednit vymezený systém koridorů cyklistické infrastruktury (páteřních a hlavních cyklotras) a dále ho v podrobnějších návrzích rozpracovat a přiměřeně řešit.

**ODKAZY NA JEVI ÚAP***(seznam jevů, které se týkají dané kapitoly)*

| 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                             |

**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 dopravy týkají výše uvedené jevy. Ve výkresech a mapách zobrazené údaje zpracoval IPR Praha 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.

**ODKAZY NA VÝKRESY***(seznam výkresů, které se týkají dané kapitoly)*

| Číslo | Název                             |
|-------|-----------------------------------|
| 600   | Doprava                           |
| 610   | Komunikační síť a doprava v klidu |
| 620   | Veřejná doprava                   |
| 621   | Železniční doprava                |
| 631   | Pěší doprava                      |
| 632   | Cyklistická doprava               |
| 640   | Letecká a vodní doprava           |

**ODKAZY NA INDIKÁTORY***(seznam indikátorů, které se týkají dané kapitoly)*

| 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 |
| 114   | Rozsah komunikací s IAD > 100000 voz./den   |
| 115   | Rozsah komunikací s pomalými vozidly (nad 3,5 tuny) > 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   |
| 130   | Délka značených cyklistických stezek v km   |
| 131   | Délka značených cyklistických tras  |
| 163   | Podíl realizovaných úseků PO na celkové délce   |
| 167   | Dopravní výkony železničních linek PID  |

**REFERENCE**

- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, URL: [www.dpp.cz/Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2008](http://www.dpp.cz/Strategický_plán_hl._m._Prahy_aktualizace_2008), URM, 2009
- Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, UDI, TSK, ŘSD
- Koordinátor ODIS, s. r. o., URL: [www.kodis.cz/](http://www.kodis.cz/)
- KORDIS JMK, spol. s r. o., Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, URL: [www.idsjmk.cz/](http://www.idsjmk.cz/)
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, MD ČR, 2005
- Profil společnosti Letiště Praha 2010
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální (Č.j. 23 153/08-OŘ)
- Prognóza Letiště Praha, ČVUT, 2007
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální (č.j.44 932/08-OŘ JŘ 2009/2010)
- Ročenky dopravy 1995-2013, ÚDI, TSK
- Ročenky Praha Životní prostředí, MHMP
- ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), URL: [www.ropid.cz/](http://www.ropid.cz/)
- Skupina ČD – Statistická ročenka 2000 – 2012, ČD, a. s., Skupiny České dráhy
- Technická správa komunikací hl. m. Prahy, URL: [www.tsk-praha.cz/](http://www.tsk-praha.cz/)
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy, URM, 2010, 2012
- Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, ÚRHMP, 1999 a ve znění platných změn a úprav
- Územní plán VÚC Pražského regionu
- Výroční zpráva 2001–2013, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
- Výroční zpráva 2007 Správa Letiště Praha, s. p., Profil společnosti Český Aeroholding, a.s., 2012 - 2013
- Výroční zpráva Skupiny České dráhy za roky 2000–2012, ČD, a. s., Skupiny České dráhy

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|--|--|--|



---

000 Základní údaje

---

100 Krajina

---

200 Město

---

300 Využití území

---

400 Rozvojový potenciál

---

500 Krajinná infrastruktura

---

**600 / Dopravní infrastruktura**

---

700 Technická infrastruktura

---

800 Ekonomická infrastruktura

---

900 Nástroje pro uplatňování veřejného zájmu a limity v území

---

1000 Implementace ÚPP a ÚPD

---

1100 Hodnoty a problémy

---

1200 Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti rozvoje

---

