

## 2.12 DOPRAVA

### ÚVOD

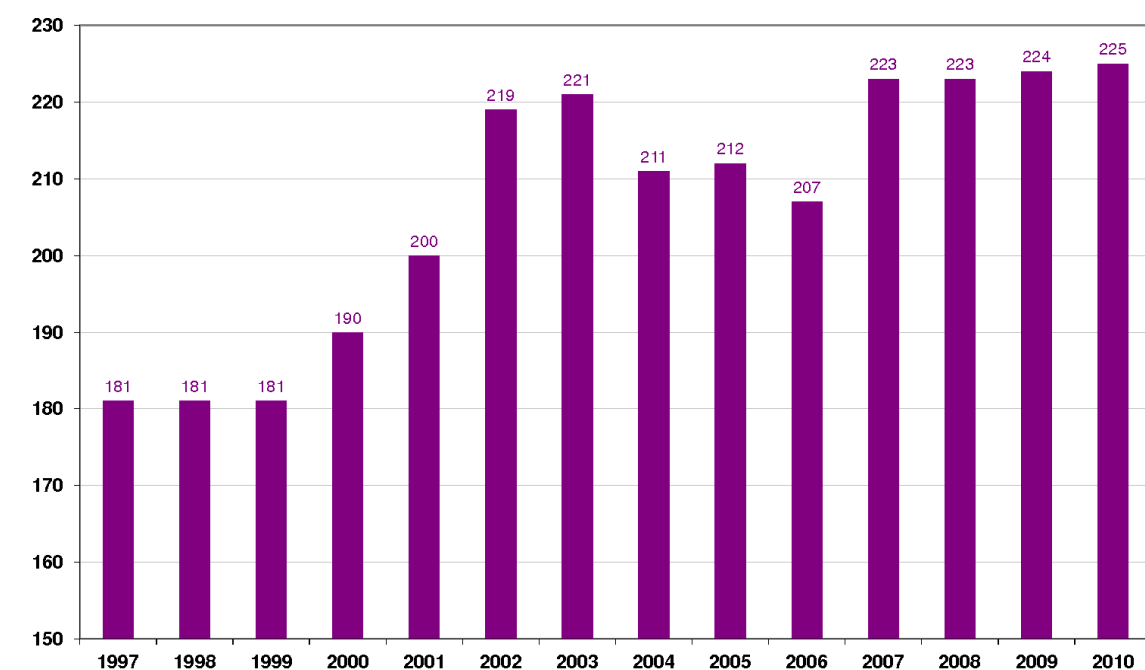
Doprava výrazným způsobem ovlivňuje rozvoj ekonomiky, její konkurenceschopnost v prostředí celosvětové globalizace, úroveň kvality dopravy představuje výrazný rozhodovací faktor pro investory a je jedním z ukazatelů kvality života obyvatel. V tržním prostředí umožňují rozvinuté dopravní subsystémy větší 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 zábery 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.

Celospolečenské trendy chování lidí i podnikatelské sféry v uplynulém desetiletí nevytvářely příznivý základ pro naplňování představy „udržitelného rozvoje“. Tlak na urbanizaci území v pásu kolem Prahy bez zřetele na stav dopravní infrastruktury, rozřezávání hustoty osídlení, 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.

### 2.12.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

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

**Graf Počet železničních stanic a zastávek zapojených do PID**



Zdroj: TSK, 2011

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

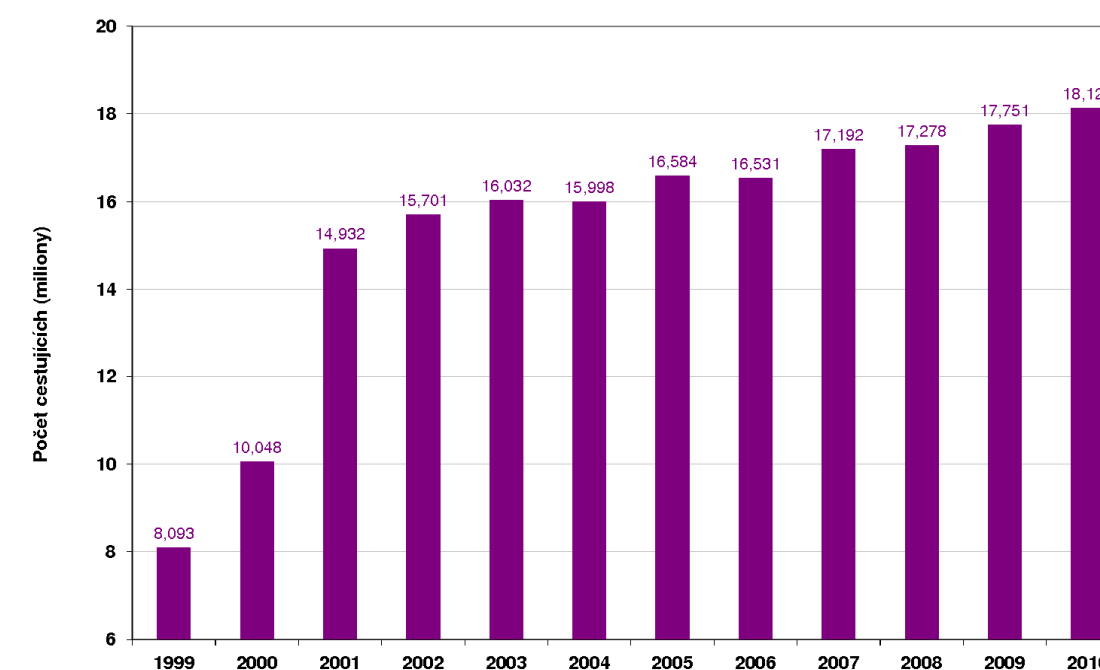
Dlouhodobě je však podle sledovaných koncepcí a uvažovaného stupně integrace železnice jako nosného prvku integrovaného systému příměstské dopravy zejména kapacita hlavních příměstských tratí nedostatečná a podmiňuje další rozvoj co do četnosti obsluhy. Řešením je uplatnění principu segregace příměstské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

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

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

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

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



Zdroj: TSK, 2011

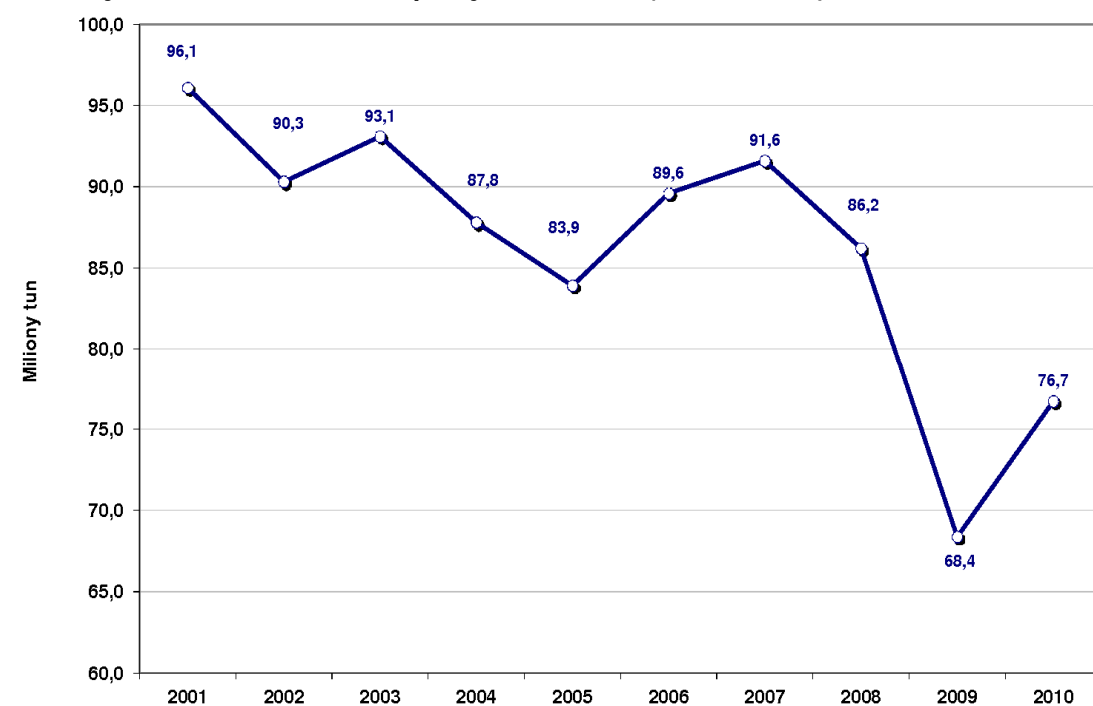
Podle údajů ČD, a. s., přepraví železnice v Praze včetně příměstské dopravy v průměru 152 000 cestujících denně, přičemž počet přepravených cestujících na území hlavního města má stále vzestupný trend (v r. 2000 8 mil. a v r. 2010 již 18 mil.). I přes nedostatky v infrastruktuře je cestovní rychlost vlaků příměstské železnice o 25 % vyšší než metra a z hlediska dostupnosti centra z okrajových částí města nabízí bezkonkurenčně nejrychlejší spojení.

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

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

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

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

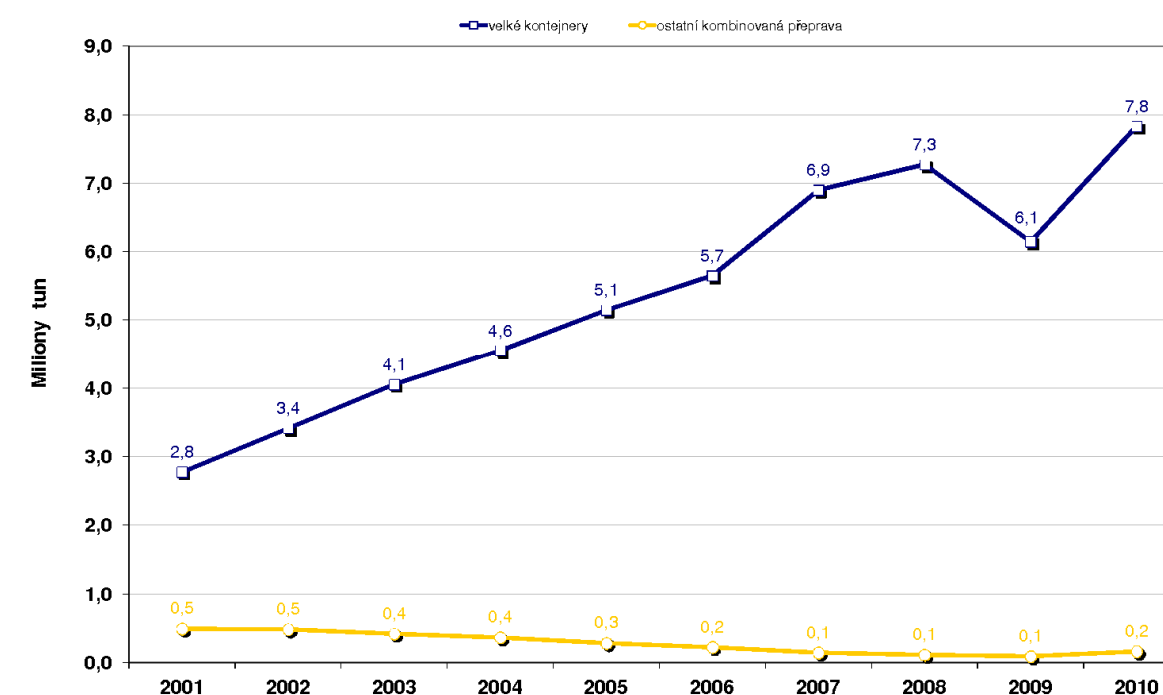


Zdroj: ČD, a. s., 2011

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

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

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



Zdroj: ČD, a. s., 2011

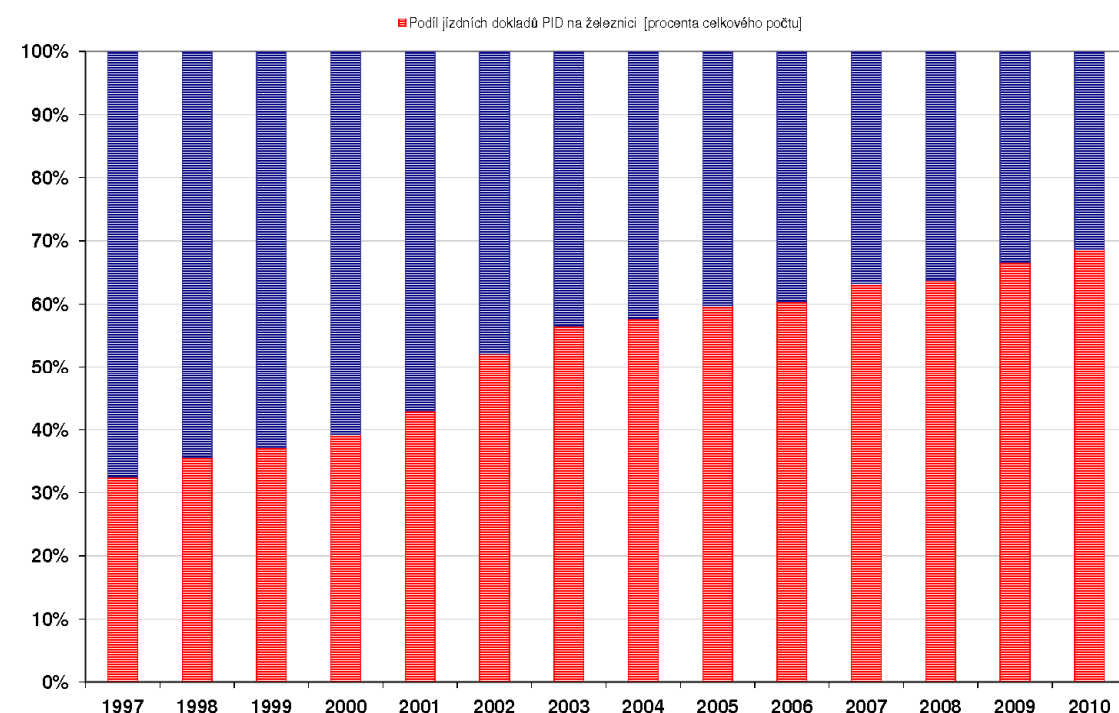
Nedořešená je koncepce veřejných logistických center v Praze a ve Středočeském kraji, která by umožnila rozvoj multimodálních systémů ve vazbě na moderní logistické přístupy. Stávající distribuční centra a areály dosahují jen dílčích efektů (pro provozovatele či zákazníky) namísto systémově výhodného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

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

**Pražským železničním uzlem procházejí 3 tranzitní koridory.** Modernizace tratí vybrané železniční sítě se realizuje jako souhrn opatření, která umožňují na dané trati zvýšení největší traťové rychlosti do 160 km/h včetně (s případnou stavební připraveností na rychlost vyšší, pokud se neúměrně nezvyšují investiční náklady), dosažení požadované třídy zatížení, dosažení požadované prostorové průchodnosti a provoz jednotek s 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 systému. Vybraná železniční síť České republiky tvořící součást tohoto evropského železničního systému musí splňovat požadavky na interoperabilitu. Novostavby traťových úseků, které budou výhledově součástí sítě vysokorychlostních tratí, se navrhuje s přihlédnutím k příslušným technickým specifikacím pro interoperabilitu transevropského vysokorychlostního železničního systému.

**Graf Skladba jízdních dokladů na železnici**



Zdroj: TSK, 2011

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

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

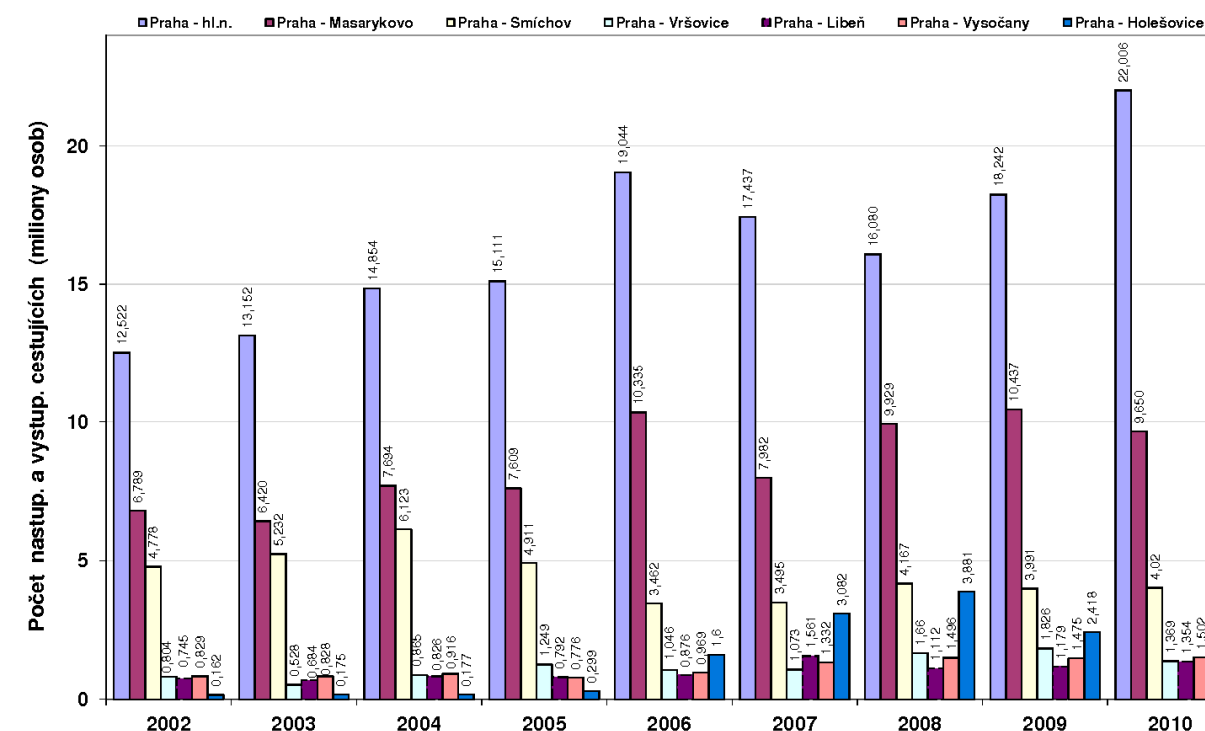
- 1. kategorie – za splnění většiny bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku odpovídají určení zaměstnanci
- 2. kategorie – splnění určených bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku zajišťuje zabezpečovací zařízení a za splnění ostatních bezpečnostních požadavků odpovídají určení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

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

Právní normou v oblasti drah je zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, který upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto dráhách, podmínky pro provozování drah, pro provozování drážní dopravy na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových. Prováděcí vyhláškou zákona je vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ustanovení této vyhlášky upravuje

technické podmínky a požadavky pro stavby drah a stavby na dráze; stavby dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky lze projektovat a realizovat podle této vyhlášky pouze do rychlosti 160 km/h včetně.

**Graf Výkony vybraných nádraží v Praze**

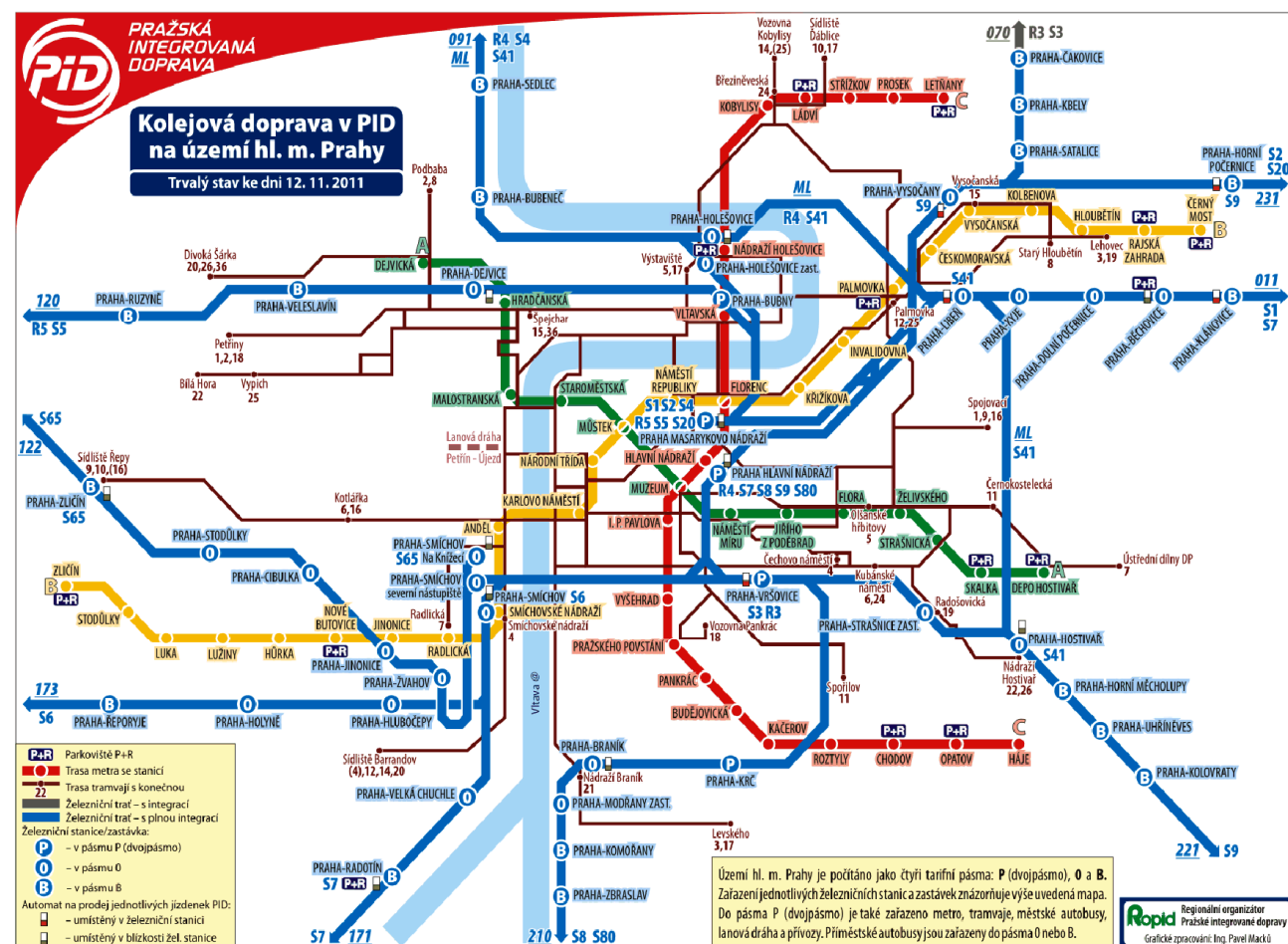


Zdroj: TSK, 2011

Pro srovnání v rámci ČR se pro železniční systém na území Prahy nabízí region ostravský a brněnský kde je jistá podobnost. Hlavní město Praha má 1 257 158 obyvatel, srovnatelně Moravskoslezský kraj a Jihomoravský kraj. V **Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS** je integrováno 19 tratí v provozu Českých drah v délce 419 km. V systému je zapojeno celkem 145 měst a obcí Moravskoslezského kraje s více než 750 000 obyvateli. Ve vlacích ČD platí v IDS pouze dlouhodobé časové jízdenky ODIS. Na území města Ostrava (zóna 1 až 4) platí ve vlacích navíc 24hodinová jízdenka pro město Ostrava, tzv. „Ostravanka“. Dlouhodobé časové jízdenky umožňují v rámci časové a zónové platnosti libovolné cestování ve 2. třídě osobních a spěšných vlaků na tratích zařazených do systému ODIS. **Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje IDS JMK** zajišťuje dopravu ve více než polovině obcí Jihomoravského kraje, v nichž žije přes 60 % jeho obyvatel, a nabízí cestujícím 10 vlakových linek. České dráhy jsou v systému IDS JMK zastoupeny osobními vlaky, spěšnými vlaky a vybranými rychlíky. Do systému **Pražské integrované dopravy PID** jsou zahrnuty všechny železniční tratě vycházející z Prahy. Na části tratí je zavedena plná integrace, tzn. že je 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 11 linek a cílem je, aby příměstské a městské osobní vlaky byly veřejností vnímány jako rychlé a pohodlné spojení Středočeského kraje s Prahou a naopak. Tyto vlaky jsou na hlavních tratích vedeny z části moderními jednotkami CityElefant a Regionova a nabízejí většinou nejrychlejší variantu spojení center Středočeského kraje s Prahou. Podrobnější údaje týkající se Pražské integrované dopravy jsou obsaženy v kapitole 2. 12. 5. Veřejná doprava osob.

Velkým problémem systému železnice v Praze je velká **nevyrovnanost technického stavu jednotlivých tratí**. Některé úseky jsou na úrovni roku 1850. Rozdíly jsou v zabezpečovacím zařízení, kde proti sobě stojí trať v úseku Děčín – Praha-Holešovice zabezpečená automatickým obousměrným autoblokem a trať Čerčany – Praha-Braník spoléhající na telefonické 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).

Obr. Systém linek příměstských a městských osobních vlaků



Zdroj: ROPID, 2011

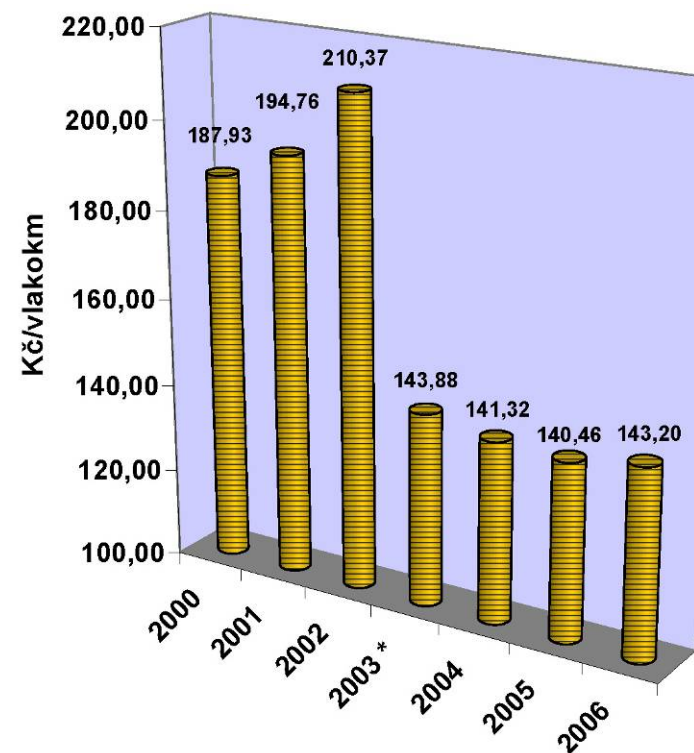
Výhodou železnice je přímé spojení většiny regionálních sídel s centrem Prahy (Kralupy nad Vltavou, Nymburk, Kolín – Praha Masarykovo nádraží, Benešov, Beroun – Praha hlavní nádraží). Naopak velkou slabinou je absence kvalitního železničního spojení Praha – Kladno (největší město Středočeského kraje,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

**Přestavba železničního uzlu Praha** v současné době probíhá, část staveb se realizuje (úseky Praha-Libeň – Praha-Běchovice, Strančice – Praha-Hostivař), část se nachází v různém stupni přípravy (úseky Praha-Bubny – Praha-Holešovice, Praha-Běchovice – Úvaly). Klíčový význam má zprovoznění Nového spojení. Spolu s přípravou realizace nových zastávek (např. Praha – Rajska 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. Tato linka 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 standardu 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 směru 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 zákazníky Českých drah. 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.

Graf Náklady na vlakom v osobní železniční dopravě



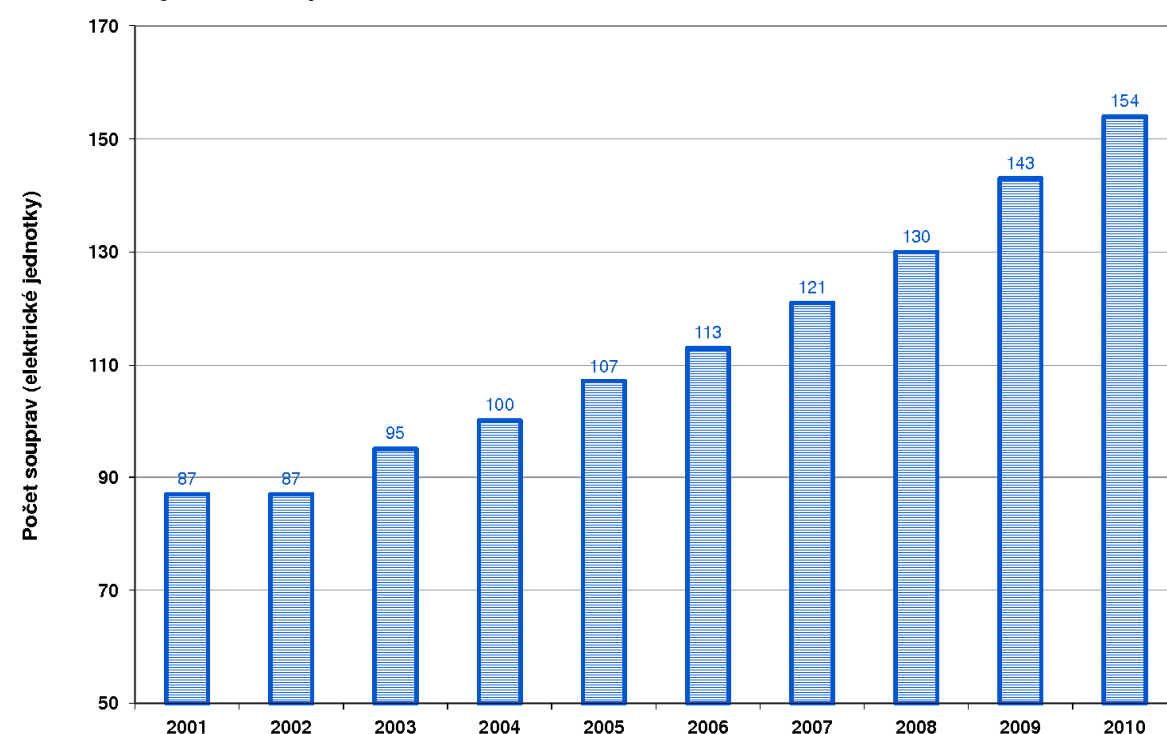
Poznámka: 1. 1. 2003 vznikly organizace SŽDC, s. o., a ČD, a. s.

Zdroj: ČD, a. s., 2007

Problémem bránícím rozvoji městské železnice v Praze je nejen zanedbaný stav tratí, ale i zčásti zastaralý vozový park železničních vozidel. Páteř vozového parku příměstských linek tvoří několik desítek zastaralých elektrických jednotek řady 451 a 452 vyrobených v letech 1964–1973 (motorový vůz má kapacitu 61 míst k sezení, vložený vůz 89 míst). V současné době dochází k modernizaci vozového parku nákupem dvoupatrových elektrických jednotek řady 471 (třívozová jednotka má kapacitu 310 míst k sezení), vyráběných ve spolupráci sesterských společností ŠKODA TRANSPORTATION a ČKD VAGONKA a určených pro rychlou příměstskou dopravu na tratích elektrifikovaných napětím 3 kVss. Jsou složeny z motorového vozu (471), vloženého (071) a řídicího vozu (971). Celá jednotka má elektronický řídicí systém s vozovými počítači, čímž se stává nejmodernějším vozidlem ČD, u kterého bylo poprvé využito asynchronního pohonu, procesorové regulace a systému automatického vedení vlaku (počítačové řízení umožňuje vícenásobné vedení vlaku složeného

z několika ucelených jednotek, v závislosti na možnostech trati lze použít systém automatického vedení vlaku (AVV). Konstrukční rychlost vozu je 160 km/h, stávající provedení je dodáváno pro rychlost 140 km/h. Interiér elektrické jednotky řady 471 je přizpůsoben pro cestující se sníženou pohyblivostí. Nástupní hrana je 550 mm nad temenem kolejnice, přední nástupní prostor je vybaven i zdvihací plošinou. V patře motorového vozu je oddíl 1. vozové třídy. Tempo výroby nových souprav je ale z finančních důvodů bohužel nedostatečné, neboť cena jedné soupravy činí cca 200 mil. Kč a pro další rozvoj systému by byl potřebný počet celkem 100 až 120 elektrických jednotek. Na neelektrifikovaných tratích je doposud nejrozšířenějším vozidlem motorový vůz řady 810 vybavený motorem Liaz s automatickou hydromechanickou převodovkou pohánějící jednu nápravu (kapacita 55 míst k sezení). Motorový vůz je koncipován jako čelní s ovládním z jednoho stanoviště. 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. 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 otevíření dveří pomocí slepecké vysílačky VPN (kapacita jednotky je 84 míst k sezení). Strojvůdce má k dispozici moderní ovládní trakce (elektronický řídicí systém, vícečlenné řízení, automatická regulace rychlosti). Maximální provozní rychlost je 80 km/h. Na trati 070 z Mladé Boleslavi jsou nasazovány modernizované motorové, přívěsné 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.

#### Graf Rozvoj vozového parku ČD, a. s.



Zdroj: ČD, a. s., 2011

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 (ITJR)**. Smyslem systému je pomocí koordinace taktových jízdních řádů v uzlových stanicích dosáhnout nepřerušovaných dopravních řetězců dálkové osobní železniční přepravy v návaznosti na regionální osobní železniční dopravu a autobusovou dopravu. Spoluprací a návaznosti všech systémů veřejné dopravy je možné dosáhnout obsluhy území v daných a zapamatovatelných intervalech s optimálními přípoji v uzlových stanicích.

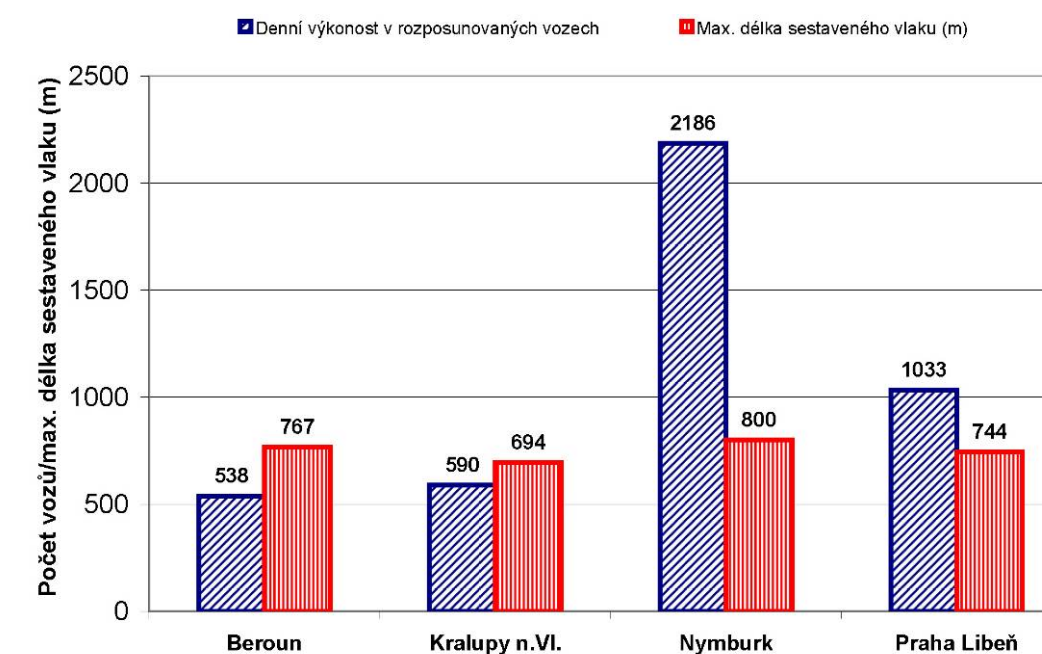
Jedinečným příkladem v Evropě je projekt Bahn 2000 Švýcarských spolkových drah SBB. Projekt byl pod heslem „Každou hodinu jede vlak“ zahájen v roce 1981. Ústředním mottem systému je „jet tak rychle, jak je potřeba“ místo „jet tak rychle, jak je možno“. Projekt Bahn 2000 byl schválen referendem v roce 1987 a poté se rozběhly práce po jednotlivých etapách. První etapa byla dokončena v roce 2004.

Vytváření jízdního řádu osobní železniční dopravy musí být však provázáno s tvorbou jízdního řádu dopravy nákladní, protože jen tak se může celý systém železniční dopravy plně rozvinout. V současné době je ve fázi

přípravy projekt zadavatele SŽDC, s. o., „Strategický obchodní plán pro rozvoj železniční dopravy v ČR“. Jedním z cílů plánu má být i formulace podmínek přípravy železniční infrastruktury umožňující budoucí zavedení ITJR na celé železniční síti v ČR. Ke stejnému cíli mají vést i kroky Ministerstva dopravy jako objednavatele osobní dopravy ve veřejném zájmu. V rámci PID organizace ROPID spolu s ČD, a. s., zkracuje intervaly a zavádí taktové jízdní řady postupně na všech integrovaných tratích železničního uzlu Praha.

Očekávaným dokumentem je materiál Ministerstva dopravy ČR „Celonárodní koncepce nákladní dopravy“. Důležitým faktorem bude strategie podpory **veřejných logistických center VLC**. V souladu se „Strategií hlavního města Prahy pro oblast logistiky“ a „Strategií podpory logistiky z veřejných zdrojů“ je nutné připravit podmínky pro rozvoj city-logistiky jako účinného nástroje pro dosažení přijatelné dopravní obsluhy města. Využívány by měly být hlavně nesilniční druhy nákladní dopravy. Již v dnešní době je železniční uzel Praha bezesporu nejvýznamnější a největší železniční uzel v ČR. Je důležitou křižovatkou železničních koridorů transevropské sítě TEN, sítě TER (projekt TER, TEN – síť multimodálních koridorů) i tras kombinované dopravy podle mezinárodních dohod AGC a AGTC (AGC – dohoda o nejdůležitějších mezinárodních železničních trasách, AGTC – dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech). V minulosti došlo k výraznému nárůstu přepravního podílu silniční nákladní dopravy, i přesto nákladní doprava Českých drah, a. s., ČD Cargo, a. s., svými výkony zaujímá páté místo v EU. Pro udržení svého postavení hodlá společnost investovat do infrastruktury podporující napojování průmyslových areálů na železniční dopravu, výstavby terminálů kombinované dopravy a logistických center. 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 (hrtkm a čtkm) 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.

#### Graf Vlakotvorné stanice



Zdroj: ČD, a. s., 2008

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 nakládky zboží převládají kontejnery a nakládka železného šrotu, u ostatních druhů zboží jsou podíly velmi malé. Vykládka je větší, podíl kontejnerů nižší a významný podíl mají pevná a tekutá paliva a stavebniny. Vlakotvornými stanicemi zajišťujícími obsluhu aglomerace jsou Praha-Libeň, Kralupy nad Vltavou a Beroun. Důležitým předpokladem

pro fungování železniční nákladní dopravy je zachování sítě železničních **vleček**. Dnes bohužel čelíme problému jejich rušení a ztrátě zavlečkovatelných území (Vysočany, Malešicko-hostivařská oblast). V současnosti je na území Prahy v provozu cca 60 vleček o celkové délce cca 120 km. Nakládkové a vykládkové koleje v železničních stanicích a připojené vlečky tvoří základní místa nakládky a vykládky. Stanice významné pro nákladní přepravu jsou Praha-Hostivař, Krč, Radotín, Uhřetěves a Vršovice. Stanice s potenciálem rozvoje jsou Praha-Běchovice, Horní Počernice, Libeň, Malešice a Smíchov. Železniční infrastruktura v pražském železničním uzlu bohužel nesplňuje podmínku multimodality, tj. nedisponuje kvalitním napojením na ostatní druhy přeprav, 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. 2010

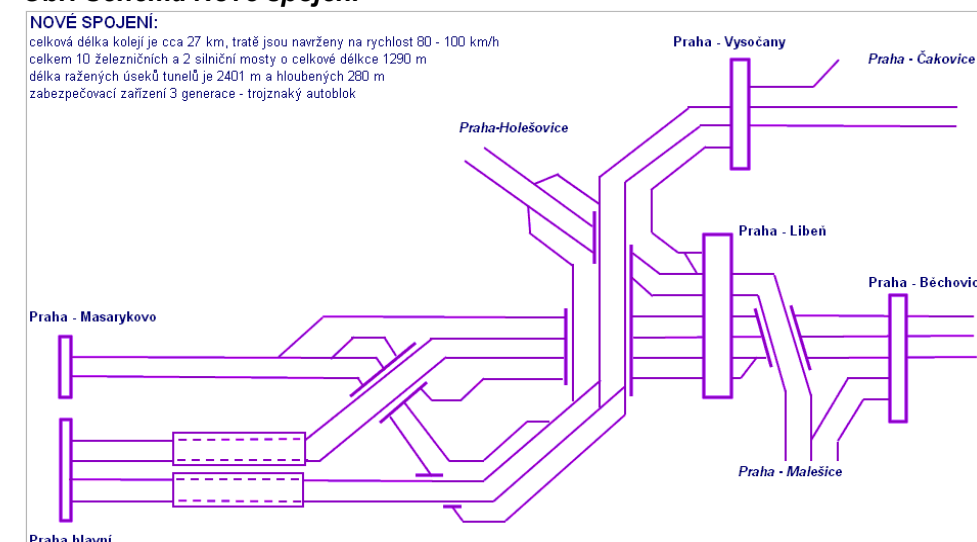
V současné době pokračuje v rámci modernizace železničního uzlu Praha příprava staveb "Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hlavní nádraží" a "Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. Stavba".

Postupně narůstá počet vlaků a linek železniční dopravy v rámci PID. V provozu je linka S 65 Hostivice – Praha-Na Knížecí. Tato linka 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. Plusem železniční dopravy po Praze je i přeprava jízdních kol s jízdenkou PID zdarma. 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 dubnu 2011 společnost Grande Stazioni slavnostně otevřela rekonstruovanou budovu hlavního nádraží v Praze. Odbavovací hala nabízí 10 000 metrů čtverečních obchodních ploch, nové centrum pro cestující s eskalátory, výtahy a kamerovým bezpečnostním systémem.

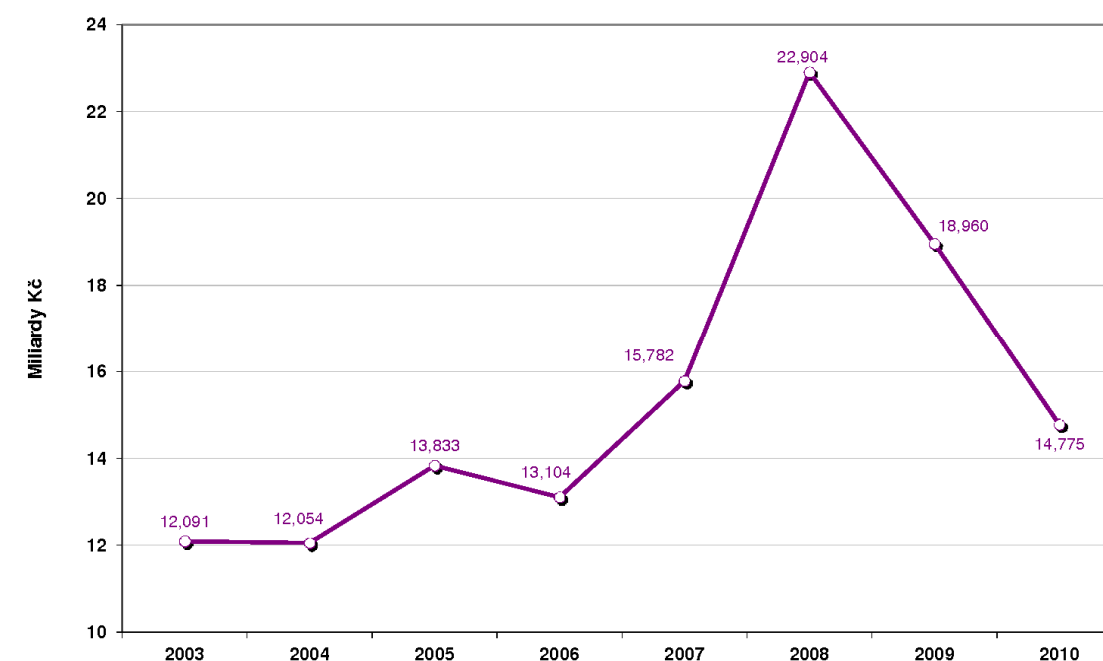
Na konci roku 2011 byla otevřena rekonstruovaná hala Masarykova nádraží. Jde o první etapu celkové opravy tohoto významného pražského nádraží, které je nemovitou kulturní památkou. Rekonstrukce trvala 12 měsíců a investor stavby Masaryk Station Development na ni vynaložil 60 milionů Kč.

### Obr. Schéma Nové spojení



Zdroj: ÚRM, 2008

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



Zdroj: SŽDC, s. o., 2011

### Tab. Kategorie tratí zaústěných do železničního uzlu Praha

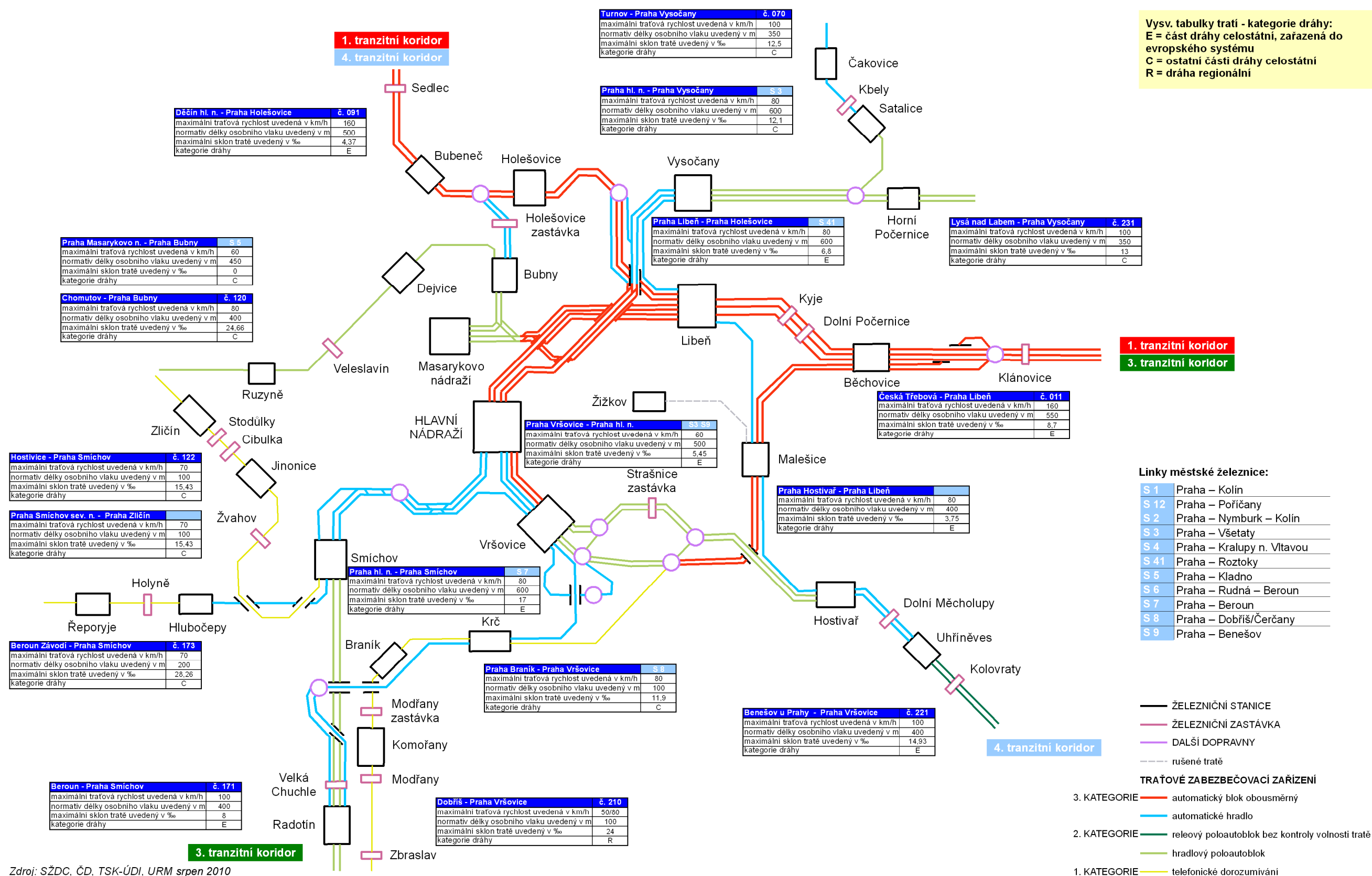
Kategorie tratí zaústěných do železničního uzlu Praha			
trať		č. tratě	kategorie
Praha	Kralupy n. V.	091	dráha celostátní
Praha	Kladno	120	dráha celostátní
Praha	Hostivice	122	dráha celostátní
Praha	Rudná u Prahy	173	dráha celostátní
Praha	Beroun	171	dráha celostátní
Praha	Vrané n. V.	210	dráha regionální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

#### Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1, se železniční dopravy týkají jevy č. A094, A095 a A096 a A097. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval ÚRM s využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od jednotlivých poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

# SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO UZLU PRAHA

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



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

### 2.12.2 SILNIČNÍ DOPRAVA

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

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

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

#### 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 úrovnových 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 změnila 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 objevily 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 u Dobřejovic a v roce 2011 úsek Vysočanské radiály mezi Pražským okruhem, resp. silnicí R10 u Horních Počernic a ulicí Kbelskou.

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

Přetížení komunikační sítě má v Praze v současné době již plošný charakter; za přetíženou lze považovat celou oblast rozšířeného celoměstského centra a navazující kompaktní části města o rozměrech cca 7 x 6 km. Stále častěji dochází k dopravním kongescím v oblasti rozšířeného celoměstského centra na zatížených komunikacích i mimo něj, 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 přizemní vrstvě atmosféry, kde se pohybují chodci a zejména děti. Stávající komunikační systém utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje a ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Vedle toho se projevuje ještě deficit využívání nejmodernějších telematických systémů, které integrují informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu optimalizovaly přepravní výkony, zlepšila bezpečnost provozu a stoupla kvalita přepravy. Zásady pro rozvoj dopravní telematiky v hl. m. Praze byly schváleny Radou již v roce 2002 a definují 11 aplikačních oblastí, v nichž se v Praze telematika rozvíjí a nadále bude rozvíjet.

Vývoj intenzity dopravy **na centrálním kordonu** v letech 1981–2010 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodnoty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 6–22 hod.

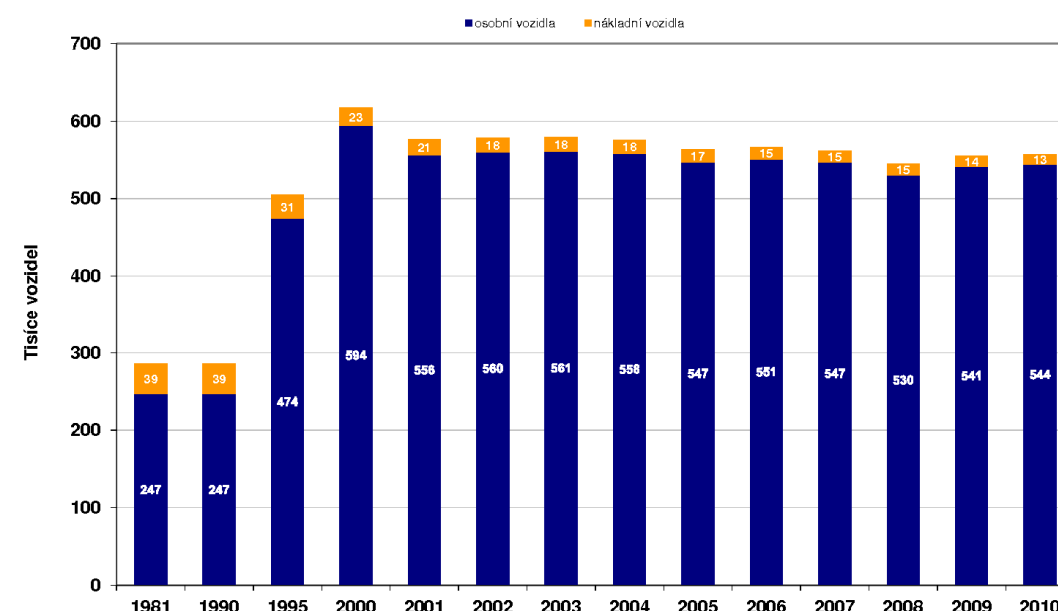
Tab. Intenzity dopravy na centrálním kordonu v letech 1981–2010

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

Zdroj: TSK, 2011

Současnou kritickou situaci 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 objízdny trasy pro těžkou nákladní automobilovou dopravu využívající ulici Spořilovskou a Brněnskou přes Spořilov a Jižní Město s návazností na zprovozněnou jižní část Pražského okruhu. Ve srovnání s rokem 1990 se automobilový provoz v průměru na celé komunikační síti v roce 2010 zvýšil o 204 % (tj. více než trojnásobek). Největší průměrné meziroční celkové nárůsty automobilové dopravy v Praze byly v první polovině devadesátých let dvacátého století, kdy dosahovaly až 12,1 %, v letech 1996 až 2000 dosahovaly 5,1 % a dále se snižovaly. Každoroční celkový nárůst automobilové dopravy v Praze po roce 1990 se v letech 2008 a 2009 prakticky zastavil. V roce 2010 však opět došlo k mírnému nárůstu.

Graf Vývoj intenzity dopravy na centrálním kordonu



Zdroj: TSK, 2011

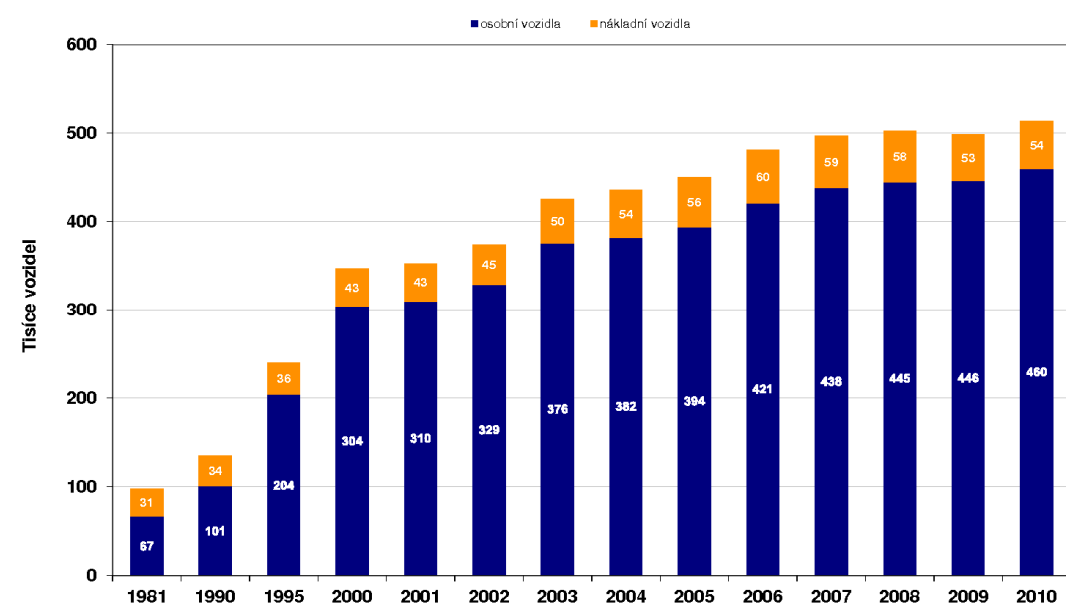
Vývoj intenzity dopravy na vnějším kordonu v letech 1981–2010 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodnoty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 6–22 hod.

Tab. Intenzity dopravy na vnějším kordonu v letech 1981–2010

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

Zdroj: TSK, 2011

Graf Vývoj intenzity dopravy na vnějším kordonu

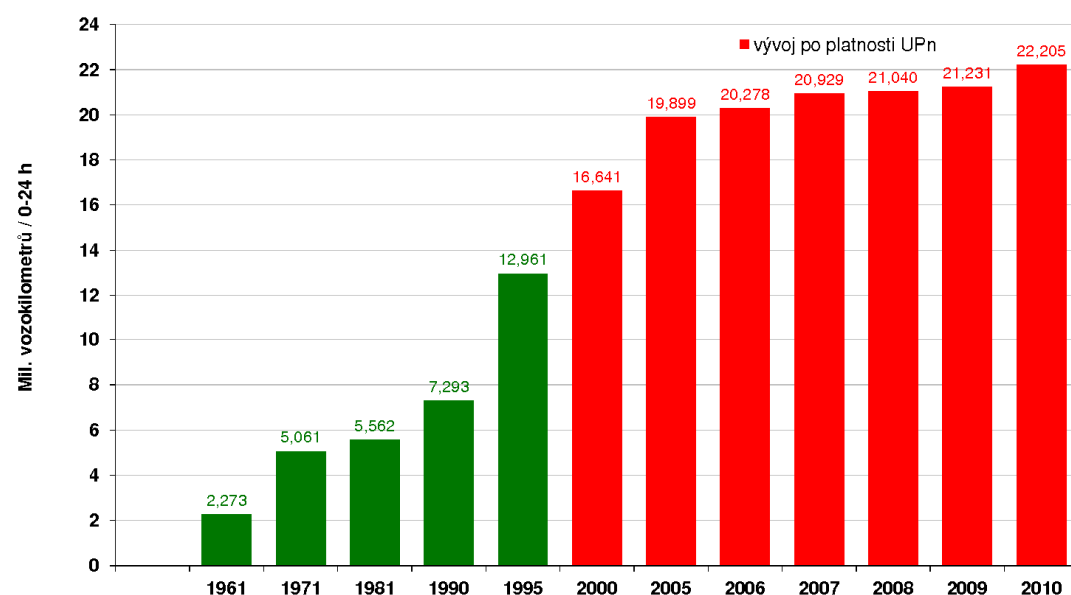


Zdroj: TSK, 2011

Markantní nárůst dopravy na území Prahy je patrný při porovnání dopravních výkonů. V roce 1990 činil dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti v Praze 7,3 mil. vozokm/průměrný pracovní den, v roce 2000 byl dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokm/den, v roce 2006 byl dopravní výkon na území hl. m. Prahy 20,3 mil. vozokm/den a v roce 2007 již dopravní výkon na komunikační síti města dosáhl 20,9 mil. vozokm/den a v r. 2009 21,2 vozokm/den, v roce 2010 dopravní výkon automobilové dopravy v Praze byl 22,2 mil. vozokm/den. Podíl osobních automobilů na celkovém dopravním výkonu motorových vozidel činí cca 92 %.

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

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



Zdroj: TSK, 2011

Do oblasti rozšířeného celoměstského centra vymezené přibližně na západě Petřínem, na severu Letnou, na východě Riegrovými sadami 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 2010 automobilová doprava oproti předchozímu roku zvýšila o 0,3%.

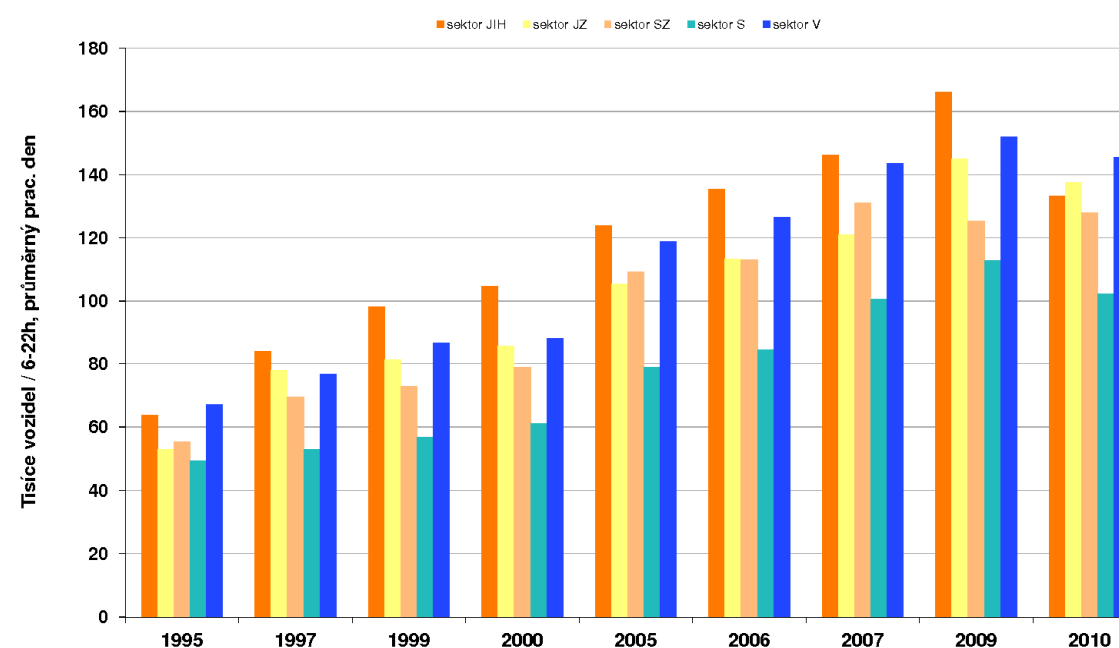
Ve středním pásmu města automobilový provoz trvale rostl v letech 1990–2007, kdy se v tomto období zvýšil na některých komunikacích trojnásobně až čtyřnásobně. V roce 2010 se automobilová doprava v tomto pásmu oproti předcházejícímu roku zvýšila o 1 až 3 procenta.

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 3,7krát více vozidel (+ 271 %). V roce 2009 se intenzita automobilové dopravy oproti roku 2008 na vnějším kordonu snížila o 1,2 %, v roce 2010 došlo k nárůstu o 2,7 %.

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

Následující graf vyjadřuje vývoj celodenního automobilového zatížení na hranici města a regionu v jednotlivých sektorech. V grafu uvedené sektory jsou pro daný účel chápány na hranicích Prahy v následujícím rozmezí: sektor JIH v rozmezí mezi ul. Formanskou u Újezda u 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.

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



Zdroj: TSK, ÚRM, 2011

**Stupeň motorizace** v r. 2010 v Praze dosáhl 739 vozidel/1000 obyvatel, tj. 1,4 obyvatel na jedno motorové vozidlo. (V roce 1999 byl v Praze stupeň motorizace 627 vozidel/1000 obyvatel, tj. 1,6 obyvatel na jedno motorové vozidlo.)

**Stupeň automobilizace** v r. 2010 v Praze dosáhl 557 osobních automobilů/1000 obyvatel, tj. 1,8 obyvatel na jeden osobní automobil. (V roce 1997 byl v Praze stupeň automobilizace 502 osobních automobilů/1000 obyvatel, tj. 1,99 obyvatel na jeden osobní automobil.)

**Celková délka komunikační sítě** na území města v roce 2009 dosáhla 3 897 km. (V roce 1999 byla na území města celková délka komunikační sítě 3 398 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 2010 evidovaných PČR dosáhl 18 190 (29 smrtelných zranění a 279 těžce zraněných), v roce 1999 bylo PČR evidováno 44 192 nehod (74 smrtelných zranění a 540 těžkých zranění) (údaje dle Ročenky Dopravy Praha, TSK-UDI). V roce 2009 však vstoupila v platnost změna pravidel pro hlášení dopravní nehody policii ČR.

**Relativní nehodovost** (počet nehod připadající na 1 milion ujetých kilometrů) v Praze v roce 2010 činila 2,5 a v roce 1999 byla 8,4.

**Počet světelných signalizačních zařízení** dosáhl v roce 2010 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, rychlostních silnic, silnic I. a II. třídy v Praze, které se nacházejí ve vnějším pásmu města. Dopravně nejvýznamnější místní komunikace reprezentují převážně komunikace s nejvyšším dopravním zatížením. K těmto komunikacím patří např. zprovozněné úseky Pražského okruhu, Městského okruhu (Jižní spojka), severojižní magistrála, zprovozněné úseky radiálních komunikací celoměstského systému (ul. Brněnská, Strakonická, V Holešovičkách, Liberecká, Cínovecká, Kbelská, Průmyslová, Spořilovská, K Barrandovu), v centru města kromě severojižní magistrály (v trase most Barikádníků, Argentinská, Hlávkův most, Wilsonova, Legerova, Mezibranská, Sokolská, Nuselský most, ul. 5. května) také západovýchodní spojení přes Jiráskův most ve stopách ul. Ječné a Žitné.

Koncepce budoucího nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy je postaven na principu dvou okruhů, sedmi radiál a dvou spojek. Okruhy budou zastoupeny Městským okruhem uvnitř Prahy a Pražským okruhem převážně na okraji hlavního města. Oba okruhy propojí ve výhledu maximálně sedm celoměstsky významných radiálních komunikací (radiál) - Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská, doplněné o Libeňskou a Spořilovskou spojku.

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

Pražský okruh je zprovozněn v úsecích Horní Počernice – Běchovice na východě města, 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. Ve výstavbě je severozápadní část okruhu - úsek Malovanka – Pelc Tyrolka.

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

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

V současné době jsou v Praze na stávající komunikační síti vyznačeny dva dopravní okruhy. Oba okruhy mají zčásti společnou trasu – ve stopě Jižní spojky, ul. Průmyslové, Kbelské, V Holešovičkách, most Barikádníků, dále v oblasti Prahy 6 a 7 přes Letnou k severnímu portálu Strahovského tunelu na Malovance.

I. okruh je dále veden Strahovským tunelem, tunelem Mrázovka přes Smíchov na jih k Barrandovskému mostu. II. okruh je z Malovanky veden ul. Patočkovou, Karlovarskou na západní okraj Prahy, kde v úseku Řepy – Slivenec pokračuje ve stopě Pražského okruhu a dále je veden ul. K Barrandovu na východ k Barrandovskému mostu.

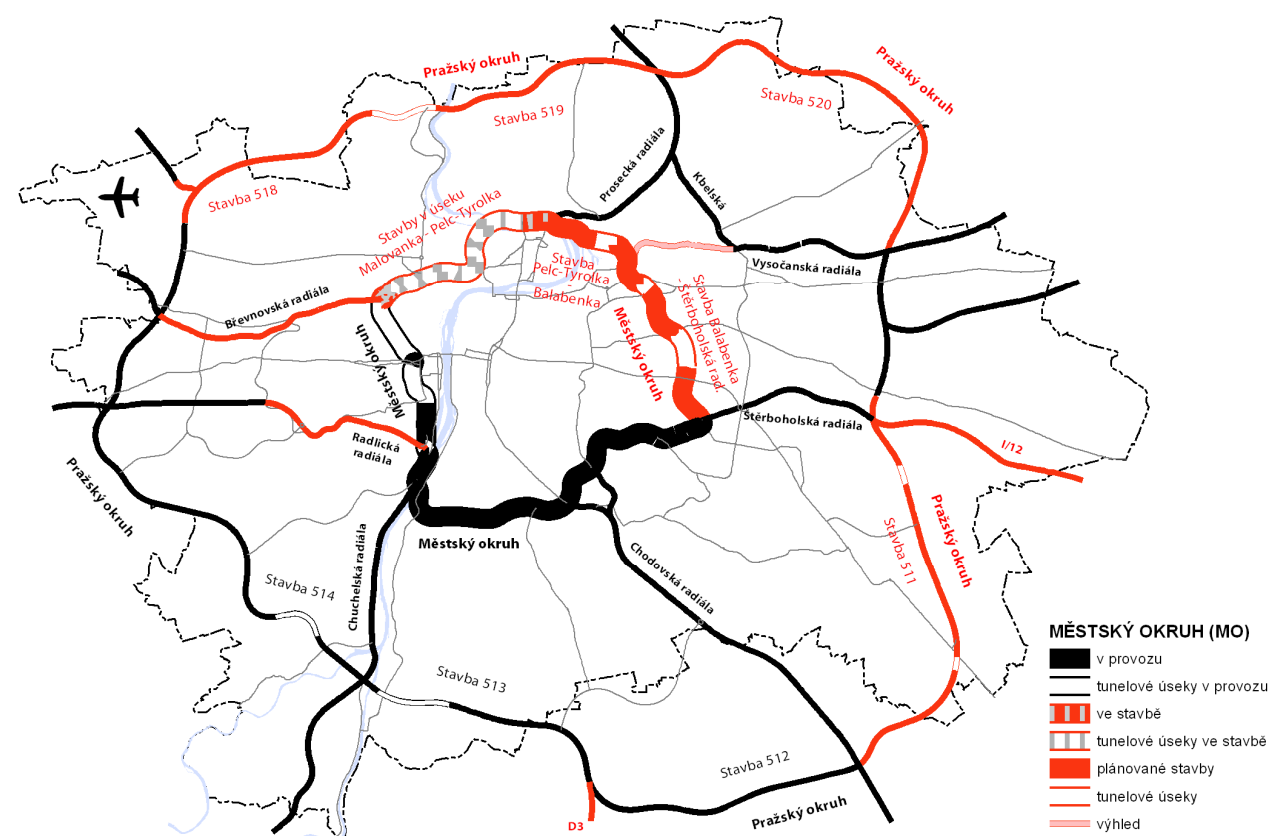
Silniční trasy evropského významu zaústěné na území Prahy z oblasti regionu jsou vedeny ve stopách vybraných komunikací – ul. Brněnskou (ve vazbě na dálnici D1), po zprovozněných úsecích Pražského okruhu, v trase Jižní spojky a Štěrboholské radiály. Na severu a severovýchodě města jsou trasy evropského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

Absence uceleného nadřazeného komunikačního systému, především absence velké části Pražského okruhu se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, nežádoucím způsobem jsou automobilovým provozem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. Negativním příkladem jsou část Jižní spojky, ul. Brněnská a Spořilovská, 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. Ječnou a Žitnou a ve stopách dalších významných místních komunikací I. třídy je do značné míry způsobeno vnitroměstskou automobilovou dopravou.

Alternativní trasou pro velkou část vnitroměstské automobilové dopravy bude technicky vybavená trasa Městského okruhu, který se postupně realizuje. Komplikace spojené s tímto záměrem jsou v období výstavby způsobené omezením provozu na stávajících komunikacích. V současné době se tato skutečnost projevuje zejména v oblasti od Letné po Malovanku. Trasa Městského okruhu je vedena převážně silně urbanizovaným územím, představuje nesmírně technicky a investičně náročné řešení, značná část okruhu je navržena v tunelech. Ty se 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 dělicího účinku liniové stavby, ale i z hlediska provozu. Tento v minulých letech realizovaný stav se stal významným impulzem k rozvoji celé oblasti Smíchova.

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

Obr. Stav přípravy a výstavby Městského okruhu



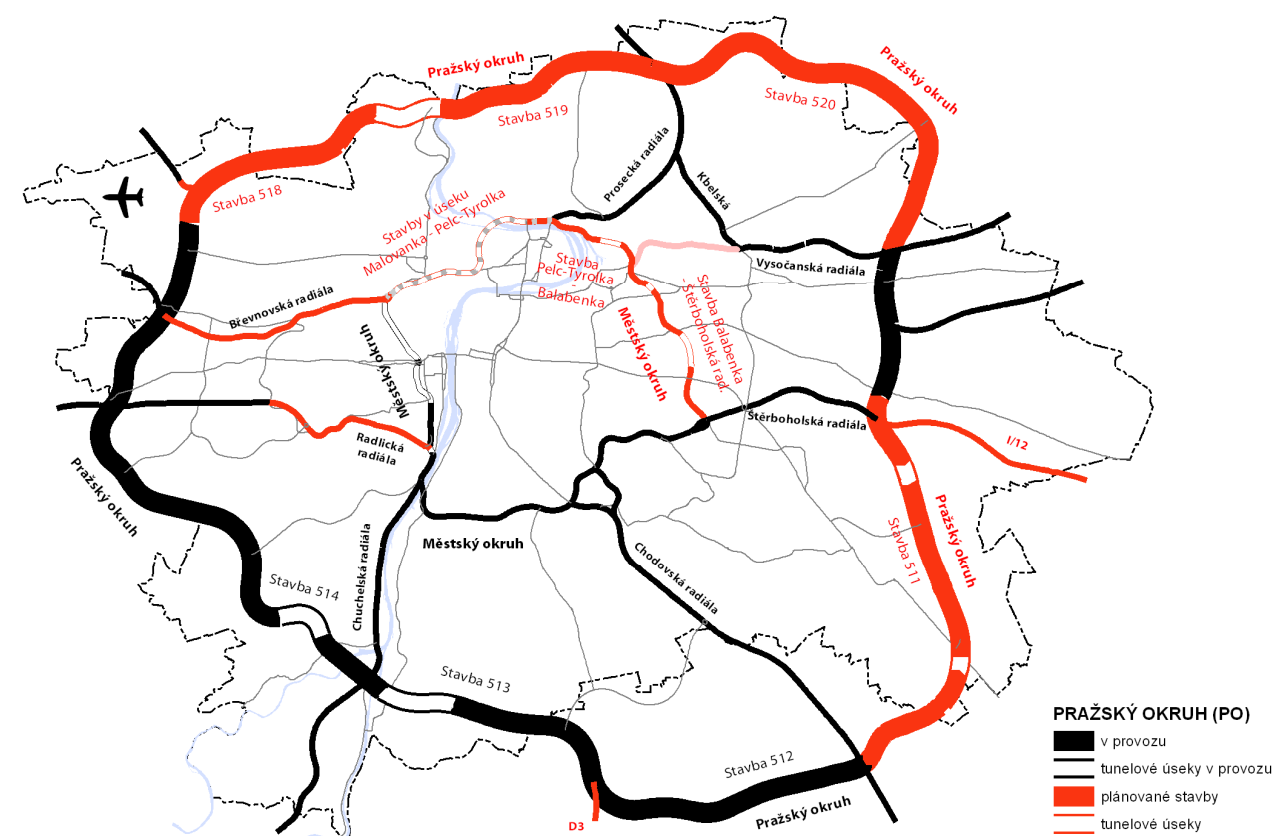
Zdroj: ÚRM, 2012

Postupně realizovaný Městský okruh by po svém dokončení měl dosahovat délky cca 32,5 km. V současné době je zprovozněno 54 % délky této komunikace, tj. 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 a Balabenka – Rybníčky je v současné době ve sledované trase variantní a bude se upřesňovat.

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

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 ve Spořilovské ul. v prostoru sídlištní zástavby 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.

Obr. Stav přípravy a výstavby Pražského okruhu



Zdroj: ÚRM, 2012

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.

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

## Detailnější prostorový průmět systému v území

### Oblast historického 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 – Resslova – 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. Letenské a Valdštejnské. 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.

Tab. Vývoj celodenního zatížení komunikací vozidly v oblasti celoměstského centra města

Úsek komunikace	Rok		
	1997	2009	2011
Hlávkův most	82 250	82 300	82 300
Wilsonova u Masarykova nádraží	96 600	103 300	102 800
Wilsonova u hlavního nádraží	93 900	88 900	91 754
Legerova u I. P. Pavlova	49 500	55 900	56 035
Mezibranská	57 550	48 200	49 628
Sokolská u I. P. Pavlova	45 150	50 100	50 888
Jiráskův most	40 850	53 000	49 674
Resslova	33 700	40 300	39 836
Žitná	29 500	31 400	29 509
Ječná	19 950	24 400	23 809
Anglická	16 800	14 800	13 100
Rumunská	16 950	14 100	13 200
horní část Václavského nám.	19 350	19 200	18 600
nábřeží L. Svobody	35 500	40 900	41 700
Na Františku	26 500	28 600	28 952
Křižovnická	26 700	24 700	24 100
Masarykovo nábřeží (jižně od Národního divadla)	24 700	19 600	18 100
Rašínovo nábřeží	29 200	23 000	23 400
Karmelitská	21 400	16 100	15 700
Letenská	9 150	7 300	7 000
Valdštejnská	8 850	7 700	7 800
Chotkova	31 900	33 100	31 300
nábřeží E. Beneše	30 950	34 800	37 700

Zdroj: TSK, 2012

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

Západovýchodní komunikační spojení v relaci Smíchov – Nové Město – Vinohrady přes Jiráskův most, ul. Resslova, 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 nábřežních komunikací zejména na pravém vltavském břehu v historickém centru Prahy. Neopakovatelné panorama Hradčan, Malé Strany, Karlova mostu a siluety Petřína z pravého vltavského břehu by při zklidnění nábřežních komunikací získalo na atraktivitě a přitažlivosti pro zahraniční a domácí návštěvníky Prahy i pro obyvatele hlavního města.

Potlačování 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 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.

### Jižní sektor Prahy

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

V západovýchodním směru Krčským údolím od Barrandovského mostu na východ do oblasti Zahradního Města prochází nejzatíženější komunikace 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.

**Tab. Vývoj celodenního zatížení komunikací vozidly v oblasti jižního sektoru Prahy**

Úsek komunikace	Rok		
	1997	2009	2011
Brněnská u Chodova	60 350	114 000	103 600
Türkova u Chodovce	30 650	30 800	25 714
Opatovská u Opatova	23 500	30 200	31 675
Mírového hnutí	13 900	16 900	16 628
Na Jelenách	13 400	19 400	21 153
Roztylská	8 600	10 900	12 816
Kunratická spojka	13 200	23 700	22 296
Jižní spojka u Spořilova východně od ul. 5. května	63 750	95 900	111 200
Jižní spojka u Spořilova západně od ul. 5. května	81 100	126 800	147 078
Přílehlý úsek 5. května	51 200	111 100	102 695
Spořilovská	26 300	59 600	52 900
Hlavní (úsek Lešanská–Senohrabská)	11 350	17 400	15 305
5. května (u Budějovické)	67 000	93 500	89 517
Na Pankráci (úsek Hvězdova–Budějovická)	21 200	26 400	26 336
Na strži	24 100	27 800	29 600
Budějovická	15 050	17 600	21 116
Chodovská	34 500	45 700	41 791
Bohdalecká	36 350	44 000	41 196
Michelská jižně od ul. Vyskočilovy	24 700	28 800	29 374
Michelská severně od ul. Vyskočilovy	14 250	19 400	18 537
Otakarova	20 200	20 500	19 800
Nuselská (úsek Tábořská – V Horkách)	13 550	11 000	10 600
Podolské nábřeží	26 900	22 600	22 300
Jeremenkova	12 200	16 000	16 453
Na Dolinách	11 950	14 900	13 178
Jižní spojka na Barrandovském mostě	91 000	134 700	132 761
Modřanská u Hodkoviček	21 000	40 300	37 050
Modřanská v Modřanech	21 400	28 600	19 200
Komořanská v severní části	8 900	18 700	14 704
Vídeňská u Thomayerovy nemocnice	42 200	51 200	52 686
Vídeňská u mimoúrovňové křižovatky s Městským okruhem	44 200	53 400	55 712

Zálesí	28 300	32 800	32 541
Štúrova	18 100	23 500	22 795
Vídeňská v oblasti Kunratic	13 400	17 700	16 300
U sídliště Jalodvorská	18 300	24 300	20 851
Libušská v Libuši	15 100	20 100	17 295
Libušská v Písnici	6 750	13 600	11 363
K Hrnčářům	4 050	11 700	11 746
K Šeberovu	3 000	12 400	11 800
D1 v Újezdě u Průhonice	51 700	104 000	92 300
Formanská na hranicích města	950	5 700	5 900
Formanská Kateřinky	5 400	10 700	10 100
Štychova	X	2 600	6 490

Zdroj: TSK, 2012

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

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den									
Sektor jih									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Formanská	900	950	1 050	1 150	1 850	1 950	1 800	5 700	2 912
D1	38 300	51 700	60 700	66 200	81 055	88 500	98 000	104 000	77 623
K Šeberovu	2 900	3 000	3 350	4 450	4 700	5 250	5 250	12 400	10 738
Vídeňská	13 250	18 700	19 400	18 800	20 900	22 600	23 100	20 200	23 023
Libušská	4 700	5 400	6 950	6 700	6 600	6 950	8 600	12 800	10 101
Břežanské údolí	3 600	4 000	6 850	7 450	8 900	10 200	9 400	11 100	8 918
<b>Celkem</b>	<b>63 650</b>	<b>83 750</b>	<b>98 300</b>	<b>104 750</b>	<b>124 005</b>	<b>135 450</b>	<b>146 150</b>	<b>166 200</b>	<b>135 325</b>

**Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den**

Sektor jih									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Formanská	100	100	100	150	300	300	200	400	374
D1	6 300	7 100	7 850	8 750	13 050	13 250	14 800	11 900	128 46,9
K Šeberovu	200	100	150	150	200	250	250	400	374
Vídeňská	1 650	2 350	2 200	2 100	2 200	2 650	2 800	1 600	2057
Libušská	500	400	650	550	450	500	400	400	374
Břežanské údolí	700	700	1 100	1 250	1 100	2 150	1 500	1 100	748
<b>celkem</b>	<b>9 450</b>	<b>10 750</b>	<b>12 050</b>	<b>12 950</b>	<b>17 300</b>	<b>19 100</b>	<b>19 950</b>	<b>15 800</b>	<b>187 83,9</b>

Zdroj: TSK, ÚRM, 2011

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 ÚP hl. m. Prahy.

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

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

Základním problémem jižního sektoru města zůstává severojižní magistrála vedená od Kačerova přes Pankrác. Návrhové parametry této komunikace, její celkové šířkové uspořádání a automobilové zatížení představují v území negativně vnímanou stavbu, kterou bude třeba v rámci budoucí rekonstrukce rehabilitovat dle soudobých pohledů na městské komunikace a její nepříznivé prostorové působení v sídelní struktuře zmírnit. Oproti některým úsekům severojižní magistrály v centru města (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 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 kumuluje značné množství autobusových linek a spojů. Možnosti zvýšení kapacity komunikačního systému zde jsou velmi omezené, a proto je třeba ke zlepšení situace hledat cestu na úrovni výraznějšího snížení autobusových spojů po zprovoznění trasy D metra.

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 Barrandovkém mostě i v ul. K Barrandovu. Došlo však k nárůstu počtu těžkých nákladních vozidel v ul. Spořilovské na Spořilově. 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.

Tab. Vývoj celodenního zatížení komunikací vozidly v oblasti jihozápadního sektoru Prahy

Úsek komunikace	Rok		
	1997	2009	2011
Městský okruh (úsek Strakonická – tunely Mrázovka)	X	73 100	79 600
tunely Mrázovka	X	44 600	45 300
Strahovský tunel	X	43 000	44 400
Janáčkovo nábřeží	X	34 100	33 500
Radlická	15 100	26 100	32 000
Kartouzská	28 450	27 300	27 300
V Botanice (u Jiráskova mostu)	25 500	32 200	29 738
Svornosti	20 300	17 700	16 200
Hořejší nábřeží	19 200	14 300	15 200
Strakonická v oblasti Velké Chuchle	44 700	51 000	51 789
Strakonická v oblasti Zbraslavi	21 800	32 200	39 000
K Přehradám severně od mostu Závodu míru	13 900	18 800	12 600
most Závodu míru	7 700	22 500	17 394
K Přehradám u hranic Prahy	7 150	11 300	11 000
Výpadová	9 450	20 500	13 841
K Cementárně	7 900	15 700	6 589
Karlická v centru Radotína (u podjezdu pod železniční tratí)	10 850	22 100	15 924
Karlická u hranic Prahy	6 700	9 900	10 200
K Barrandovu mezi Barrandovským mostem a sídlištěm Barrandov	49 750	59 450	49 228
K Barrandovu u Slivence	32 650	46 200	37 897
Rozvadovská spojka (úsek Bucharova – Jeremiášova)	12 150	31 500	34 700
Jeremiášova (u Velké Ohrady)	17 550	29 100	29 275
Bucharova u severního okraje Jihozápadního Města	13 500	26 500	24 054
Bucharova v úseku mezi Rozvadovskou spojkou a Plzeňskou	21 700	35 600	36 827
Plzeňská v jednosměrném úseku	19 300	25 300	25 696
Vrchlického	X	23 500	21 083
Plzeňská u Kotlářky	27 850	39 600	35 486
Plzeňská v oblasti Motola	21 550	32 400	28 700
Kukulova	23 900	24 400	24 416
Bucharova v oblasti Motola	21 700	35 600	36 827
Pražský okruh v oblasti Zličína	X	51 600	65 733
Rozvadovská spojka (západně od Řevnické)	22 600	52 000	55 833
Řevnická	X	21 300	24 066
Na Radosti západně od Řevnické	9 400	16 600	16 500
Na Radosti východně od Řevnické	11 150	13 200	11 466
Na Radosti v úseku navazujícím na ul. Plzeňskou	X	13 800	12 621
Řeporyjské náměstí	10 900	10 350	14 348
Smíchovská (úsek Jáchymovská – Řeporyjské nám.)	13 050	18 000	14 268
Jáchymovská	6 650	6 600	7 600
Ořešská	4 300	14 900	13 300

Zdroj: TSK, 2012

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

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6-22 hod., průměrný pracovní den									
Sektor jihozápad									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
K Přehradám	4 400	7 100	6 950	6 600	12 000	12 150	10 500	11 300	10 010
Strakonická (I/4)	9 500	20 650	18 800	22 850	22 000	22 150	23 400	32 200	34 034
Karlická	6 300	6 700	6 950	7 200	8 800	8 800	9 100	9 800	9 282
Zderazská	2 950	3 300	3 450	3 500	4 250	4 350	4 000	4 300	4 823
Ořešská	3 650	4 300	4 800	5 400	6 600	6 450	7 900	14 900	12 103
D5	19 350	26 500	30 050	29 400	39 300	44 700	50 900	56 000	52 416
Na Radosti	6 700	9 400	10 300	10 650	12 600	14 800	15 300	16 600	15 015
<b>Celkem</b>	<b>52 850</b>	<b>77 950</b>	<b>81 300</b>	<b>85 600</b>	<b>105 550</b>	<b>113 400</b>	<b>121 100</b>	<b>145 100</b>	<b>139 693</b>

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6–22 hod., průměrný pracovní den									
Sektor jihozápad									
komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
K Přehradám	700	500	400	900	1 600	1 550	1 000	1 200	1 122
Strakonická (I/4)	1 550	3 400	3 400	3 500	2 850	2 800	2 500	2 700	2 711,5
Karlická	400	400	400	550	750	650	700	600	561
Zderazská	300	300	250	300	300	300	200	200	187
Ořešská	500	500	400	350	450	400	400	400	374
D5	4 050	4 500	4 850	6 150	9 550	10 600	10 900	10 000	10 098
Na Radosti	1 300	1 150	1 350	1 350	1 450	1 500	1 400	1 300	1 309
<b>Celkem</b>	<b>8 800</b>	<b>10 750</b>	<b>11 050</b>	<b>13 100</b>	<b>16 950</b>	<b>17 800</b>	<b>17 100</b>	<b>16 400</b>	<b>18 372,5</b>

Zdroj: TSK, ÚRM, 2011

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

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

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

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 Zlíchozem navržena v tunelové trase mimo Radlické údolí. Problémem však bude období výstavby Radlické radiály v oblasti stávající zástavby Butovic, kde je Radlická radiála navržena v koridoru stávající ul. Radlické. Nežádoucí rozsah automobilové dopravy je v oblasti Řeporyje, kde dochází ke kumulaci automobilového zatížení v centrálním prostoru u Řeporyjského náměstí. Situacilepší až dokončení výstavby tzv. Jinočanské spojky, která propojí Pražský okruh s ul. Jeremiášovou na okraji Jihozápadního Města.

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

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

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

### Severozápadní sektor Prahy

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

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

V oblasti Dejvic lze k významným sběrným komunikacím v současné době kromě ul. Evropské dále zařadit ul. Svatovítskou, Jugoslávských partyzánů, Roztockou a Československé armády.

Tab. Vývoj celodenního zatížení komunikací vozidly v oblasti severozápadního sektoru Prahy

Úsek komunikace	Rok		
	1997	2009	2011
Evropská u Vítězného náměstí	32 100	29 400	30 358
Svatovítská	24 400	22 600	22 782
Jugoslávských partyzánů	15 450	20 700	21 036
Podbabská	13 100	20 200	24 136
Československé armády	26 250	23 900	24 900
Kamýcká (v úseku navazujícím na ul. Roztockou)	8 150	18 600	18 550
Roztocká	3 700	6 600	6 600
Evropská v oblasti Červeného Vrchu západně od křižovatky s ul. Horoměřickou	32 700	37 300	36 990
Evropská v oblasti Červeného Vrchu východně od křižovatky s ul. Horoměřickou	38 300	44 100	46 794
Horoměřická ve vazbě na Evropskou	5 700	10 900	9 904
Pražský okruh u křižovatky s ul. Evropskou jižně od Evropské	X	53 700	62 133
Pražský okruh u křižovatky s ul. Evropskou severně od Evropské	X	66 400	72 300
Evropská u Dědiny	27 650	35 600	33 588
Drnovská	15 000	15 100	15 319
Karlovarská (u tramvajové smyčky)	17 100	26 600	27 856
Slánská (u křižovatky s Karlovarskou)	23 550	26 500	27 135
Slánská (jižně od křižovatky s ul. Žalanského)	22 700	23 800	22 721
Slánská (severně od křižovatky s ul. Žalanského)	23 550	26 500	27 135
Plzeňská (úsek Makovského – Za Opravnou)	18 300	29 400	26 503
Bělohorská západně od křižovatky Vypich	19 200	27 400	32 707
Bělohorská východně od křižovatky Vypich	27 700	35 800	33 809
Kukulova u Vypichu	27 550	29 700	27 830
Ankarská	15 650	24 300	27 480
Patočkova v úseku Pod Královkou – Pod Drinopolem	21 050	30 500	28 339
Patočkova v úseku Strahovský tunel – Myslbekova	22 250	39 900	0
Milady Horákové v prostoru Letenské pláně	33 050	24 800	25 200
Veletržní u Letenského náměstí	36 800	34 000	34 200
Strojnická	7 600	11 600	12 700
Letenský tunel	19 900	17 800	18 000
Korunovační	27 300	32 100	32 800
nábř. Kpt. Jaroše	31 650	36 000	36 037
most Barikádníků	71 200	90 700	86 156
Argentinská (úsek Plynární–Jankovcova)	56 350	64 400	62 056
Hlávkův most	82 250	82 300	82 300
Bubenská (úsek Antonínská–Veletržní)	22 150	26 700	25 800
Bubenské nábřeží (ve vazbě na Argentinskou)	33 900	40 200	34 118

Zdroj: TSK, 2012

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

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6–22 hod., průměrný pracovní den									
Sektor severozápad									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Karlovarská (I/6)	13 000	14 950	16 200	16 400	22 550	23 500	25 700	21 000	24 388
K letišti	3 100	3 200	3 300	3 400	5 800	5 800	7 050	7 100	7 189
Aviatická	9 650	14 600	14 200	18 500	22 000	23 000	27 850	32 600	32 760
Lipská (I/7)	18 700	25 050	26 650	27 100	39 350	41 200	49 300	41 300	40 677
Horoměřická	3 500	3 700	4 000	4 300	4 100	4 450	5 000	5 200	4 914
Kamýcká	3 850	4 150	4 250	4 400	9 200	8 900	10 300	11 600	12 103
Roztocká	3 400	3 700	4 250	4 600	6 200	6 200	5 800	6 600	6 006
<b>Celkem</b>	<b>55 200</b>	<b>69 350</b>	<b>72 850</b>	<b>78 700</b>	<b>109 200</b>	<b>113 050</b>	<b>131 000</b>	<b>125 400</b>	<b>130 047</b>

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6–22 hod., průměrný pracovní den

Sektor severozápad									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Karlovarská (I/6)	2 100	2 150	2 150	2 700	3 300	3 400	3 900	2 400	2 431
K letišti	400	450	500	650	400	400	400	600	561
Aviatická	550	1 100	950	950	1 200	1 250	1 500	1 600	1 496
Lipská (I/7)	2 850	3 150	3 200	3 000	5 200	5 250	5 700	5 200	5 423
Horoměřická	350	350	250	250	200	300	200	400	374
Kamýcká	500	400	250	200	550	550	500	900	8 41,5
Roztocká	400	400	300	200	500	300	600	400	374
<b>celkem</b>	<b>7 150</b>	<b>8 000</b>	<b>7 600</b>	<b>7 950</b>	<b>11 350</b>	<b>11 450</b>	<b>12 800</b>	<b>11 500</b>	<b>13 510,5</b>

Zdroj: TSK, ÚRM, 2011

V oblasti Letné k nejvýznamnějším komunikacím patří ul. Milady Horákové, Veletržní, Strojnická, Letenský tunel, Korunovační a nábř. Kpt. Jaroše. Ulice Milady Horákové měla v prostoru Letenské pláně v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 24 800 vozidel (33 050 vozidel v r. 1997), Veletržní u Letenského náměstí 34 000 vozidel (36 800 vozidel (v r. 1997), Strojnická 11 600 vozidel (7 600 vozidel v r. 1997), Letenský tunel 17 800 vozidel (19 900 vozidel v r. 1997), Korunovační 32 100 vozidel (27 300 vozidel v r. 1997), nábř. Kpt. Jaroše 36 000 vozidel (31 650 vozidel v r. 1997).

V oblasti Holešovic tvoří základní komunikační skelet ul. Argentinská ve vazbě na most Barikádníků, Bubenská ve vazbě na Hlávkův most, část Bubenského nábřeží, ul. Partyzánská, Vrbenského, U Uranie, Jankovcova a Libeňský most. Most Barikádníků měl v běžných pracovních dnech v r. 2009 zatížení 90 700 vozidel (71 200 vozidel v r. 1997), ul. Argentinská (úsek Plynární–Jankovcova) 64 400 vozidel (56 350 vozidel v r. 1997), Hlávkův most 82 300 vozidel (8 2250 vozidel v r. 1997), Bubenská (úsek Antonínská–Veletržní) 26 700 vozidel (22 150 vozidel v r. 1997), Bubenské nábřeží (ve vazbě na Argentinskou) 40 200 vozidel (33 900 vozidel v r. 1997). Aktuální počty projíždějících vozidel oblastí jsou uvedeny v doprovodných tabulkách.

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

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

Zlepšení současné situace lze očekávat v souvislosti s prodloužením trasy A metra ze stanice Dejvická na západ, kdy v této souvislosti by měl být realizován etapový terminál pro příměstské autobusové linky u budoucí stanice metra a železniční zastávky Veleslavín. Tento terminál, ve výhledu terminál Dlouhá Míle, by 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 Vítězného náměstí do ul. Svatovítské bude možné ve výhledu odvést po nové odlehčovací trase Evropská – Gymnazijní – Svatovítská podél železniční trati Praha – Kladno.

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

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

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

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

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

### Severní sektor Prahy

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

Tab. Vývoj celodenního zatížení komunikací vozidly v oblasti severního sektoru Prahy

Úsek komunikace	Rok		
	1997	2009	2011
K Pazderkám	9 100	10 100	10 338
Lodžská	9 500	10 700	11 076
Čimická (úsek K Pazderkám – Ústavní)	10 600	11 200	12 020
Čimická (úsek Kobyliské náměstí – K Pazderkám)	19 000	22 500	23 158
Horňátecká	12 500	16 300	17 823
Pod Sídlištěm	9 300	15 000	16 462
Nad Šutkou	26 000	29 700	29 619
Čimická v Čimicích	8 300	12 700	10 468
Ústecká v úseku Klapkova – K Ládví	11 700	27 000	27 320
Ústecká v úseku Spořická – K Ládví	X	19 100	19 586
Spořická	7 100	6 900	6 151
Střelničná	13 950	21 200	21 627
Ďáblická	13 200	17 100	18 097
Žernosecká	7 650	11 300	10 947
Ďáblická v původní historické zástavbě Ďáblic	4 700	9 400	9 150
Cínovecká u Střížkova	31 700	70 800	70 600
Liberecká	39 300	64 900	68 200
V Holešovičkách ve vazbě na most Barikádníků	56 800	70 400	66 448
Vysočanská u Střížkova	22 850	28 700	29 724
Vysočanská v úseku Prosecká – Teplická	X	19 500	20 411
Prosecká v úseku Vysočanská – Čakovická	21 100	28 400	29 469
Prosecká v úseku Čakovická – Lovosická	13 300	17 400	16 382
Kbelská v úseku Ke Klíčovu – Čakovická	X	46 700	47 600
Kbelská v úseku Mladoboleslavská – Prosecká	21 150	43 600	44 700
Tupolevova v úseku Prosecká – Beranových	X	21 900	22 652
Tupolevova v úseku Beranových – Veselská	7 400	17 000	16 775
Beranových v úseku Toužimská – Tupolevova	4 700	8 600	6 915
Veselská v úseku Cínovecká – Tupolevova	9 650	20 600	19 300
Kostecká v úseku Za Avií – Tupolevova	12 600	22 300	22 006
Cukrovarská v úseku Za Avií – Schoellerova	10 650	18 600	17 890
Mladoboleslavská (úsek Čakovická – Vrchlabská)	11 290	19 900	20 271
Mladoboleslavská (úsek Vrchlabská – Hornopočernická)	7 800	18 400	19 171
Mladoboleslavská (úsek mezi Kbely a Vínové)	6 400	11 300	10 252
Mladoboleslavská ve Vínové	6 850	10 400	8 358
Na Hlavní	X	18 600	17 079

Zdroj: TSK, 2012

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

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6–22 hod., průměrný pracovní den									
Sektor sever									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Ústecká	6 050	7 200	7 650	7 300	11 750	11 850	12 800	14 800	14 742
Cínovecká	21 150	22 700	25 750	27 850	37 300	40 150	48 200	53 500	48 867
Na hlavní	10 100	10 750	11 650	12 400	14 250	14 050	15 900	18 500	15 470
Schoellerova	1 050	1 300	1 450	1 400	1 400	1 600	6 900	7 000	8 190
Do Přezletic	700	850	900	1 000	850	750	750	1 600	1 183
Polabská	1 300	1 450	1 550	2 350	2 300	2 550	2 900	3 300	2 548
Mladoboleslavská	7 050	6 850	5 850	6 600	9 600	10 000	10 000	10 300	7 553
Bystrá	1 800	1 900	1 900	2 050	1 450	3 300	3 100	3 800	3 640
<b>Celkem</b>	<b>49 200</b>	<b>53 000</b>	<b>56 700</b>	<b>60 950</b>	<b>78 900</b>	<b>84 250</b>	<b>100 550</b>	<b>112 800</b>	<b>104 203</b>

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6–22 hod., průměrný pracovní den									
Sektor sever									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Ústecká	750	1 150	700	600	1 000	900	1 100	900	841,5
Cínovecká	5 200	5 050	5 250	5 650	8 350	9 200	11 500	10 500	10 191,5
Na hlavní	1 600	1 800	1 800	1 750	900	850	1 100	1 000	935
Schoellerova	100	100	100	100	200	200	200	400	374
Do Přezletic	100	100	100	100	100	100	100	200	187
Polabská	200	200	200	300	200	250	200	200	187
Mladoboleslavská	1 150	850	650	600	1 000	1 100	900	800	748
Bystrá	200	200	200	200	200	300	200	400	374
<b>Celkem</b>	<b>9 300</b>	<b>9 450</b>	<b>9 000</b>	<b>9 300</b>	<b>11 950</b>	<b>12 900</b>	<b>15 300</b>	<b>14 400</b>	<b>15 848</b>

Zdroj: TSK, ÚRM, 2011

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

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

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

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

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

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

Aktuální počty projíždějících vozidel oblastí jsou uvedeny v doprovodných tabulkách.

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

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

### Východní sektor Prahy

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

Tab. Vývoj celodenního zatížení komunikací vozidly v oblasti východního sektoru Prahy

Úsek komunikace	Rok		
	1997	2009	2012
Chlumecká	40 650	69 000	63 086
Pražský okruh (Chlumecká – D11)	15 150	60 900	52 100
Pražský okruh (D11 – Českobrodská)	15 150	60 900	75 588
Olomoucká (D11)	16 900	42 400	46 400
Novopacká	17 400	43 700	46 900
Náchodská (v úseku navazujícím na ul. Chlumeckou)	15 650	30 500	28 798
Kbelská v prostoru Hloubětína	23 000	35 600	35 527
Průmyslová v prostoru Hloubětína	37 600	48 100	47 400
Poděbradská	32 150	32 700	33 000
Kolbenova	13 800	28 700	29 000
Průmyslová	49 900	52 700	56 338
Černokostecká	22 600	29 300	40 310
Českobrodská v Hrdlořezích	24 400	26 800	26 785
Českobrodská v Dolních Počernicích	17 050	14 900	15 009
Českobrodská v Běchovicích	17 850	23 300	24 624
Českomoravská	16 500	25 800	25 200
Poděbradská	25 300	33 300	33 000
Freyova	14 900	18 500	17 738
Husitská	26 750	28 000	28 383
Seifertova	20 300	26 700	25 823
Olšanská	21 650	22 900	22 000
Jana Želivského	37 400	38 000	36 600
Koněvova	21 100	22 500	22 801
Spojovací	24 700	32 800	30 548
Černokostecká u křižovatky s Úvalskou	24 200	33 300	33 460
V Olšinách u křižovatky s Průběžnou	29 150	26 900	28 822
Na Padesátém	17 300	18 900	19 713
Úvalská	25 000	30 100	29 448
V Korytech u křižovatky s Průběžnou	16 450	21 700	22 054
podjezd pod žel. tratí mezi ul. Na Padesátém a Švehlovou	26 550	27 300	27 511
Jižní spojka v oblasti Zahradního Města	48 100	109 100	112 200
Švehlova u Intersparu	23 850	30 600	30 703
V Korytech	10 200	16 300	16 654
Vršovická	26 100	25 200	25 900
U Slavie	27 000	32 800	31 116
Bělocerkevská	29 300	32 000	27 716
Kutnohorská u Dolních Měcholup	19 150	24 200	23 606
Přátelství v Uhříněvsi	15 900	23 100	25 119
Přátelství v Kolovratech	14 300	13 800	13 800
Podleská	9 450	17 300	17 904
Novopetrovická	16 400	17 700	18 911
Štěrboholská radiála u Štěrbohol	X	90 700	78 000
Černokostecká u Štěrbohol	27 050	33 300	32 410
Kutnohorská u Štěrbohol	19 150	22 500	22 396

Zdroj: TSK, 2012

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

Celkové automobilové zatížení komunikací na hranici hl. m. Prahy 6–22 hod., průměrný pracovní den									
Sektor východ									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Novopacká (R10)	14 400	16 700	20 650	22 100	32 200	34 500	40 800	39 200	38 311
Náchodská	8 750	8 200	9 800	8 700	13 350	13 000	14 600	17 100	15 561
Olomoucká (D11)	14 150	16 900	20 750	22 050	30 850	34 050	40 700	42 400	42 224
Novosibírská	11 350	12 500	12 350	12 450	13 700	14 350	15 400	13 700	12 831
Podzámecká	1 000	1 100	1 100	1 200	1 600	3 450	4 950	5 400	4 732
Zaříčanská	3 500	4 800	5 200	4 900	2 900	2 650	2 650	4 800	4 823
K Uhříněvsi	1 200	1 300	1 300	1 400	1 650	1 900	2 000	2 000	2 275
Slámova	500	500	500	550	800	800	700	600	546
Přátelství	10 200	10 650	10 900	10 550	13 300	12 500	15 700	13 800	12 922
K dálnici	1 950	3 950	3 950	4 000	8 550	9 250	5 950	12 900	11 375
<b>Celkem</b>	<b>67 000</b>	<b>76 600</b>	<b>86 500</b>	<b>87 900</b>	<b>118 900</b>	<b>126 450</b>	<b>143 450</b>	<b>151 900</b>	<b>145 600</b>

Zatížení komunikací nákladní dopravou na hranici hl. m. Prahy 6–22 hod., průměrný pracovní den

Sektor východ									
Komunikace	Rok								
	1995	1997	1999	2000	2005	2006	2007	2009	2010
Novopacká (R10)	2 250	2 850	3 350	3 750	4 350	5 350	7 300	7 400	6 451,5
Náchodská	1 350	1 100	950	800	1 200	1 100	1 200	1 400	1 122
Olomoucká (D11)	2 850	3 550	4 050	4 250	6 300	7 000	7 400	6 900	6 919
Novosibírská	2 150	2 250	2 150	1 950	1 400	1 950	2 400	2 100	2 150,5
Podzámecká	100	100	100	100	100	200	200	200	187
Zaříčanská	450	500	250	200	550	350	350	200	187
K Uhříněvsi	100	100	100	150	100	150	200	200	187
Slámova	50	50	50	100	100	100	100	0	0
Přátelství	1 600	1 650	1 200	1 500	1 950	2 450	2 500	2 600	1 776,5
K dálnici	550	900	700	650	650	9 250	500	400	374
<b>celkem</b>	<b>11450</b>	<b>13050</b>	<b>12900</b>	<b>13450</b>	<b>16700</b>	<b>27900</b>	<b>22150</b>	<b>21400</b>	<b>21 364,5</b>

Zdroj: TSK, URM, 2011

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 v koridoru ul. Spojovací s velkým podílem tunelových úseků. Značný problém

představuje křižovatkový uzel Balabenka, kde se kumulují složité územně-technické podmínky spolu s problémy uspořádání celého dopravního uzlu a značné dopravní nároky.

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

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

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

*Poznámka: Údaje za roky 1997 a 2009 v tabulkách vývoje celodenního zatížení komunikací vozidly v jednotlivých částech Prahy představují celkové zatížení komunikací 6–22 hod. v pracovních dnech a za rok 2011 tyto údaje představují celkové zatížení komunikací 0–24 hod. v pracovních dnech.*

### Nákladní automobilová doprava

Nákladní automobilová doprava vyvolává značně negativní dopady na území města a svým charakterem představuje jeden z největších problémů v urbanizovaném území. V roce 2010 byly v Praze nákladní automobilovou dopravou nejvíce zatíženy některé úseky Jižní spojky, dálnice D1, resp. ul. Brněnská v oblasti Jižního Města, ul. Spořilovská na Spořilově, 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 spojce v Krčském údolí o cca 7 až 8 tisíc vozidel za den, na ulici K Barrandovu o 5 tisíc vozidel za den. Nová situace na komunikační síti a chybějící jihovýchodní část Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 způsobily nárůst těžké nákladní automobilové dopravy na ulici Spořilovské v prostoru sídliště Spořilov o 2 až 3 tisíce těchto nákladních vozidel/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.

Celkové zatížení komunikační sítě a zatížení komunikační sítě nákladní automobilovou dopravou v letech 2000, 2005, 2007, 2009 a 2010 je zobrazeno orientačně v schématech na následujících stranách.

**Tab. Délka výrazně zatížených komunikací v Praze**

Délka výrazně zatížená komunikační síť 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	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

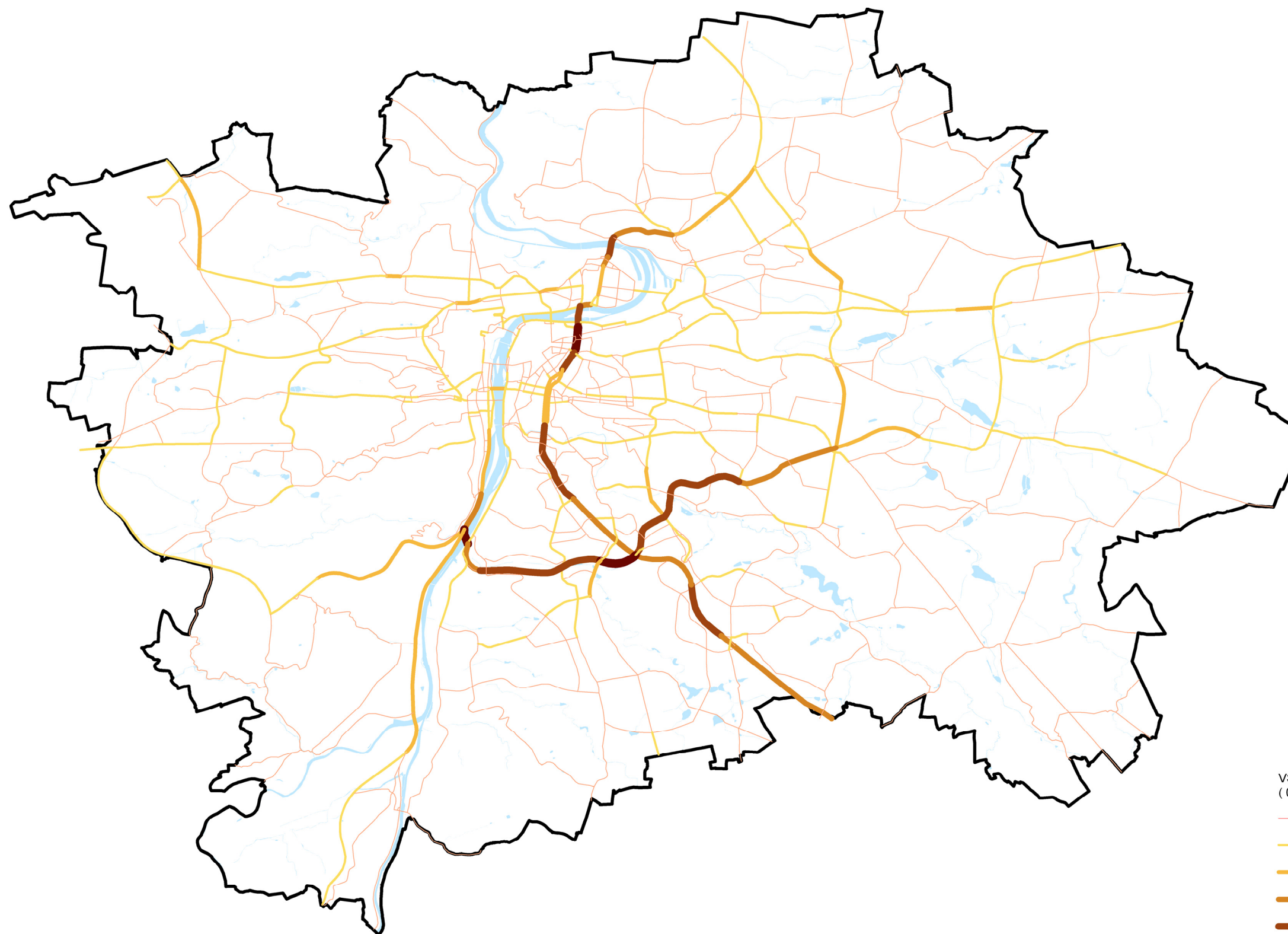
Délka nákladní dopravou výrazně zatížená komunikační síť v Praze			
Zatížení nákladní dopravou větší než (vozidel/den)	Délka komunikací (v km) v roce		
	1997	2007	nárůst za 10 let
2 000	155,3	165,4	10,1
4 000	66,3	91,8	25,5
5 000	56,4	81	24,6
10 000	7,7	49,5	41,8
15 000	0	14,8	14,8

Délka nákladní dopravou výrazně zatížených komunikací v Praze			
Zatížení nákladní dopravou větší než (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

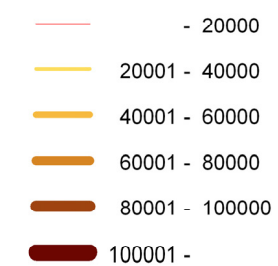
Zdroj: ÚRM, 2008

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2000, VŠECHNA VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m

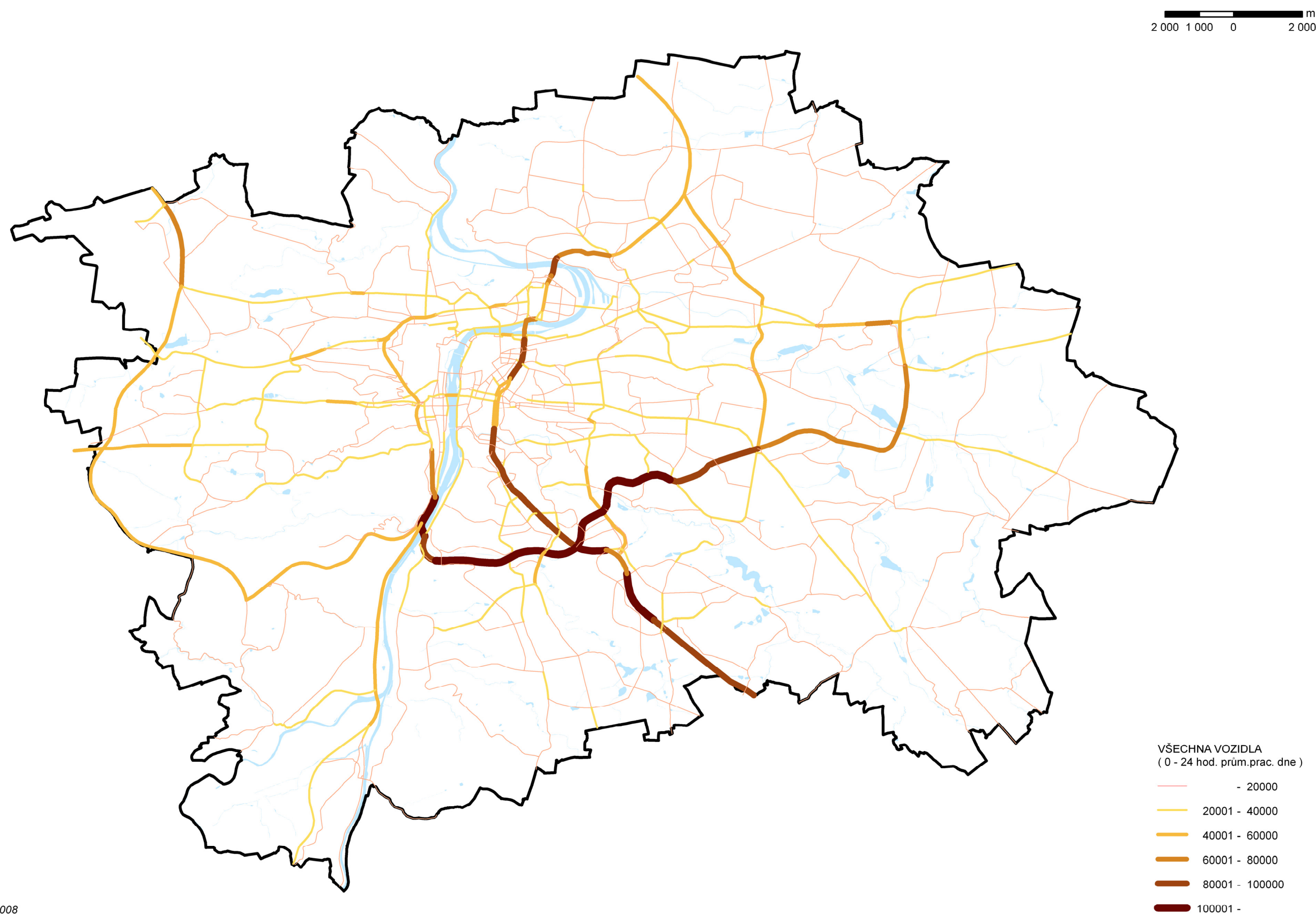


VŠECHNA VOZIDLA  
( 0 - 24 hod. prům.prac. dne )



ÚRM, TSK/ÚDI 2008

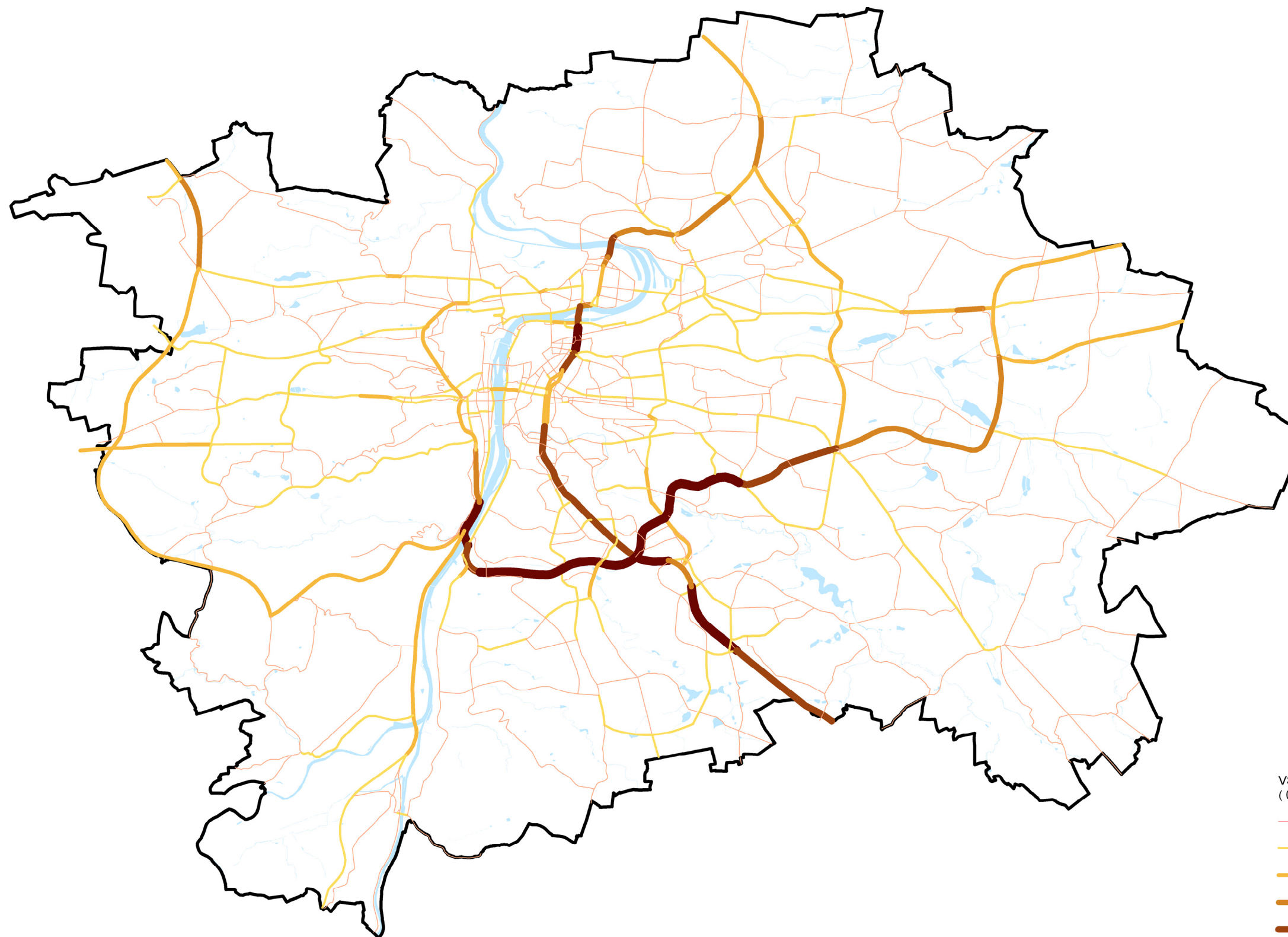
## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2005, VŠECHNA VOZIDLA



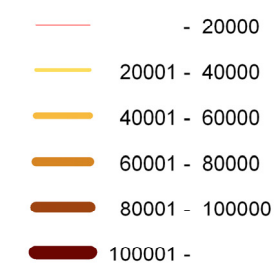
ÚRM, TSK/ÚDI 2008

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2007, VŠECHNA VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m

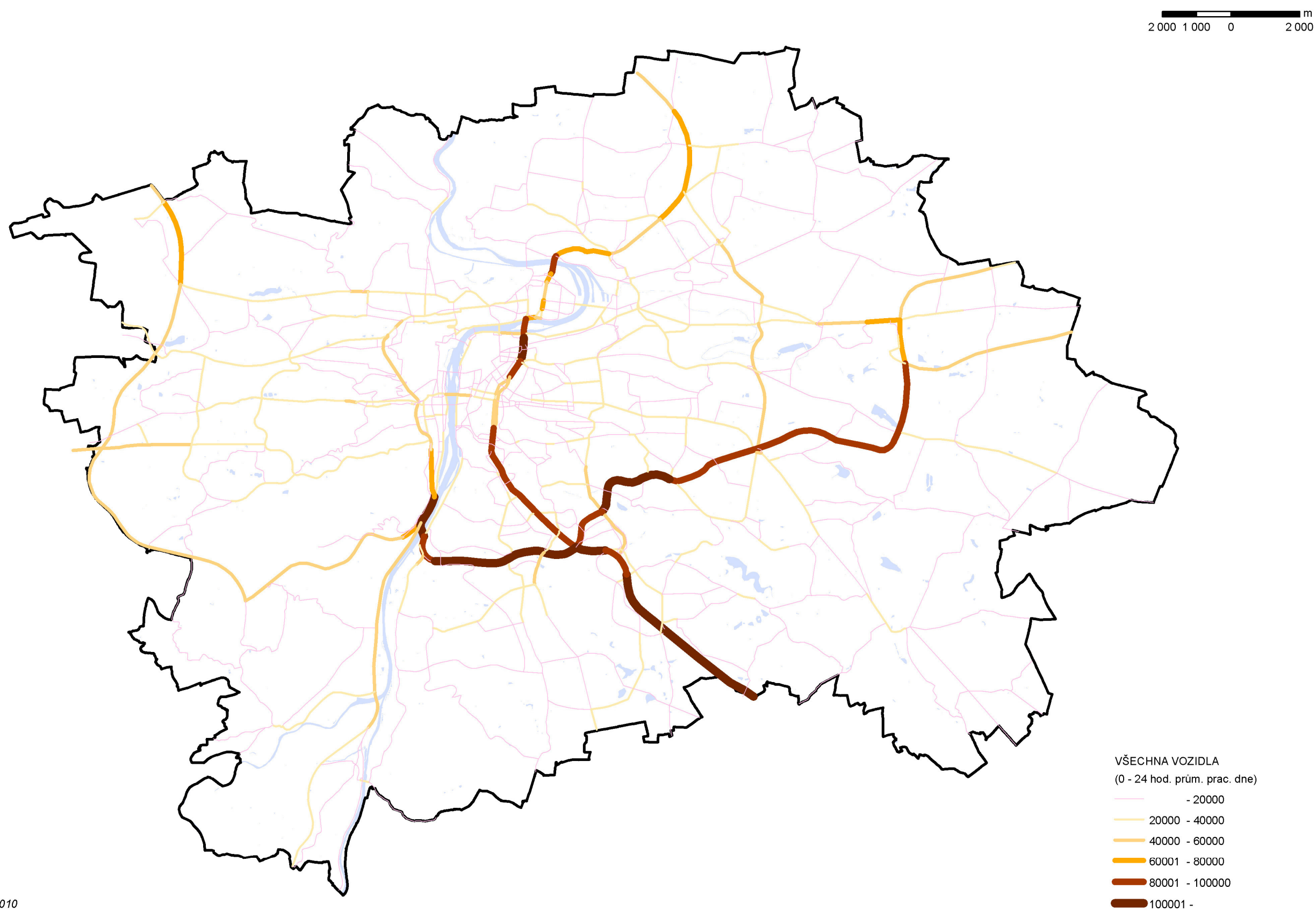


VŠECHNA VOZIDLA  
( 0 - 24 hod. prům.prac. dne )



ÚRM, TSKÚDI 2008

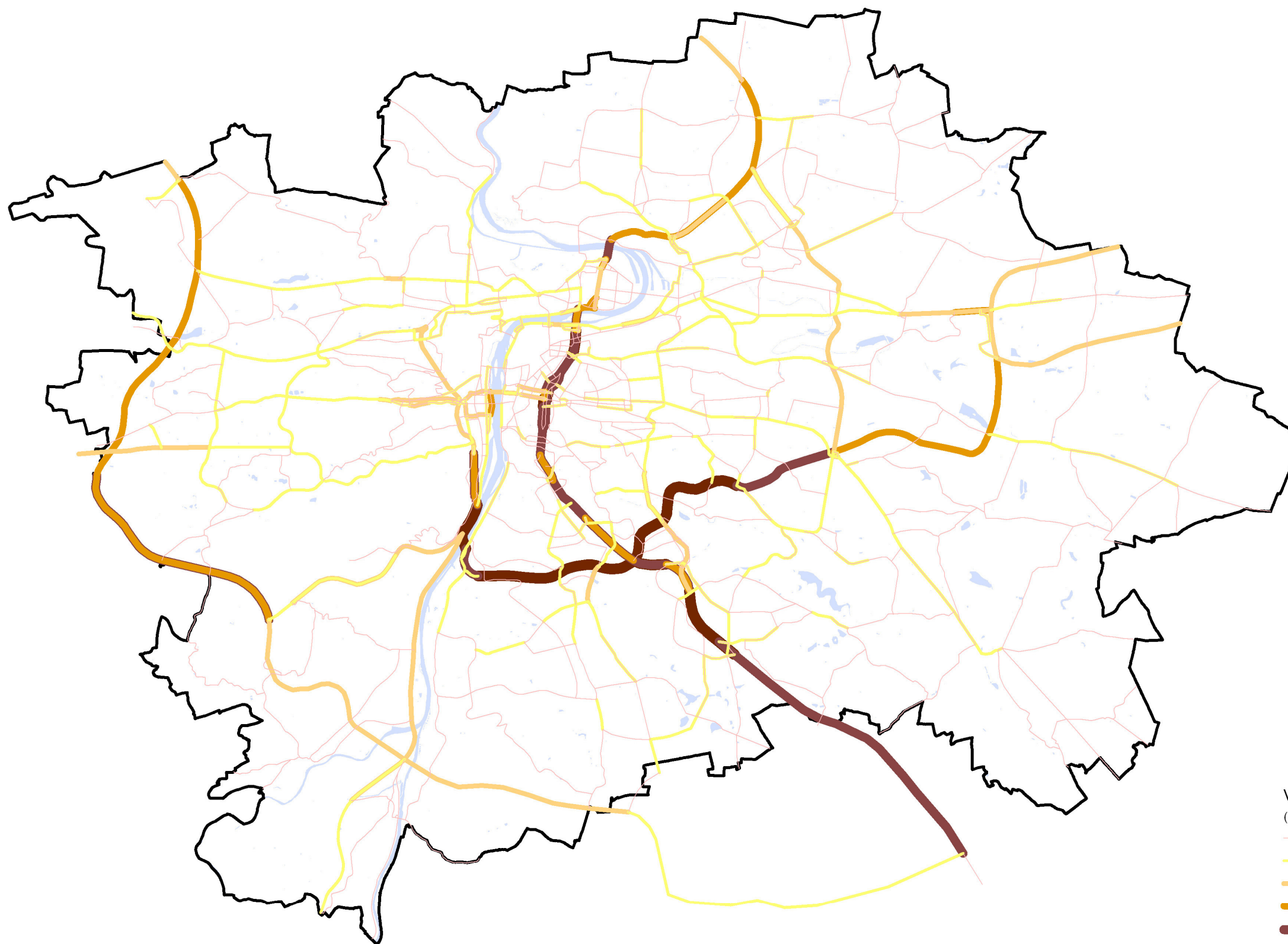
## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2009, VŠECHNA VOZIDLA



URM, TSK/UDI 2010

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2010, VŠECHNA VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m



VŠECHNA VOZIDLA  
( 0 - 24 hod. prům. prac. dne )

—	- 20000
—	20001 - 40000
—	40001 - 60000
—	60001 - 80000
—	80001 - 100000
—	100001 -

URM, TSK/UDI 2012

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2000, POMALÁ VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m

POMALÁ VOZIDLA  
( 0 - 24 hod. prům.prac. dne )

- 1000
- 1001 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 20000
- 20001 -

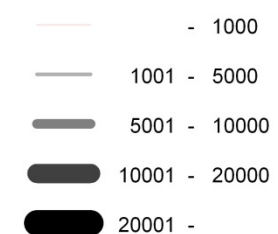
ÚRM, TSK/ÚDI 2008

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2005, POMALÁ VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m



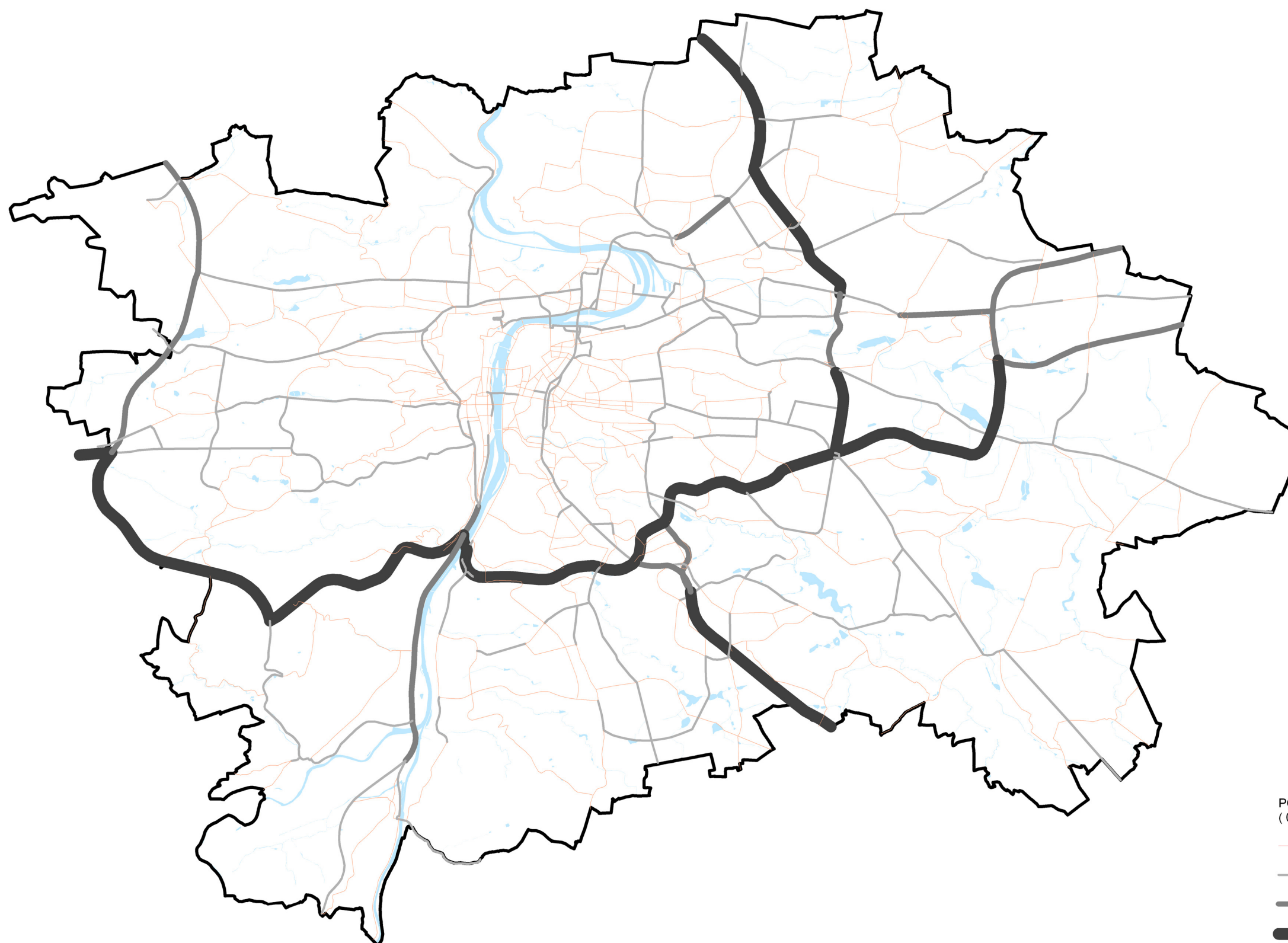
POMALÁ VOZIDLA  
( 0 - 24 hod. prům.prac. dne )



ÚRM, TSK/ÚDI 2008

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2007, POMALÁ VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m

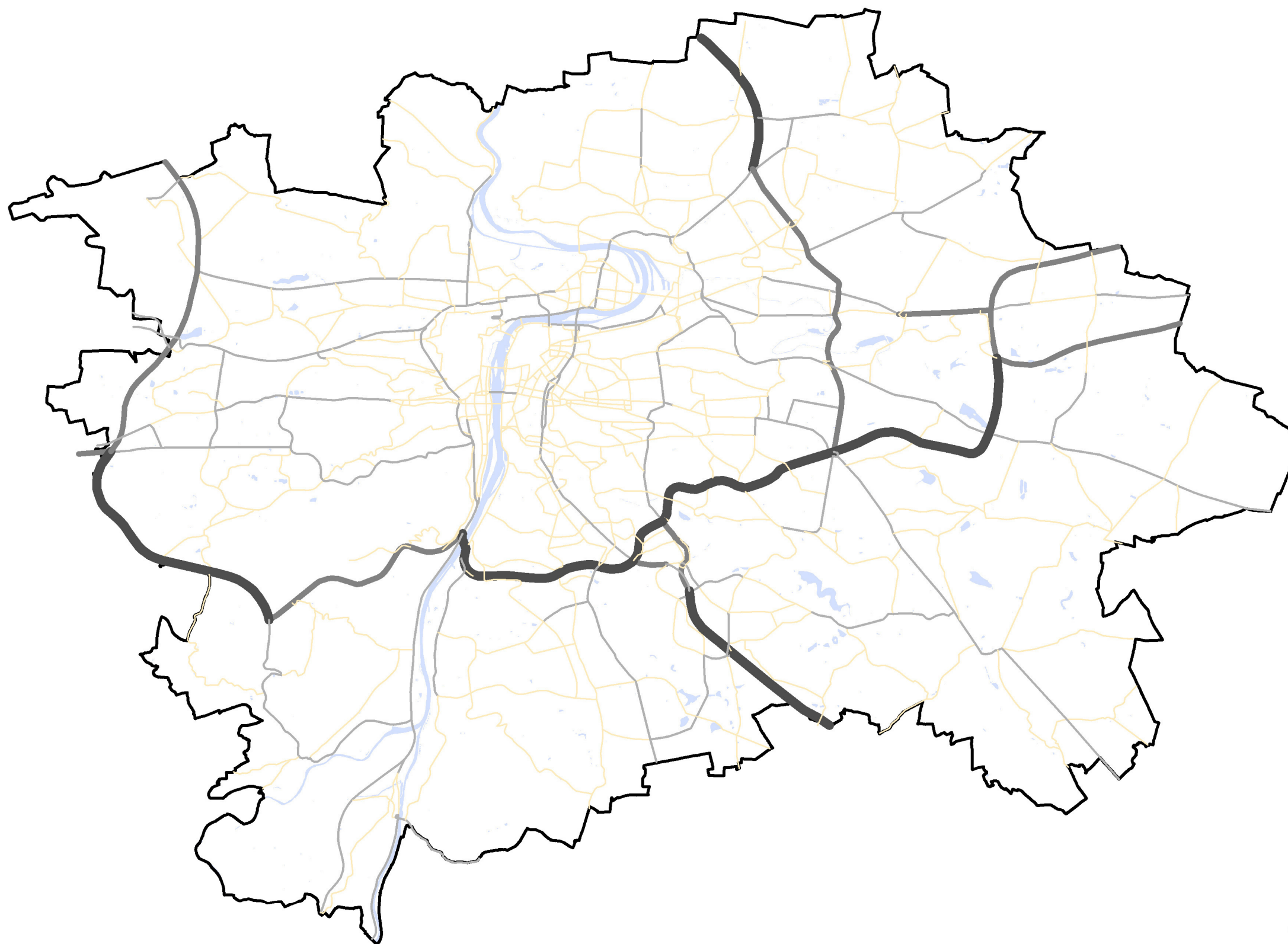
POMALÁ VOZIDLA  
( 0 - 24 hod. prům.prac. dne )

- 1000
- 1001 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 20000
- 20001 -

ÚRM, TSK/ÚDI 2008

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2009, POMALÁ VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m



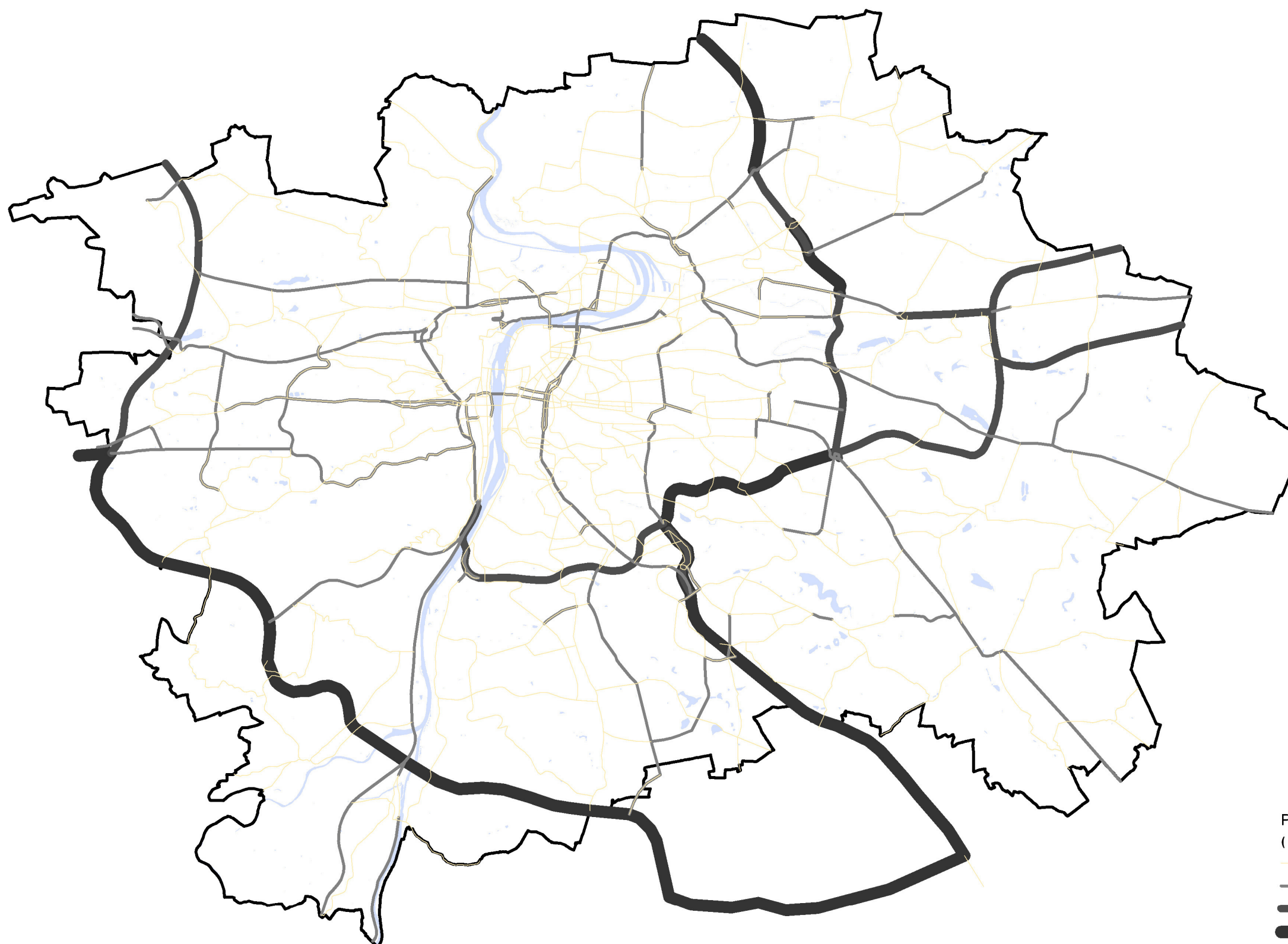
POMALÁ VOZIDLA  
(0 -24 hod. prům. prac. dne)

- 1000
- 1001 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 20000
- 20001 -

URM, TSK/UDI 2010

## SCHÉMA PROFILOVÉ SČÍTÁNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE - ROK 2010, POMALÁ VOZIDLA

2 000 1 000 0 2 000 m



POMALÁ VOZIDLA  
( 0 -24 hod. prům. prac. dne )

- 1000
- 1001 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 20000
- 20001 -

URM, TSK/UDI 2012

## Nejzatíženější místa na komunikační síti Prahy v roce 2006 a 2007

### Nejzatíženější úseky komunikací na pražské komunikační síti v roce 2006

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

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

### Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky v roce 2006

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

### Nejzatíženější úrovnňové křižovatky v roce 2006

- Legerova – Anglická, kde projíždělo 79 000 vozidel/den
- Kbelská – Poděbradská, kde projíždělo 78 000 vozidel/den
- Mezibranská – Žitná, kde projíždělo 76 000 vozidel/den
- Jiráskovo náměstí, kde projíždělo 71 000 vozidel/den
- Argentinská – Plynární, kde projíždělo 71 000 vozidel/den

### Nejzatíženější úseky komunikací na pražské komunikační síti v roce 2007

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

### Nejzatíženějšími mimoúrovňovými křižovatkami v roce 2007 byly

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

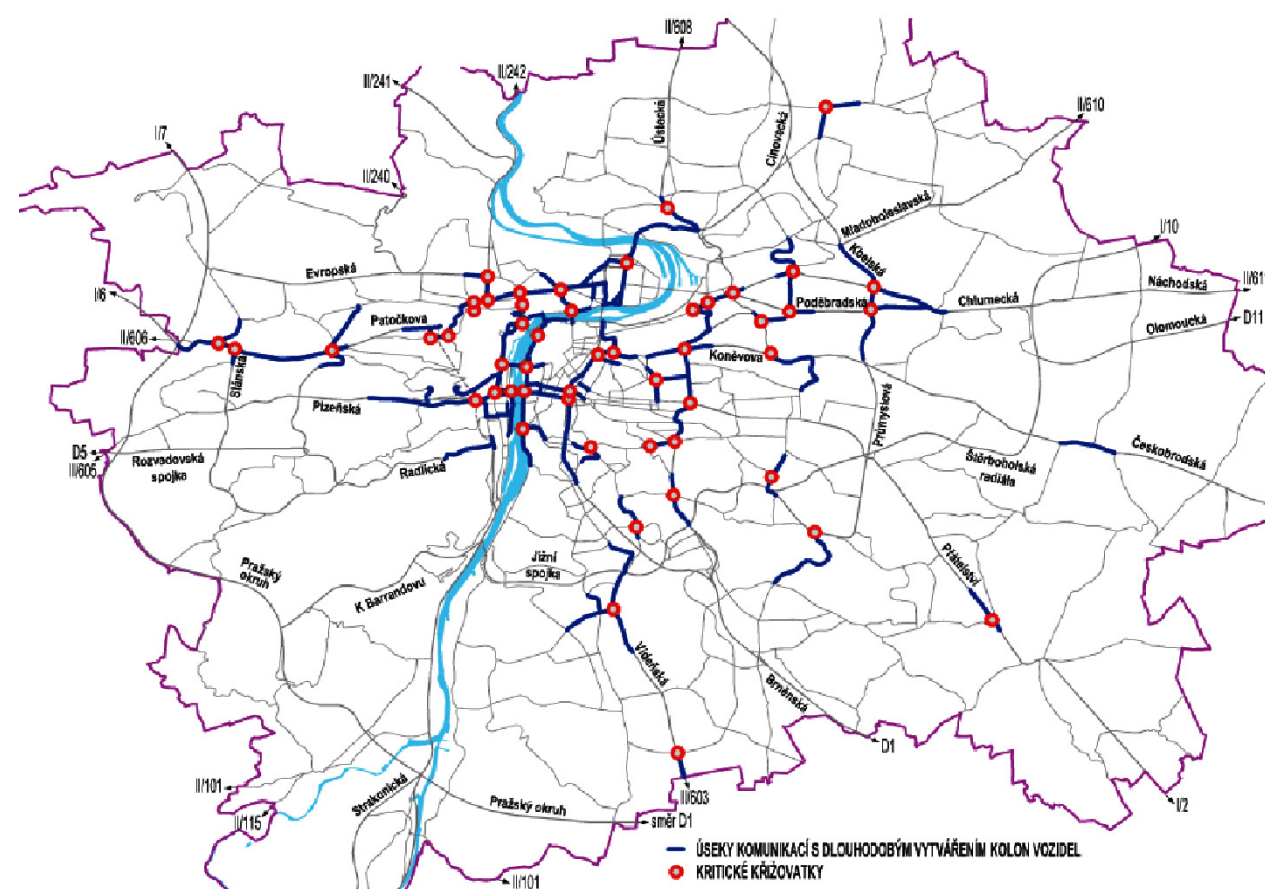
### Nejzatíženějšími úrovnňovými křižovatkami v roce 2007 byly

- Kbelská – Poděbradská, kde projíždělo 76 000 vozidel/den
- Anglická – Legerova, kde projíždělo 74 000 vozidel/den
- Argentinská – Plynární, kde projíždělo 73 000 vozidel/den
- Černokostecká – Průmyslová, kde projíždělo 71 000 vozidel/den
- Jiráskovo náměstí, kde projíždělo 70 000 vozidel/den

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

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

Obr. Kritická místa a dlouhodobě přetížené úseky komunikací s vytvářením kolon vozidel v r. 2010



Zdroj: TSK, 2011

## Vývoj od r. 2010

### Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2010:

- Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská (147 000 vozidel za den)
- Barrandovský most, kde projíždělo 132 000 vozidel za den (0–24 h)
- Jižní spojka v úseku Braník – Sulická (122 000 vozidel za den (0–24 h))
- Jižní spojka v úseku Chodovská – v Korytech (121 000 vozidel za den (0–24 h))
- Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most (118 000 vozidel za den)

Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 103 000 vozidel za den, Wilsonova u hlavního nádraží 92 000 vozidel za den.

### Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky v roce 2010:

- 5. května – Jižní spojka (222 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Vídeňská (180 000 vozidel za den)
- Strakonická – Barrandovský most (178 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Chodovská (166 000 vozidel za den)
- Jižní spojka – Průmyslová (152 000 vozidel za den)

### Nejzatíženější úrovnňové křižovatky v roce 2010:

- Poděbradská – Kbelská (74 000 vozidel za den)
- Anglická – Legerova (72 000 vozidel za den)
- Černokostecká – Průmyslová (72 000 vozidel za den)
- Žitná – Mezibranská (69 000 vozidel za den)
- Argentinská – Plynární (65 000 vozidel za den)

Celkový počet motorových vozidel po roce 1999 roste jen pomalu. V roce 2010 přibýlo v Praze 16 335 osobních automobilů, což při úbytku 1790 ostatních motorových vozidel znamenalo nárůst 14 545 registrovaných motorových vozidel. Ke konci roku 2010 tak v Praze připadal 1 osobní automobil na 1,8 obyvatele. V roce 2000 byl stupeň automobilizace 1,9 a v roce 1990 3,6.

V roce 2010 došlo po stagnaci v předchozích letech opět k mírnému nárůstu automobilové dopravy. Celkově se dopravní výkon měřený na celé komunikační síti zvýšil v průměru o 4,6 %. Ve srovnání s rokem 2009 tak ujela motorová vozidla v Praze v roce 2010 za den o 974 tisíc vozokilometrů více. Ve srovnání s rokem 1990 to znamená nárůst automobilového provozu o 204 %. Ve srovnání s nárůstem automobilové dopravy na komunikační síti celé ČR byl tento nárůst v Praze v tomto období 1,4x vyšší. V širší oblasti centra města vzrostla doprava meziročně jen o 0,3 %. Ve vnějším pásmu města po mírném poklesu v roce 2009 došlo opět v roce 2010 k nárůstu o 2,7 %.

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

V listopadu 2011 byl zprovozněn 5,6 km dlouhý úsek Vysočanské radiály v úseku Pražský okruh – Kbelská. Zprovoznění této komunikace sníží automobilové zatížení ulice Chlumecké a Kolbenovy v oblasti Černého Mostu a Hloubětína. Radiály jsou nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu, které zajistí velkou část vnitroměstských dopravních vztahů mezi centrální oblastí města a jeho okrajovými částmi a propojí Pražský okruh s Městským okruhem.

Na nově otevřené části Pražského okruhu (SOKP), tj. úseku Slivenec – Lahovice – Vestec – Jesenice – D1 dosahuje intenzita dopravy na území Prahy až 44 000 vozidel za den. V důsledku zprovoznění této stavby nejprve poklesla doprava na Jižní spojnici, ale po dvou měsících vzrostla až na 122 000 vozidel za den.

### 2.12.3 VODNÍ DOPRAVA

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

#### Historie a vývoj

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

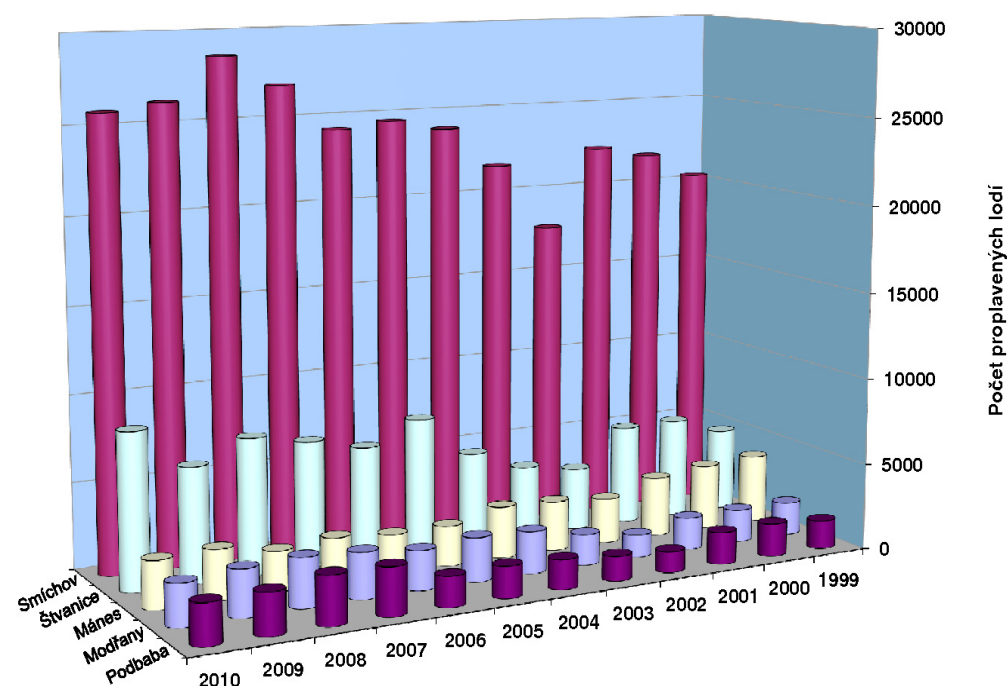
Vlivem klimatických výkyvů, ke kterým v posledních letech docházelo (častější suchá období apod.), je provozování vodní dopravy v České republice spojeno i s problémy souvisejícími se splavností Labe. Důsledkem současné situace na Labi v České republice byla v r. 2006 omezena nebo zastavena po Labi plavba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

Vltava tvoří významnou vodní cestu na území České republiky. Celková délka řeky Vltavy je 430 km, plocha povodí Vltavy je 28 088 km<sup>2</sup>. Na území hlavního města Prahy tvoří Vltava kanalizovaný tok se soustavou pevných a pohyblivých jezů s plavebními komorami. V Praze se nacházejí přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín, sportovní přístav Podolí, významné přístavy (přístaviště) osobní vodní dopravy u Palackého, Jiráskova mostu a u Čechova mostu.

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

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

Graf Vývoj počtu proplavených lodí jednotlivými plavebními komorami



Zdroj: TSK, ÚRM, Povodí Vltavy, 2011

### Osobní vodní doprava

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

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

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

Pražská paroplavební společnost má v současné době k dispozici 6 velkých lodí s přístavištěm na Rašínově nábřeží mezi Jiráskovým mostem a Palackého mostem. Vlastní jeden salonní parník (Vyšehrad) o maximální kapacitě 300 míst, dvě vyhlídkové motorové lodě (Hamburg, Lužice) s kapacitou 164 míst, dvě motorové restaurační lodě (Odra, Visla) o kapacitě 200 míst. V roce 2010 přepravila společnost na pravidelných linkách a na vyhlídkových plavbách 90 730 cestujících.

Evropská vodní doprava, s. r. o., provozuje 16 moderních lodí o kapacitě 150 až 450 osob s přístavištěm u Čechova mostu. Největší lodí společnosti je parník Vltava, který má po rekonstrukci v roce 2009 kapacitu 450 míst, dalšími loděmi jsou Kotva s 200 místy, každá ze zbývajících 6 lodí má kapacitu 164 míst. Provoz lodí je celoroční v pravidelných časových intervalech nebo dle individuálního přání objednatele. Pravidelné jízdy představují jednohodinové a dvouhodinové projížďky s výkladem, dvouhodinové projížďky s obědem a hudbou, pravidelné večerní projížďky Prahou s večeří a hudbou. Společnost pořádá na lodích i jiné akce – konference, svatby, firemní večírky a další společenské akce. V roce 2010 přepravila společnost 193 000 cestujících.

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

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

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

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

Osobní vodní dopravě slouží na území hl. m. Prahy také **přivozy přes Vltavu**. Dva z nich jsou na severu města. Severnější přívaz (**linka P1**) propojuje Sedlec a Zámky. Jižnější přívaz (**linka P2**) propojuje Podhoří s levým břehem Vltavy u vyústění Šáreckého údolí. Přivozy jsou v provozu denně, v pracovních dnech cca od půl šesté do dvaceti hodin, o sobotách, nedělích a svátcích zahajují provoz před sedmou hodinou. Třetí přívaz (**linka P3**) v Praze propojuje oblast Zlíchova a jižní část Smíchova (přístaviště U lihovaru) s pravým břehem Vltavy u Žlutých lázní. Nynější přívazní loď má kapacitu 12 osob. Přívaz má sezónní provoz. V sezóně je v provozu denně, v pracovních dnech cca 6–22 hodin, o sobotách, nedělích a svátcích cca 7–22 hodin.

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

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

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

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

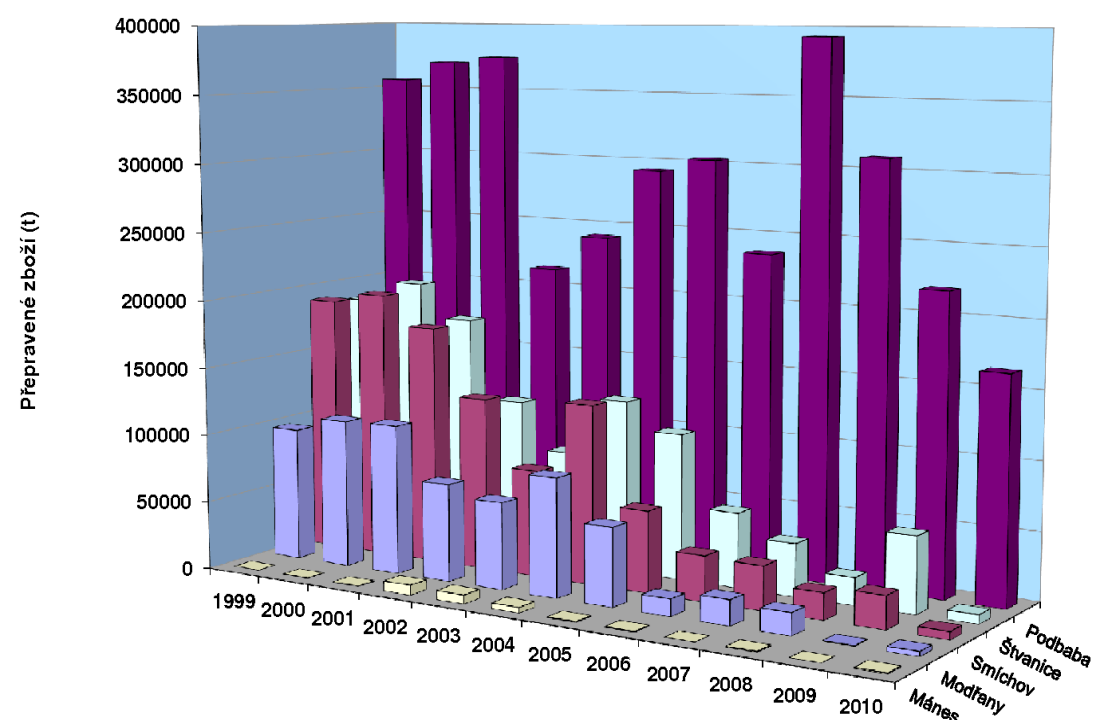
### Nákladní vodní doprava

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

Objem přepraveného zboží nákladní vodní dopravou po Vltavě na severním vstupu do Prahy v profilu plavební komory Podbaba v posledních letech kolísá. V roce 2000 zde činil objem přepraveného zboží 370 037 t/rok, v roce 2010 klesl na 165 166 tun/rok. Plavební komora Podbaba je z hlediska objemu přepraveného zboží nejvytíženější ze všech plavebních komor na území Prahy.

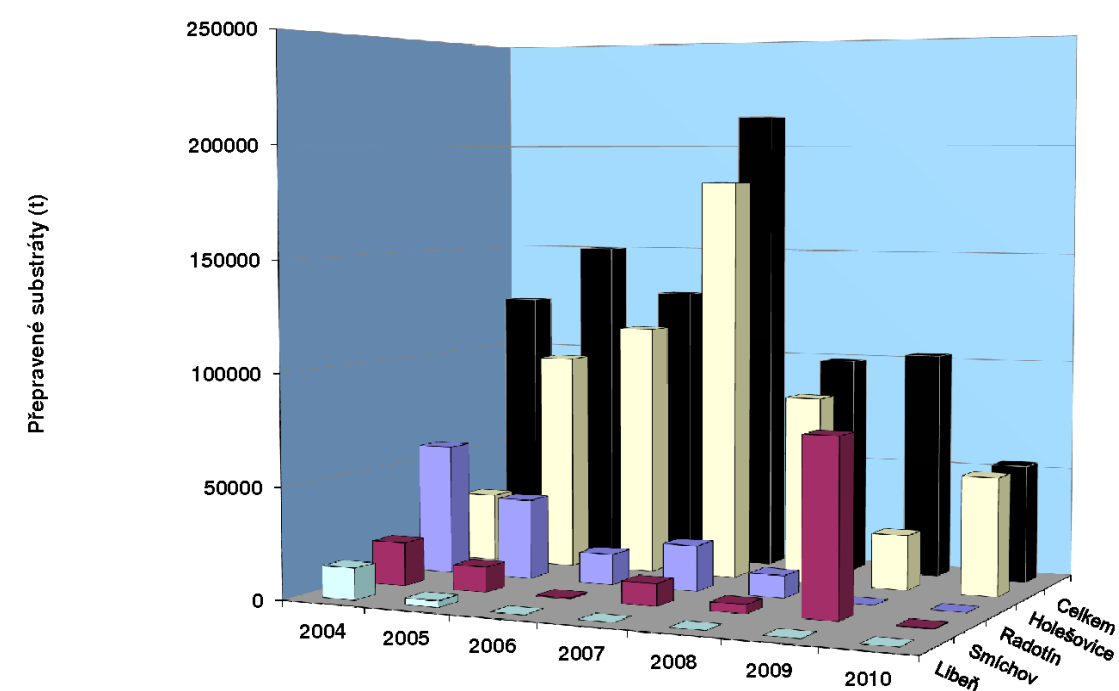
Na jihu Prahy v profilu plavební komory Modřany objem přepraveného zboží v posledních deset letech výrazně poklesl. V roce 2000 zde činil objem přepraveného zboží 108 168 t/rok, v roce 2010 již pouze 3 476 t/rok.

**Graf Objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze**



Zdroj: TSK, ÚRM, Povodí Vltavy, 2011

**Graf Objem přepraveného substrátu v pražských přístavech**



Zdroj: TSK, ÚRM, České přístavy a.s., 2011

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

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

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

### Přístav Holešovice

Přístav Holešovice je ochranným a obchodním přístavem. Nachází se na levém břehu Vltavy mezi říčním km 47,5 až 48,5. Přístav patří 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 přibřežní plochy stávajícího přístavu. V přístavu Holešovice musí být zachovány všechny přístavní funkce vzhledem k omezení rozsahu dříve předpokládaného rozvoje přístavu Radotín.

V současnosti je přístavní území v západní části přístavu vymezeno pouze pozemkem 2356/1 k. ú. Holešovice. Oddělení pozemku v západní části přístavu bylo vyvoláno výstavbou bytového komplexu „Prague Marina“. Zahájením výstavby v přístavu Holešovice došlo i ke zredukování vlečky – přístav Holešovice. Vlečka zůstala zachována pouze ve vazbě na území koncentrované přístavní činnosti. Další výstavbou v přílehlé části území Holešovic – Mlýny a pekárny, Celnice, Ferona bylo zrušeno i zaústění vlečky k původním uživatelům těchto areálů.

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

V čele přístavního bazénu je zachováno zařízení lodního výtahu.

V roce 2007 bylo v přístavu Holešovice přeloženo 182 974 tun substrátů, v roce 2010 jen 53 207 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 na ul. Strakonickou. Napojení přístavního bazénu na říční koryto pro plavidla je od severu v říčním km 55,5. Západní pozemní část přístavu tvoří přístavní nakládací rampa s vyvazovacími prvky podél hrany bazénu, manipulační plochy, zpevněné plochy složiště materiálu, je zde rovněž situováno tankovací místo. U východního břehu přístavního bazénu se nacházejí přístavní dalby a čekací stání pro plavidla. Velká část areálu přístavu je využita pro kotvení plavidel různé velikosti, která slouží sportovně-rekreační plavbě.

V roce 2007 bylo v přístavu Smíchov přepraveno 9 986 tun substrátů, v roce 2010 jen 364 tun substrátů.

### 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. Výpavou. 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, v roce 2010 nebyly v přístavu žádné substráty přepraveny.

### Přístav Libeň

Přístav Libeň se nachází u pravého vltavského břehu, vjezd do přístavního bazénu je v říčním km 47,6. Přístav Libeň je na komunikační síť napojen u Libeňského mostu. V prostoru přístavního bazénu se nacházejí vyvazovací prvky k ukotvení lodí a další zařízení. V současné době je přístav Libeň využíván pro vodní dopravu pouze minimálně, v roce 2010 zde nebyly žádné substráty přepraveny.

### Přístav Podolí

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

### Popis vltavské vodní cesty na území Prahy dle km

km 69,0–69,7	vývaziště Strnady – úsek u levého břehu Vltavy, kde je povoleno kotvení, stání je zde bez vyvazovacích prvků, na protějším pravém břehu je povoleno kotvení u štěrkového břehu
km 67,4–69,0	omezení plavby – v době odstřelu v lomu kamene je plavba lodí na Vltavě v uvedeném úseku zakázána
km 66,4	vltavskou vodní cestu kříží most Závodu míru
km 66,0	zastávka osobní lodní dopravy Zbraslav; v přilehlém úseku je přípustné kotvení, povoleno je zde stání bez vyvazovacích prvků
km 63,7	soutok Vltavy a Berounky, u Berounky západně od soutoku s Vltavou se nachází přístav Radotín
km 64,0–62,2	úsek vltavské vodní cesty evidovaný jako plavební úžina Modřany (jižně od plavební komory Modřany)
km 62,2	plavební komora Modřany (délka 191,5 m, šířka 12 m, rozdíl hladin 2,3 m)
km 60,5	sportovní přístav Delfín (sezóna 1. 5. – 30. 9.)
km 60,1	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (Most intelligence)
km 59,3	na pravém břehu Vltavy je intercamp Kotva Braník
km 58,6	Vltavskou vodní cestu kříží Barrandovský most
km 58,5	zastávka osobní lodní dopravy Praha-Braník
km 57,0–55,5	přístav Smíchov
km 56,0	sportovní přístav Podolí
km 55,4–54,6	na pravém břehu Vltavy (v úseku Výtoň–Palackého most) je vývaziště lodí a přístaviště osobní lodní dopravy
km 55,3	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (na Výtoni pod Vyšehradem)
km 55,2–55,0	na smíchovském břehu Vltavy je vývaziště lodí
km 55,2–54,7	na smíchovském břehu Vltavy v úseku mezi železničním mostem a Palackého mostem je přístaviště osobní lodní dopravy
km 54,7	vltavskou vodní cestu kříží Palackého most
km 54,6–54,4	na pravém břehu Vltavy je přístaviště osobní lodní dopravy (úsek severně od Palackého mostu k Mánesu)
km 54,3	vltavskou vodní cestu kříží Jiráskův most

km 54,2	Štítkovský (pevný) jez s vorovou propustí
km 54,1	vltavskou vodní cestu kříží pěší lávka na Dětský ostrov
km 53,8	plavební komora Mánes (délka 55 m, šířka 11 m, rozdíl hladin 2,4 m)
km 53,8	plavební komora Smíchov (délka 175 m, šířka 11 m, rozdíl hladin 2,4 m)
km 53,6	vltavskou vodní cestu kříží most Legií
km 53,3	vjezd do dolního plavebního kanálu (severně od plavební komory Smíchov)
km 53,2	Staroměstský jez s vorovou propustí
km 53,0	přístaviště osobní lodní dopravy na pravém břehu Vltavy pro malá plavidla u Karlova mostu
km 53,0	vltavskou vodní cestu kříží Karlův most
km 53,0	vyústění náhonu Čertovka
km 52,7	vltavskou vodní cestu kříží Mánesův most
km 52,6	přístaviště osobní lodní dopravy pro malá plavidla (na levém břehu Vltavy)
km 52,3–51,2	přístaviště osobní lodní dopravy Na Františku (na pravém břehu Vltavy podél náplavky od Čechova mostu (jihozápadně) po Štefánikův most
km 52,2	vltavskou vodní cestu kříží Čechův most
km 51,5	vltavskou vodní cestu kříží Štefánikův most
km 51,1	Helmovský (pevný) jez
km 51,1	vjezd do horního plavebního kanálu
km 50,7	vltavskou vodní cestu kříží Hlávkův most
km 50,69	plavební komora Štvanice (délka 175/115 m, šířka 11/11 m, rozdíl hladin 4,5 m)
km 50,4	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (Negrelli)
km 49,9	vjezd do dolního plavebního kanálu
km 49,3	překladiště na obou březích Vltavy
km 48,8	vltavskou vodní cestu kříží Libeňský most
km 48,3	Klub vodáků a vodních motoristů Stará plavba 2
km 47,6	vjezd do přístavu Praha-Libeň
km 47,4	vjezd do přístavu Praha-Holešovice
km 47,2	vltavskou vodní cestu kříží železniční most (tzv. Holešovická přeložka)
km 46,9	vltavskou vodní cestu kříží most Barikádníků
km 46,9–46,4	překladiště na levém vltavském břehu
km 46,1	vltavskou vodní cestu kříží tramvajový most Holešovice–Troja
km 45,8	vjezd do horního plavebního kanálu u Stromovky
km 45,7	pohyblivý jez Troja s vorovou propustí

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

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

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

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

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

#### Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006 se vodní dopravy týká jev č. A104. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od jednotlivých poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

### Vývoj od r. 2010

Využití pražských přívozů, které jsou součástí PID, vzrostlo v roce 2011 o 30 % oproti roku 2010. Přívozy v roce 2011 tak přepravily téměř 650 000 cestujících. Nejvytíženějším je přívoz P2 Podbaba – Podhoří, který v roce 2011 převezl 323 240 cestujících. Přívoz P3 Lihovar – Veslařský ostrov převezl přes 150 000 osob. Z důvodů vyčerpání přívozů P4 a P5 především turisty byl v říjnu 2011 ukončen provoz přívozů P4 mezi Dětským ostrovem a přístavištěm Hollar a přívoz P5 je v roce 2012 provozován v nové kratší trase, která spojuje Císařskou louku s oběma vltavskými břehy. Na přívozech platí jízdní doklady PID platné pro území Prahy včetně SMS jízdenky. Jízdnicích kola jsou, pokud to umožní provozní nároky, převážena zdarma.

Provoz nákladní dopravy je dle údajů dopravců v posledních letech nárazový, značně kolísá vyčerpání jednotlivých přístavů a celkový objem vodní nákladní dopravy v Praze klesá.

### 2.12.4 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 Ruzyně. Ostatní letiště na území Prahy (Kbely, Letňany, Točná) slouží většinou jiným speciálním účelům.

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

Celkový objem cestujících na Letišti Ruzyně zaznamenává v posledním desetiletí výrazný nárůst. V roce 1995 činil počet odbavených cestujících 3,21 milionu, v roce 2006 to bylo již 11,58 milionu cestujících, v nákladní letecké dopravě zde bylo v roce 2006 odbaveno 54 973 t nákladu, počet pohybů letadel v roce 2006 dosáhl hodnoty 166 346. V roce 2007 bylo na ruzyňském letišti odbaveno již 12,44 milionu cestujících, v nákladní letecké dopravě zde bylo v roce 2007 odbaveno 55 180 t nákladu, počet pohybů letadel v roce 2007 dosáhl hodnoty 174 662, tzn. o 8 316 pohybů více než v roce předchozím, což představuje cca 5% meziroční nárůst. V roce 2008 bylo na ruzyňském letišti odbaveno 12,6 mil. cestujících a 47 870 t zboží.

V roce 2009 nastal v souvislosti s ekonomickou krizí všeobecný pokles letecké dopravy. Došlo k celosvětovému poklesu přepravy osob o 2,6 % oproti roku 2008 a na ruzyňském letišti bylo odbaveno jen 11,6 mil. cestujících a 42 476 t zboží. Přes celosvětové oživení letecké dopravy v roce 2010 (nárůst počtu cestujících o 6,2 % oproti roku 2009) celkový počet cestujících odbavených v tomto roce na čtyřech letištích s mezinárodním statutem v ČR (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary) činil 12,3 mil. cestujících, tj. o 1,2 % méně než v roce 2009. V roce 2010 počet cestujících odbavených na ruzyňském letišti stagnoval, nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1,308 mil.) a nejméně v únoru (0,665 mil.). Měsíční maximum dosažené v roce 2010 bylo o 2,4 % nižší než v roce 2009. Podíl tranzitu a transferu v roce 2010 činil 23,7 % a oproti roku 2009 se nezměnil. Došlo však k nárůstu odbaveného nákladu, celkem bylo odbaveno 58 275 t zboží. Nejvíce nákladu bylo odbaveno v říjnu (5 888 t) nejméně v lednu (3 520 t) a měsíční maximum bylo v roce 2010 o 37,9 % vyšší než v roce 2009.

Pro srovnání lze uvést, že počet odbavených cestujících na Ruzyni v roce 2007 je srovnatelný s počtem odbavených cestujících na letišti ve Vídni v r. 2003, kde tehdy bylo odbaveno 12,75 milionu cestujících, v roce 2007 bylo na letišti ve Vídni odbaveno již 18,7 milionu cestujících. Letiště Ruzyně od poloviny devadesátých let minulého století však v porovnání s dalšími významově srovnatelnými mezinárodními letišti ve střední Evropě prochází dynamičtějším nárůstem leteckého provozu. V Ruzyni 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 %.

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

Problémem je současné, byť omezené provozování RWY 13/31, které negativními vlivy zasahuje hustě obydlené oblasti Prahy.

Nárůst leteckého provozu na Letišti 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 zmírní až zprovoznění Pražského okruhu na severozápadě města.

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

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

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

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

### Letiště Ruzyně

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

#### Historie a vývoj

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

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

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

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

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

- 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 RWY 13-31

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Charakter provozu

Letiště Ruzyně je plně koordinované letiště, tzn. 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 sezónní výkyvy. V letním období (květen až říjen) se uskutečňuje zpravidla okolo 56 % z celoročního počtu pohybů letadel.

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

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

#### Dráhový systém

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

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

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

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

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

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

#### Vzdušný prostor letiště

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

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

#### Odbavovací plochy

V současné době existují v areálu letiště odbavovací plochy:

- Odbavovací plocha SEVER je hlavní odbavovací plochou, slouží pro odbavení letadel kódového označení 4E. Konstrukce je zčásti cementobetonová, zčásti asfaltobetonová.
- Odbavovací plocha VÝCHOD je primárně určena pro odbavování CARGO letadel, v případě nedostatku kapacit je využívána i pro odbavení pasažérských letadel. Konstrukce je cementobetonová.

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

#### Odbavování letadel

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

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

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

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

#### Odbavování cestujících a zavazadel

Odbavování cestujících a zavazadel probíhá výhradně v letištních terminálech:

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

Odbavení cestujících a jejich zavazadel na Terminálu 1 probíhá přes 4 odbavovací ostrovy 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. Zásilky veterinární nebo rostlinné povahy se odbavují ve speciálních prostorech Pohraniční veterinární stanice, resp. fytokaranténní stanice.

Odbavování nákladů a pošty zahrnuje:

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

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

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

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

### Údržba letadel a hangárování

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

### Dopravní napojení letiště na okolní území

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

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

Hlavní příjezd k jižní části letiště (ul. K Letišti) je napojen do MÚK Pražský okruh – Evropská a tvoří ho čtyřpruhová směrově dělená komunikace, která je zakončena malou okružní křižovatkou v severní části jižního prostoru letiště.

### Letištní komunikace

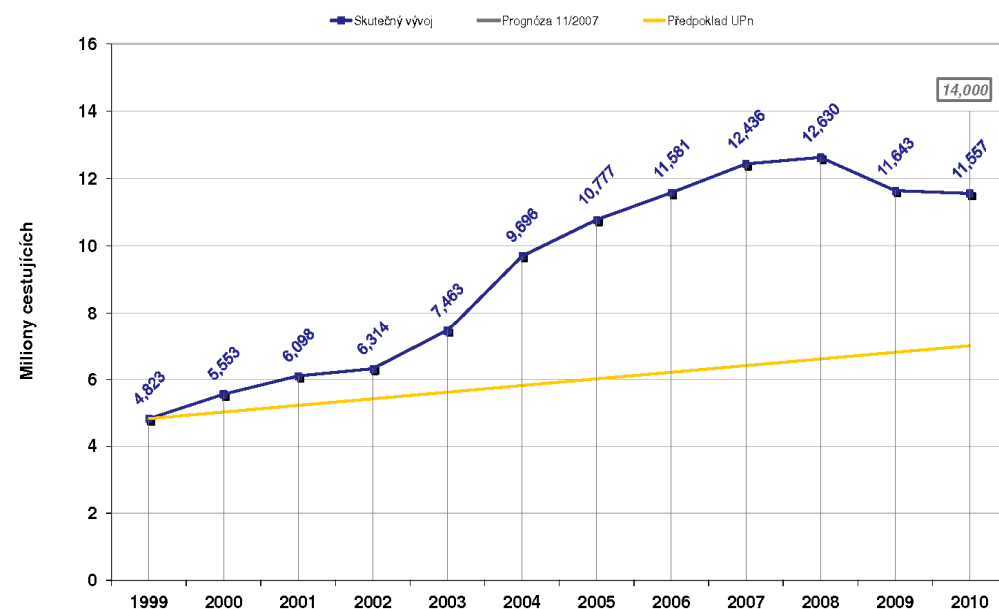
Jižní a severní část letiště jsou navzájem propojeny veřejnou komunikací s dopravním omezením. Veřejné komunikace v severní části letiště navazují na příjezd a tvoří je jedno- a dvoupruhové komunikace se smyčkou před odbavovacím terminálem.

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

### Letecký provoz

Z doloženého grafu je zřejmé, že vývoj objemu letecké osobní dopravy výrazně překračuje předpoklady 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. V roce 1995 činil počet odbavených cestujících 3,21 milionu osob za rok, v roce 2000 5,79 milionu za rok, v roce 2005 už 10,78 milionů za rok, v roce 2006 to bylo 11,58 milionů za rok, v roce 2007 12,44 milionů/rok. V roce 2008 bylo odbaveno 12,63 milionů/rok, následující rok 2009 došlo k poklesu počtu odbavených cestujících na počet 11,64 milionů/rok. V roce 2010 počet cestujících odbavených na Letišti Ruzyně stagnoval. Měsíční maximum dosažené v roce 2010 bylo o 2,4 % nižší než v roce 2009.

### Graf Vývoj počtu odbavených leteckých cestujících na Letišti Ruzyně



Zdroj: Správa Letiště Praha, s. p., ÚRM, 2011

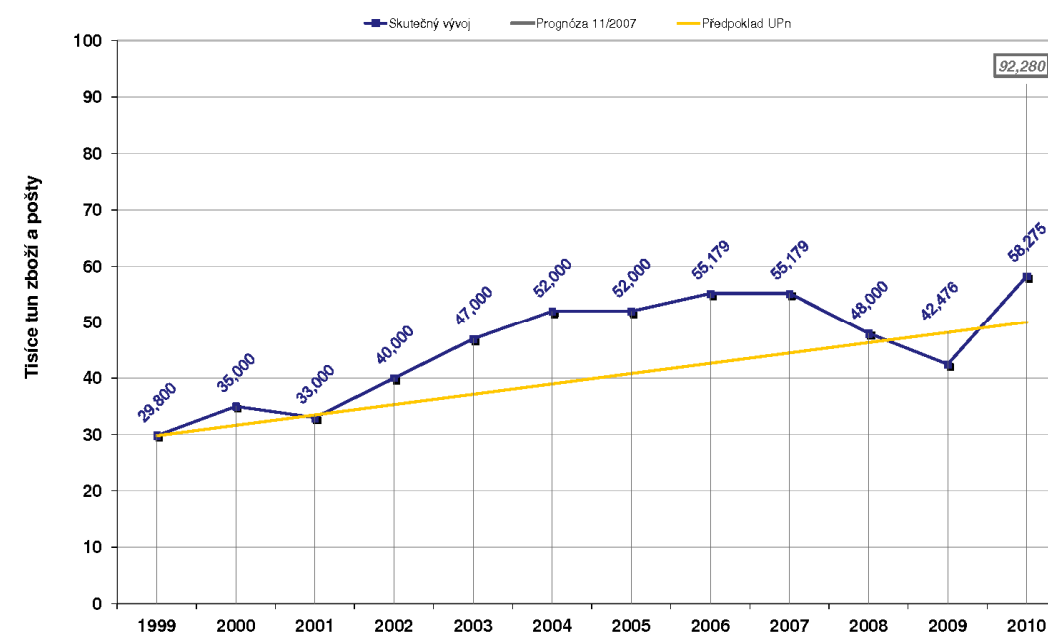
Nárůst letecké dopravy spolu s celkovým rozvojem Letiště Ruzyně se projevuje rovněž rostoucími intenzitami vyvolané automobilové dopravy. Letiště je na silniční systém napojeno prostřednictvím ul. Aviatické a K Letišti. Nárůst individuální automobilové dopravy na těchto přístupových komunikacích uvádí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

### Tab. Zatížení přístupových komunikací k Letišti Ruzyně

Přístupové komunikace k Letišti Ruzyně								
Celkové zatížení komunikací 6–22 hod. v pracovních dnech								
Komunikace	Rok							
	1995	1997	2000	2005	2006	2007	2009	2010
K Letišti	3 100	3 200	3 400	5 800	5 800	7 050	7 700	7 745
Aviatická	9 650	14 600	18 500	22 000	23 000	27 850	32 608	32 767
<b>Celkem</b>	<b>12 750</b>	<b>17 800</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>

Zdroj: TSK UDI, ÚRM 2011

### Graf Rozsah nákladní letecké dopravy na Letišti Ruzyně

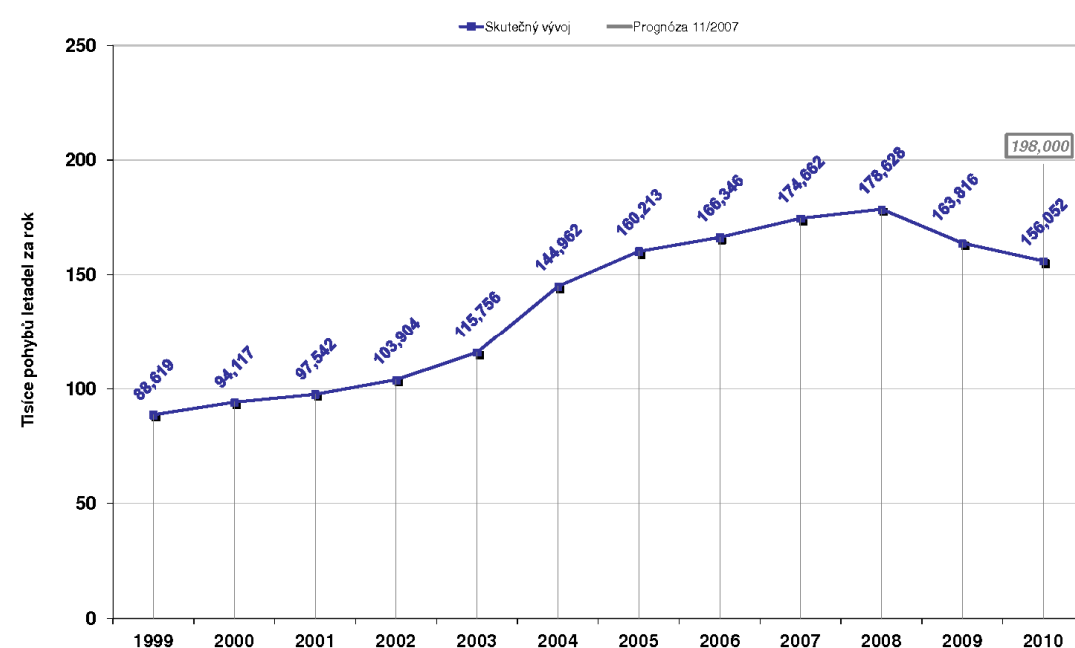


Zdroj: Správa Letiště Praha, s. p., ÚRM, 2011

V roce 1995 při počtu 3,21 milionu odbavených leteckých cestujících za rok dosahovalo v běžných pracovních dnech v časovém rozmezí 6–22 hodin celkové zatížení přístupových komunikací k areálu letiště 12 750 vozidel, v roce 2005, kdy počet odbavených cestujících dosáhl 10,78 milionu za rok, bylo celkové zatížení přístupových komunikací k areálu letiště v běžných pracovních dnech v rozmezí 6–22 hod. 27 800 vozidel a v roce 2007 při počtu odbavených cestujících 12,44 milionu za rok bylo celkové zatížení přístupových komunikací k areálu letiště v běžných pracovních dnech v časovém rozmezí 6–22 hod. 34 900 vozidel. Při poklesu cestujících v letech 2009–2010 nicméně oproti minulému období vzrostlo celkové zatížení přístupových komunikací, jak dokumentuje doprovodný graf a tabulka.

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

Graf Počet pohybů letadel na Letišti Ruzyně



Zdroj: Správa Letiště Praha, s. p., 2011

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

Pro Letiště Ruzyně má v současné době velký význam individuální automobilová doprava. V severní části areálu letiště bylo v roce 2007 veřejnosti a zaměstnancům k dispozici cca 5 300 parkovacích a odstavných stání. Navíc zde jsou i další vyhrazená parkoviště pro organizace, které mají v areálu letiště svá pracoviště. V jižní části areálu letiště je veřejnosti k dispozici cca 120 parkovacích stání. 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 r. 2007. V pracovních dnech podíl cest na (z) letiště IAD činil 53 %, veřejných autobusů 19 %, minibusů 11 %, taxi 10 % a smluvních autobusů 7 %. V září 2009 byl podíl cest IAD 51,2 %, veřejných autobusů 24,7 %, minibusů 10,8 %, taxi 9,8 % a smluvních autobusů 3,5 %.

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

### Letiště Kbely

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

#### Historie a vývoj

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

Jako první na severovýchodě Prahy vzniklo po vyhlášení samostatné Československé republiky letiště ve Kbelích sloužící zpočátku pouze vojenskému letectvu. V roce 1919 zde začalo pracovat ředitelství civilního letiště a v letech 1921–1923 se zde vedle dřevěných a plátěných vojenských hangárů objevilo i pět

železobetonových civilních. V těch od roku 1923 sídlila ČSA a později ČSL. Kbelské letiště bylo původně travnaté, oválného tvaru o rozměrech 810 x 1 350 m.

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

#### Dráhový systém

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

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

#### Letecký provoz

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

**V r. 2000 bylo na letišti Kbely uskutečněno 10 327 pohybů letadel, 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 cca 4 let se předpokládá nárůst počtu leteckých pohybů na hodnotu cca 13 000 až 14 000 pohybů letadel za rok.

### Letiště Letňany

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

#### Historie a vývoj

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

#### Dráhový systém

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

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

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

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

#### Letecký provoz

Letiště leží v MCTR Kbely. Letištní provozní zóna je dle povolení ATC Kbely. Přílety a odlety jsou možné pouze za obousměrného radiového spojení na kmitočtu Kbely věž. Přímé přiblížení je povoleno pouze se

souhlasem dispečera AFIS při oboustranném radiovém spojení. Bez spojení se stanovištěm AFIS je přímé přiblížení zakázáno. Letištní okruh pro letouny tvoří konfliktní provoz pro přiblížení na RWY 24 LKPR.

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

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

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

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

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

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

### Letiště Točná

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

#### Historie a vývoj

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

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

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

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

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

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

#### Dráhový systém

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

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

#### Letecký provoz

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

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

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

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

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

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

#### Poznámka:

*Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006, se letecké dopravy týkají jevy č. A102, A103 a A105. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s přiměřeným využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od jednotlivých poskytovatelů i termínem dodání podkladů.*

### Vývoj od r. 2010

Letiště 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.

V listopadu 2010 vláda ČR schválila vytvoření holdingu z firem vlastněných státem v oblasti letecké přepravy a pozemních služeb. V roce 2011 bylo zahájeno vložení Letiště Ruzyně do Českého aeroholdingu. Proces přechodu k plné holdingové struktuře by měl být dokončen v roce 2012.

Letiště Točná je kvůli celkové rekonstrukci uzavřeno. Došlo k prodloužení přistávací dráhy a buduje se nové zázemí pro piloty i veřejnost. Znovu otevření letiště je plánováno v roce 2012.

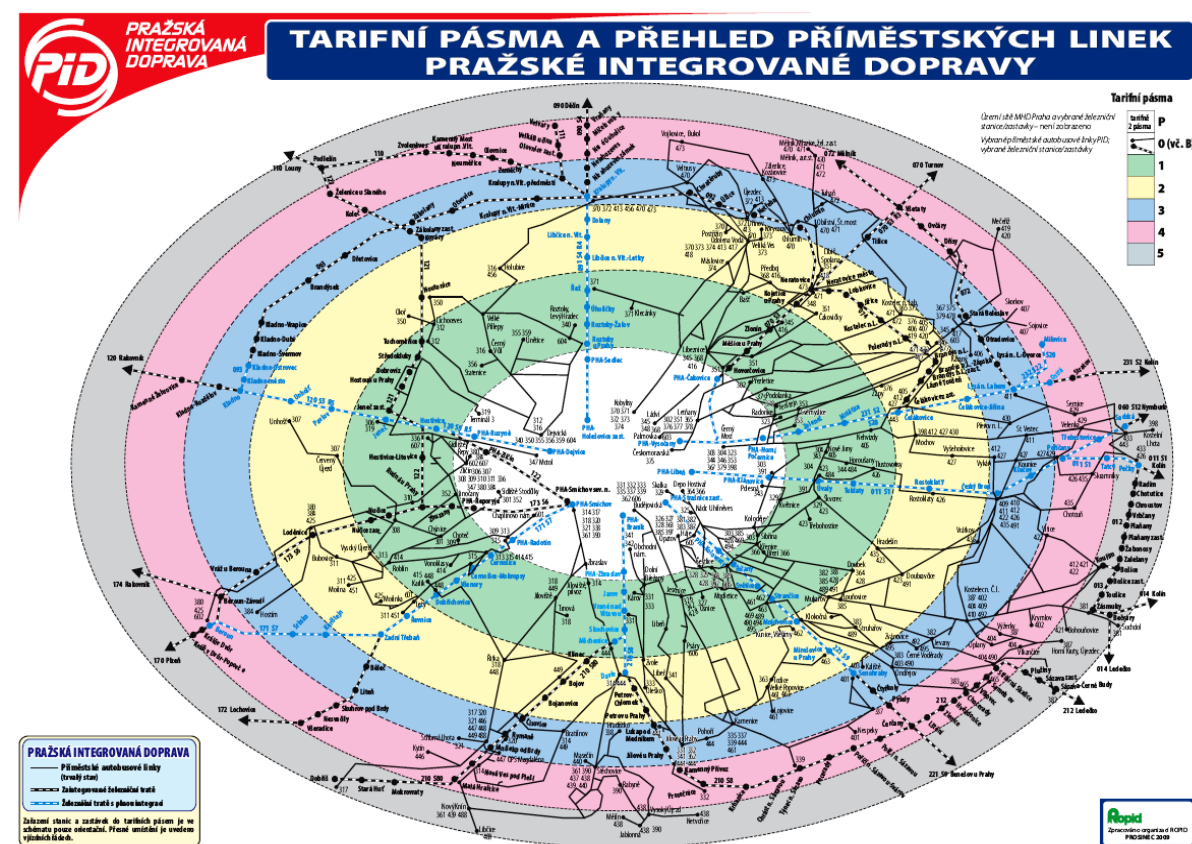
Přes celosvětové oživení letecké dopravy (nárůst počtu cestujících o 6,2 % oproti roku 2009) celkový počet cestujících odbavených v roce 2010 na čtyřech letištích s mezinárodním statutem v ČR (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary) činil 12,3 mil. cestujících, tj. o 1,2 % méně než v roce 2009. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) naopak o 21,2 % stoupl a činil 65,3 tis. t. V roce 2010 počet cestujících odbavených na Letišti Ruzyně stagnoval. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1,308 mil.) a nejméně v únoru (0,665 mil.). Měsíční maximum dosažené v roce 2010 bylo o 2,4 % nižší než v roce 2009. Podíl tranzitu a transferu v roce 2010 činil 23,7 % a oproti roku 2009 se nezměnil. Došlo však k nárůstu odbaveného nákladu, celkem bylo odbaveno 58 275 t zboží. Nejvíce nákladu bylo odbaveno v říjnu (5 888 t) nejméně v lednu (3 520 t) a měsíční maximum bylo v roce 2010 o 37,9 % vyšší než v roce 2009.

### 2.12.5 VEŘEJNÁ DOPRAVA OSOB

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

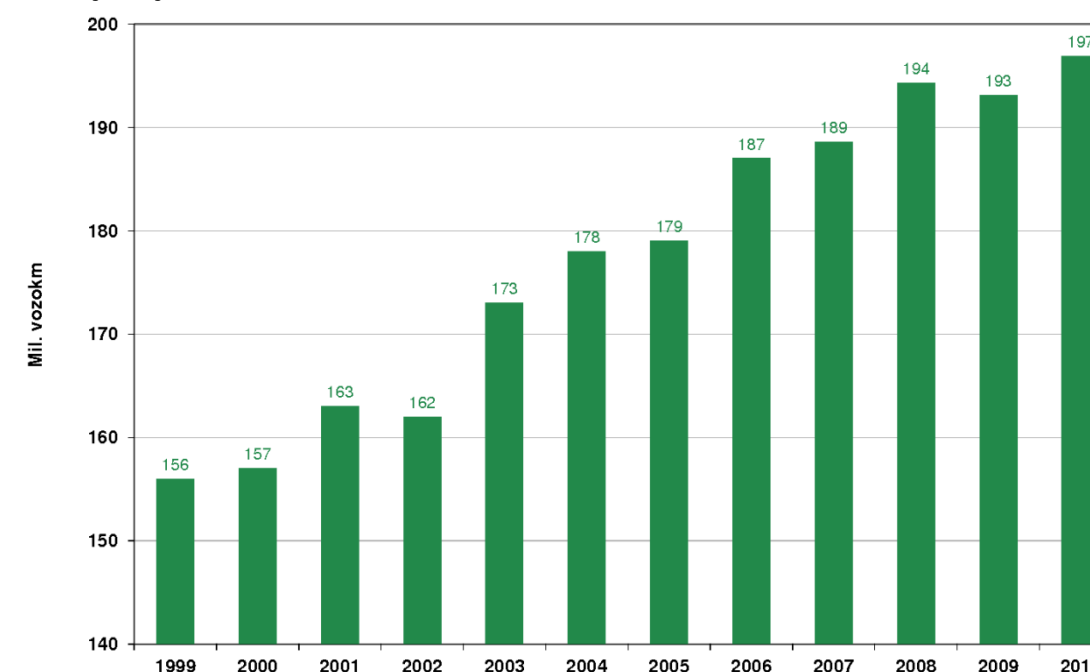
Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let. Vzhledem ke společenským podmínkám tehdy ještě k jeho vzniku nedošlo. V roce 1993 vyústil záměr města reagovat na probíhající společenské a ekonomické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

Obr. Schéma PID linek



Zdroj: DP, a. s., 2010

Graf Výkony všech linek PID v mil. vozokm



Zdroj: UDI, 2011

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 145 měst a obcí Moravskoslezského kraje s rozlohou přesahující 2 400 km<sup>2</sup> a s více než 750 000 obyvateli. Koordinátor ODIS, s. r. o., (KODIS) byl založen v listopadu 1995. K hlavním úkolům patří správa ODIS (evidence a rozdělování tržeb mezi dopravce, koordinace výkonů, jízdních řádů, příprava podkladů pro zajištění dopravní obslužnosti apod.) a rozvoj ODIS (zapojení dalších měst a obcí, popřípadě dopravců do ODIS). Dopravní podnik Ostrava, a. s., provozuje 208,9 km tramvajových linek, 29,3 km trolejbusových linek a 887,4 km linek autobusových. Tarif ODIS je kombinací zónového a časového tarifu a je přestupní. Území, na kterém jsou provozovány linky ODIS, je rozděleno na tarifní zóny.

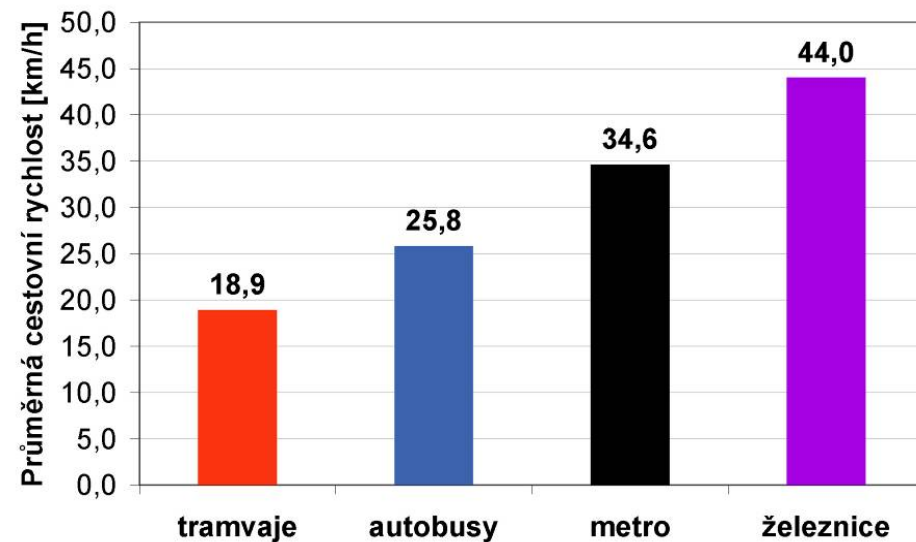
KORDIS JMK, spol. s r. o., koordinátora **Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje IDS JMK** založil v březnu 2002 Jihomoravský kraj společně s městem Brnem. IDS JMK zahájila provoz 1. ledna 2004 a dnes zajišťuje dopravu ve více než polovině obcí Jihomoravského kraje, v nichž žije přes 60 % jeho obyvatel a nabízí cestujícím 10 vlakových linek, 13 tramvajových linek, 11 trolejbusových linek a přes 150 linek autobusových. Území IDS JMK je členěno do tzv. tarifních zón. Jádrem tarifního systému jsou zóny 100 a 101, které pokrývají území města Brna. S nimi sousedí další zóny tvořené obvykle několika obcemi nebo velkým městem. Linky v IDS JMK mají své provozní číselné označení. U většiny mimobrněnských autobusových linek je třímístné, tramvaje, trolejbusy a autobusy jezdící převážně po území města Brna mají označení jen dvómístné.

Obr. Plán regionálních linek IDS JMK v Brně



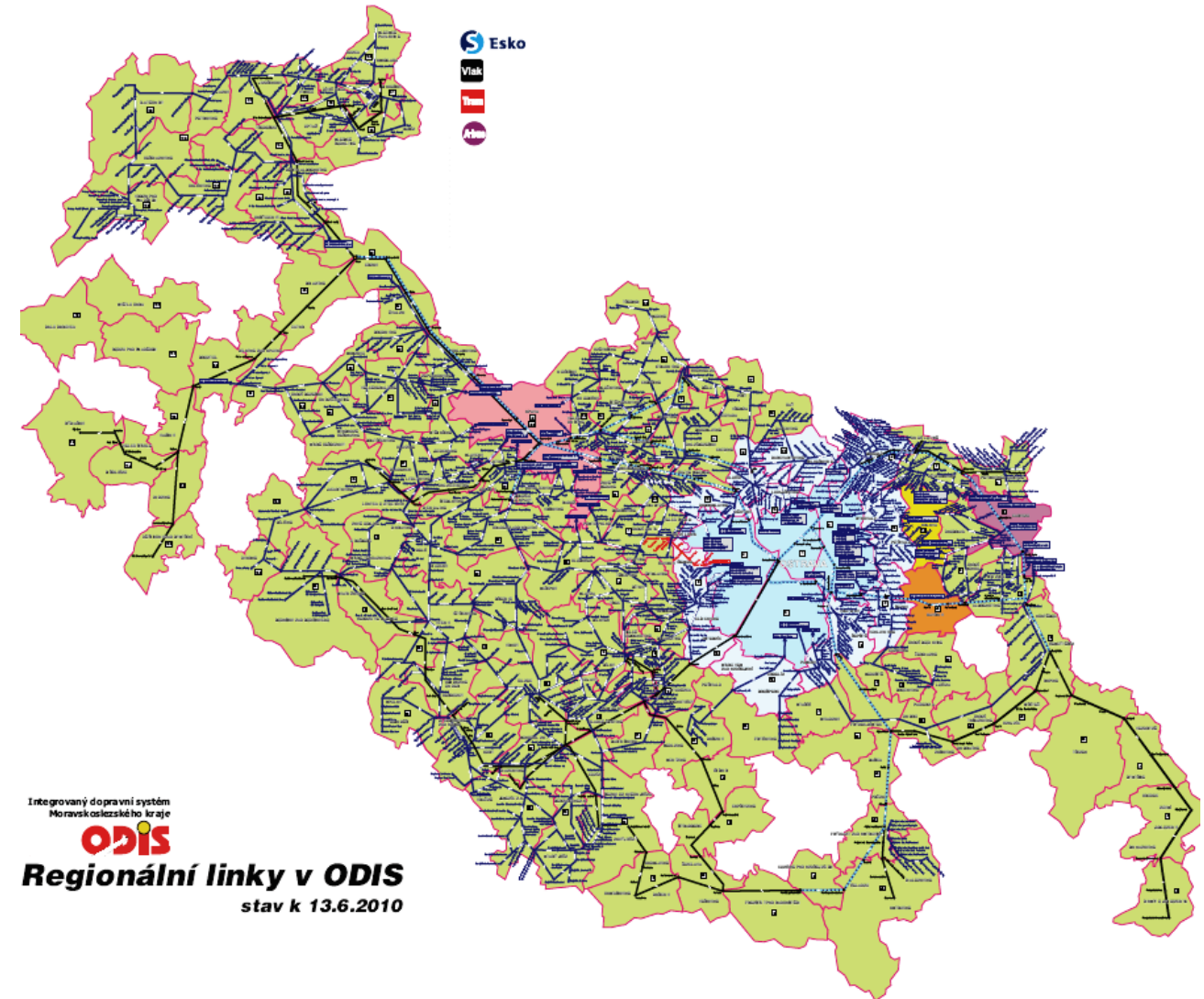
Zdroj: KORDIS JMK, spol. s r. o.

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



Zdroj: UDI, 2008

Obr. Regionální linky v ODIS



Integrovaný dopravní systém  
Moravskoslezského kraje  
**ODIS**  
Regionální linky v ODIS  
stav k 13.6.2010

Zdroj: ODIS

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

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

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

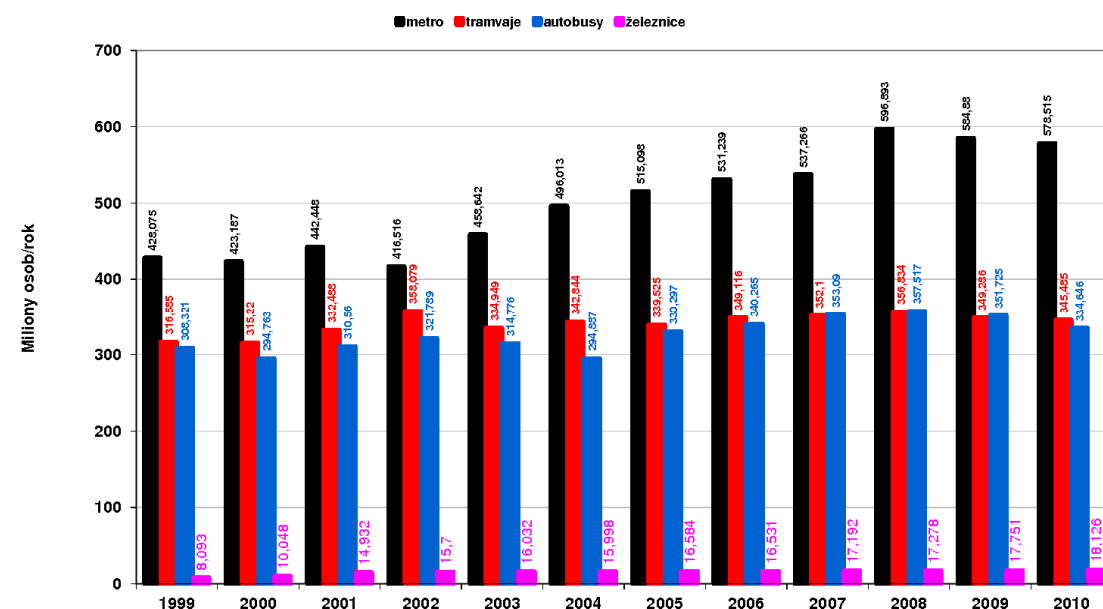
V roce 2000 tvořil systém městské hromadné dopravy v celoměstském měřítku cca 60 % a v centru až 85 % přepravní práce. V předcházejícím období byla v devadesátých letech ale vývojová tendence vcelku nepříznivá, neboť došlo k razantnímu odlivu cestujících ve prospěch IAD.

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;
- zkracovat přestupní vazby mezi jednotlivými prvky systému veřejné dopravy osob i individuální; automobilovou dopravou (záchytná parkoviště) a městskou hromadnou dopravou;
- zajišťovat kvalitní hromadnou dopravu i na krátké vzdálenosti zejména v centru města.

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

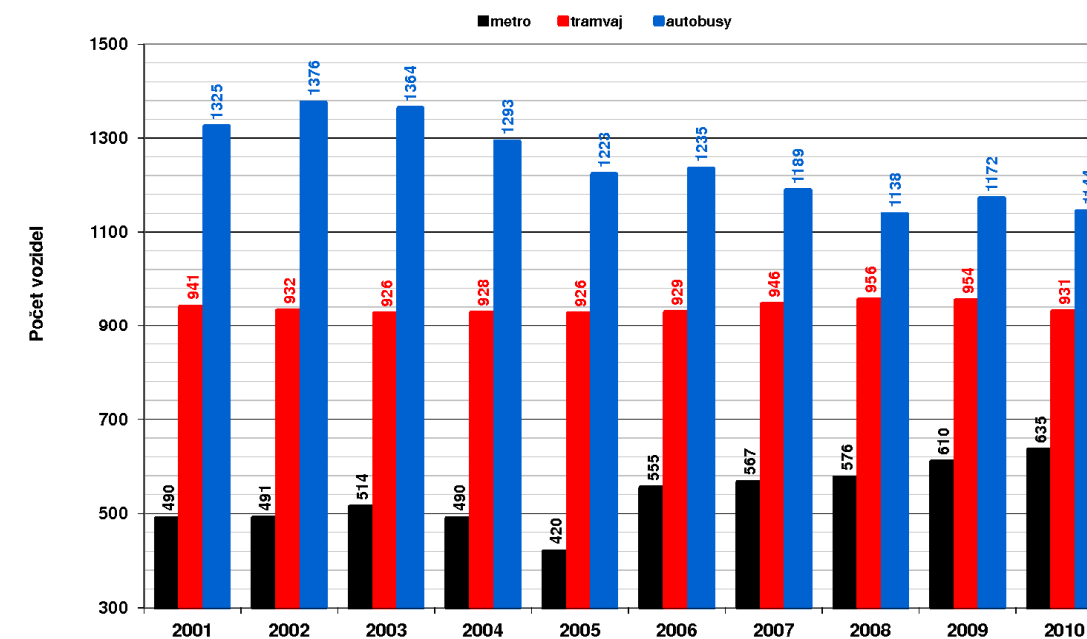
#### Graf Počet přepravených osob v systému PID na území hl. m. Prahy



Zdroj: TSK, 2011

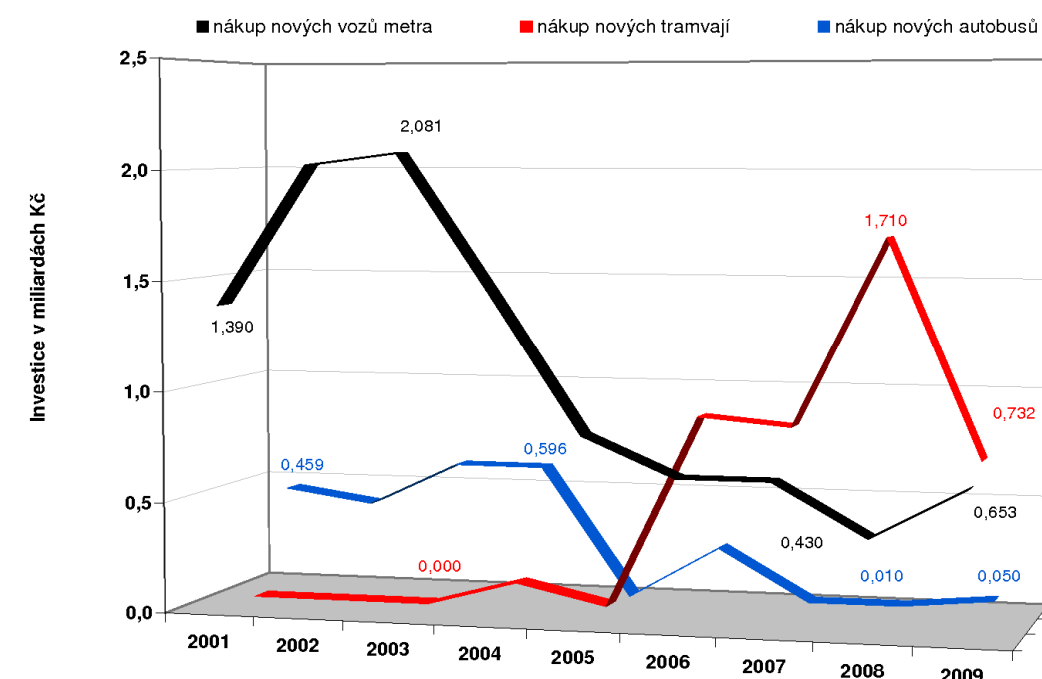
Metro je jednou z priorit budování dopravního systému v Praze. Jako nositel rozhodujících diametrálních a radiálních přepravních vztahů je páteřním prvkem MHD a tomu odpovídá zcela mimořádná pozornost, která vždy byla tomuto dopravnímu systému věnována ve všech zásadních koncepčních materiálech, územní plán nevyjímaje. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že názorový vývoj v koncipování rozvoje sítě metra (daný především aspekty politickými, demografickými a finančními) je natolik dynamický, že na něj bylo v minulosti třeba reagovat schválením změn stávajícího územního plánu, případně se tyto změny dosud projednávají nebo připravují (korekce trasování severního prodloužení trasy C metra i úvodního úseku trasy metra D v oblasti Krče, záměr na prodloužení trasy A metra západním směrem). Zohlednění některých dalších koncepčních záměrů lze na základě průběhu dosavadní přípravy předpokládat v novém územním plánu.

#### Graf Provozní stav vozového parku prostředků veřejné dopravy



Zdroj: DP, a. s., 2011

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



Zdroj: DP, a. s., 2010

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 (Florence), Můstek, Muzeum. V devadesátých letech se rozvoj sítě metra soustředil mimo celoměstské centrum Prahy do jeho okrajových částí. V srpnu 2002 postihla Prahu povodeň, která způsobila metru velké škody, jejich odstraňování trvalo až

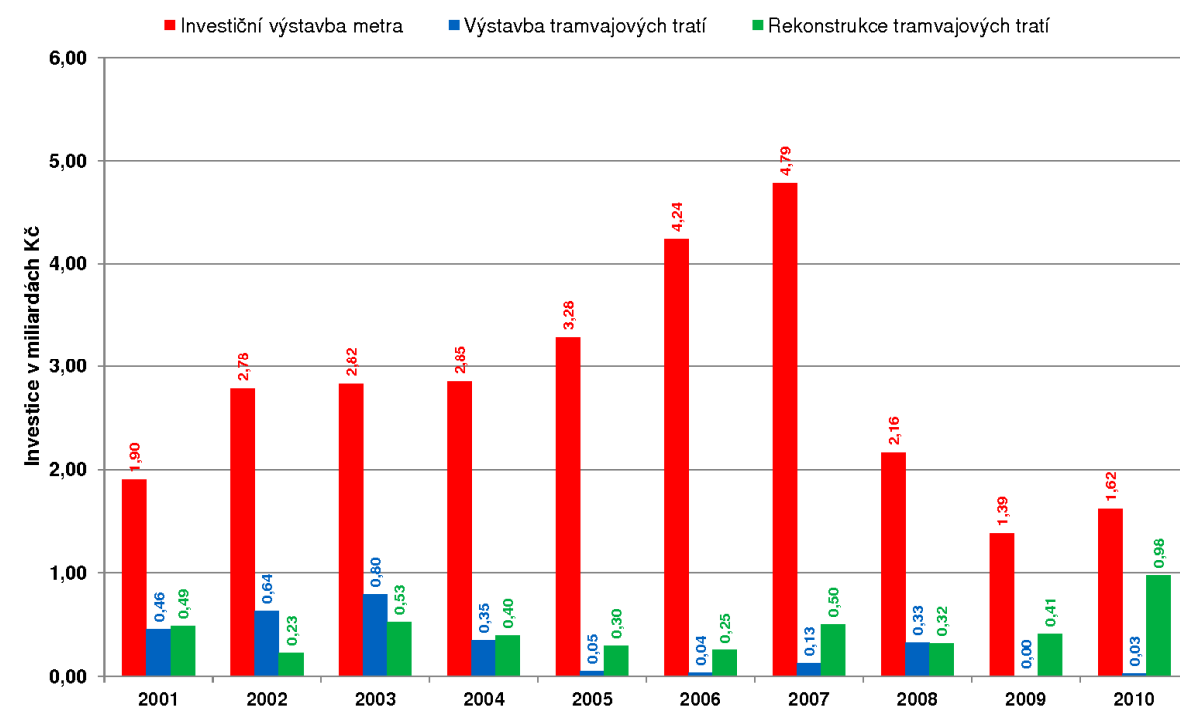
do března 2003. V květnu 2008 byl otevřen zatím poslední úsek metra trasy IV. C II mezi stanicemi Střížkov, Prosek a Letňany.

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

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

Po celou dobu své existence metro slouží také jako iniciátor proměn na mnoha místech Prahy. V historickém 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 automobilové dopravě. Další rozvoj metra v Praze je třeba podporovat též se zřetelem na skutečnost, že rozsah automobilové dopravy bude třeba v budoucnu výrazněji omezovat.

**Graf Vývoj objemu investičních nákladů v mld. Kč**



Zdroj: DP, a. s., 2011

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 2010 bylo 35 bezbariérových, jsou opatřeny buď osobními výtahy, šikmými schodišťovými plošinami nebo přímými bezbariérovými vstupy. Nízkopodlažní tramvaje byly v roce 2010 nasazovány na vybrané spoje 20 linek. Bezbariérové spoje jsou v zastávkových jízdních řádech označeny ikonou. Nízkopodlažní autobusy v roce 2010 obsluhovaly garantované spoje 100 denních městských linek. Tyto spoje zajišťuje 261 standardních nízkopodlažních a 52 kloubových nízkopodlažních vozů. V provozu jsou také dvě zvláštní autobusové linky pro občany s omezenou schopností orientace a pohybu zajišťující dopravu především k bezbariérovým

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

Systém metra disponuje depy Kačerov, Hostivař a Zličín.

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

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

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

Celková délka sítě: 59,1 km

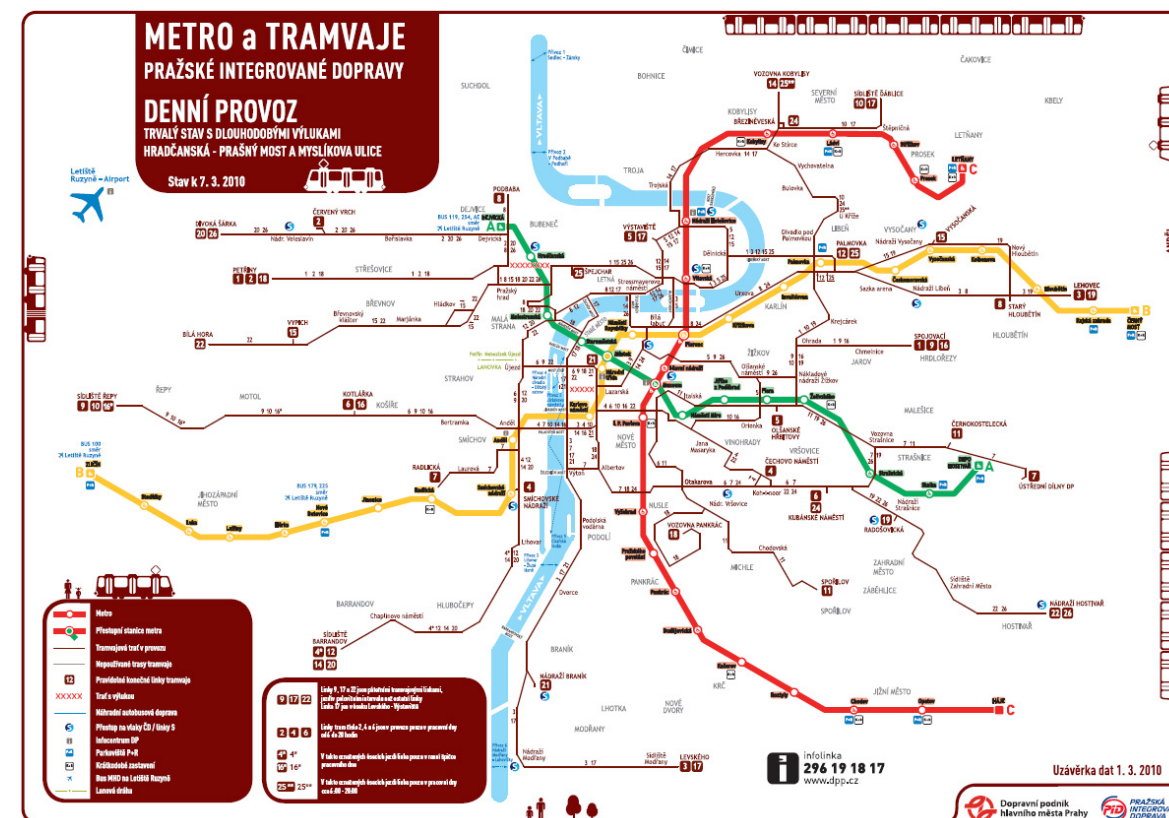
- linka A 11,0 km
- linka B 25,7 km
- linka C 22,4 km

Celkový počet stanic současné sítě metra je 57, linka A má 13 stanic, linka B 24 stanic, linka C 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 34 souprav – interval 150 s.
- Linka C 39 souprav – interval 115 s.

**Obr. Schéma kolejové veřejné dopravy v Praze**



Zdroj: DP, a. s., 2010

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

V lednu 2011 byla do zkušebního provozu nasazena první ze závěrečné série třinácti modernizovaných souprav metra typu 81-71M, které jsou určeny pro linku A. Dopravní podnik převzal v červnu 2011 od výrobce poslední soupravu metra typu M1, která završila dodávku 53 těchto moderních vlakových souprav.

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 Křížka zprovozněna první česká elektrická tramvaj v Praze na Letné. Rok 1896 přinesl zprovoznění Křížkovy 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 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 140,9 km, přičemž podíl segregovaných úseků je 52 %. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti se v mezidobí mírně zvětšila na 542 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2007 podílela 28,3 %. Koncepte 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 souběhách s automobilovou dopravou a všestranně zabezpečit tramvajový provoz tak, aby se cestovní rychlost tramvajové dopravy zvýšila alespoň na úroveň dopravy autobusové. Jak se přání (ne)naplnilo, dokládají následující čísla: v roce 1999 tento ukazatel dosahoval hodnoty 17,8 km/h (BUS vč. příměstských linek DP HMP 24,3 km/h), dnes 18,9 km/h (BUS 25,8)! Pozitivní vývoj cestovní rychlosti u autobusové dopravy byl bezpochyby ovlivňován skutečností, že autobusová doprava je rozvojem sítě metra postupně vysouvána z centrální oblasti města a opouští některé exponované koridory (trasy). Zároveň se u autobusů ve větší míře uplatnily prvky preference, jako jsou vyhrazené jízdní pruhy nebo přednost na světelně řízených křižovatkách. Územní plán konstatuje, že je nutné zabezpečit výstavbu nových tramvajových tratí v okrajových částech města. Dosažení provozní spolehlivosti, pravidelnosti a zvýšení četnosti spojů je spolu s pohodlím nezbytnou podmínkou pro zvýšení atraktivity tramvajové dopravy pro cestující, a tím i zvýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce.

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



Zdroj: UDI, 2011

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 (115 let od zahájení tramvajového provozu v roce 1897), význam i ekologické přednosti představují výzvu pro další rozvoj a preferenci tramvajové dopravy. Pro další rozvoj hovoří i příznivý poměr investičních nákladů k výslednému efektu. Stávající tramvajová síť v Praze není dostačující, a měla by se proto dále intenzivně rozvíjet. V centru města dochází k přetížení některých úseků (např. v prostoru Karlova náměstí, v úseku Karlovo náměstí – I. P. Pavlova). V dopravních špičkách dochází na některých zastávkách v centru města ke kumulaci spojů a přetížení prostoru zastávek cestujícími (např. I. P. Pavlova, Národní třída aj.). Značné zatížení některých úseků tramvajových tratí v centru města, negativní vliv automobilové dopravy na tramvajový provoz na komunikacích zejména v centrální oblasti snižují celkovou kvalitu tramvajové dopravy. V uplynulých letech však i v této oblasti dochází k dílčímu zlepšení podmínek pro tramvajový provoz – fyzickým oddělením některých úseků 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. Při realizaci oddělovacích prahů se vychází z předpokladů obsažených v Projektu preference MHD v Praze a v souladu s koordinací investičních a rekonstrukčních akcí. V roce 2006 byla nově vybavena preferencí pro tramvaje světelná signalizační zařízení na pěti křižovatkách. Koncem roku 2007 bylo 109 křižovatek s preferencí pro tramvaje, z toho 51 s absolutní preferencí a 58 s podmíněnou. V průběhu roku 2010 se celkový počet světelně signalizačních zařízení (SSZ) s preferencí tramvajů zvýšil na 145 z celkového počtu 228 na tramvajové síti.

Velkou výzvou kromě rozšíření stávající tramvajové sítě a zlepšení podmínek pro tramvajovou dopravu v Praze je i obnova jejího vozového parku, jehož stav není uspokojivý. Různě modernizované Tramvaje T3 jsou postupně nahrazovány částečně nízkopodlažní pětičlánkovou tramvají typu ELEKTRA 14T s nástupní hranou dveří ve výšce 350 mm nad temenem kolejnice s užitečnou plochou nízkopodlažní části vozidla představující 50 % celkové užité plochy. Elektrická část je uložena v kompaktních kontejnerech na střeše vozidla, které je vybaveno asynchronními trakčními motory, digitálně řízenými napěťovými střídači s možností rekuperace, kamerovým systémem a oddělenou klimatizovanou kabinou řidiče. Dne 10. 4. 2008 byl představen nový typ tramvaje FORCITY 15T. Jde o jednosměrný tříčlánkový osminápravový nízkopodlažní vůz, který má v budoucnu plně nahradit vozy T3. 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 2017 má být Dopravnímu podniku hl. m. Prahy dodáno 250 souprav této tramvaje.

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

Foto Škoda FORCITY 15T



Zdroj: ŠKODA TRANSPORTATION, s. r. o.

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

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

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

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

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

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

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

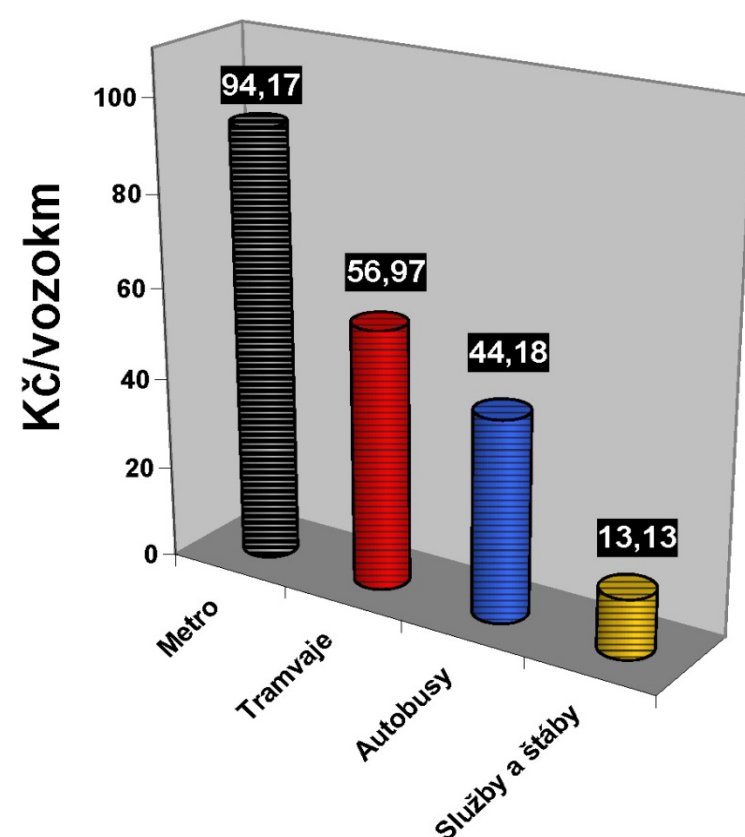
V souvislosti s rozvojem kolejových systémů hromadné dopravy by v Praze mělo v budoucnu dojít k částečné redukci rozsahu městské autobusové dopravy tak, jako se stalo například v případě prodloužení trasy C z Holešovic do oblasti Severního Města nebo v případě zprovoznění tramvajové trati na Barrandov. Autobusová veřejná doprava by měla zajišťovat především plošnou obsluhu v území, kde se nemohou uplatnit kolejové subsystémy 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 v dopravních špičkách. Vozový park prochází postupně kvalitativní změnou, kdy staré autobusy jsou z velké části nahrazovány moderními nízkopodlažními, které splňují i přísné emisní limity. Ke zlepšení atraktivnosti autobusové dopravy by měla přispět větší preference autobusových spojů na světelně řízených křižovatkách a vytváření příznivějších podmínek pro autobusovou dopravu na mezikřižovatkových úsecích komunikací tam, kde to prostorové podmínky komunikací dovolí. Příležitostí pro autobusovou dopravu do budoucna může být zejména prosazení již zmíněného konceptu tzv. „metropolitních linek“, které jsou známy např. z německých měst a v podstatě suplují náročnější kolejové řešená propojení sídelních celků při zachování obdobné kvality veřejné dopravy ve všech jejích aspektech vyjma vlivů na životní prostředí. Riziko pro autobusovou dopravu představuje probíhající suburbanizace mnoha území na okraji města i vně jeho hranic v regionu, velmi často v území, které nemá podmínky pro obsluhu kolejovou hromadnou dopravou. Zvyšování nároků na autobusovou dopravu nemá odezvu ve vybavení a někdy i kapacitě přestupních terminálů u stanic metra – (viz např. Opatov, Zličín) a vyvolává potřebu rozšiřování vozového parku. Bez segregovaných koridorů nebo vyhrazených pruhů navíc autobusová doprava sdílí společný prostor s automobilovou dopravou. Jistý deficit lze spatřovat rovněž v plošném pokrytí některých oblastí města, které svým charakterem (demografické bilance nebo morfologie terénu i uspořádání uliční sítě) nejsou vhodné pro klasické autobusy, ale je možné je potenciálně obsloužit linkami minibusů (citybusů) s menší kapacitou a lepšími možnostmi průjezdu složitějším územím.

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

**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 2010 bylo realizováno dalších 17 takto vybavených SSZ a ke konci roku tak umožňovalo preferenci autobusů 121 SSZ (z toho 114 pomocí aktivní detekce a 7 s detekcí pasivní).

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 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. 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 Mövenpic, která propojuje dvě samostatné budovy Mövenpick Hotel na úpatí vrchu Mrázovka a Mövenpick Executive na jeho vrcholu.

**Graf Kalkulace nákladů na provozní vozokm**



Zdroj: DP, a. s.

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

*Poznámka:*

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006) se veřejné dopravy týkají jevy č. A098, A099, A100. Jev č. A101 (trolejbusová dráha) se v Praze nevyskytuje. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval URM s průměrným využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

### Vývoj od r. 2010

V letech 2010 a 2011 proběhla rekonstrukce několika tramvajových tratí – v ulicích Myslíkova, Plzeňská, Smetanovo nábřeží a úsek Nádraží Braník – Sídliště Modřany. V roce 2011 bylo dokončeno prodloužení tramvajové trati k budoucí železniční zastávce Praha-Podbaba.

V rámci zlepšování veřejné dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace byl vybudován výtah ve stanici metra Chodov a Národní třída.

V dubnu 2010 byla zahájena výstavba prodloužení metra trati A v úseku V. A. Dejvická – Motol. V lednu 2012 byly téměř dokončeny traťové tunely a dokončení celého úseku je plánováno na rok 2014.

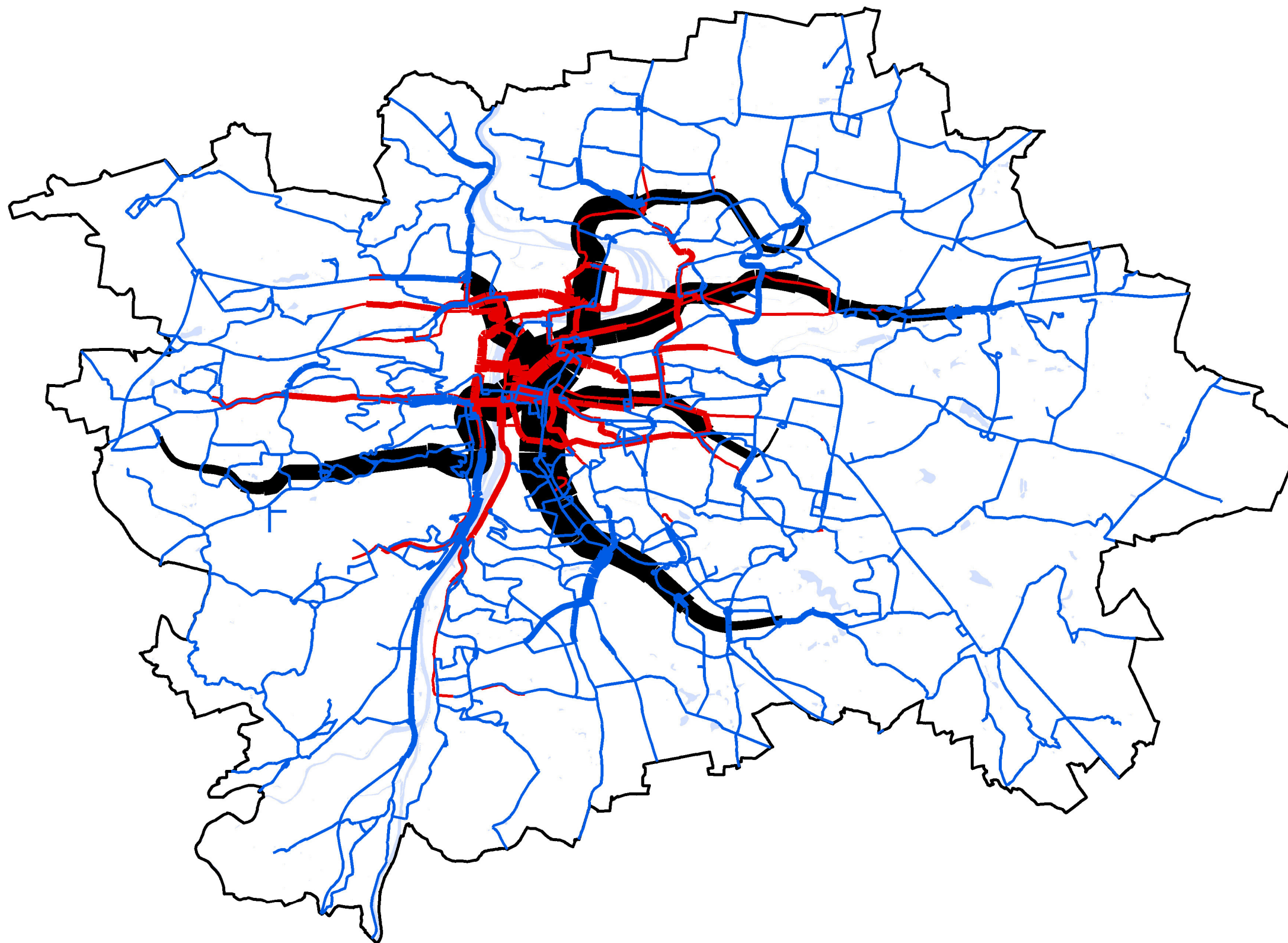
V lednu 2011 byla do zkušebního provozu nasazena první ze závěrečné série třinácti modernizovaných souprav metra typu 81-71M, které jsou určeny pro linku A. Dopravní podnik převzal v červnu 2011 od výrobce poslední soupravu metra typu M1, která završila dodávku 53 těchto moderních vlakových souprav.

Nový typ tramvaje FORCITY 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 2017 má být Dopravnímu podniku hl. m. Prahy dodáno 250 souprav této tramvaje.

DPP rozšířil svůj vozový park o dva nové městské kloubové autobusy SOR NBH 18 s hybridním pohonem. Tyto autobusy byly veřejnosti poprvé představeny 12. ledna 2011. Dopravní podnik také zařadil do provozu sedm nových částečně nízkopodlažních midibusů značky SOR. Tyto vozy, které usnadňují přepravu cestujících se zdravotním handicapem, jsou od neděle 12. prosince 2010 nasazeny na vybrané autobusové linky provozované společností.

## SCHÉMA ZATÍŽENÍ SÍŤE MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

2 000 1 000 0 2 000 m



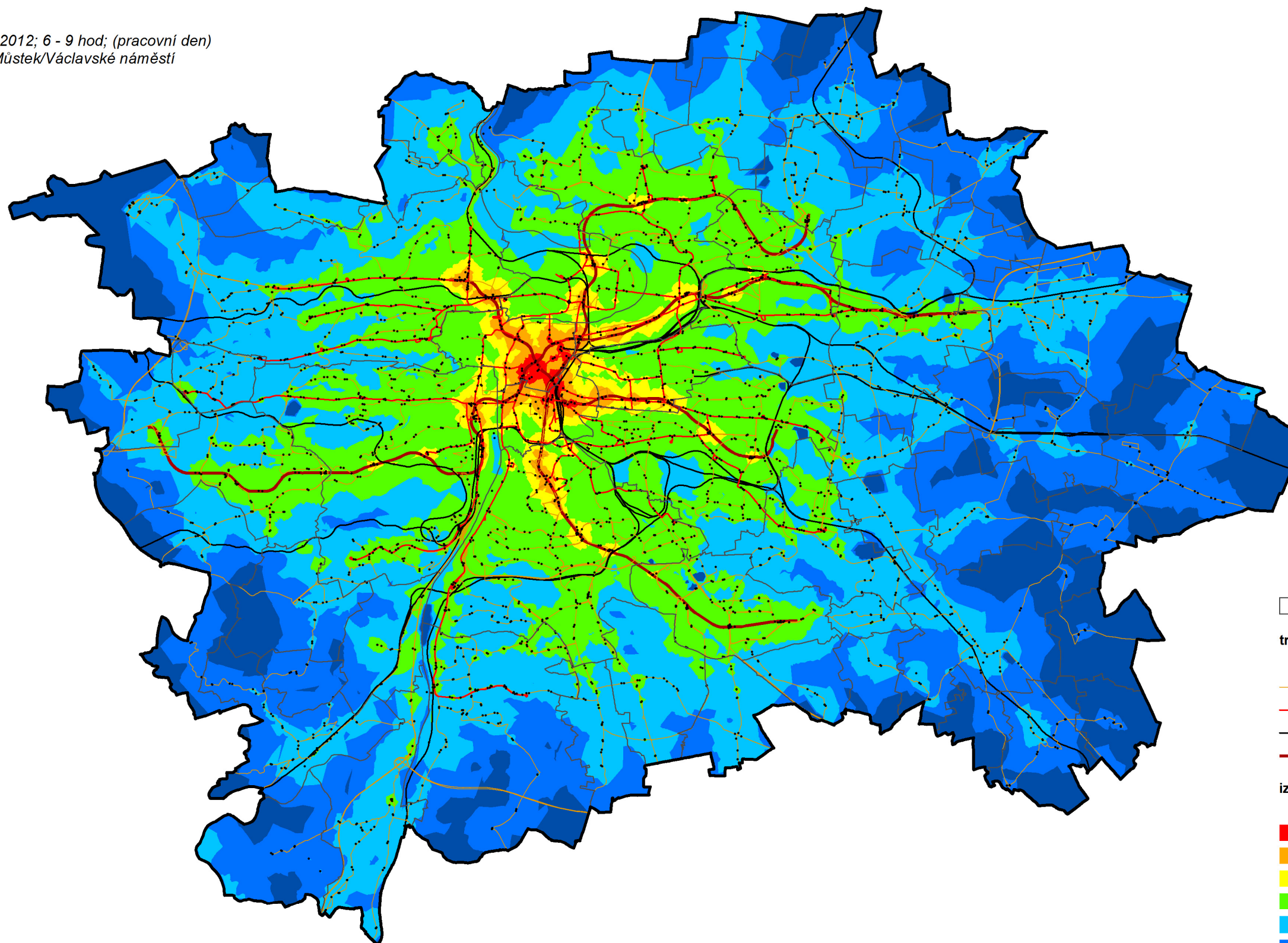
Metro  
Tramvaje  
BUS PID

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

## SCHÉMA DOSTUPNOSTI CENTRA PRAHY PROSTŘEDKY PID A PĚŠÍ DOCHÁZKOU KE STANICI

2 000 1 000 0 2 000 m

situace 14. 5. 2012; 6 - 9 hod; (pracovní den)  
cíl: Muzeum/Můstek/Václavské náměstí



□ hranice městských částí

### trasy linek PID

- zastávky PID
- autobus
- tramvaje
- železnice
- metro

### izochrony dostupnosti min.

- 0-5
- 6-10
- 11-15
- 16-30
- 31-45
- 46-60
- 61 a více

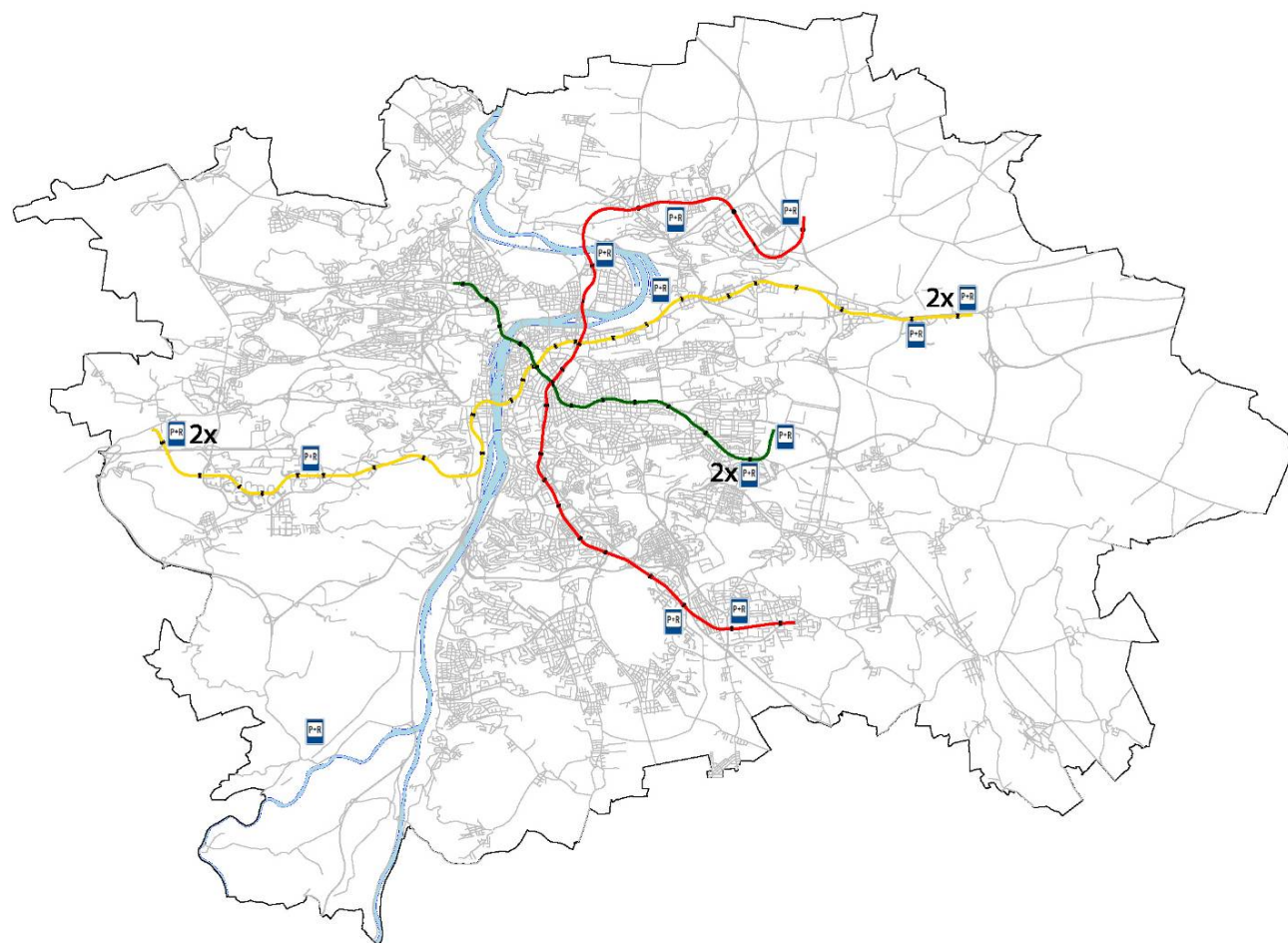
URM 2012  
ROPID 2012  
Podkladová data © ČÚZK

### 2.12.6 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

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

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

**Obr. Parkoviště P+R v návaznosti na PID**



Zdroj: DP, a. s., ÚRM, 2008

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

kapacitu 625 stání. Od května 2008 systém záchytných parkovišť se uplatňuje na území Prahy v 17 lokalitách.

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

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

Parkoviště P+R	Počet parkujících vozidel v 10/2008	Kapacita parkoviště pro funkci P+R	Koeficient obratu/měsíc
Černý Most I	11 294	285	40
Chodov	17 607	655	27
Opatov	6 143	181	34
Černý Most II	3 482	131	27
Zličín I	3 175	85	37
Holešovice	3 500	75	47
Skalka I	1 917	43	45
Rajská zahrada	2 920	90	32
Ládví	2 593	81	32
Zličín II	2 746	61	45
Depo Hostivař	5 936	169	35
Nové Butovice	2 346	57	41
Palmovka	1 416	168	8
Radotín	286	19	15
Skalka II	731	74	10
Běchovice	215	86	3
Letňany	12 456	633	20
<b>Celkem</b>	<b>78 763</b>	<b>2 893</b>	<b>27,2</b>

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

Parkoviště P+R	Počet parkujících vozidel v 10/2008	Kapacita parkoviště pro funkci P+R	Koeficient obratu/měsíc
Černý Most I	10 942	285	38
Chodov	19 763	655	30
Opatov	6 039	181	33
Černý Most II	2 912	131	22
Zličín I	2 879	85	34
Holešovice	3 785	75	50
Skalka I	1 745	43	41
Rajská zahrada	2 805	90	31
Ládví	2 284	81	28
Zličín II	2 924	61	48
Depo Hostivař	5 737	169	34
Nové Butovice	2 164	57	38
Palmovka	1 225	168	7
Radotín	431	19	23
Skalka II	757	74	10
Běchovice	191	86	2
Letňany	16 567	633	26
<b>Celkem</b>	<b>83 150</b>	<b>2 893</b>	<b>28,7</b>

Tab. Počty vozidel a jejich měsíční obrat na parkovištích P+R v říjnu 2010

Parkoviště P+R	Počet parkujících vozidel v 10/2010	Kapacita parkoviště	Koeficient obratu/měsíc
Černý Most I	10 881	294	37
Chodov	18 668	653	29
Opatov	5 790	181	32
Černý Most II	2 817	131	22
Zličín I	3 722	84	44
Holešovice	3 940	74	53
Skalka I	1 824	43	42
Rajská zahrada	2 502	90	28
Ládví	2 175	78	28
Zličín II	2 649	60	44
Depo Hostivař	5 474	169	32
Nové Butovice	2 228	57	39
Palmovka	1 277	168	8
Radotín	348	15	23
Skalka II	647	74	9
Běchovice	90	87	1
Letňany	18 510	633	29
<b>Celkem</b>	<b>83 542</b>	<b>2 891</b>	<b>28,9</b>

Zdroj: TSK, ÚRM, 2011

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

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

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

Systém záchytných parkovišť využívá stále více motoristů. V říjnu 2001 na nich parkovalo 38 986 vozidel, v říjnu 2006 na těchto parkovištích parkovalo 55 195 vozidel, v říjnu 2007 59 238 vozidel, v říjnu 2008 78 763 a v říjnu 2009 83 150 a v říjnu 2010 83 542 vozidel.

Průměrný koeficient měsíčního obratu vozidel na záchytných parkovištích v říjnu 2001 byl 32,4; v říjnu 2006 dosáhl hodnoty 23,5, v říjnu 2007 25,3, v říjnu 2008 27,2, v říjnu 2009 28,7 a v říjnu 2010 již 28,9. Vyšší využití systému záchytných parkovišť je tedy způsobeno rozšířením nabídky a kapacity záchytných parkovišť na území města.

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

Tab. Vývoj systému záchytných parkovišť P+R na území Prahy v období 1997–2011

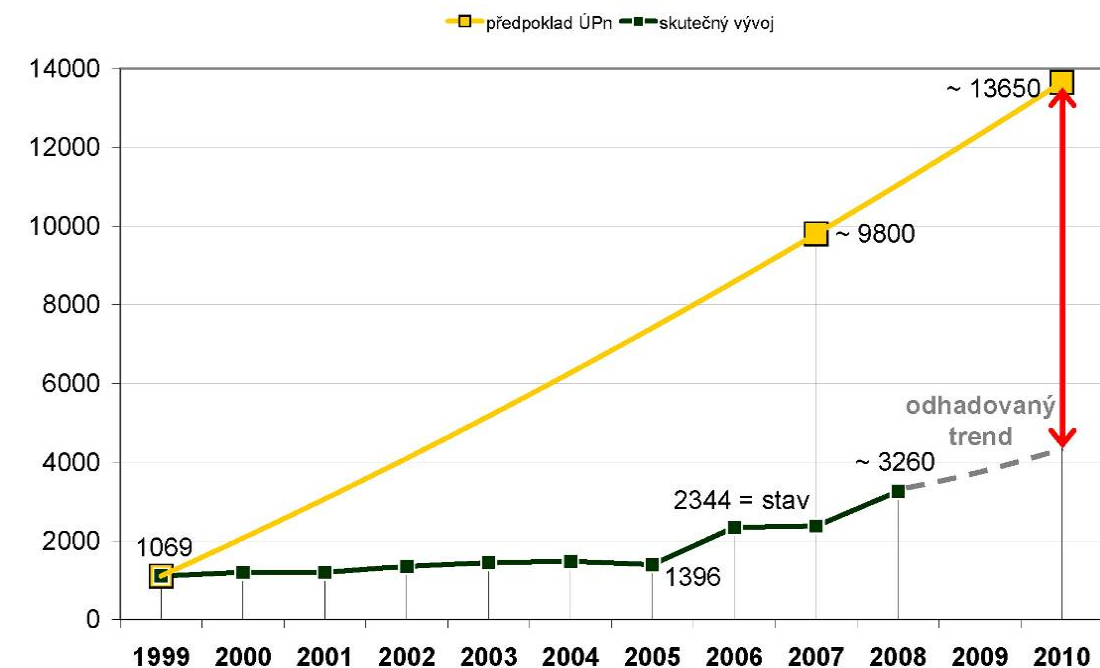
Parkoviště	Počet stání v jednotlivých letech														
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Opatov	150	150	186	186	186	186	186	182	182	182	182	181	181	181	181
Skalka I	157	157	175	114	114	114	114	107	107	107	107	43	43	43	63
Radlická	40	40	40	37	37	37	37	35							
Nové Butovice	75	75	60	60	60	60	60	57	57	57	57	57	57	57	57
Zličín I	103	103	94	94	94	94	88	85	85	85	85	85	85	84	84
Zličín II			70	70	70	70	70	64	64	64	64	61	61	60	60
Rajská zahrada			80	80	80	80	80	87	87	87	87	90	90	90	90
Černý Most I			300	300	300	300	300	294	294	294	294	285	285	294	294
Holešovice			77	77	77	77	77	74	74	74	74	75	75	74	74
Palmovka				122	122	122	122	119	119	171	171	168	168	168	168
Radotín				62	62	62	21	21	21	21	21	19	19	15	15
Běchovice						100	100	94	94	94	94	86	86	87	85
Modřany						53	53	51							
Černý Most II							138	131	131	131	131	131	131	131	131
Ládví							81	81	81	81	81	81	81	78	78
Chodov										658	658	655	655	653	653
Skalka II										71	71	74	74	74	74
Depo Hostivař										167	167	169	169	169	169
Letňany												633	633	633	633
Celkem	525	525	1 108	1 202	1 202	1 355	1 446	1 482	1 396	2 344	2 344	2 893	2 893	2 891	2 909

Zdroj: TSK, URM, 2011

Cena za parkování na parkovištích P+R zapojených do systému Pražské integrované dopravy je 20 Kč. Jízdenky související s parkováním na parkovištích systému P+R jsou vydávány prodejními automaty na záchytných parkovištích P+R současně s lístkem za parkovací služby. Všechny doklady z prodejních automatů vydané v souvislosti s parkováním mají dva díly - parkovací lístek a jízdenku nebo kontrolní lístek. Tyto jízdenky nelze zakoupit samostatně bez parkovacího lístku. Držitelé předplatních jízdenek PID pro pásmo P+0, nebo uživatelé, kteří mají právo na bezplatnou přepravu v pásmech P+0, si zakoupí pouze parkovací lístek pro automobil.

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

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



Zdroj: TSK, URM, 2008

### Vývoj od r. 2010

V průběhu roku 2010 pokračoval nárůst počtu vozidel využívající parkoviště P+R na Chodově a Letňanech. Kapacita těchto parkovišť je většinou ve všední den plně využita. V květnu 2008 zprovozněný P+R Letňany má kapacitu 633 parkovacích stání, P+R Chodov má kapacitu 653 stání.

Cena za parkování na parkovištích P+R zapojených do systému PID je 20 Kč za den do ukončení denního provozu parkoviště. Za nevyzvednutý automobil po ukončení provozu parkoviště se platí částka 100 Kč. I přesto jsou tyto parkoviště využívána i mimo provozní dobu. Při nočním průzkumu bylo v dubnu 2010 zjištěno celkem 1 381 vozidel parkujících mimo provozní dobu.

Doplňkovou službou na všech záchytných parkovištích P+R je služba B+R (bike and ride), 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.

### 2.12.7 VNĚJŠÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celé České republiky provozuje řada dopravců, mezinárodní linky i někteří dopravci z jiných zemí. V intervalu 6 až 22 hodin průměrného pracovního dne překračuje hranici Prahy v obou směrech cca 2 600 autobusů, z toho téměř 1 500 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID), více než 900 spojů dálkové dopravy a více než 200 spojů mezinárodní autobusové dopravy.

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

Autobusové nádraží Praha-Florenc soustřeďuje především dálkové vnitrostátní a mezinárodní spoje. V současné době je na území původního tzv. „horního nádraží“ k dispozici 27 nástupních stanovišť řazených za sebou (stanoviště 1–10) nebo v šikmém řazení vedle sebe s ostrovními nástupišti (stanoviště 11–27). U odbavovací budovy je situována výstupní hrana pro příjezdějící autobusy. Na ploše původního „dolního“ nádraží jsou v současné době odstavná autobusová stání, v přízemí stávajících objektů je minimální zázemí pro řidiče odstavených autobusů. Příjezd na autobusové nádraží Florenc i odjezd z něho je od východu z ul. 1. pluku. Přestupní vazby na systém veřejné dopravy umožňuje v těsném kontaktu přestupní stanice metra tras B a C, v docházkové vzdálenosti je možný přestup i na tramvajové linky v ul. Sokolovské a autobusové

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

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

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

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

Autobusové nádraží Na Knížecí na Smíchově se nachází v prostoru vymezeném od severu ul. Ostrovského, na východě ul. Nádražní, od jihu ul. Za Ženskými domovy a od západu ul. Stroupežnického. Nástupní stání jsou rozčleněna do tří nástupních hran – nástupíště 1 a 2 a nástupíště 3, 4 a 5 jsou v podélném řazení na jihozápadním okraji autobusového nádraží, nástupíště 6 a 7 tvoří nástupní hranu při jižním okraji vozovky ul. Ostrovského. Všechny nástupní hrany mají přímou vazbu schodištěm do jižního vestibulu stanice metra trasy B Anděl. Autobusové nádraží soustřeďuje dálkové linky do směrů zčásti na jih a především na

jihozápad republiky (oblast Šumavy, směr Písek, Sedlčany, Milevsko, Příbram, Lipno, Český Krumlov atd.), nástupiště č. 5 je vyčleněno také pro některé autobusové linky do Německa (Bonn, Düsseldorf, Köln, Frankfurt). Pro odstavení autobusů se využívá odstavňá plocha na východní části nádraží (vedle ul. Nádražní). Tato odstavňá plocha je rozdělena na dvě části – jižní část je určena pro dálkové autobusové linky a má kapacitu 14 odstavňých stání, severní část odstavňé plochy je vyčleněna pro autobusové linky PID a má kapacitu 23 odstavňých stání. Severně od nástupního prostoru autobusového nádraží jsou nástupiště linek PID, které mají rovněž přímou vazbu do jižního vestibulu stanice metra trasy B Anděl. Na autobusovém nádraží jsou zajištěny přestupní vazby na autobusové linky PID, tramvajové linky projíždějící ul. Nádražní a v ul. Za Ženskými domovy též na tramvajovou linku č. 6.

V prostoru před železniční stanicí Smíchov, odkud v minulosti 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 Pleš, Dobříš atd.).

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

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

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

Autobusový terminál Dejvická se nachází v prostoru Vítězného náměstí v Dejvicích a navazujícím úseku ul. Evropské ve vazbě na koncovou stanicí 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 komunikační systém města, v rostoucích nárocích na počty spojů PID směrem do regionu a zvyšujících se nárocích na přestupní terminály veřejné dopravy na území města.

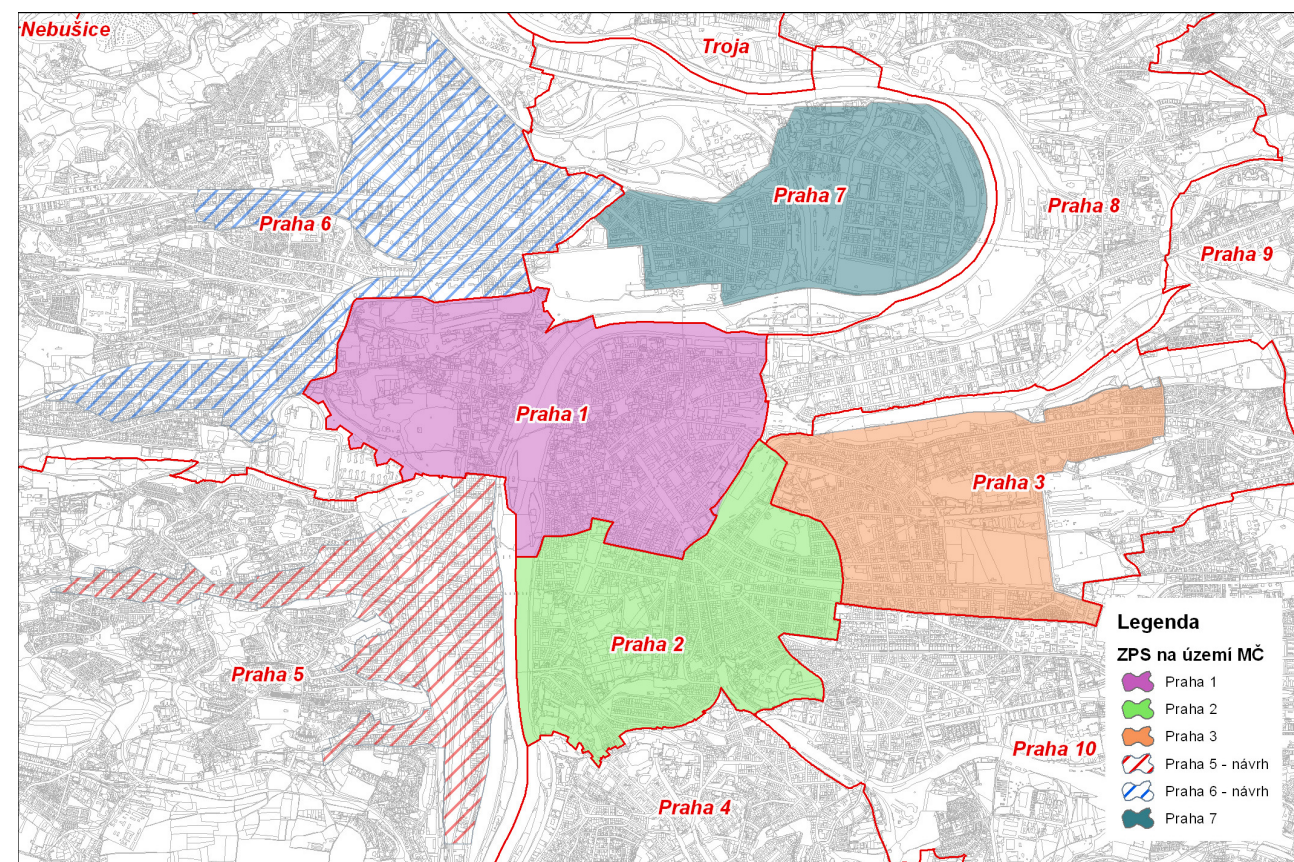
### Vývoj od r. 2010

Ústřední autobusové nádraží (ÚAN) Florenc je jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID. V roce 2010 toto nádraží využívalo až 100 dopravců. Pět největších z nich se však podílelo na 50 % provozu ÚAN. Na tomto nádraží bylo v roce 2010 vypraveno 145 000 spojů, což obnáší 460 spojů za průměrný pracovní den.

### 2.12.8 DOPRAVA V KLIDU

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

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



Zdroj: ÚRM, 2012

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

stání rezidentů (fyzických osob trvale bydlících v ZPS) a abonentů (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 na pozemních komunikacích (s výjimkou vyhrazených stání a hlídaných parkovišť) pouze vozidla rezidentů s povolením MČ Praha 1, tzv. kartou D. Dále na území MČ Praha 2 byla zavedena od 1. 11. 2007 modrá zóna, oranžová a zelená zóna od 15. 12. 2007. Na území MČ Prahy 3 modrá zóna platí od 18. 2. 2008, oranžová a zelená zóna od 1. 5. 2008. Na území MČ Praha 7 byla modrá zóna zavedena od 1. 3. 2008, oranžová a zelená zóna od 15. 4. 2008.

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

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

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

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

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

Podle údajů, které jsou v současnosti k dispozici, parkuje na území 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 8 300 parkovacích stání.

Celoměstská bilance garáží není v současné době zpracována, nabídka parkovacích stání v garážích se navíc v souvislosti s novou výstavbou soustavně zvyšuje. Odhaduje se, že celková kapacita garáží na území města činí přibližně 170 000 stání. Dále je na území Prahy evidováno 365 lokalit mimouličních parkovišť o kapacitě cca 39 700 parkovacích stání, z toho je cca 43 % hlídaných. Hlídaná parkoviště představují zejména pro obyvatele sídlišť zajímavou nabídku řešení dopravy v klidu. Kromě přiměřené bezpečnosti zde zaparkovaného vozidla je pro uživatele nezanedbatelná také jistota konkrétního stání při příjezdu do místa bydliště. Pokud původně nehlídaná parkoviště se stala hlídanými parkovišti, bylo zaznamenáno jejich výrazně vyšší využití z hlediska počtu parkujících vozidel. Část těchto hlídaných parkovišť zejména na sídlišťích je situována v lokalitách s vysokým stupněm anonymity nebo jsou v místech, kde řidič nemá přímý dohled nad zaparkovaným vozidlem. Pokud by zůstala nehlídaná, bylo by využito jejich kapacity zejména na sídlišťích výrazně nižší s ohledem na riziko krádeže či poškození. Určitým problémem pro uživatele

hlídaných parkovišť se může stát cena za tuto službu. Vyšší cena za hlídané parkování může odradit část obyvatel od jejich využívání. Provozovatel hlídaného parkoviště pak přijme i klienta ze vzdálenějších lokalit nebo na hlídaných parkovištích určených původně pro vozidla obyvatel ze stávající zástavby parkují vozidla firemní, jejichž majitelé vyšší cenu za parkování zahrnou do svých nákladů. Paradoxně tak může v těchto případech nastat stav, který nevede k výraznějšímu zlepšení místní situace.

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

Vzhledem k dosaženému stupni automobilizace se nedostatek vhodných parkovacích stání projevuje zahlcením většiny uličních profilů parkujícími vozidly. Vozidla tak značně zatěžují komunikace nejen v době, kdy jsou v provozním režimu, ale rovněž v době odstavení, kdy v mnoha případech se pro parkování využívají nevhodná místa včetně chodníků. Dochází tak k degradaci veřejných prostorů, kvality prostředí a „měkkých forem dopravy“ (MHD, pěší a cyklistická doprava).

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

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

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

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

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

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

### Vývoj od r. 2010

Obsazenost míst pro stání vozidel v modré zóně (pro rezidenty a abonenty) se v letech 2009 a 2010 pohybovala v rozmezí 67 až 80 %. Nejvyšší byla v Praze 1, nejnižší v Praze 3.

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

Městské části provádějí ve snaze zvýšit počet parkovacích stání drobné úpravy dopravního režimu. V roce 2010 tak byla upravena např. Lupáčova ulice na Praze 3 nebo ulice Letohradská v Praze 7.

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

Zastupitelstvo městské části Praha 5 odsouhlasilo 13. prosince 2011 zavedení Zóny placeného stání v rozsahu tzv. 1. etapy, tedy na území centrální části Smíchova a části Košíř. Návrh projektu nyní směřuje na Magistrát hl. m. Prahy, který rozhodne o realizaci příslušných kroků pro zavedení ZPS na vybraném území Prahy 5.

Městská část Praha 6 se zóny placeného stání snaží zavést dlouhodobě. V současné době je projekt zavedení ZPS v Praze 6 taktéž předán Magistrátu hl. m. Prahy. Následným krokem v případě souhlasu Rady a Zastupitelstva hl. m. Prahy je vyhlášení výběrového řízení na správce ZPS. Po vyhodnocení tohoto řízení lze očekávat zavedení zón koncem roku 2012.

### 2.12.9 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako alternativu k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu stále více přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně rostla, zvýšil se počet vozidel a především výkon, který projedou. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstával na zanedbatelných hodnotách a za poslední roky stoupl prokazatelně až právě s rozvojem vhodnějších podmínek pro cyklisty v městském prostoru.

Priorita rozvoje cyklistické dopravy nespočívá jen v řešení nabídky kvalitní infrastruktury v podobě značených tras, tj. „průjezdů územím“, ale především v možnosti plošné dopravní obsluhy území. Stále se potýkáme s podvědomou snahou (míněnou buď „dobře“ nebo i falešně) cyklisty „odvádět“ z vozovky do přidruženého prostoru, a to i tam, kde by vedení formou jízdního pruhu v hlavním dopravním prostoru bylo velmi vhodné. Tento názor má bezpochyby své kořeny v 60. – 70. letech minulého století, tedy v době vrcholné podpory motorizace v Evropě. Od 70. let pak vyspělejší část Evropy hledala způsob, jak cyklisty integrovat zpět do dopravy. Jednoznačně je tedy třeba nastoupit v plánování veřejného prostoru integrační trend. Díky těmto opatřením spojeným s vhodně nastavenou dopravní politikou lze každoročně sledovat nárůst intenzity cyklistické dopravy, což má pozitivní vliv na dopravu celkovou. Je nutné, aby pozornost od jednostranné podpory motorizované dopravy byla opět namířena na jiné dopravní prostředky, především ty, které mohou částečně pomoci řešit otázky spojené s životním prostředím, zdravím a cestovním ruchem, spotřebou energie a rozvojem nových koncepcí. K takovým druhům dopravy zajisté patří i cyklistická doprava.

#### Hledisko územního plánování

Základním předpokladem podpory cyklistické dopravy je její rovnocenné a integrační začlenění do všech koncepčních, územně-plánovacích a strategických dokumentů města. Cyklistika pak má být prezentována nejen v souvislosti s dopravní problematikou, ale také se životním prostředím, zdravím a cestovním ruchem. Právě průřezovost a komplexní vnímání problematiky je to, co dnešní společnosti tolik chybí.

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

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

Podpora rozvoji cyklistické dopravy vychází rovněž z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013, konkrétně ze specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy.“ Jde o základní strategický

dokument pro sektor dopravy schválený usnesením vlády č. 882 ze dne 13. 7. 2005, který je ve dvouletých cyklech aktualizován. Při řešení cyklistické dopravy mají odpovědné orgány na místní úrovni využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR (přijata usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004), při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích dbát na realizaci cyklistických pruhů a stezek, rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, a rozvoj a stavbu cyklistické infrastruktury plánovat také v návaznosti na veřejnou, zejména kolejovou dopravu – podporovat opatření typu Bike&Ride. Podporu pěší a cyklistické dopravy je nutno chápat jako důležitou prioritu udržitelného rozvoje nejen dopravy, ale i municipalit.

#### Vývoj v hlavním městě Praze

Cyklistická doprava plnila v Praze v minulém století především rekreační funkci. První cyklistické trasy v hlavním městě vedly prostorem parků (např. přes Letenské sady a Stromovku) nebo po komunikacích společně s pěším provozem. Tyto trasy se nacházely v oblasti velkých sídlištních celků jako je Jižní Město, Jihozápadní Město apod. Hlavním znakem tohoto údobí byly cyklostezky, tedy „tvrdá“ dopravní opatření, původního segregativního 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 několiknásobek.

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 (usnesením č. 0040 ze dne 16. 1. 2007) a její kompetence mírně vzrostly. Od té doby Rada standardně tento orgán pro cyklistickou dopravu zřizuje. Každoročně byly navyšovány prostředky na investiční akce i na opravy a údržbu stávajících cyklokomunikací.

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 doplňuje 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 **Koncepci 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. 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. 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.

Tab. Seznam páteřních cyklotras

Název	Průběh	Počátek	Konec
A 1	(Beroun – Černošice) – Radotín – Hlubočepy – Smíchov – Malá Strana – Holešovice – Podbaba – Sedlec – (Roztoky)	hranice hl. m. Prahy (směr Černošice)	hranice hl. m. Prahy (směr Roztoky)
A 10	Lahovice – Radotín	jižní předpolí Lahovického mostu	K Radotínu
A 11	Zbraslav – Radotín – Zadní Kopanina – Řeporyje	K Radotínu	Dalejská
A 12	Braník – Hlubočepy – Prokopské údolí – Řeporyje – (Jinočany – Loděnice)	předpolí Barrandovského mostu	hranice hl. m. Prahy (směr Jinočany)
A 13	Výtoň – Smíchovské nádraží – Radlice – Jinonice – Nové Butovice – Stodůlky – Třebonice – (Chrástřany)	Výtoň	hranice hl. m. Prahy (směr Chrástřany/Rudná)
A 14	Palackého nám. – Anděl – Košíře – Motol – Řepy – Zličín – (Chrástřany)	Palackého náměstí	hranice hl. m. Prahy (Na Radosti, směr Chrástřany)
A 15	Palachovo nám. – Klárov – Pohořelec – Vypich – Bílá Hora – Řepy – Zličín – Sobín – (Unhošť)	Palachovo náměstí	hranice hl. m. Prahy (směr Břeve)
A 16	Libeňský most – Holešovice – Bubny – Letná – Dejvice – Veleslavín – Dědina – (Hostivice)	předpolí Libeňského mostu	hranice hl. m. Prahy (směr Hostivice)
A 16	Libeňský most – Holešovice – Bubny – Letná – Dejvice – Veleslavín – Dědina – (Hostivice)	předpolí Libeňského mostu	hranice hl. m. Prahy (směr Hostivice)
A 17	V Podhoří – Podbaba – Dolní Šárka – Jenerálka – Nebušice – Přední Kopanina – (Kněževes)	V Podhoří	hranice hl. m. Prahy (směr Kněževes)
A 18	Sedlec – Suchdol – Kozí hřbety – (Horoměřice)	Roztocká	hranice hl. m. Prahy (směr Horoměřice/Černý Vůl)
A 2	(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)
A 2	(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)
A 20	(Měchenice) – Strnady – Zbraslav – Lahovice	hranice hl. m. Prahy (směr Měchenice)	severní předpolí Lahovického mostu
A 21	Modřany – Libuš – Kunratice – Šeberov – Háje	nádraží Modřany	Háje – komunitní centrum
A 22	Braník – Krč – Chodov – Háje – Petrovice – Uhřetěves – Kolovraty – (Říčany)	předpolí Barrandovského mostu	hranice hl. m. Prahy (směr Říčany)
A 23	Výtoň – Vršovice – Michle – Záběhlice – Hostivař – Petrovice – Křeslice – Újezd u Průhonice – (Průhonice)	Výtoň	hranice hl. m. Prahy (směr Průhonice)
A 24	Malá Strana – Národní třída – Můstek – Muzeum – Vinohrady – Malešice – Jahodnice – Dubeč – Netluky – Královice – (Křenice)	Janáčkovo nábřeží	hranice hl. m. Prahy (směr Křenice, Sluštice)
A 25	Palachovo nám. – Bulhar – Ohrada – Hrdlořezy – Kyje – Dolní Počernice – Běchovice – Klánovice – (Úvaly)	Palachovo náměstí	hranice hl. m. Prahy (směr Úvaly)
A 26	Libeň – Vysočany – Hloubětín – Černý Most – Horní Počernice – (Zeleneč)	U Českých loděnic	hranice hl. m. Prahy (směr Zeleneč)
A 27	Bílá Skála – Bulovka – Prosek – Letňany – Čakovice – (Mírovce, Veleň)	Povltavská	hranice hl. m. Prahy (směr Mírovce, Veleň)
A 28	Zámky – Bohnice – Kobylisy – sídl. Ďáblice – Střížkov	V Zámčích	Liberecká
A 31	Bubny – Holešovice	předpolí Hlávka mostu - uzel Vltavská	severní předpolí nového Trojského mostu
A 32	Jinonice – Klamovka – Strahov – Střešovice – Ořechovka – Dejvice – Bubeneč	Puchmajerova	Papírenská
A 34	Stodůlky – Zličín – Ruzyně – Liboc – Nebušice	Jinočanská	K Vinicím
A 41	Těšnov – Hlavní nádraží – Muzeum – Nuselský most – 5. května – Kačerov – Spořilov – Záběhlice – Chodovec – Litochleby – Háje	předpolí Hlávka mostu – uzel Vltavská	Háje – komunitní centrum
A 42	(Hodkovice) – Písnice – Libuš – Nové Dvory – Krč –	hranice hl. m. Prahy	hranice hl. m. Prahy (směr

Název	Průběh	Počátek	Konec
	Kačerov – Spořilov – Bohdalec – Vršovice – Želivského – Ohrada – Palmovka – Bulovka – Kobylisy – Dolní Chabry – (Zdiby)	(směr Hodkovice)	Zdiby)
A 43	Hostivař – Depo Hostivař – Malešice – Hrdlořezy – Hloubětín – Prosek	Hostivařská/U Břehu	Lovosická
A 44	Petrovice – Dolní Měcholupy – Dolní Počernice – Černý Most – Satalice – Kbely – Letňany	Bellova	Tupolevova
A 50	(OKOLO PRAHY) Třeboradice – Čakovice – Vinoř – Horní Počernice – Klánovice – Újezd nad Lesy – Koloděje ... Královice – Uhřetěves – Benice ... Točná – Komořany – Zbraslav – Lipence – ... – Suchdol – ...		

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

Zdroj: Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu

**Hlavní (sběrné) cyklotrasy** rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě. 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).

Tab. Seznam hlavních cyklotras

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 náměstí	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	Upolínová	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

Název	Průběh	Počátek	Konec
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
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 Zátěším
A 212	Kunratice – Kunratický les – Krč	K Libuši	U Michelského lesa/Vídeňská
A 213	Kunratice	Dolnomlýnský rybník	Nad Šeberákem
A 214	Libuš – Kamýk – sídliště 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 – Milíčovský les – Háje	Josefa Bibrdlíka	Výstavní
A 217	Šeberák – Kunratická spojka	V Ladech	Roztylská/ Cigánkova

Název	Průběh	Počátek	Konec
A 218	Křeslice – Pitkovice – Uhříněves	K Fantovu mlýnu	Nám. Protifašistických bojovníků
A 220	Nusle	Pražského povstání	Výtoň
A 221	Zlíchov – Dvorce – Budějovická	Na Zlíchově	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 – Černokostelecká	Vinohradské hřbitovy	Dřevčická
A 233	Petrovice – Horní Měcholupy – Hostivař – Skalka – Strašnice	Novopetrovická	V Olšinách – 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 Vokolkou
A 237	Štěrboholy – Nové Štěrboholy	Rabakovská	Slatina
A 238	Horní Měcholupy – Dubeček – Dubeč	K Měcholupům	Bezprašná/ U Transformátoru
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	sídliště 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	Tálinská	Cíglerova
A 257	Žižkov – Palmovka	Vítkov "staré spojení"	Balaběnka
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)

Název	Průběh	Počátek	Konec
A 265	Libeň – Prosek – Klíčov – Kbely – Vinoř – (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 Tyrolka – Bulovka	Povltavská	Bulovka
A 272	Troja – Kobylisy	severní předpolí Trojského mostu	Kobyliské náměstí
A 273	Troja – Velká skála	Povltavská	Čimická
A 274	Podhoří – Velká skála	pravobřežní povltavská navigace	Čimická
A 276	Letňany – Ďáblice – (Zdíby)	Beranových	hranice hl. m. Prahy (směr Zdíby)
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 – (Zdíby)	Střelničná	hranice hl. m. Prahy (směr Zdíby)
A 284	Bohnice – Čimice	Čimická/ Lindavská	Spořická
A 286	Čimice – Dolní Chabry – Ďáblice	Spořická/Čimický přivaděč	Květnová
A 287	(Zdíby) – Březiněves – Třeboradice	hranice hl. m. Prahy (směr Zdíby)	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 – Pankrác – 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 – Vinohrady – Žižkov – Karlín – Holešovice	Na Líše	Bubenské nábřeží
A 430	Hostivař – Průmyslová – Starý Hloubětín	Hostivařská/U Břehu	Hloubětínská
A 440	(Kuří) – Lipany – Kolovraty – Nedvězí – Královice – Hájek – Litožnice – Běchovice – Xaverovský háj – Horní Počernice	hranice hl. m. Prahy (směr Kuří)	Stoliňská

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

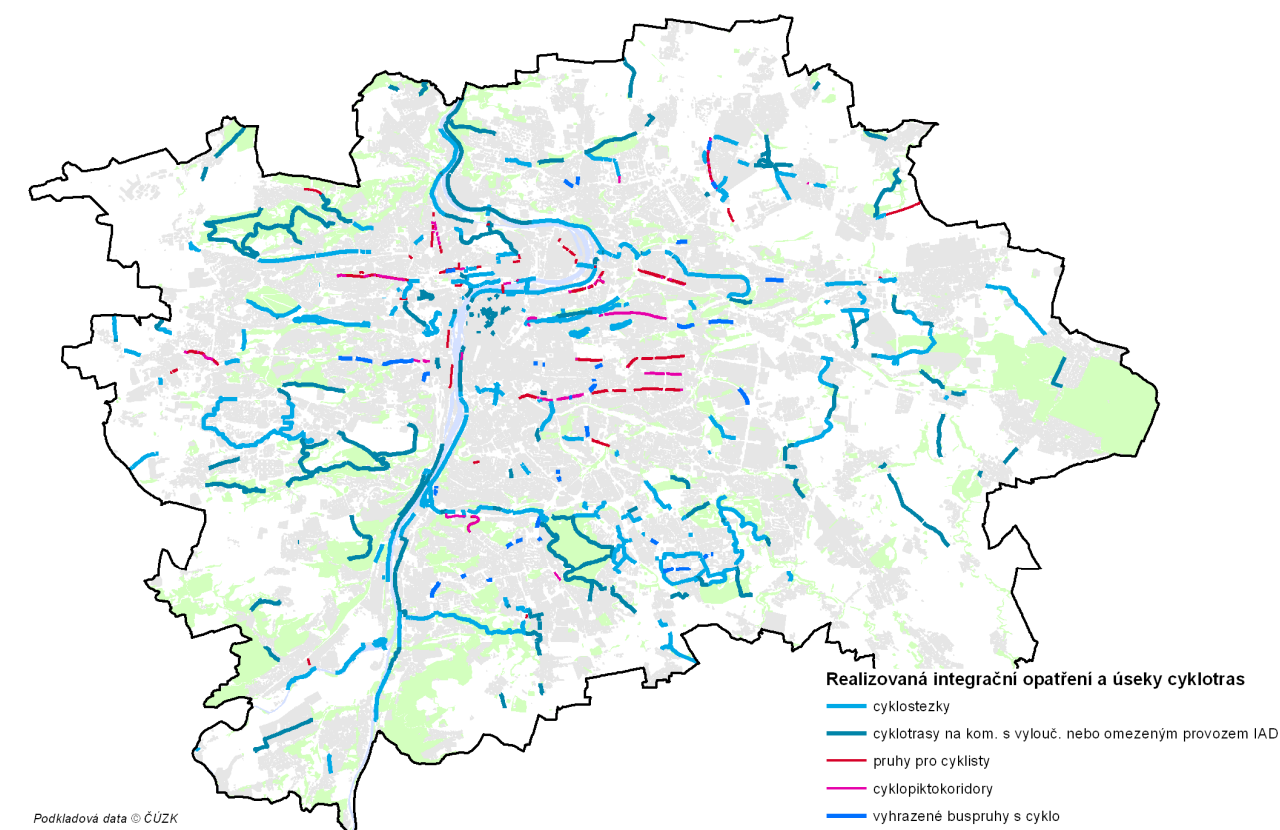
Zdroj: Komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu

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

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

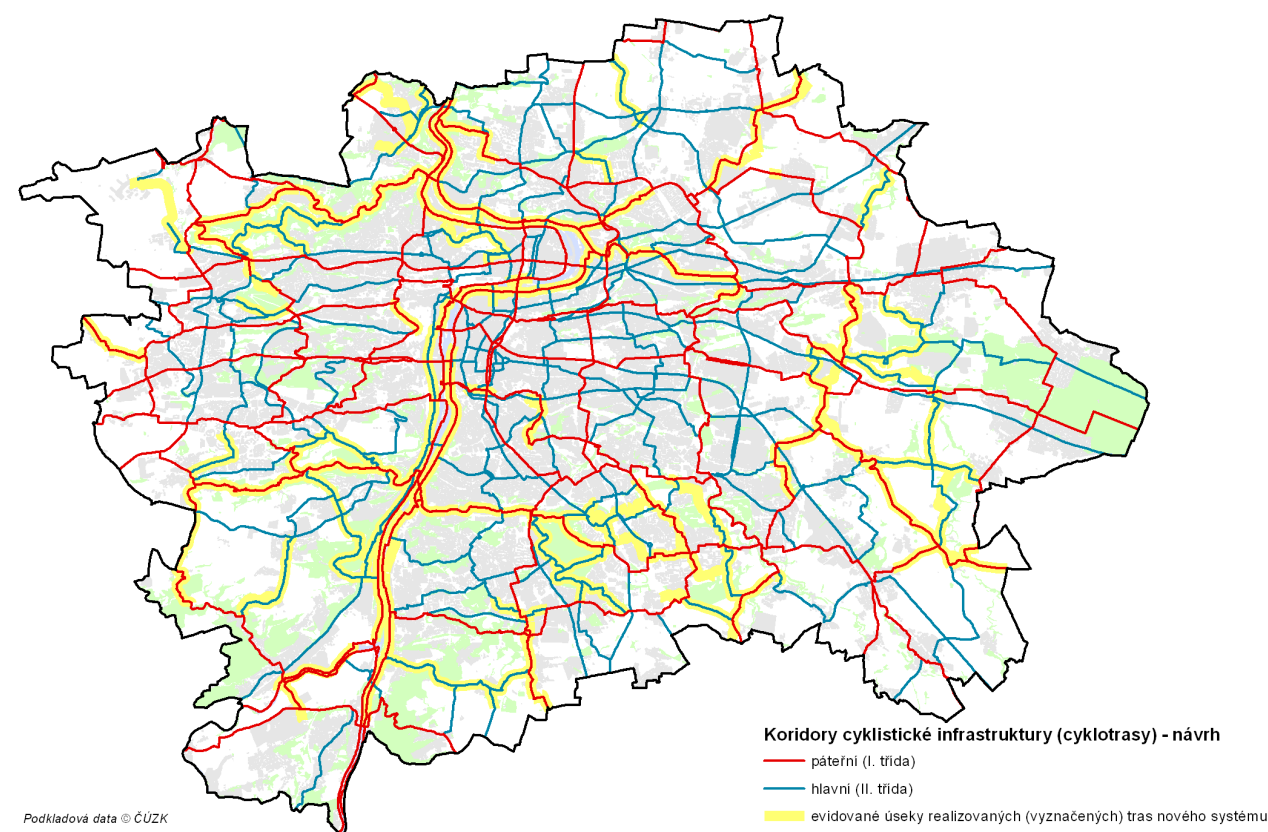
těchto tras v terénu. Hovoříme proto o „koridorech cyklistické infrastruktury“, neboť termín cyklotrasy bývá automaticky zaměřován za cosi turistického, označeného v terénu informativním směrovým dopravním značením, avšak bez potřeby skutečně praktických opatření v plánování městského prostoru a organizaci dopravy, jak bylo výše popsáno v základních charakteristikách provedení ‚cyklotras‘. Cyklistické trasy budou tedy chápány a regulativem v textové části předepsány jako kontinuální infrastruktura vhodně upravená speciálně pro pohyb cyklistů – viz též dále tabulku uplatnění základních prvků cyklistické infrastruktury.

**Obr. Realizovaná integrační opatření a úseky cyklotras vedené po komunikacích s omezeným provozem IAD**



Zdroj: ÚRM, stav k 31. 12. 2011

Obr. Schéma koridorů cyklistické infrastruktury (cyklotras) a vyznačené úseky



Zdroj: ÚRM, stav k 31. 12. 2011

Z analýzy dostupných dat vyplývá, že je třeba se zaměřit na soustavnou a systematickou práci v terénu s proznačováním realizovaných nebo i jinak bezpečně sjízděných 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 sjízděné.

#### Základní prvky cyklistické infrastruktury

- Integrovaná dopravní opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru – především vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, příp. pro autobusy, taxi a cyklisty, vyhrazené prostory na světelně řízených křižovatkách, cyklistické piktogramové koridory, pro cyklisty obousměrně průjezdné jednosměrné komunikace, přejezdy pro cyklisty. Nazývané též „měkká“ dopravní opatření, stavebně nenáročná, umožňující zvýšení bezpečnosti pro cyklisty v běžném dopravním provozu města.
- Cyklostezky – komunikace určené pouze pro cyklisty nebo společné komunikace pro chodce a cyklisty (v Praze převažují), s vyloučením automobilové dopravy. Nazývané též „tvrdá“ dopravní opatření, zpravidla nové stavby, projekčně i stavebně náročnější, jde o prvek segregančního modelu.
- Další cyklistická infrastruktura – zejména stojany jako důležité prvky vybavenosti staveb pro bezpečné a šetrné uložení kola v cíli cest.

Tab. Základní prvky cyklistické infrastruktury a jejich uplatnění v Praze

Obecný název	Kód dopravního značení dle vyhlášky 30/2001 Sb.	Stručná definice	Umístění v městském prostoru	Poznámka	Praha	Zbytek ČR	Mimo ČR
B+R	-	Místo s hlídáním nebo zabezpečeným místem pro dlouhodobější odložení jízdního kola; tarifně nebo organizačně propojeno se systémem veřejné dopravy, nebo parkováním jiné dopravy (P+R).	nezávisle	Jistou formou B+R jsou i úschovny na nádražích.	ano	?	ano
bezmotorová zóna / komunikace	IP 27a/b B 11	Zóna (oblast) / komunikace s vyloučením či naprostou minimalizací výskytu motorových vozidel.	nezávisle		ano	ano	ano
bus+cyklopruh	IP 20a/b (V 14)	Jízdní pruh vyhrazený pouze pro autobusy a jízdní kola (případně další - např. taxi).	HDP		ano	ne?	ano
piktogramový cyklo-koridor	V 15	Vyznačený koridor doporučující stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu.	HDP, (PP)		ano	ano	ano
cykloobousměrka	E 12 E 13	Jednosměrná komunikace s povoleným obousměrným provozem jízdních kol (společný provoz / vyznačený protisměrný jízdní pruh / oddělený provoz).	HDP, (PP)		ano	ano	ano
cyklopruh	IP 20a/b V 14	Jízdní pruh vyhrazený pouze pro jízdní kola.	HDP		ano	ano	ano
cyklostezka	C 8a/b C 9a/b C 10a/b	Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům.	PP, nezávisle		ano	ano	ano
cyklotrasa	IS 19a/b/c/d IS 20 IS 21a/b/c	Směrovým dopravním či turistickým značením vyznačená trasa pro cyklisty. Neurčuje vztah k motorové dopravě.	HDP, PP, nezávisle	Měla by být zámkou pro kvalitní dopravní řešení uceleného koridoru.	ano	ano	ano
doporučená cyklotrasa	-	Cyklisticky výhodný průjezd územím, bez směrového dopravního značení a s rizikem nelegálnosti průjezdu.	HDP, PP, nezávisle		ano	ano	ano
prostor pro cyklisty	V 19	Vyčkávací prostor pro jízdní kola představený před ostatní vozidla na křižovatkách řízených světelnou signalizací.	HDP		ano	ano	ano
přejezd pro cyklisty	IP 7 V 8	Koridor pro přejezd křížené komunikace (zpravidla nadřazené třídy). Předností určuje zákon (361/2000 Sb.).	HDP		ano	ano	ano
přírodní stezka	-	Jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů.	nezávisle		ano	ano	ano

Obecný název	Kód dopravního značení dle vyhlášky 30/2001 Sb.	Stručná definice	Umístění v městském prostoru	Poznámka	Praha	Zbytek ČR	Mimo ČR
víceúčelový pruh	-	Jízdní pruh je určen výhradně pro jedностopá vozidla (především jízdní kola) a je umístěn vpravo od "kmenového" zúženého jízdního pruhu. V případě nutnosti může víceúčelový pruh užít i rozměrnější vozidlo s tím, že se pak s jedностopými vozidly vzájemně řadí za sebe.	HDP	V ČR právními předpisy nedefinováno.	ne	ne	ano
zklidněná zóna / komunikace	IP 25a/b IP 26a/b	Zóna (oblast) / komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu.	HDP		ano	ano	ano
zúžený ("kmenový") jízdní pruh	-	Jízdní pruh zúžený na šířku osobního automobilu. Rozměrnější vozidla (nákladní, autobusy aj.) využívají potřebným přesahem vpravo i přilehlý víceúčelový pruh.	HDP	V ČR právními předpisy nedefinováno.	ne	ne	ano
nepřímé odbočení	-	Odbočení vlevo realizováno nadvakrát (častěji na křižovatkách řízených světelnou signalizací): 1. jízda jako přímo až před konec křižovatky, zde zařazení do čela zprava přicházející komunikace, 2. přímý přejezd.	HDP, HDP+PP	Bezpečnější forma levého odbočení na frekventovaných a vícepruhových komunikacích.	ano	ne?	ano
stojan	-		nezávisle	Kvalita záleží na konstrukci a umístění.	ano	ano	ano
hnízdo (stojanové)	-		nezávisle		ano	ano	ano

*Poznámka:*

*HDP – hlavní dopravní prostor pozemní komunikace (část komunikace určená pro motorová vozidla, tzn. vozovka)*

*PP – přidružený prostor pozemní komunikace (ostatní plochy v koridoru komunikace, tzn. chodníky, zeleň a další plochy)*

### Značení městských cyklotras

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

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

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

### Užívané zásady pro směrové dopravní značení

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

Nejen projektantům a úředníkům poskytuje komise Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu přehled cílů pro směrové dopravní značení; průběžně aktualizován je seznam v sekci Směrové dopravní značení cyklotras na webovém portálu hl. m. Prahy <http://praha.eu> pod odkazem Doprava – Praha cyklistická v sekci Informace (nejen) pro projektanty a úředníky.

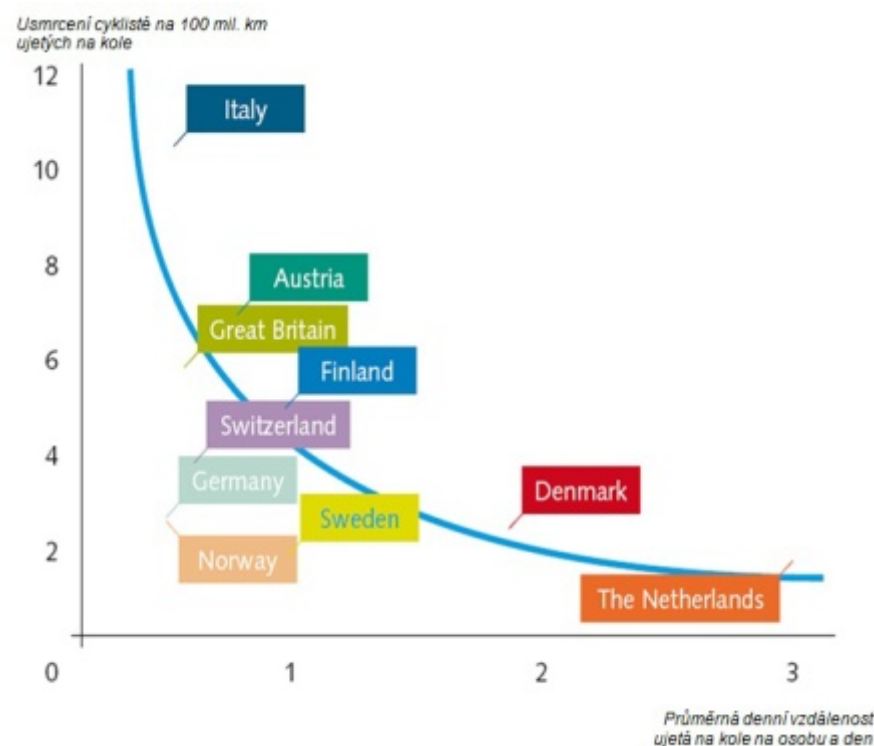
Kromě městských cyklotras v novém systému značení je možné se setkat v terénu s městskými cyklotrasami ve starém systému značení (např. 19A, SM-LE, VE-DE apod.), kterých je stále vyznačeno cca 64 km. Dále na území města existují vyznačené cyklotrasy v systému Klubu českých turistů (ozn. např. 1, 14, 0013, 201, 8100 apod.), kterých bylo evidováno cca 135 km.

### Bezpečnost a nehodovost

Důležité je si uvědomit vztah mezi objemem cyklistiky a bezpečností. S ohledem na zahraniční výzkumy a statistiky je možné najít přímo úměrný vztah mezi podílem cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce a bezpečností dopravy. Orientace měst na podporu cyklotrasy a nemotorové dopravy obecně je prevencí dopravních nehod. Riziko usmrcení je pro cyklistu mnohem nižší v zemích, kde kolo hraje významnou roli v dělbě přepravní práce, resp. kde se na kole v průměru na obyvatele ujede větší vzdálenost (viz graf Bezpečnost cyklistů v evropských zemích).

Vyšší podíl užívání kola vede ke změně chování části účastníků silničního provozu všech druhů, protože v celkovém pohledu na uliční prostor jsou cyklisté více dominantní, jsou více vidět a zároveň více účastníků silničního provozu má zkušenosti s vlastní jízdou na kole. Vyšší podíl užívání kola také jde ruku v ruce s nižším užíváním automobilu, což redukuje možnosti konfliktu cyklisty s automobilem. Nepochybně roli též hraje politické rozhodnutí: vyšší užívání kola vytváří více podpory pro cyklistickou politiku, tzn. do infrastruktury pro cyklisty je investováno více prostředků a ta se tím pádem stává více bezpečnou.

### Graf Bezpečnost cyklistů v evropských zemích



Zdroj: Fietsberaad, *Cycling in the Netherlands*, Ministrie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009

Dopravní bezpečnost může být ovlivněna mnoha způsoby. Hlavní úlohu při zajišťování bezpečnosti hrají požadavky formulované v rámci systému trvale udržitelné dopravy:

- výstavba co nejvíce souvislých cyklistických tras v obytných čtvrtích (kde je rychlost omezena na 30 km/h)
- minimum úseků cyklistických tras vedených po nebezpečných silnicích
- kombinace nejkratších a nejbezpečnějších tras
- zabránit situacím, kdy cyklista musí hledat svou cestu
- vytvoření jednoznačně rozpoznatelných kategorií silnic
- omezit počet způsobů dopravního řešení a dát jim jednoznačnou podobu
- zabránit konfliktům s křížující a protijedoucí dopravou
- omezení rychlosti v potenciálně konfliktních lokalitách
- vyvarování se překážek vedle silnice (na krajnici)

Strategie dalšího snižování nehod s podílem cyklistů vychází z dokumentu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599.

#### Tab. Přehled vývoje následků nehod s účastí cyklistů v Praze

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
usmrcen	1	1	1	0	3	1	1	0	0	0	0
těžce zraněn	13	12	15	17	11	11	14	15	10	9	11
lehce zraněn	93	123	116	96	92	64	66	54	45	47	77
nezraněn	30	31	27	20	46	46	39	31	68	72	105
<b>Celkem nehod</b>	<b>137</b>	<b>167</b>	<b>459</b>	<b>135</b>	<b>152</b>	<b>122</b>	<b>120</b>	<b>100</b>	<b>123</b>	<b>128</b>	<b>193</b>

Zdroj: TSK, 2011

### Statistické údaje

V posledních letech dochází oproti minulosti k výraznějšímu rozvoji cyklistické infrastruktury a současně také k nárůstu jejího využití cyklisty. Z dopravních průzkumů ÚDI TSK HMP vyplývá zvyšování počtu uživatelů jízdních kol v Praze, resp. podílu cyklistické dopravy na přepravním výkonu a na dělbě přepravní práce (viz tabulku Podíl cyklistické dopravy na přepravním výkonu v Praze).

#### Tab. Podíl cyklistické dopravy na přepravním výkonu v Praze

	do roku 2002	2002	2008	2010
léto	?	?	2,6 %	3,1 %
zima			0,4 %	0,6 %
roční průměr		0,4 %	1,6 %	1,8 %

Zdroj: TSK, 2011

### Sčítání cyklistů

Sčítání cyklistů na profilech cyklistické dopravy probíhá v Praze od roku 2002 – průzkumy ÚDI a TSK HMP. Systematičtěji se od roku 2005 sleduje 65 profilů – asi polovina z nich v rámci sčítání dopravy na tzv. centrálním kordonu (přibližně hranice Památkové rezervace v hl. m. Praze) a na pražských mostech, zbytek jako čistě bezmotorové profily (s cyklisty případně evidovány i kategorie chodců a bruslařů). Používaná manuální metoda, kdy pracovník zaznamenává jeden den v roce počty přímo v terénu, však neposkytuje nejpřesnější výsledky. Největší vliv má počasí, které se nedá na předem pevně stanovený den objednat. Proto je i srovnávání meziročních výsledků na jednotlivých profilech pro hodnocení trendu velmi nepřesné a tendenci lze přibližně stanovit pouze z celkového počtu na všech profilech. Z dostupných výsledků lze uvést jako nejzatíženější profily Podolské nábřeží a Trojskou lávku (kde hodnoty dosahují řádu 2-3 tisíce cyklistů/den), naopak menší počet cyklistů byl shledán na komunikacích s intenzivní automobilovou dopravou, kde celodenní intenzity dosahují nižšího řádu, ale i zde je patrný určitý trend nárůstu. Souhrnné výsledky těchto manuálních průzkumů v letech 2007–2011 vykazují cca 44% nárůst celkového počtu cyklistů na sledovaných profilech za toto období.

### Automatické sčítání cyklistů

Automatické sčítače umožňují získávat on-line data 24 hodin denně všech 365 dní v roce a eliminují tak uvedené nevýhody jednorázového ručního sčítání během průzkumu.

V květnu 2009 byly vyzkoušeny dva typy technologie na 4 místech (3 profilech), na podzim 2009 byly osazeny vybrané sčítače na 10 významných cyklistických profilech. V průběhu roku 2011 bylo postupně uvedeno do provozu dalších 17 lokalit. V dalších letech se předpokládá postupné rozšiřování této technologie jako součásti nových staveb či jejich doplňování na stávající cyklotrasy.

Aplikace BikeCounter tedy zobrazuje informace o počtech cyklistů na prvních 10 cyklistických profilech již třetím rokem. Ze srovnání roku 2011 s rokem 2010 lze vidět nárůst intenzit cyklistů téměř ve všech lokalitách.

Tab. Lokality automatického sčítání cyklistů

Cyklotrasa	Oblast	Profil	Umístění	Provoz od
A 1	Lahovice	cyklostezka	pod Lahovickým mostem	od 27. 10. 2009
A 1	Holešovice	cyklostezka	nábřeží Kapitána Jaroše, cca 200 m západně od Hlávkova mostu	od 28. 10. 2009
A 1 *)	Podbaba	cyklostezky	Podbabská, na úrovni Hydrologického ústavu	od 2. 4. 2011
A 2 *)	Modřany	cyklostezka	jižně od ulice U Kina	od 7. 4. 2011
A 2	Podolí	cyklostezka	Podolské nábřeží, cca 150 m jižně od Vyšehradského tunelu	od 4. 11. 2009 (1.–31. 5. 2009)
A 2	Těšnov	cyklostezka	Rohanské nábřeží, mezi Hlávkovým mostem a ulicí Ke Štvanici	od 1. 5. 2009
A 2 *)	Trojský zámek	cyklostezka	Povltavská, jižně od Trojského zámku	od 29. 3. 2011
A 11 *)	Radotín	cyklostezka	pravobřežní předpolí lávky přes Berounku	od 31. 3. 2011
A 12 *)	Barrandovský most	cyklostezka	západní předmostí, severní chodník	od 19. 4. 2011
A 17	Dolní Šárka	vozovka	V Šáreckém údolí, u zastávky Žezulka	od 1. 5. 2009
A 21 *)	Šeberov	vozovka	Nad Šeberákem, u ulice V Honu	od 1. 4. 2011
A 22	Krč	cyklostezka	pod Jižní spojkou, 50 m severně od přejezdu pro cyklisty	od 6. 11. 2009
A 22 *)	Chodov	cyklostezka	východně od lávky přes D1	od 12. 4. 2011
A 23	Vršovice	cyklopruhy	Vršovická, u vršovického nádraží	od 28. 10. 2009
A 24	Dubeč	vozovka	Netlucká, na okraji Dubče	od 28. 10. 2009
A 26	Libeň	chodník	Kolčavka, u podjezdu Čuprový ulice	od 28. 10. 2009
A 27 *)	Letňany	bezmotorová komunikace	severně od lávky přes Kbelskou	od 29. 3. 2011
A 33 *)	Divoká Šárka	bezmotorová komunikace	Divoká Šárka, severně od Evropské	od 30. 3. 2011
A 41 *)	Karlovy	cyklostezky	severní předpolí Nuselského mostu	od 30. 3. 2011
A 310	Troja	vozovka	Trojský (Císařský) ostrov, severní rampa mostu přes Plavební kanál	od 5. 11. 2009
A 310 *)	Dukelských hrdinů	vozovka	mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	od 15. 4. 2011
A 165X *)	Střešovice	vozovka (cyklopruhy)	Střešovická, u ulice Nový lesík	od 1. 4. 2011

\*) nové profily v testovacím provozu

Zdroj: TSK, 2011

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

#### Přehled realizované infrastruktury pro cyklistickou dopravu

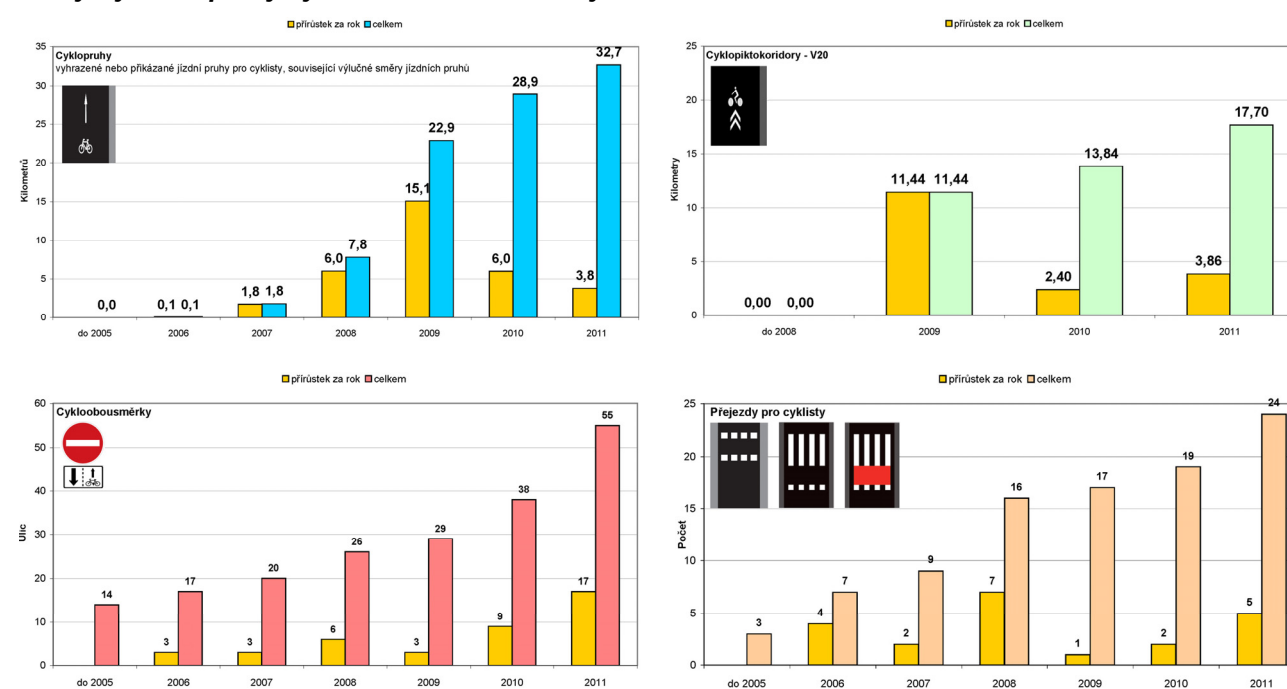
Podrobné vysvětlení jednotlivých užívaných pojmů je uvedeno výše v tabulce Základní prvky cyklistické infrastruktury a jejich uplatnění v Praze.

Tab. Čísla infrastruktury

Kategorie (dopravní značení)	Hodnota	Jednotka
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)	32,7	km (směrovaně)
vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, jízdní kola, příp. taxi (IP20+V15)	11,3	km (směrovaně)
pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol (IP27)	8,8	km (osově dle ulic)
cyklopietkoridor (V15)	17,7	km (směrovaně)
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)
cykloobousměrka	9,1 55	km (osově) úseků (ulic)
cyklotrasa (sít, tzn. úseky se souběhem cyklotras započteny pouze jednou) v novém systému značení „A“	255	km (osově)
B+R (na P+R)	12	lokality
prostor pro cyklisty (V19)	116 455	křižovatek řadících pruhů
přejezd pro cyklisty (V8) – z toho se světelnou signalizací	24 11	přejezdů
stojany instalované TSK hl. m. Prahy	1218	ks

Zdroj: Evidence URM s využitím podkladů komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu a TSK, údaje k 31. 12. 2011

#### Grafy Vybrané prvky cyklistické infrastruktury v časové řadě



Zdroj: Evidence URM s využitím podkladů komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu a TSK

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 a cyklokoordinátorem na Magistrátu hl. m. Prahy – Odborem dopravy, odd. rozvoje a organizace dopravy.

#### 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.
- **Princip rovnoprávného řešení problematiky cyklistické dopravy je třeba následně uplatňovat ve všech stupních (před-)projektových dokumentací.**
- **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).
- **Zahrnutí 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 Koncepti 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 výkresu UAP č. 21 Doprava.

##### Poznámka:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006) se cyklistické dopravy týká jev č. A106. Ve výkresech zobrazené údaje zpracoval ÚRM s využitím podkladů od poskytovatelů dat. Přesnost a podrobnost zpracování je ovlivněna rozdílnou kvalitou a mírou podrobnosti předaných údajů od poskytovatelů i termínem dodání podkladů.

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

Pěší dopravu nelze v přehledu dopravních systémů v žádném případě pominout, i když jde z hlediska územních nároků a kompetencí územního plánu zdánlivě o marginální téma. Chůze je důležitou součástí života člověka, a aniž si to uvědomujeme, je 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.

**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. 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 i organizace provozu, vazby v území, dostupnost cílů apod. Bohužel často jsme svědky nepodařených investic, kde prostě plánování podle norem s hlavním zřetelem na dopravu motorovou, dalo vzniknout krkolomným pěším trasám, které rozhodně nebudou lákat k pěší cestě nebo procházce. Tento problém si v nedávné minulosti uvědomil např. Londýn, kde se jedním z příkladů nové strategie města stala úprava ulic města tak, aby lidé rádi šli pěšky do práce, na nákup nebo jen tak se pro radost projít.

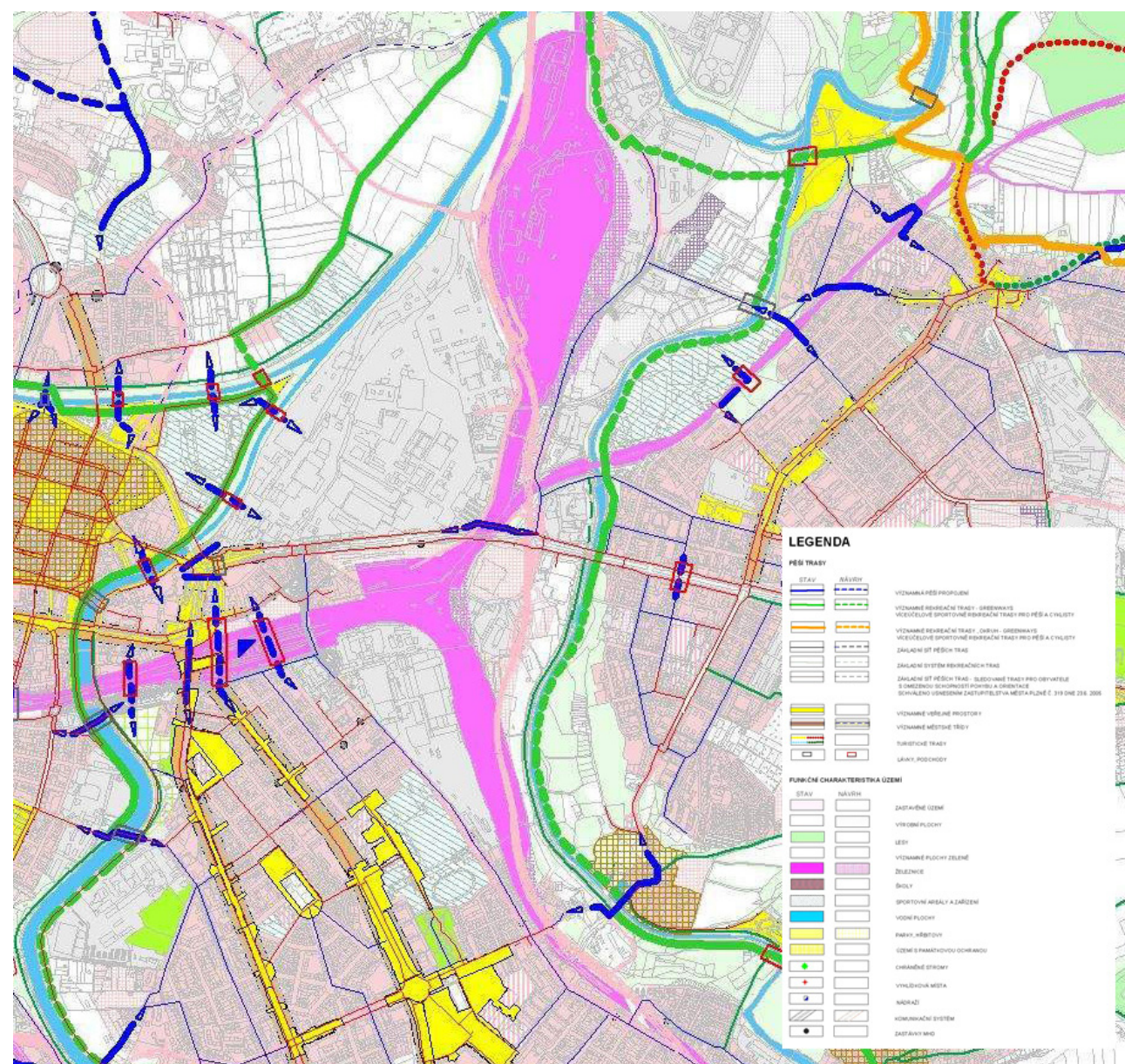
Od poloviny minulého století byla pozornost městských samospráv i odborné veřejnosti věnována především městské hromadné dopravě a také rychle rostoucí a ve svých požadavcích stále náročnější složce dopravy – dopravě automobilové. Opomíjení systému pěších cest a jiných dalších potřebných řešení vedlo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

Rozvoj podmínek pro pěší dopravu můžeme rámcově srovnávat s Plzní nebo Brnem, tedy českými městy, která pokročila v přípravě zásad řešení pěší dopravy na úrovni koncepčních dokumentací. V Plzni se prvním impulsem k řešení pěší dopravy stala setkání s občany, která vyústila v zahrnutí pěší problematiky do Programu rozvoje města Plzně. Prvním krokem bylo vypracování „Zásad řešení pěší dopravy v městě Plzni“, které rozvíjejí již dříve schválené Zásady dopravní politiky. Poté byl zpracován „Generel pěších tras města Plzně“. Struktura dokumentu

odpovídá všem funkcím, které pěší doprava plní (přepravní, společenská, rekreační). Pro přepravní funkci byla navržena základní síť pěších tras a významná pěší propojení – úseky, které v území nemají alternativu a funkčně jsou nezastupitelné. Pro společenskou funkci byly navrženy významné městské třídy – ulice předurčené svým charakterem pro rozvoj společenských aktivit ve městě – a městské prostory. Ty jsou podrobněji rozpracované pro potřeby generelu. Pro rekreační funkci slouží vytipované víceúčelové trasy, umožňující propojení centra města s rekreačními oblastmi jeho krajinného zázemí. V zásadě tvoří radiální paprsky podél toků řek a okruh po obvodu města. V tomto členění i územních podmínkách je plzeňský příklad pro Prahu inspirativní. Generel byl projednán Zastupitelstvem a Radě byly uloženy realizační kroky. Připravuje se zadání pro zpracování podrobných studií, které budou podkladem pro zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí.

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

**Obr. Ukázka generelu pěších tras města Plzně**



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

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

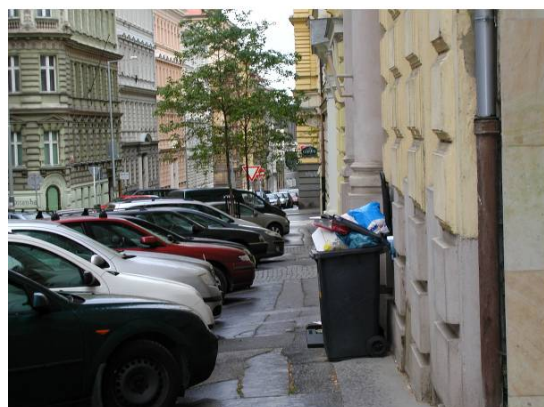
Dopravní prostředek	Rychlost (km/h)	Počet osob (na metr šířky městského prostoru za hodinu)
osobní automobil	15–25	120–220
	60–70	750
jízdní kolo	10–14	1 500
chodec	4	3 600
autobus	10–15	2 700
autobus ve vyhrazeném pruhu	35–45	5 200

Zdroj: ÚRM, 2008

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 staví do cesty četné překážky nestavebního charakteru, jako jsou přenosná reklamní zařízení nevhodně umístěná v parteru, pevné sloupky a reklamní nosiče, na nevhodných místech zaparkovaná vozidla znemožňující bezpečné přejítí či přejetí vozovky 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.

## Foto Dokumentace špatných a dobrých řešení veřejných prostor



Zdroj: ÚRM, 2008

Praha se začala v roce 2007 z podnětu nevládních organizací, uplatněných např. prostřednictvím Výboru dopravy ZHMP, zabývat přípravou koncepčních materiálů, které by kromě Zásad dopravní politiky z roku 1996 a Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2008, podrobněji zahrnovaly přímo téma pěší dopravy:

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

Praha nyní zpracovává oba materiály. 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 (Útvar rozvoje hl. m. Prahy, nevládní organizace, městské části aj.). Probíhá komunikace s městskými částmi k vytipování hlavních bariér významných v celoměstském měřítku, k návrhům na nová vhodná důležitá propojení apod.

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 rámci opatření a úkolů ke snižování emisní a imisní zátěže z automobilové dopravy se zde 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 povolenacích 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. Z posledních let je možné uvést několik zdařilých akcí jako např. rekonstruované Petřské náměstí, nám. Republiky, zklidnění v oblasti Smíchova, Karlína nebo Holešovic (Strossmayerovo nám.). Vedle takových rozsáhlých opatření se na území města uplatňují také drobnější akce jako např. úpravy okolí zastávek, úpravy přechodů pro občany s omezenou pohyblivostí, úpravy pro zvýšení bezpečnosti. Pro chodce je v centru vybudován také informační systém. Aby byly standardní postupy a potřeby pěší dopravy podchyceny už v průběhu plánování a projekční přípravy městských investic, je zapotřebí, aby výše uvedené dokumenty vznikly a byly kodifikovány.

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

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.“*

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 – Uhřetěves, Klánovice – Běchovice – Koloděje – Královice – Uhřetěves, 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 koridorů 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.

#### Poznámka:

*Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006, se pěší dopravy přímo netýká žádný jev. Vybrané komunikace pro pěší lze sledovat v rámci místních a účelových komunikací (jev č. A094). K tématu se případně dále váže jev č. A106 (Cyklostezka, cyklotrasa, hipostezka a turistická stezka), kde lze v případě „cyklostezek“ částečně předpokládat smíšený pohyb pěších a cyklistů – dle místní úpravy dopravního značení (C9 nebo C10 ve vyhlášce č. 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích). V případě turistických stezek je poskytovatelem dat Klub českých turistů, který většinu spravuje. Území obce je možné nalézt na mapě KČT č. 16 – Mělnicko a Kokořínsko, č. 36 Okolí Prahy-západ, č. 37 Okolí Prahy-východ.*

#### Vývoj od r. 2010

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

V roce 2010 byla na území městské části Praha 1 rozšířena pěší zóna v Jilské ulici a na území městské části Praha 11 zřízena pěší zóna na vstupu do Centrálního parku.

## SWOT - DOPRAVA

### SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

#### OBEČNÉ

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

#### SPECIFICKÉ

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

### SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

#### OBEČNÉ

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

#### SPECIFICKÉ

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

**PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)****OBEČNÉ**

- 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)
- enormní nárůst a rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR využít k docílení vyšší investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů
- příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu
- priorita výstavby Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury

**SPECIFICKÉ**

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

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

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

**SPECIFICKÁ**

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

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

### Problémy k řešení nástroji územního plánování

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

- Rušení ploch pro hospodářské využití lodní dopravy.
- Nárůst kapacitních nároků letecké dopravy.
- Rozšiřování systému cyklotras a cyklostezek na území města i s vazbou do regionu.

### Mimo kompetenci územního plánování

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

### Doporučení pro územně plánovací dokumentaci

- Stabilizovat v územním plánu nadřazený dopravní systém.
- Navrhnout opatření vedoucí ke snížení IAD v centrální oblasti města IAD.
- Při realizaci celoměstsky významné komunikační sítě respektovat prioritu výstavby Pražského okruhu (SOKP) a Městského okruhu.
- Pražský okruh (SOKP) převádějící tranzitní dopravu a rozvádějící vnější zdrojovou a cílovou dopravu řešit v poloze atraktivní pro část vnitroměstské dopravy mezi okrajovými oblastmi hlavního města.
- Vytvořit předpoklady pro další rozvoj 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 tratí parametrů VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území.
- Vytvořit prostorové podmínky pro koridor trati Praha – Kladno v rámci její modernizace, s připojením letiště Praha-Ruzyně.
- Vytvořit prostorové podmínky pro výstavbu nového železničního Výtoňského mostu.
- Vytvořit prostorové podmínky pro obnovu či výstavbu nových železničních zastávek k většímu zapojení železnice do dělby dopravní práce v osobní dopravě.
- Ověřit potřebu a 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 a prověřit možné rozšíření sítě železničních vleček.
- Vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj nových tramvajových tratí včetně odpovídajícího zázemí (tramvajové vozovny, opravny apod.).
- Ve vymezených koridorech tramvajové dopravy koordinovat záměry v území se stavbami tramvajových drah při respektování jejich priority.
- Ověřit územně-technické podmínky pro umístění koridorů tramvajových tangenciálních propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast.
- Řešit chybějící další kapacitní kolejové propojení jižní části Prahy.
- Rozšířit a stabilizovat přestupních terminály MHD (PID) na obvodě města.
- Optimalizovat návrhový rozsah systému metra.
- Ochránit ve vymezených koridorech tras metra prostorové podmínky pro umístění staveb metra.
- Ve vymezených koridorech tras metra zajistit koordinaci záměrů v území se stavbami metra při respektování jeho priorit.
- Ve vymezených směrech rozvoje metra ověřit potřebu a územně-technické podmínky prodloužení a větvení tras metra v závislosti na navrženém rozvoji hl. m. Prahy.
- Stabilizovat plochy a vytvořit podmínky pro přiměřený rozvoj letecké dopravy.
- Stabilizovat plochy a vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj všech typů vodní dopravy.
- Vytvořit prostorové podmínky pro urychlený 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.
- Vhodným prostorovým plánováním bránit vzniku nových bariér na rozhraní města a příměstské krajiny a také vzniku bariér na nových liniových stavbách, které nutí chodce k dlouhým oklikám.

**Odkazy na jevy UAP (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

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

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

**Indikátory (seznam indikátorů, které se 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
113	Vývoj IAD v radiálních směrech po sektorech na hranici hl. m. Prahy
114	Rozsah komunikací s IAD > 100000 voz./den
115	Rozsah komunikací s těžkou nákladní dopravou > 5000 voz./den
116	Rozsah oblastí uplatňujících zóny placeného stání
117	Rozsah oblastí s mýtným systémem
118	Vývoj intenzit dopravy na centrálním a vnějším kordonu
119	Počet vozidel parkujících na parkovištích P+R
120	Počet parkovišť P+R

121	Kapacita parkovišť P+R
122	Počet cestujících přepravených železniční dopravou na území Prahy v rámci PID
124	Vývoj výkonů nejdůležitějších nádraží
125	Počet odbavených cestujících na Letišti Ruzyně
126	Výkony letecké nákladní dopravy na Letišti Ruzyně/rok
127	Počet přepraveného zboží plavebními komorami
128	Objemy substrátů v pražských přístavech
129	Délka cyklistických tras vedených po komunikacích bez automobilové dopravy
130	Délka značených cyklistických stezek v km
163	Podíl realizovaných úseků PO na celkové délce

**Reference**

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, URL: [www.dpp.cz/](http://www.dpp.cz/)  
 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., koordinátora 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, JŘ 2008/2009), ve znění provedené změny čís. 1/2008 účinné od 1. 7. 2008, SŽDC, s. o.  
 Prognóza Letiště Praha, ČVUT, 2007  
 Prohlášení o dráze celostátní a regionální (č.j.44 932/08-OŘ JŘ 2009/2010)  
 Ročenky dopravy 1995-2010, UDI, 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 – 2010, ČD, a. s., Skupiny České dráhy  
 Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2008, URM, 2009  
 ŠKODA TRANSPORTATION, s. r. o., URL: [www.skoda.cz/transportation](http://www.skoda.cz/transportation)  
 Územně analytické podklady hl. m. Prahy, URM, 2010  
 Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, ÚRHMP, 1999 a ve znění platných změn a úprav  
 Územní plán VÚC Pražského regionu  
 Výroční zpráva společnosti ČD Cargo, a. s., za rok 2010  
 Výroční zpráva 2001–2010, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost  
 Výroční zpráva 2007 Správa Letiště Praha, s. p.  
 Výroční zpráva Skupiny České dráhy za roky 2000–2010, ČD, a. s., Skupiny České dráhy