

# 600—Dopravní infrastruktura



IPR  
PRAHA

UAP Praha / **2016**



Územně analytické podklady hl. m. Prahy

—  
2016  
—

**600 / Dopravní infrastruktura**

**POŘIZOVATEL**

Odbor územního rozvoje MHMP  
Jungmannova 29/35, Praha 1

**ZPRACOVATEL**

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



<b>SILNIČNÍ DOPRAVA A DOPRAVA V KLIDU</b>	<b>610</b>	.....	4
Komunikační síť a automobilová a doprava	<b>611</b>	.....	4
Doprava v klidu	<b>612</b>	.....	15
<b>VEŘEJNÁ DOPRAVA</b>	<b>620</b>	.....	18
Metro	<b>621</b>	.....	19
Tramvajová doprava	<b>622</b>	.....	25
Autobusová doprava	<b>623</b>	.....	26
P+R	<b>624</b>	.....	29
Lanovky	<b>625</b>	.....	31
Přívozy	<b>626</b>	.....	32
<b>ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA</b>	<b>630</b>	.....	34
<b>PĚŠÍ MOBILITA</b>	<b>640</b>	.....	40
<b>CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b>	<b>650</b>	.....	44
<b>LETECKÁ DOPRAVA</b>	<b>660</b>	.....	50
<b>VODNÍ DOPRAVA</b>	<b>670</b>	.....	54



# 600 / Dopravní infrastruktura

## 610 Silniční doprava a doprava v klidu

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 představ „udržitelného rozvoje“. Tlak na urbanizaci území v pásu kolem Prahy bez zřetele na stav dopravní infrastruktury, rozřezávání hustoty osídlení, vyliďňování centra města s rostoucí nabídkou pracovních příležitostí, rozvoj zástavby v oblastech odlehklých od systémů kapacitní kolejové (ekologické) hromadné dopravy způsobily současnou nevyhovující situaci s mnoha negativními důsledky. Dopravní souvislosti jsou zřejmě – nárůst hybnosti a dopravních výkonů zejména v individuální automobilové dopravě spoluvytváří kritickou situaci na komunikační síti v Praze. Města, která uspěla v redukování podílu cest realizovaných osobními automobily, především trvale podporují rozvoj systémů hromadné dopravy, efektivně zklidňují automobilovou dopravu a mají účinnou parkovací politiku.

### 611 – KOMUNIKAČNÍ SÍŤ A AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

#### Úvod

**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.**

#### CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ

Nadřazený komunikační systém města zahrnuje 2 okruhy: **Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) a Městský okruh**. Oba okruhy propojí maximálně sedm **radiálních komunikací (radiál) Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská**, které doplní Libeňská a Spořilovská spojka. Na Pražský okruh jsou napojeny dálnice D1 (Praha–Brno), D4 (Praha–Příbram), D5 (Praha–Plzeň), D6 (Praha–Karlovy Vary, zprovozněná k Novému Strašecí), D7 (Praha–Slaný), D8 (Praha–Ústí nad Labem), D10 (Praha–Mladá Boleslav, Turnov), D11 (Praha–Hradec Králové). V budoucnu se počítá mimo hranice Prahy, ale s napojením na Pražský okruh u Jesenice, i s dálnicí D3 (Praha–České Budějovice). Dále jsou na Pražský okruh z regionu napojeny 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. Mezi tyto významné komunikace by se měly zařadit i **Vestecská spojka a přivaděče Čimický a Rvbářka**, které jsou součástí stavby Pražského okruhu.

Koncentrace dálnic 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 devět dálnic D1, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10, D11, silnice I. třídy I/2, I/12 a nepřímo u Zdib i silnice I/9. Dále jsou do Prahy zaústěny silnice nižších tříd.

→ MAPA / 611.1

#### KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA

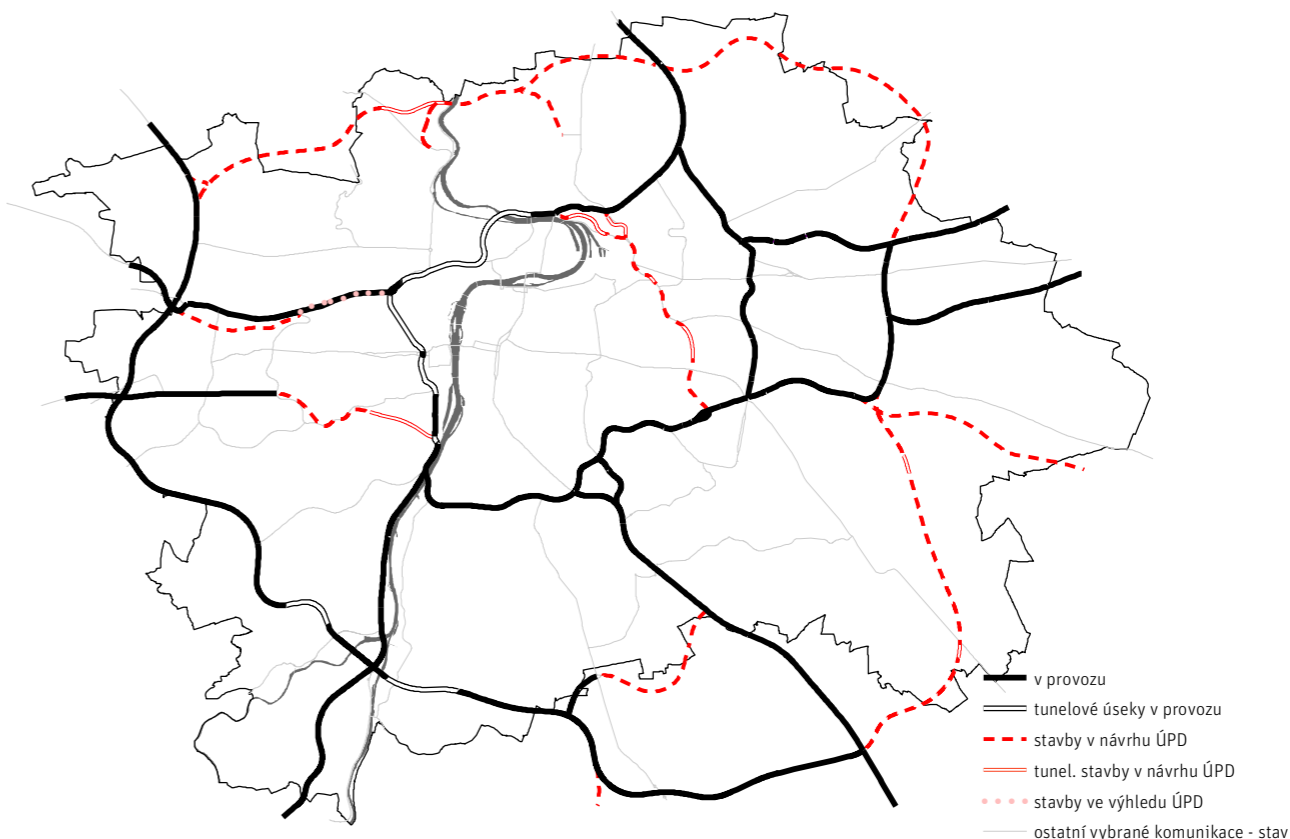
Systém komunikací v Praze je charakterizován a výrazně ovlivněn situací vzniklou historickým vývojem města, dále výstavbou a zprovozněním nových úseků nadřazené celoměstsky významné komunikační sítě od druhé poloviny 20. století až do současné doby.

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 v krajinném prstenci města. Dopravně nejvýznamnější místní komunikace reprezentují převážně komunikace s nejvyšším dopravním zatížením. K těmto komunikacím patří např. zprovozněné úseky Pražského okruhu, Městského okruhu a zprovozněné úseky radiálních komunikací celoměstského systému (ul. Brněnská, Strakonická, V Holešovičkách, Liberecká, Cínovecká, Kbelská, Novopacká, Průmyslová, Spořilovská, K Barrandovu, Rozvadovská spojka).

MAPA / 611.1

#### Nadřazená komunikační síť města

[IPR Praha 2016]



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

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

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

Městský okruh je zprovozněn ve své jižní části (tzv. Jižní spojka v úseku Barrandovský most – Rybníčky), dále je v provozu západní část Městského okruhu v úseku Barrandovský most –

Malovanka zahrnující tunely Zlíchov, Mrázovka a Strahovský tunel. V roce 2015 byla zprovozněna severozápadní část Městského okruhu – úsek Malovanka–Pelc Tyrolka včetně nového mostu přes Vltavu v oblasti Troja-Holešovice.

Z nadřazených celoměstsky významných radiálních komunikací jsou již v plném rozsahu zprovozněny Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěrboholská radiála, západní část Radlické radiály (tzv. Rozvadovská spojka v úseku Třebonice – Vidoule) a východní část Vysočanské radiály (úsek Kbelská – D10).

V současné době jsou v Praze na stávající komunikační síti vyznačeny dva dopravní okruhy. Oba okruhy mají zčásti společnou trasu – ve stopě Jižní spojky (v úseku 5. května–Průmyslová), Kbelské (od Novopacké), Liberecké, V Holešovičkách, Nové Poveltské a tunelovým komplexem Blanka až k mimoúrovňové křižovatce Malovanka. I. okruh je dále na východě veden ul. Průmyslovou a Kbelskou. Na západě pak z Malovanky pokračuje Strahovským tunelem, tunelem Mrázovka přes Smíchov na jih k Barrandovskému mostu a na Jižní spojku. II. okruh je na východě veden ve stopě Štěrboholské radiály, stávající stopou Pražského okruhu v úseku Běchovice –

Satalice a ul. Novopackou. Na západě z Malovanky pokračuje ul. Patočkovou, Bělohorskou a Karlovarskou na západní okraj Prahy, kde v úseku Řepy–D1 pokračuje ve stopě Pražského okruhu. Dále je veden po dálnici D1 a ul. Brněnskou, 5. května a Spořilovskou na Jižní spojkou.

Absence částí 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.

Alternativní trasou pro velkou část vnitroměstské automobilové dopravy bude technicky vybavená trasa Městského okruhu, který se postupně realizuje. Trasa Městského okruhu je vedena převážně silně urbanizovaným územím, představuje ne-smírně 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. Tunelovou formou byla rovněž realizována celá severozápadní část Městského okruhu (tunelový komplex Blanka).

Je zřejmé, že při výstavbě Městského okruhu v Praze se oproti minulosti uplatňují výrazně citlivější řešení vůči okolnímu území, i když i tato řešení představují v některých lokalitách zásahy, které jsou předmětem kritiky. Pro srovnání uvádíme, že západní část Městského okruhu od Zlíchova po Malovanku byla díky citlivějšímu přístupu zrealizována s krátkým tunelovým úsekem pod jižním zhlavím železniční stanice Praha-Smíchov (v minulosti se zde původně počítalo s mostním objektem nad kolejištěm žst. Praha-Smíchov a nad ul. Nádražní s nepříznivým prostorovým účinkem u Zlíchova), tunely Mrázovka včetně tunelových úseků umožňujících v podzemí napojení ul. Radlické (dříve byla trasa Městského okruhu navrhována v koridoru ul. Radlické s velkoryse dimenzovanými křižovatkami při ústí Radlického a Košířského údolí do Smíchova). Rovněž severozápadní část Městského okruhu mezi Strahovským tunelem a Pelc Tyrolkou, uvedená do provozu v roce 2015, představuje mimořádně náročné tunelové řešení s mimoúrovňovými křižovatkami umístěnými zčásti v tunelech. Na rozdíl od minulosti byly tunely pod Stromovkou realizovány raženou technologií (oproti dříve navrhovaným hloubeným tunelům po jižním okraji Stromovky, které počítaly se značnými zásahy do zeleně), na roz-

díl od dřívějších návrhů byl zrealizován větší rozsah tunelů mezi Strahovským tunelem a Pelc Tyrolkou. Povrchový úsek realizované části Městského okruhu je pouze u Pelc Tyrolky u severního předmostí mostu Barikádníků.

Postupně realizovaný Městský okruh by po svém dokončení měl dosahovat délky cca 32 km. V současné době je zprovozněno 73 % délky této komunikace, tj. jižní část v úseku Rybníčky – Barrandovský most, západní část v úseku Barrandovský most – Malovanka a severozápadní část v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Chybí již pouze východní část Městského okruhu, tj. cca 27 % jeho celkové délky. V roce 2015 byla zprovozněna severozápadní část Městského okruhu Malovanka – Pelc Tyrolka (s raženými tunely pod Stromovkou). Technické řešení úseků Pelc Tyrolka – Balabenka – Rybníčky je v současné době předmětem nové pozornosti, kdy se prosazuje názor na jeho přehodnocení s důrazem na snížení ekonomické náročnosti a bude se dále upřesňovat. → MAPA / 611.2

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

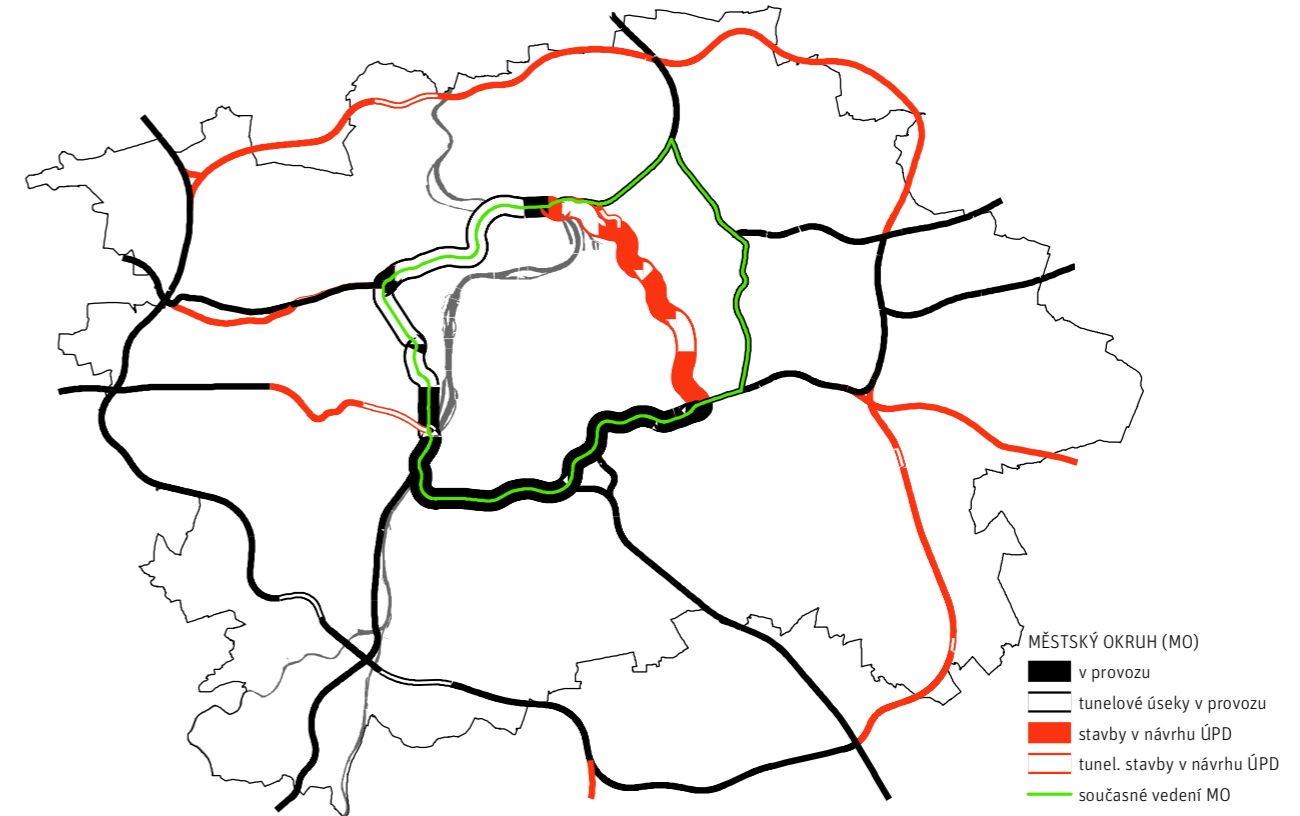
Jižní část Městského okruhu (tzv. Jižní spojka) spolu s ul. K Barrandovu a Štěrboholskou radiálou představují nejvýznamnější západovýchodní komunikační spojení v Praze. Návrhové parametry jižní části Městského okruhu v uspořádání směrův dělené vozovky se třemi průběžnými jízdními pruhy pro každý dopravní 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 spojkě v Krčském údolí změnila, uvolněná kapacita byla využita osobní automobilovou dopravou. Vlivem upravené trasy pro tranzitní automobilovou dopravu (která je přizpůsobena otevřeným úsekům Pražského okruhu) nastala však velmi nepříznivá situace na ul. 5. května a Spořilovské u Spořilova a v Brněnské ul. v prostoru Jižního Města. Tento nepříznivý stav způsobuje absence východní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy – stavby č. 511 v úseku Běchovice – D1), kam bude tranzitní doprava převedena. Zprovoznění chybějících úseků Pražského okruhu je naléhavé v zájmu zlepšení nepříznivé provozní situace na komunikační síti hlavního města, kde vlivem jejího značného dopravního zatížení dochází k dopravním kongescím.

Výraznou změnu s pozitivními dopady na komunikační systém města přinese zprovoznění Pražského okruhu v trase převážně na okraji hlavního města. Pražský okruh by po svém dokončení měl měřit necelých 83 km. Dosud zprovozněné úseky v rozsahu 41,3 km představují cca 50 % celkové délky okruhu.

MAPA / 611.2

## Stav realizace, přípravy a stávajícího vedení Městského okruhu

[IPR Praha 2016]



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–řebonice–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 devíti dálnic (D1, D3, D4, D5, D6, D7, D8, D10, D11), silnic I. třídy (I/2, I/9, I/12) i dalších silnic nižších tříd v rámci západní části ČR a pražského regionu, které radiálně paprskovitě ze všech směrů k Praze směřují. Význam Pražského okruhu je prioritou i přes značnou investiční a technickou náročnost stavby.

→ MAPA / 611.3

## DOSAVADNÍ VÝVOJ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

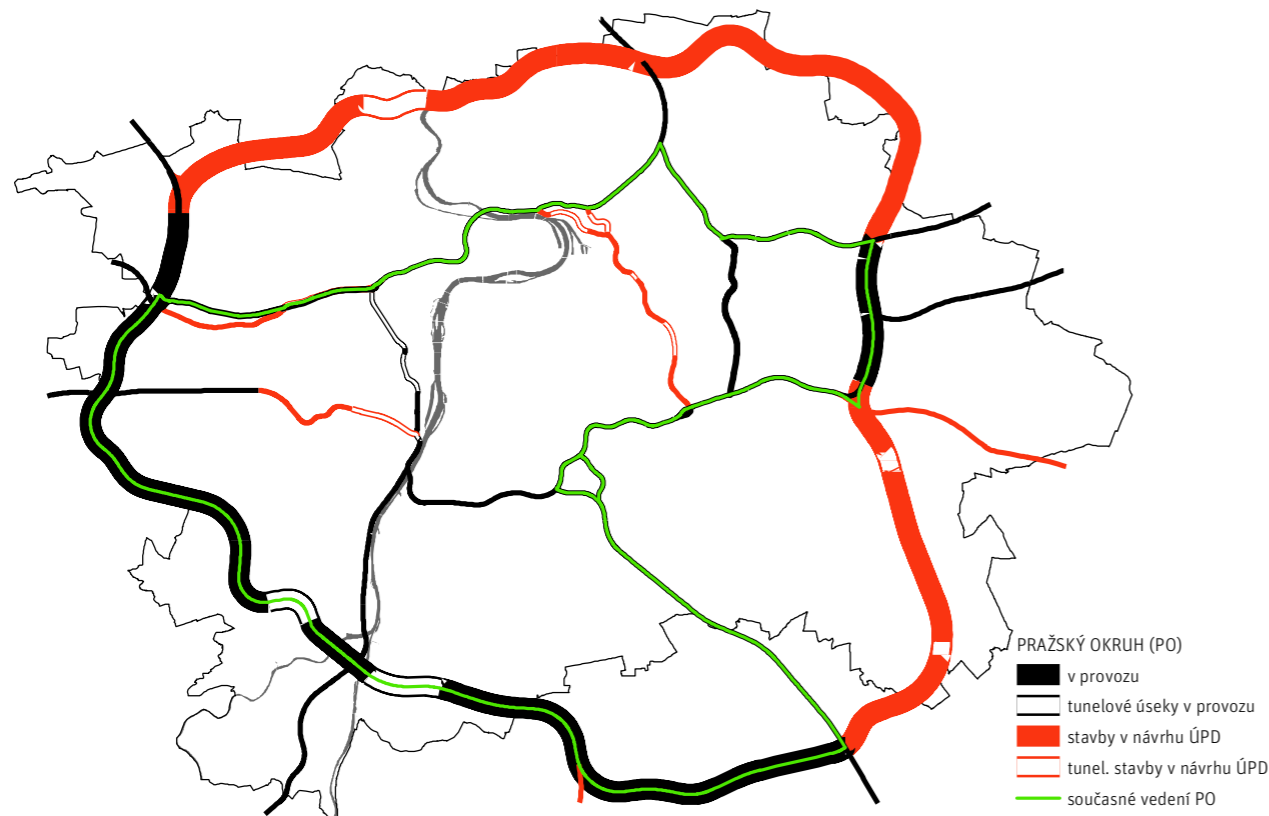
### HISTORICKÝ VÝVOJ

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 úrovněvých 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 změnilo společensko-ekonomické podmínky, nastal rozvoj tržního hospodářství, změnil se životní styl spojený s větší hybností obyvatel a automobil se stal širokou nabídkou dostupným zbožím.

MAPA / 611.3

### Stav realizace, přípravy a stávajícího vedení Pražského okruhu

[IPR Praha 2016]



TAB / 611.1

### Intenzity dopravy na centrálním kordonu

[Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015]

INTENZITA DOPRAVY			
CENTRÁLNÍ KORDON			
ROK	Počet osobních vozidel	Počet nákladních vozidel	Celkem vozidel
1981	247 000	39 000	292 000
1990	247 000	39 000	435 000
1995	474 000	31 000	513 000
2000	594 000	23 000	627 000
2001	556 000	21 000	589 000
2002	560 000	18 000	590 000
2003	561 000	18 000	590 000
2004	558 000	18 000	587 000
2005	547 000	17 000	574 000
2006	551 000	15 000	578 000
2007	547 000	15 000	573 000
2008	530 000	15 000	558 000
2009	541 000	14 000	566 000
2010	544 180	13 090	568 750
2011	535 000	12 000	547 000
2012	517 000	15 600	532 600
2013	502 000	10 100	512 100
2014	483 900	9 200	493 100

Postupně rostoucí dopravní problémy ve spojitosti s narůstající automobilovou dopravou na území města vedly již v první polovině minulého století k ověřování různých koncepcí výhledového uspořádání komunikační sítě. Vlivem narůstajícího automobilového provozu a specifických podmínek Prahy (složitost pražského reliéfu, hustota zástavby, historicky daná komunikační síť v centrální oblasti, nutnost aktivní ochrany historického centra) se postupně již v první polovině minulého století ukázalo, že situaci v pražské komunikační síti nepomůže pouze přestavba nebo údržba stávajících komunikací. Náměty na novou okružní trasu kolem Prahy se objevovaly již v první polovině dvacátého století. V 60. letech minulého století byla prověřována koncepce založená na principu roštového uspořádání nejvýznamnějších komunikací (princip severojižních a západovýchodních magistrál), která se zčásti uplatnila ve směrném územním plánu hl. m. Prahy z r. 1964, kde byla doplněna o okruh po obvodu Prahy. V 70. letech dvacátého století došlo k prosazení koncepce radiál-

ně-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. Velešlavínská 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 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 Zlíčov – Radlická byl uveden do provozu v roce 2002, úsek Radlická – Strahovský tunel zahrnující tunely Mrázovka byl zprovozněn v roce 2004. Nejvýznamnější dokončenou stavbou v roce 2010 je jižní část Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) délky cca 23 km v úseku Slivenec–Lahovice–Jesenice–D1 a v roce 2011 úsek Vysočanské radiály mezi Pražským okruhem, resp. dálnicí D10 u Horních Počernic a ulicí Kbelskou. V roce 2015 byla zprovozněna severozápadní část Městského okruhu.

Vysokému nárůstu počtu automobilů a dosahovaným intenzitám automobilové dopravy v Praze neodpovídá stav současný

TAB / 611.2

## Intenzity dopravy na vnějším kordonu

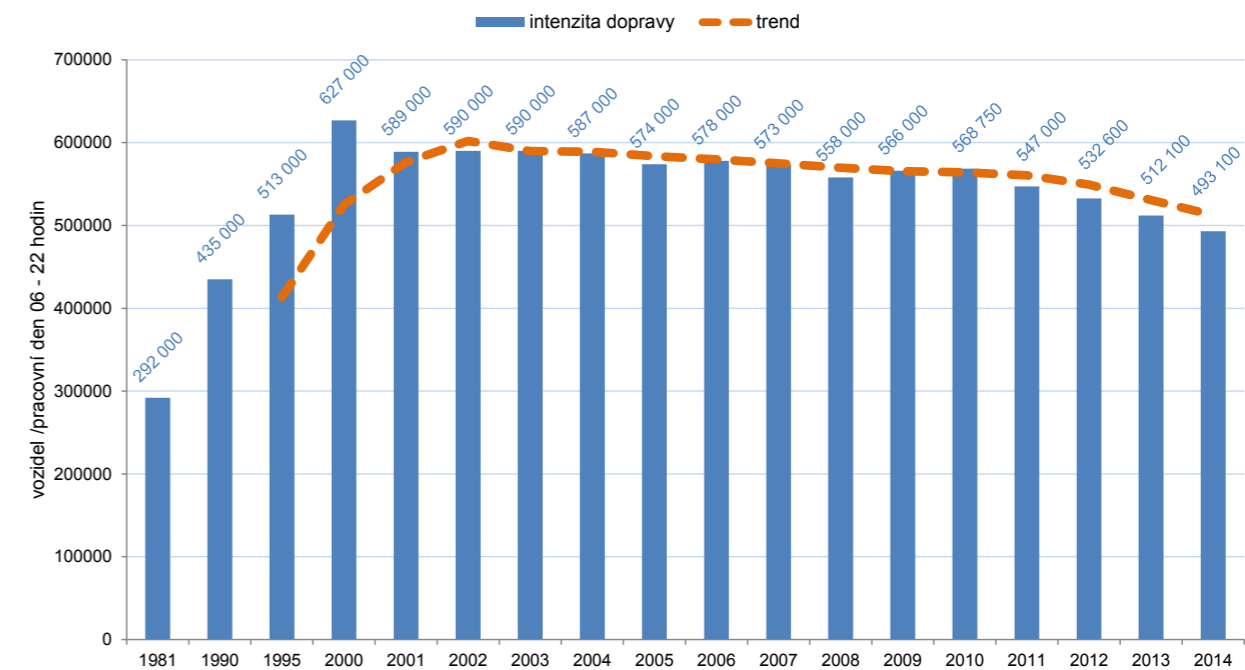
[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]

INTENZITA DOPRAVY			
VNĚJŠÍ KORDON			
ROK	počet osobních vozidel	počet nákladních vozidel	celkem
1981	67 000	31 000	104 000
1990	101 000	34 000	140 000
1995	204 000	36 000	245 000
2000	304 000	43 000	351 000
2001	310 000	43 000	358 000
2002	329 000	45 000	379 000
2003	376 000	50 000	432 000
2004	382 000	54 000	442 000
2005	394 000	56 000	457 000
2006	421 000	60 000	489 000
2007	438 000	59 000	504 000
2008	445 000	58 000	512 000
2009	446 000	53 000	506 000
2010	459 550	54 230	520 520
2011	475 500	49 700	525 200
2012	476 600	49 700	526 300
2013	489 400	47 800	537 200
2014	502 300	48 800	551 100

GRAF / 611.1

## Intenzity dopravy na centrálním kordonu

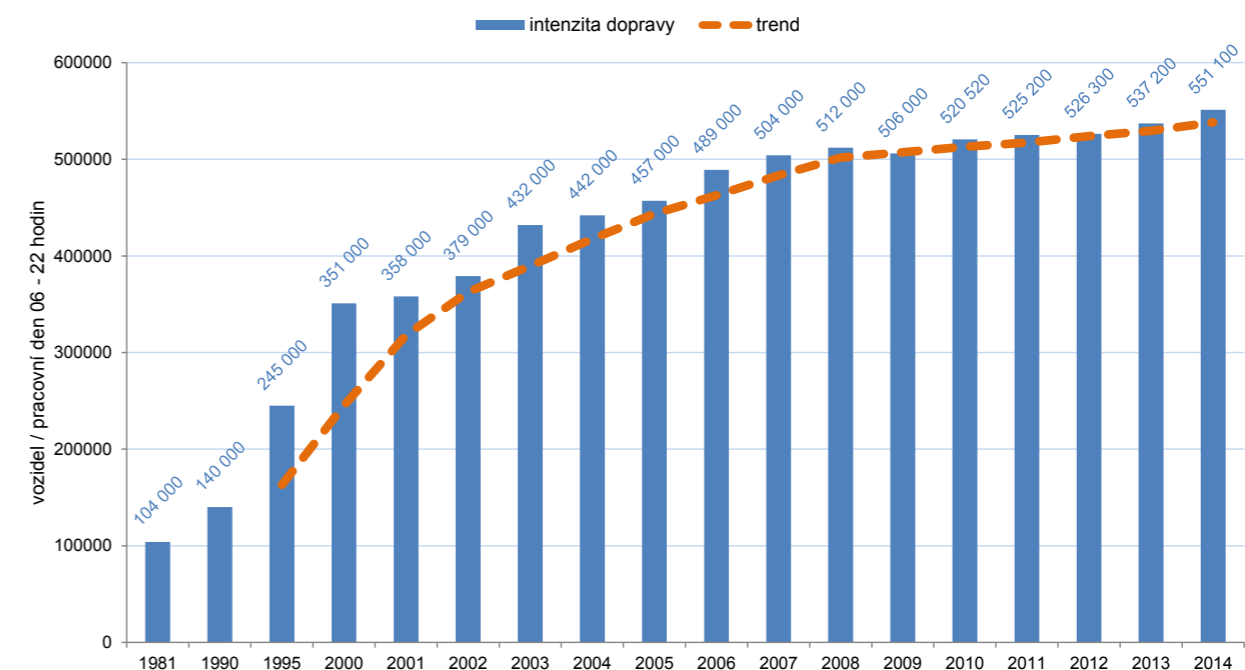
[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



GRAF / 611.2

## Intenzity dopravy na vnějším kordonu

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



komunikační síť, 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 širšího celoměstského centra a navazující části města o rozměrech cca 7×6 km. Dochází k dopravním kongescím v oblasti širšího celoměstského centra na zatížených komunikacích i mimo ně, snižuje se rozdíl mezi zatížením v dopravních špičkách a v mimošpičko-

vém období, během dne se prodlužuje doba, kdy jsou vyčerpány kapacity rozhodujících křižovatek. Vliv dopravních kongescí a „popojíždění“ kolon před křižovatkami má velmi negativní vliv na životní prostředí především vysokými koncentracemi škodlivin v přízemní vrstvě atmosféry, kde se pohybují chodci a zejména děti. Stávající komunikační systém utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje a ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Vedle toho se projevuje ještě deficit využívání nejmodernějších telematických systémů, které integrují informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu optimalizovaly přepravní výkony, zlepšila se bezpečnost provozu a stoupla kvalita přepravy.

Vývoj intenzity dopravy na centrálním kordonu v letech 1981–2014 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodnoty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 06–22 hod. → TAB / 611.1 → GRAF / 611.1

Současnou kritickou situací na komunikačním systému města umocňuje skutečnost, že některé komunikace uvnitř Prahy, které by měly sloužit pouze pro vnitroměstskou dopravu, využívá dnes i tranzitní doprava včetně kamionů. Typickou trasou kamionové dopravy je část Jižní spojky (tzn. jižní část Městského okruhu). Zásadní řešení této situace přinese až zprovoznění chybějících částí Pražského okruhu. V souvislosti se zprovozněním jižní části Pražského okruhu v úseku Slivenec–Lahovice–Jesenice–D1 v září 2010 byly vymezeny nové objízdné trasy pro těžkou nákladní automobilovou dopravu využívající ulici Spořilovskou a Brněnskou přes Spořilov a Jižní Město s návazností na zprovozněnou jižní část Pražského okruhu. V roce 2013 došlo k přestavbě křižovatky ulice 5. května a Jižní spojky, čímž došlo k vyloučení části nákladní kamionové dopravy ze Spořilovské ulice. Ve srovnání s rokem 1990 se automobilový provoz v průměru na celé komunikační síti v roce 2014 zvýšil o 199 % (tj. téměř na 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. V letech 2011–2014 intenzity automobilové dopravy prakticky stagnují.

Vývoj intenzity dopravy na vnějším kordonu v letech 1981–2014 uvádí doložená tabulka a graf, kde jsou uvedeny hodnoty zatížení za běžný pracovní den v časovém období 06–22 hod. → TAB / 611.2 → GRAF / 611.2

Markantní nárůst dopravy na území Prahy je patrný při porovnání dopravních výkonů. V roce 1990 činil dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti v Praze 7,3 mil. vozokm/průměrný pracovní den, v roce 2000 byl dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokm/den, v roce 2010 dopravní výkon automobilové dopravy v Praze byl 22,2 mil. vozokm/den a v roce 2014 byl dopravní výkon automobilové dopravy v Praze 21,8 mil. vozokm/den. Podíl osobních automobilů na celkovém dopravním výkonu motorových vozidel činí cca 92 %.

Z grafu „Dopravní výkony automobilové dopravy“ je zřejmé, že k největšímu meziročnímu nárůstu dopravního výkonu automobilové dopravy na celé komunikační síti města docházelo v průběhu devadesátých let minulého století, což bylo do značné míry způsobeno změnou společensko-ekonomických podmínek, rozvojem tržního hospodářství a integrací ekonomiky v rámci celoevropského procesu. V posledních letech celkové dopravní výkony automobilové dopravy velmi mírně klesají. → GRAF / 611.3

Do oblasti 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 roce 2014 v porovnání s rokem 1990 přibližně o 15 % více vozidel. V posledních letech intenzity automobilové dopravy na centrálním kordonu mírně klesají. 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 76 %. Na centrálním kordonu se v roce 2014 automobilová doprava oproti předchozímu roku snížila o 3,2 %.

Ve středním pásmu města automobilový provoz trvale roste v letech 1990–2007, kdy se v tomto období zvýšil na některých komunikacích trojnásobně až čtyřnásobně. V roce 2014 automobilová doprava v tomto prostoru oproti předcházejícímu roku kolísala v rozmezí ± 1 procento.

V krajiněm prstenci 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 4krát více vozidel (+296 %). V roce 2009 se intenzita automobilové dopravy oproti roku 2008 na vnějším kordonu snížila o 1,2 %, od té doby dochází opět k mírnému nárůstu – v roce 2014 o 2,1 %.

Stupeň motorizace v r. 2014 v Praze dosáhl 700 vozidel/1000 obyvatel, tj. 1,43 obyvatel na jedno motorové vozidlo. Stupeň automobilizace v r. 2014 v Praze dosáhl 548 osobních automobilů/1000 obyvatel, tj. 1,82 obyvatel na jeden osobní automobil. Celková délka komunikační sítě na území města v roce 2014 dosáhla 3 962 km. Dělna přepravní práce (podle počtu cest na území města v průběhu pracovního dne) mezi hromadnou a automobilovou dopravou v roce 2014 byla 57 % k 43 % ve prospěch hromadné dopravy.

Počet dopravních nehod v Praze v roce 2014 evidovaných PČR dosáhl 19 306 (20 smrtelných zranění a 206 těžce zraněných).

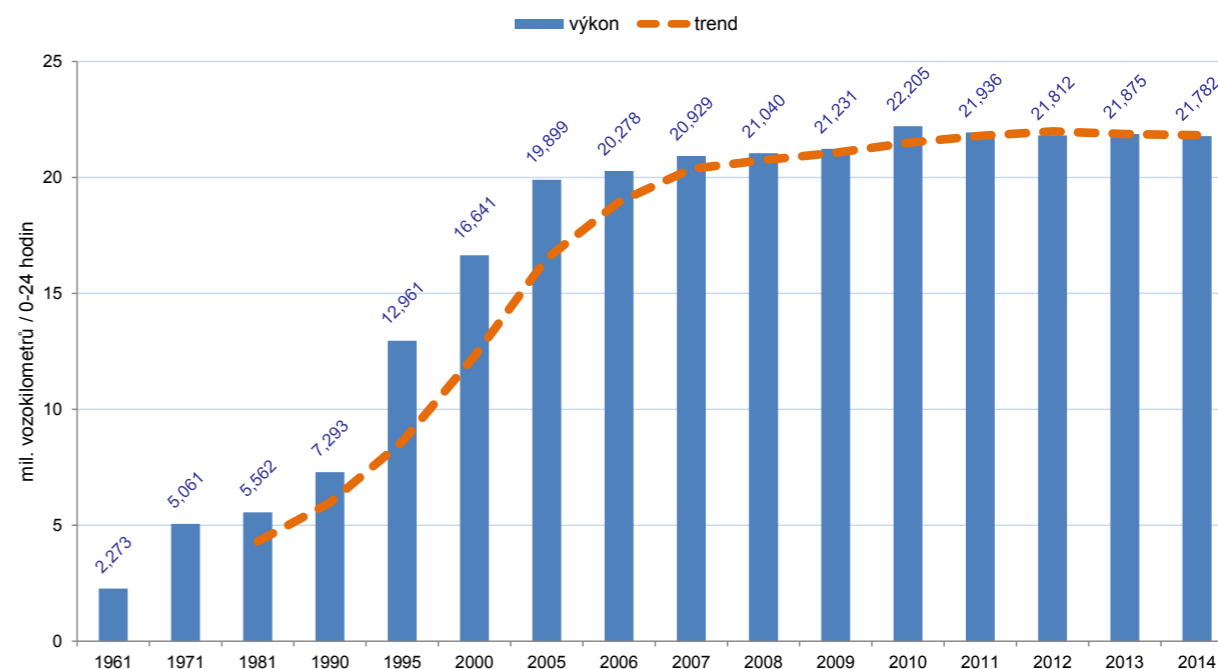
#### KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA – ÚZEMNÍ PRŮMĚT HISTORICKÉ JÁDRO A STŘED MĚSTA

Negativní vlivy automobilové dopravy na území historického centra Prahy se projevují výrazně v koridoru tzv. severojižní magistrály, v pravobřežní oblasti na nábrežních 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 jádra Prahy se mezi nejzatíženější komunikace řadí ul. Karmelitská, oblast Klárova, ul. Chotkova, nábř. E. Beneše, ul. Letenská a Valdštejská. Značně zatížena je také ul. Mariánské hradby podél areálu zahrad Pražského hradu. Na severní hranici historického centra města probíhá v západovýchodním

GRAF / 611.3

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

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



směru dopravně značně zatížená trasa ul. Milady Horákové a ul. Patočkova.

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 roce 2014 byla zprovozněna severozápadní část Městského okruhu. Tento úsek nové systémové komunikace je s ohledem na historický charakter zástavby i další hodnoty území veden převážně v tunelech. V určitém předstihu byl rovněž zprovozněn nový Trojský most. Tunelový komplex Blanka investičně i stavebně a technicky mimořádná stavba, která by měla městu přinést hmatatelný pozitivní výsledný efekt. Tohoto efektu je třeba docílit využitím návazných výraznějších regulačních opatření v centru města. Zprovoznění Městského okruhu v jeho severozápadní části nabízí alternativní trasu pro vnitroměstské jízdy uvnitř města, zejména v oblasti Prahy 6 a Prahy 7 a ve vazbě na Strahovský tunel a tunely Mrázovka umožňuje realizovat převážně v tunelech velkou část vnitroměstských jízd mimo nejexponovanější centrum města.

Komplexní problém představuje současný průběh severojižní magistrály přes centrum Prahy, zejména v dotyku s Václavským náměstím. Na řešení tohoto problému existují různé názory, obecná snaha snížit dopravní význam tohoto

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

Západovýchodní komunikační spojení v relaci Smíchov–Nové Město–Vinohrady přes Jiráskův most,

ul. Resslovu, Karlovo náměstí, ul. Ječnou, Žitnou a nám. I. P. Pavlova představuje další výrazný problém z hlediska koncentrace automobilového zatížení v oblasti historického jádra Prahy. Je způsoben do značné míry velkou koncentrací pracovních příležitostí a dalších zdrojů IAD v centrální oblasti a absencí náhradních tras v západovýchodním směru v centrální a střední části města. O novém západovýchodním spojení mezi Prahou 2 a Prahou 5 se dlouhodobě uvažovalo v oblasti Výtoně s využitím nově navrhovaného (sdruženého) mostu. Tato alternativa je však značně problémová a kontroverzní s ohledem na prostorové aspekty nového mostu pod Vyšehradem, na památkovou ochranu a důsledky vůči stávající zástavbě, nárůst automobilového zatížení v oblasti Nuselského údolí apod. Eventuální další výhledové mosty jižně od Vyšehradu automobilové zatížení přes Jiráskův most již výraznějším způsobem nesníží.

Palčivým problémem je otázka značného automobilového zatížení nábrežních komunikací zejména na pravém vltavském břehu v historickém jádru Prahy. Neopakovatelné panorama Hradčan, Malé Strany, Karlova mostu a siluety Petřína z pravého vltavského břehu by při zklidnění nábrežních komunikací získalo na atraktivitě a přitažlivosti pro zahraniční a domácí návštěvníky Prahy i pro obyvatele hlavního města.

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

*Pozn. Intenzity automobilové dopravy na sledované síti za rok 2015 je možné získat na internetových stránkách Technické zprávy komunikací hl. m. Prahy [www.tsk-praha.cz](http://www.tsk-praha.cz).*

#### JIŽNÍ SEKTOR PRAHY

V jižním sektoru města se nacházejí nejvíce zatížené úseky komunikací v Praze. V radiálním směru je dopravně nejvýznamnější komunikací severojižní magistrála od Nuselského mostu na jih ve stopě ul. 5. května, na kterou u Spořilova navazuje ul. Brněnská (Chodovská radiála) a dále v krajinném prstenci 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. → GRAF / 611.4

Oblast Jižního Města a Spořilova je zasažena velkým objemem průjezdné automobilové dopravy, což vyplývá z polohy těchto sídelních celků vůči nadřazenému komunikačnímu systému a značně intenzivní suburbanizace za hranicemi Prahy. Svoji roli však hraje i nová zástavba na okraji hlavního města. K výraznějšímu zlepšení situace přispěje až zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1. Toto zlepšení je však zároveň podmíněno omezením enormní mimopražské suburbanizace území uvnitř Pražského okruhu jižně od Prahy i nerozšiřováním urbanizace v tomto sektoru města nad rámec platného ÚP SÚ hl. m. Prahy.

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

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

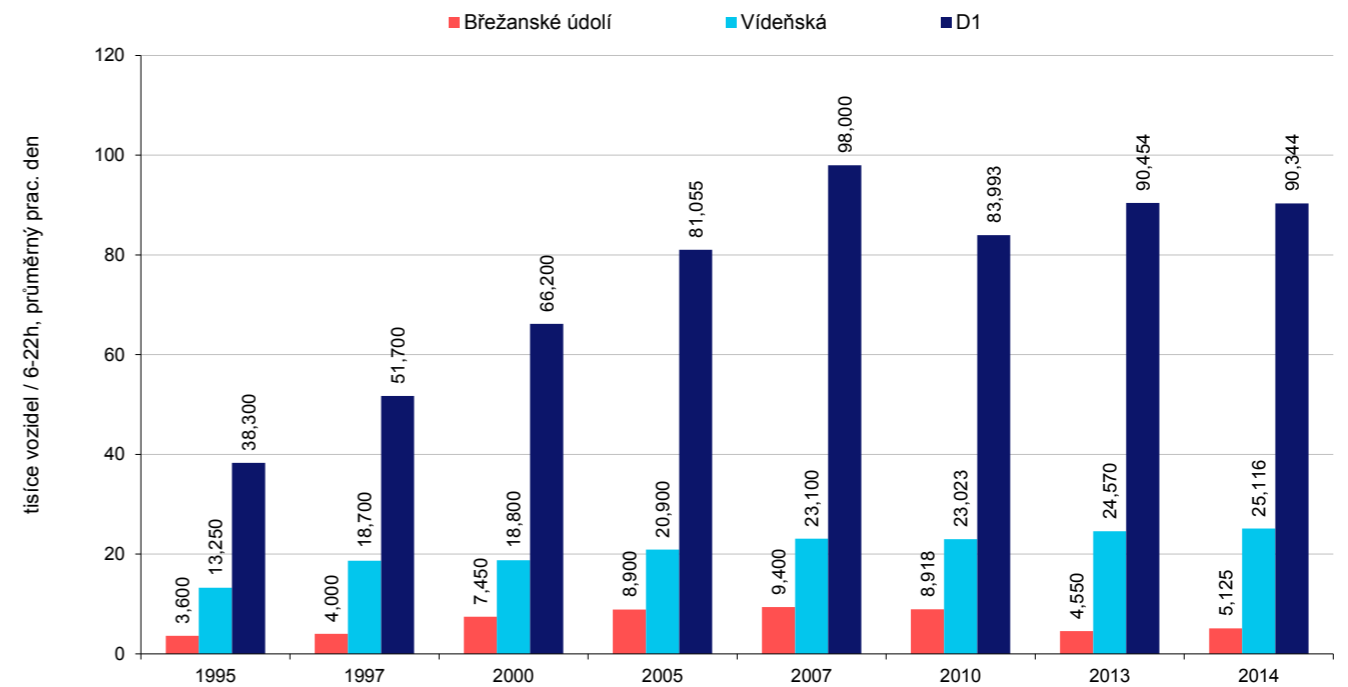
Základním problémem jižního sektoru města zůstává severojižní magistrála vedená od Kačerova přes Pankrác. Návrhové parametry této komunikace, její celkové šířkové uspořádání a automobilové zatížení představují v území negativně vnímanou stavbu, kterou bude třeba v rámci budoucí rekonstrukce rehabilitovat 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 úspěšnější šířky jízdních (řadicích) 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 způ-

GRAF / 611.4

### Vývoj zatížení komunikací na hranici města v jižním sektoru Prahy

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



sobuje 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 čas-

ti Jižní spojky západně od Spořilova se projevilo významným poklesem počtu nákladních vozidel na Jižní spoje v Krčském údolí, na Barrandovském mostě i v ul. K Barrandovu. Uvolněná kapacita Jižní spojky v Krčském údolí a Barrandovském mostě vedla k nárůstu vnitroměstské automobilové dopravy na tomto úseku komunikace.

#### JIHOZÁPADNÍ SEKTOR PRAHY

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

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

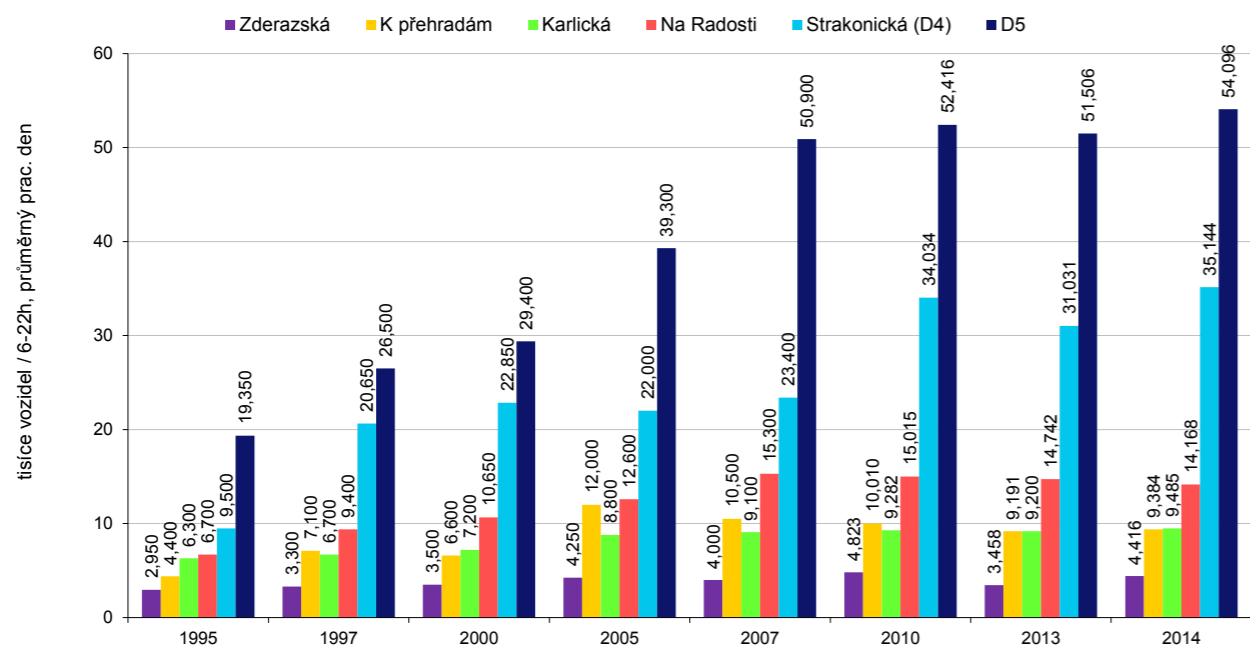
V oblasti Smíchova k významným komunikacím patří Městský okruh, ul. Radlická, Kartouzská, V Botanice, Vltavská, Svornosti, Janáčkovo náb., Hořejší nábřeží a další. → GRAF / 611.5

V oblasti Motola jsou nejzatíženějšími komunikacemi ul. Plzeňská, Bucharova a Kukulova. V oblasti Zličína k nejvýznam-

GRAF / 611.5

## Vývoj zatížení komunikací na hranici města v jihozápadním sektoru Prahy

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



nějším komunikacím patří Pražský okruh, Rozvadovská spojka, ul. Řevnická a Na Radosti. V oblasti Řeporyjí patří k nejvýznamnějším komunikacím ul. Smíchovská, Jáchymovská a Ořešská. Dále se zde nachází ul. Poncarova, která spojuje Pražský okruh s ul. Jeremiášovou. 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 Zličovem navržena v tunelové trase mimo Radlické údolí. Problémem však bude období výstavby Radlické radiály v oblasti stávající zástavby Butovic, kde je Radlická radiála navržena v koridoru stávající ul. Radlické. Na jihozápadě města se příznivě projevilo zprovoznění ul. Poncarovy, která propojuje Pražský okruh s ul. Jeremiášovou na okraji Jihozápadního Města.

Současné ukončení Rozvadovské spojky v oblasti Vidoule způsobuje zvýšené automobilové zatížení v navazujících

stávajících komunikacích u Jihozápadního Města, zejména v ul. Bucharově i rozpad části zatížení Rozvadovské spojky směrem na ul. Plzeňskou. Ke zlepšení situace dojde po dokončení Radlické radiály.

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

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

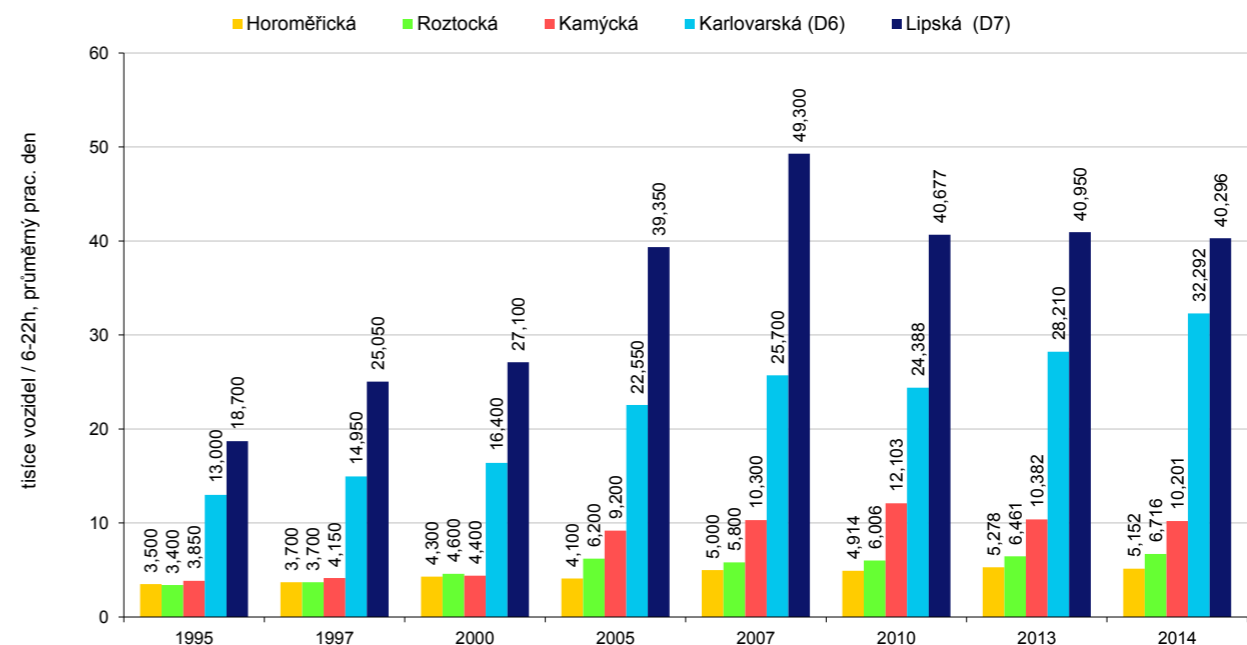
### SEVEROZÁPADNÍ SEKTOR PRAHY

V severozápadním sektoru města mezi nejvýznamnější sběrné komunikace patří ul. Evropská, Milady Horákové,

GRAF / 611.6

## Vývoj zatížení komunikací na hranici města v severozápadním sektoru Prahy

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



Patočkova, Bělohorská a Karlovarská, které představují významné radiální trasy pro automobilovou dopravu a navazují na zprovozněnou severozápadní část Městského okruhu. Na západním okraji hlavního města představuje dopravně nejvýznamnější komunikaci zprovozněný úsek Pražského okruhu.

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

V oblasti Dejvic lze k významným sběrným komunikacím v současné době kromě ul. Evropské dále zařadit ul. Svatovítskou, Jugoslávských partyzánů, Roztockou a Československé armády. → GRAF / 611.6

V oblasti Letné k nejvýznamnějším komunikacím patří ul. Milady Horákové, Veletržní, Strojnická, Letenský tunel, Korunovační a nábř. Kpt. Jaroše. V oblasti Holešovic tvoří základní komunikační skelet ul. Argentinská ve vazbě na most Barikádníků, Bubenská ve vazbě na Hlávkův most, část Bubenského nábřeží, ul. Partyzánská, Vrbenského, U Uranie, Jankovcova a Libeňský most.

Po zprovoznění severozápadní části Městského okruhu došlo ke zlepšení dopravní situace v Holešovicích – např. ul. Veletržní, Argentinská a naopak ke zhoršení dopravní situace v Praze 6 – např. ul. Patočkova, Svatovítská a prostor Vítězného náměstí, kde je problémový stav v prostoru okružní křižovatky

umocněn několikerým křížením tramvajové dopravy přes okružní část křižovatky a koncentrace automobilové a veřejné autobusové dopravy spolu s pěší dopravou. Ke zlepšení situace marginálně přispělo prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická na západ, kdy v této souvislosti bylo realizováno etapové řešení terminálu Veleslavín. Tento terminál snížil 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 Vítězný náměstí do ul. Svatovítské bude možné ve výhledu odvést po nové odlehčovací trase Evropská – Gymnazijní – Svatovítská podél železniční trati Praha – Kladno.

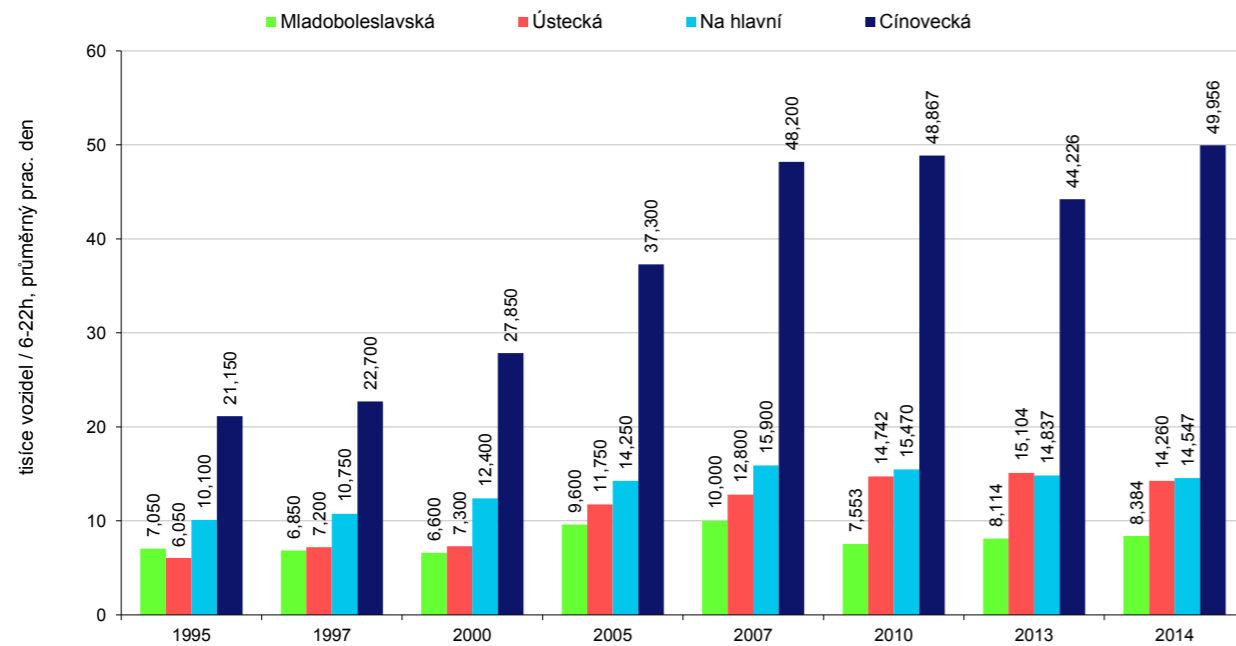
Historicky založený komunikační systém severozápadního sektoru města vykazuje nízkou nabídku tangenciálních tras. Nejvíce se tato skutečnost projevuje absencí trasy na severním okraji hlavního města mezi Prahou 6 a Prahou 8. Tento deficit by měla řešit trasa severní části Pražského okruhu. Dílčí problém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

Jedním z problémů území v oblasti Ruzyně je křížení ul. Drnovské a železniční trati Praha – Kladno, které by mělo být

GRAF / 611.7

## Vývoj zatížení komunikací na hranici města v severním sektoru Prahy

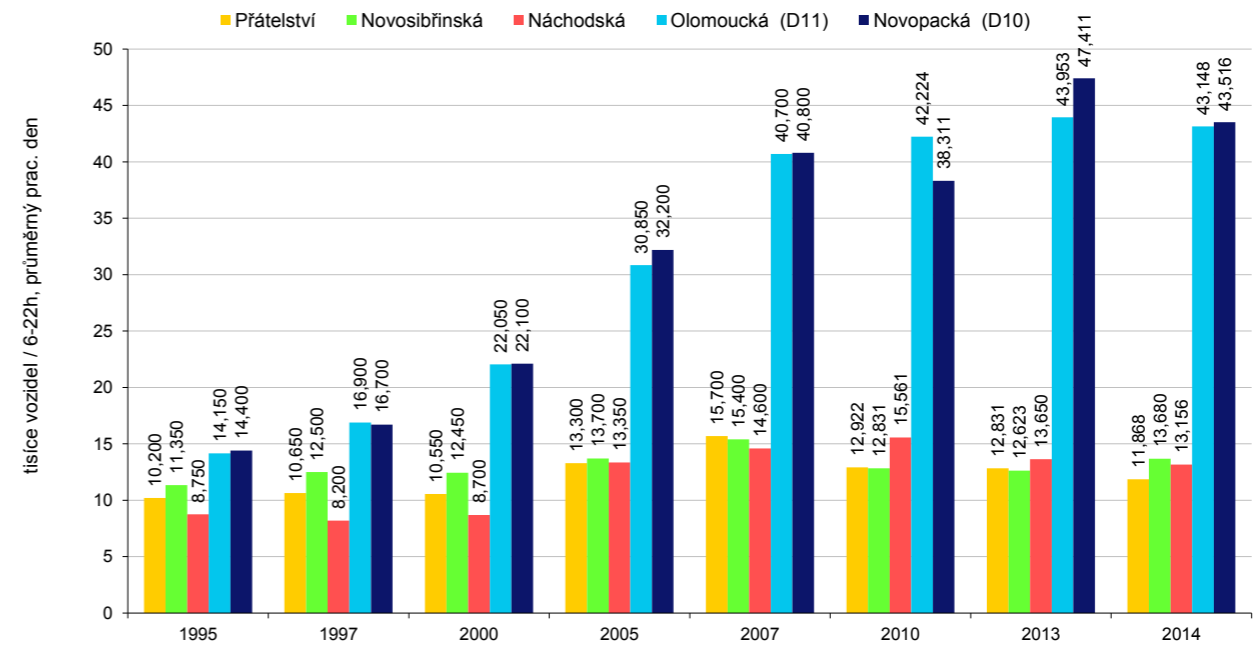
[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



GRAF / 611.8

## Vývoj zatížení komunikací na hranici města ve východním sektoru Prahy

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



v budoucnu řešeno podjezdem komunikace pod modernizovanou železniční tratí.

V budoucnu se předpokládá přestavba stávající křižovatky Lipská – Aviatická u ruzyňského letiště, která zlepší dopravní napojení letiště Praha/Ruzyně.

### SEVERNÍ SEKTOR PRAHY

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi severního sektoru města jsou ul. V Holešovičkách, Liberecká a Činovecká, 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, Hornátecká a směrem na Dolní Chabry a Zdiby ul. Ústecká. V oblasti Kbel a Vinoře na severovýchodě Prahy k dalším významným komunikacím sběrným patří ul. Mladoboleslavská.

Na sídlišti Bohnice tvoří základní komunikační skelet ul. K Pazderkám, Lodžská a Čimická. → GRAF / 611.7

Na území sídliště Prosek tvoří základ komunikačního skeletu ul. Vysočanská, Prosecká a Lovosická. Na rozhraní Proseka a Letňan vede celoměstsky významný úsek ul. Kbelské. V ob-

lasti Letňan tvoří základní komunikační kostru ul. Tupolevova, Beranových a Veselská. V oblasti Čakovice jsou nejvýznamnějšími komunikacemi ul. Kostecká a Cukrovarská. V oblasti Kbel a Vinoře je dopravně nejvýznamnější ul. Mladoboleslavská. V prostoru Březiněvsi představuje problém dopravní zatížení ulice Na Hlavní.

Základním problémem komunikační sítě severního sektoru města je značné dopravní zatížení ul. V Holešovičkách, která představuje atraktivní a prakticky jedinou kapacitní trasu propojující rozsáhlý severní sektor města s oblastí širšího 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 (Činovecká) – 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, Vysočanská radiála (ul. Novopacká), dálnice D11 (Praha–Hradec Králové) a D10 (Praha–Mladá Boleslav), jižní část ul. Kbelské a ul. Průmyslová. Uvedené komunikace jsou součástí nadřazeného celoměstského komunikačního systému města. → GRAF / 611.8

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

Systémovou stavbou východního sektoru města by v budoucnu měla být východní část Městského okruhu mezi Balabenkou a Rybníčky, která se dosud uvažovala v koridoru ul. Spojovací a se značným podílem tunelových úseků. Především s ohledem na finanční náročnost tunelových staveb se v současnosti zvažují i alternativní řešení východní části Městského okruhu. Značný problém představuje křižovatkový uzel 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 Uhřetěvsi a Kolovrat. Dopravní zatížení v centrální části Uhřetěvsi dále zlepší komunikační propojení Pražský okruh–Přátelství.

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). Oblast Kyjí – Na Hutích by měla být odlehčena prodloužením ulice Ocelkova, což umožní odvedení tranzitní dopravy ze směru Satalice do prostoru ulice Chlumecká mimo rezidenční zástavbu.

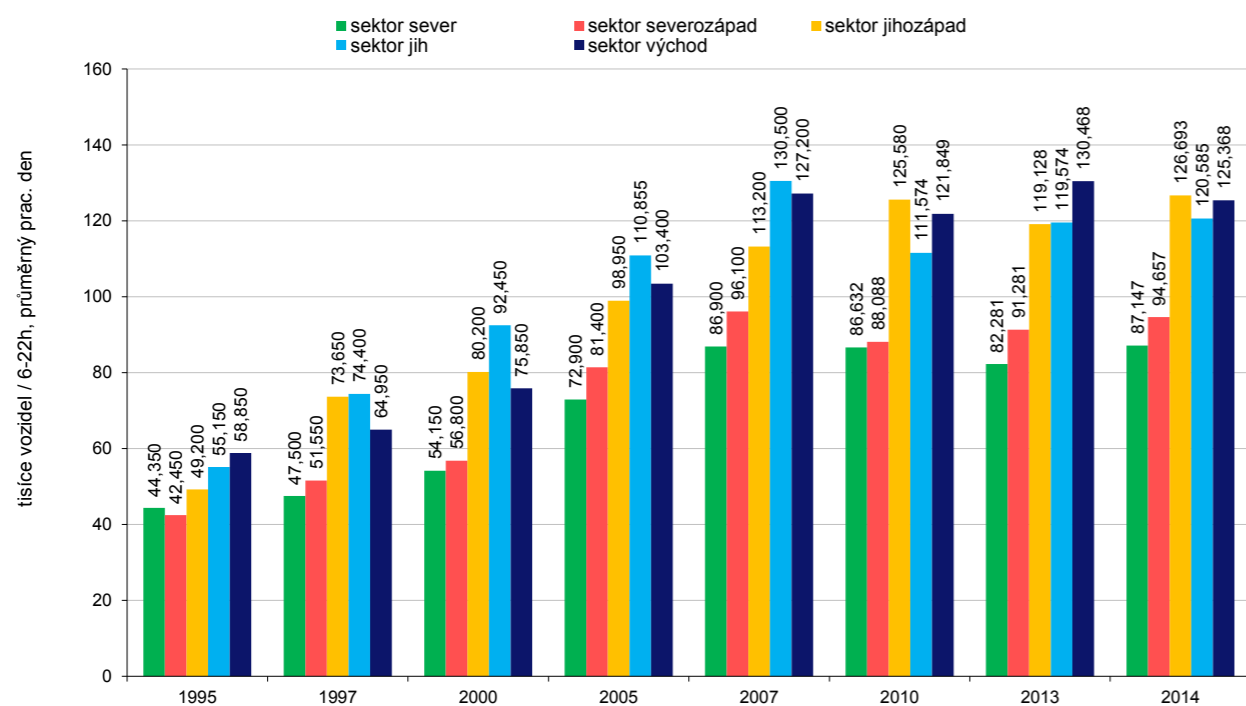
Problémy s automobilovou dopravou v ulici Náchodské včetně přilehlé průmyslové zóny v oblasti Horních Počernic by mělo zmírnit nové napojení silnice II/611 na dálnici D11 v oblasti Beranka na východní hranici Prahy. Realizace nového napojení prostřednictvím tzv. MÚK Bystrá je stále jen ve fázi úvah vzhledem ke vzdálenosti okolních MÚK a z toho vyplývající náročnosti řešení.

Probíhající intenzivní proces suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu má vliv na nárůst automobilové dopravy na hranicích města. 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 v posledních letech.

GRAF / 611.9

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

[Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015]



Vývoj automobilového zatížení 06–22 hodin na hranici města a regionu v jednotlivých sektorech zachycuje graf „Vývoj zatížení komunikační sítě na hranici Prahy v jednotlivých sektorech“. Z doloženého grafu je patrné, že vývoj zatížení komunikační sítě v posledních letech prakticky stagnuje. → GRAF / 611.9

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.

### NÁKLADNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Nákladní automobilová doprava vyvolává značné negativní dopady na území města a svým charakterem představuje jeden z největších problémů v urbanizovaném území. V roce 2014 byly v Praze nákladní automobilovou dopravou nejvíce zatíženy některé úseky Jižní spojky, dálnice D1, resp. ul. Brněnská v oblasti Jižního Města, zprovozněné úseky Pražského okruhu,

ul. Cínovecká, Kbelská, Štěrboholská radiála a Průmyslová. V důsledku zprovoznění jižní části Pražského okruhu, úseku Slivenec – D1, v září roku 2010 a zákazu vjezdu těžkých nákladních vozidel nad 12 tun celkové hmotnosti na trase Jižní spojka (v Krčském údolí)–Barrandovský most–K Barrandovu se výrazně snížil počet vozidel těžké nákladní automobilové dopavy s vysokým podílem kamióňů na Jižní spojně v Krčském údolí o cca 7 až 8 tisíc vozidel za den, na ulici K Barrandovu o 5 tisíc vozidel za den. Na konci roku 2011 byla zprovozněna východní část Vysočanské radiály, která odlehčila v prostoru Hloubětína a Černého Mostu především od tranzitní nákladní automobilové dopavy.

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

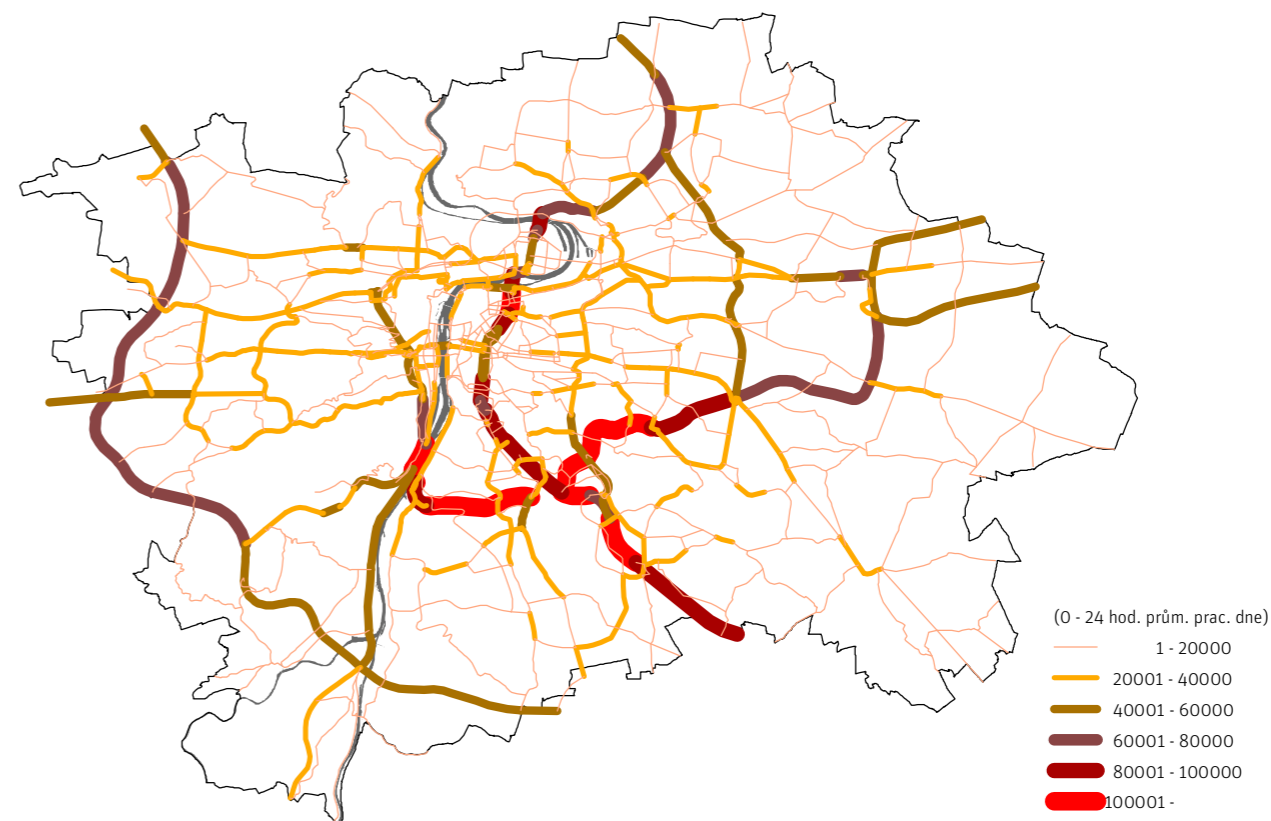
- zóna se zákazem vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 6 tun a se zákazem parkování autobusů mimo vyznačená parkoviště,
- zóna s časově omezeným zákazem vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 3,5 tuny (od pondělí do pátku od 8 do 18 hodin), se zákazem vjezdu autobusů a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

Celkové zatížení komunikační sítě a zatížení komunikační sítě nákladní automobilovou dopravou (pomalá vozidla) v letech 2010, 2014 a 2015 je zobrazeno orientačně ve schématech.

MAPA / 611.4

## Profilové sčítání automobilové dopavy - rok 2010, všechna vozidla

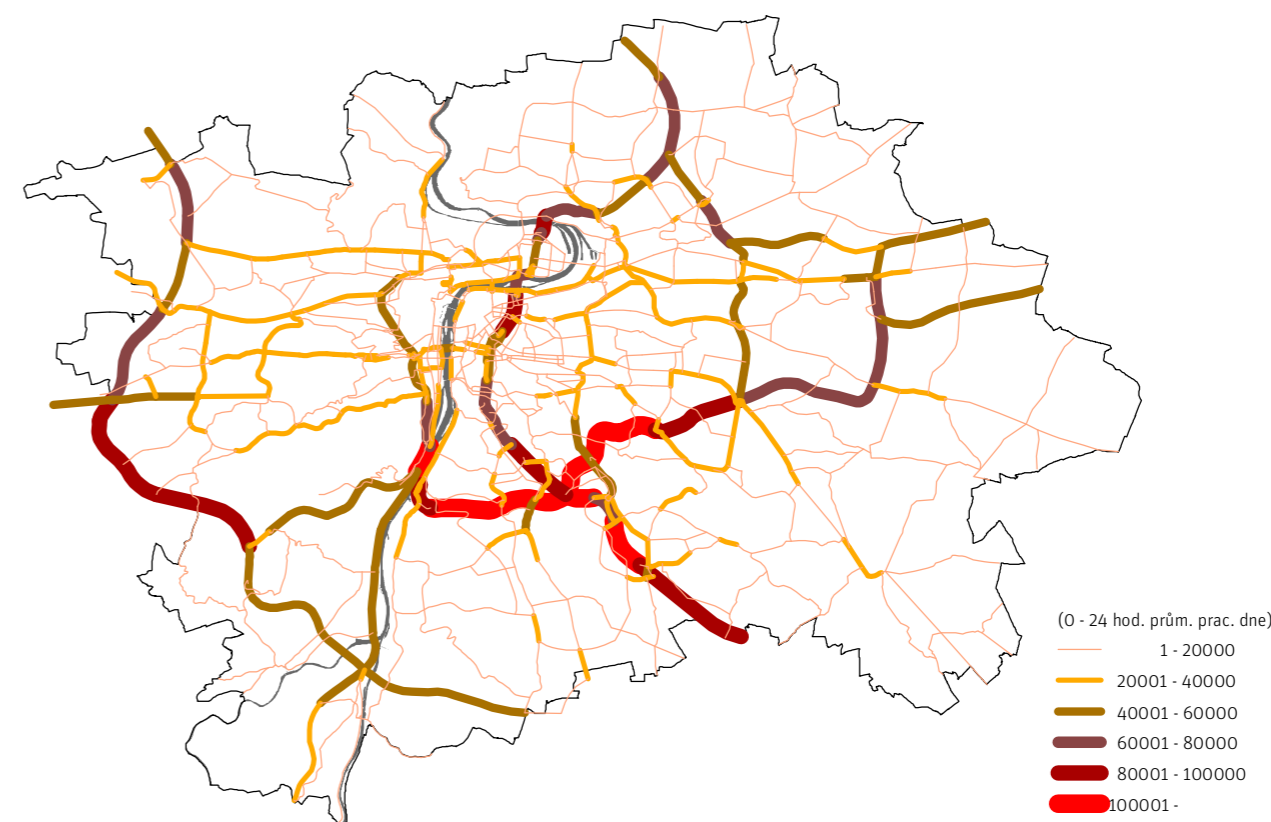
[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



MAPA / 611.5

## Profilové sčítání automobilové dopavy - rok 2014, všechna vozidla

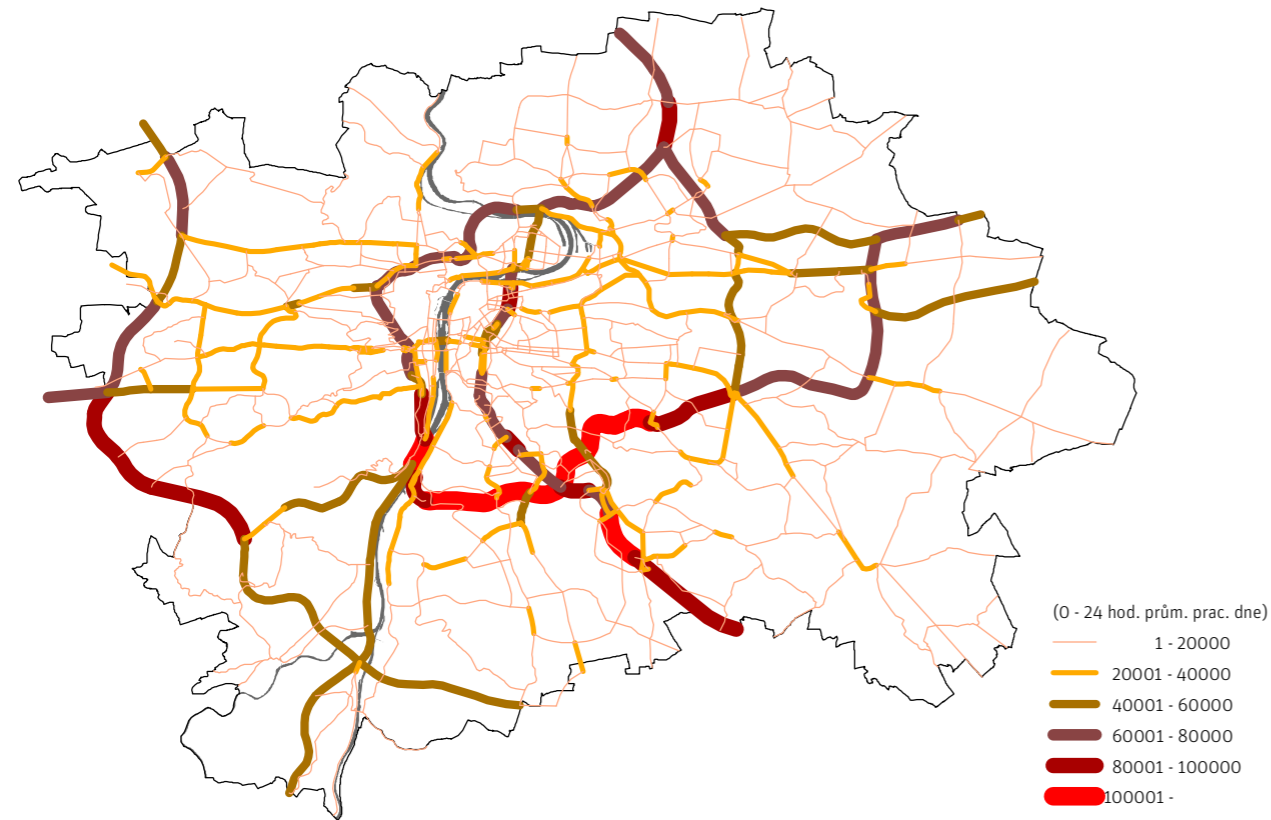
[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



MAPA / 611.6

**Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2015, všechna vozidla**

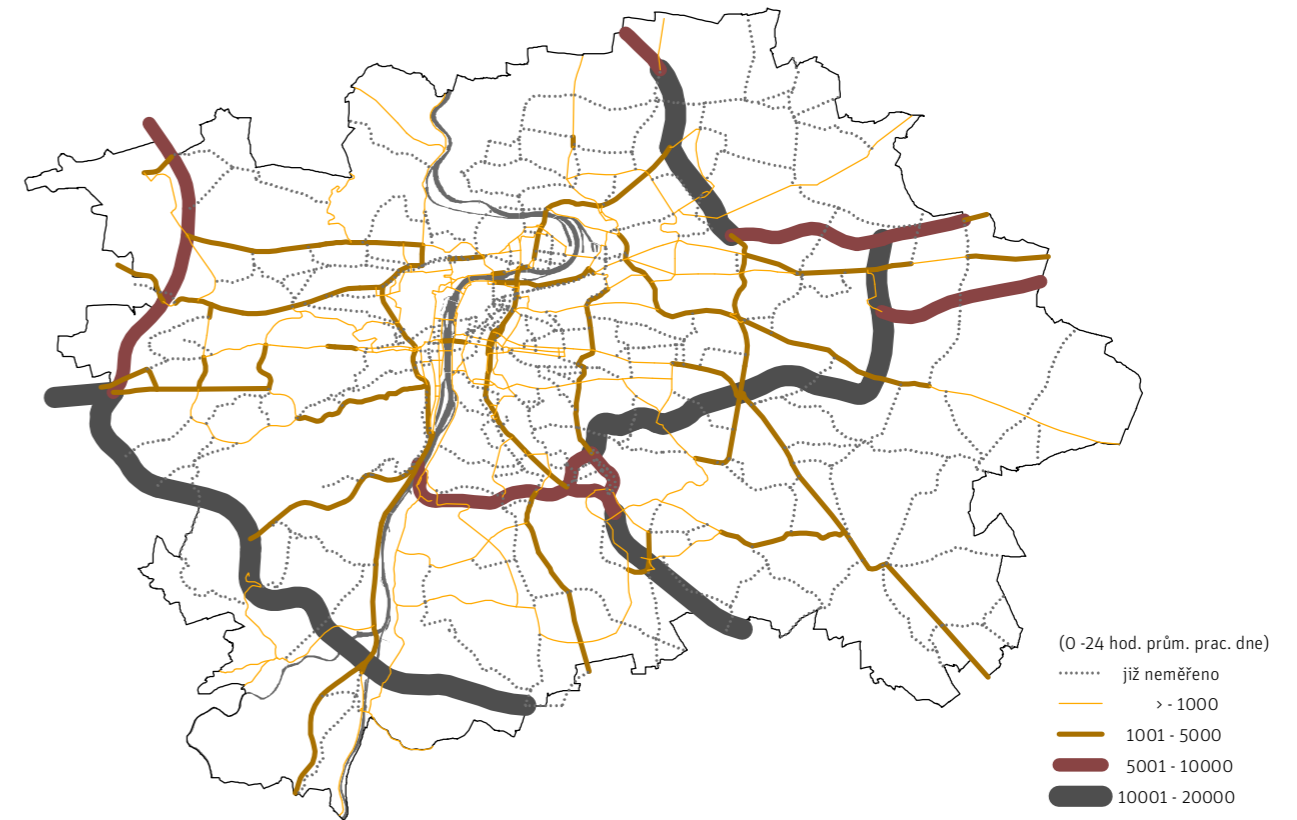
[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



MAPA / 611.9

**Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2014, pomalá vozidla**

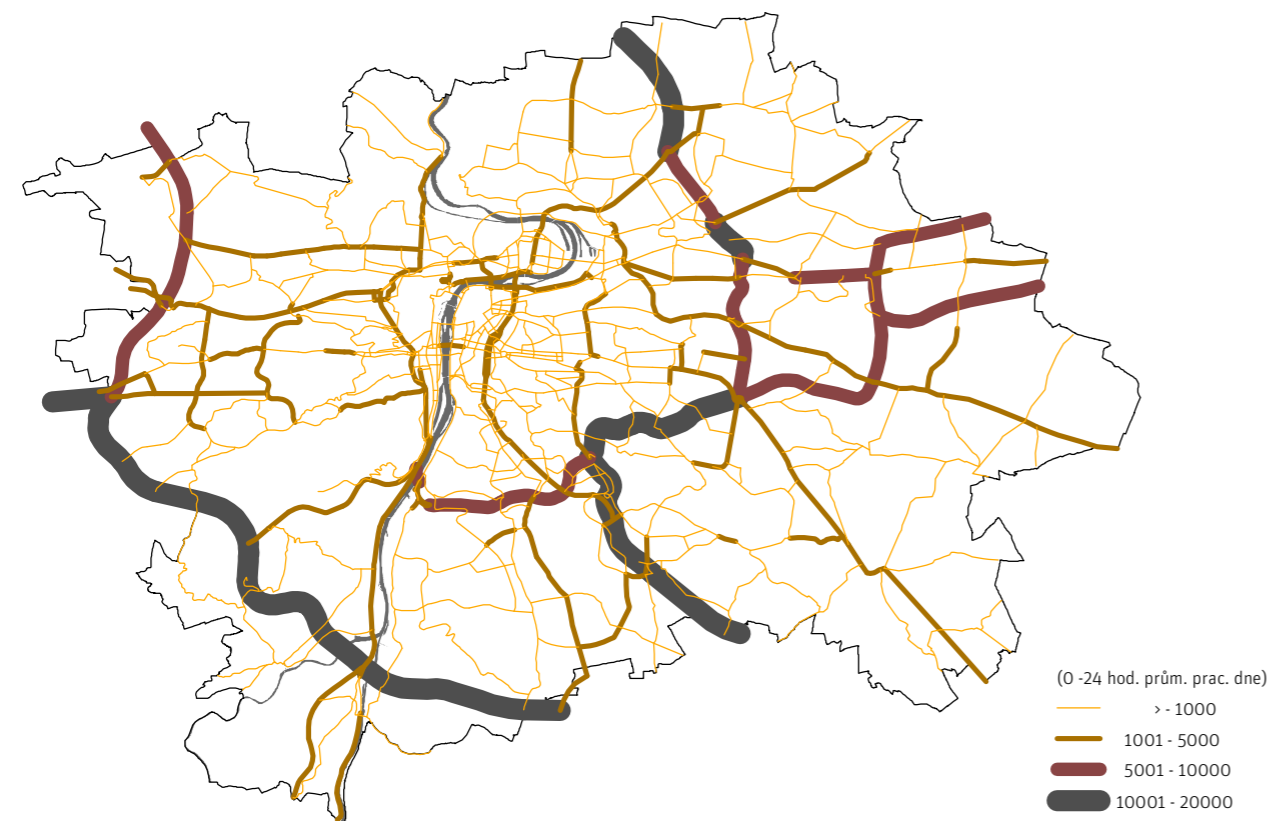
[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



MAPA / 611.8

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

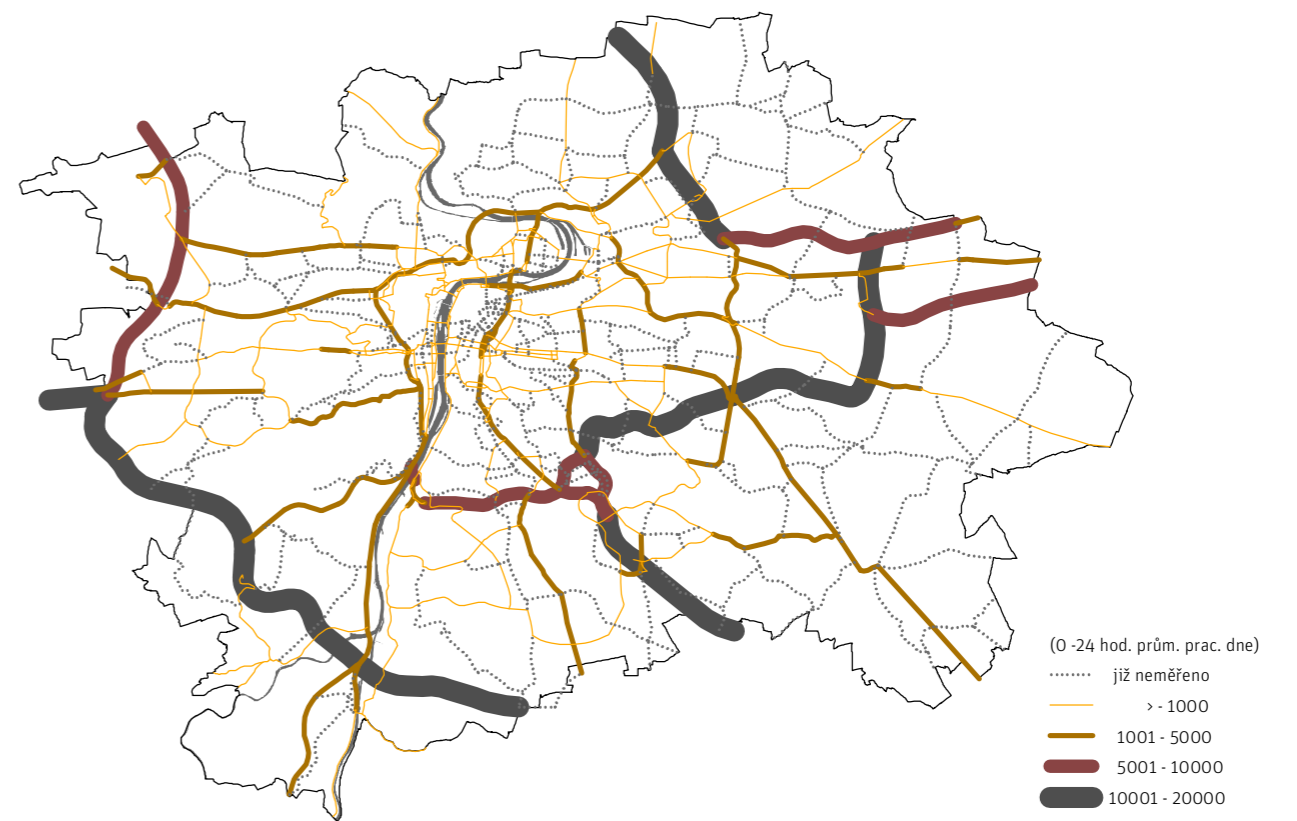
[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



MAPA / 611.10

**Profilové sčítání automobilové dopravy - rok 2015, pomalá vozidla**

[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



→ MAPA / 611.4 → MAPA / 611.5 → MAPA / 611.6  
→ MAPA / 611.8 → MAPA / 611.9 → MAPA / 611.10

Jak je viditelné ze schématu Profilové sčítání automobilové dopravy v Praze – rozdíl rok 2015–2014, všechna vozidla, ke změnám v zatížení došlo ve více oblastech Prahy. Změny byly způsobeny především zprovozněním severozápadní části Městského okruhu. K odlehčení převážné části komunikací došlo v jihovýchodním segmentu města. Dále došlo k odlehčení Chodovské radiály (dálnice D1) a severojižní magistrály. Naopak k přetížení komunikací došlo v navazujících úsecích zprovozněné severozápadní části Městského okruhu. Dále pak došlo k určitému přetížení jihozápadní části Pražského kruhu. Další přetížení je patrné na ul. Poncarova (spojnice Pražského okruhu a ul. Jeremiášova), což je dáno faktem, že do sčítání byla významněji zahrnuta až v roce 2015. → MAPA / 611.7

Jak je viditelné ze schématu Profilové sčítání automobilové dopravy v Praze – rozdíl rok 2015–2014, pomalá vozidla, nedošlo v tomto období k významnějším změnám. Největší přetížení lze pozorovat ve zprovozněné severozápadní části Městského okruhu. Toto zatížení je nově řádově do 3 tis. pomalých vozidel, protože do tunelu je zakázán vjezd nákladních automobilů, jejichž celková hmotnost přesahuje 12 tun (v exitu Letná je navíc zakázán výjezd nákladních automobilů, jejichž celková hmotnost přesahuje 6 tun). Změny v zatížení ostatních komunikací se pohybují maximálně do 1 tisíce vozidel.

→ MAPA / 611.11

#### NEJZATÍŽENĚJŠÍ MÍSTA NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI PRAHY V ROCE 2004 A 2014

NEJZATÍŽENĚJŠÍ ÚSEKY KOMUNIKACÍ NA PRAŽSKÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTI V ROCE 2004

- Jižní spojka v úseku 5. května–Vídeňská, kde projíždělo 133 000 vozidel/den
- Barrandovský most, kde projíždělo 125 000 vozidel/den
- Jižní spojka v úseku Vídeňská – Modřanská, kde projíždělo 103 000 vozidel/den
- Brněnská (D1) v úseku Chodovec–Chodov, kde projíždělo 102 000 vozidel/den

NEJZATÍŽENĚJŠÍ MIMOÚROVŇOVÝMI KŘIŽOVATKAMI V ROCE 2004

- MÚK 5. května – Jižní spojka, v jejímž prostoru projíždělo 205 000 vozidel/den
- MÚK Strakonická–Barrandovský most, v jejímž prostoru projíždělo 167 000 vozidel/den
- MÚK Jižní spojka–Vídeňská, v jejímž prostoru projíždělo 167 000 vozidel/den

- MÚK Jižní spojka–Chodovská, v jejímž prostoru projíždělo 152 000 vozidel/den
- MÚK Jižní spojka–Sulická, v jejímž prostoru projíždělo 133 000 vozidel/den

NEJZATÍŽENĚJŠÍMI ÚROVŇOVÝMI KŘIŽOVATKAMI V ROCE 2004

- Žitná–Mezibranská, kde projíždělo 74 000 vozidel/den
- Anglická–Legerova, kde projíždělo 73 000 vozidel/den
- Poděbradská–Kbelská, kde projíždělo 68 000 vozidel/den
- Bělohorská–Ankarská (Vypich), kde projíždělo 67 000 vozidel/den
- Argentinská–Plynární, kde projíždělo 67 000 vozidel/den

NEJZATÍŽENĚJŠÍ ÚSEKY NA PRAŽSKÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTI V ROCE 2014:

- Barrandovský most, kde projíždělo 136 000 vozidel za den (0–24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května–Vídeňská 130 000 vozidel za den (0–24 h)
- Jižní spojka v úseku Chodovská–V korytech 123 000 vozidel za den (0–24 h)
- Jižní spojka v úseku V korytech–Průběžná 114 000 vozidel za den (0–24 h)
- Strakonická v úseku Dobříšská–Barrandovský most 113 000 vozidel za den (0–24 h)
- Pro porovnání: Wilsonova na přemostění Masarykova nádraží 93 000 vozidel za den, Wilsonova u hlavního nádraží 80 000 vozidel za den.

NEJZATÍŽENĚJŠÍ MIMOÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY V ROCE 2014:

- 5. května–Jižní spojka (212 000 vozidel za den)
- Strakonická–Barrandovský most (179 000 vozidel za den)
- Jižní spojka–Chodovská (163 000 vozidel za den)
- Jižní spojka–Vídeňská (156 000 vozidel za den)
- Jižní spojka–Průmyslová (145 000 vozidel za den)

NEJZATÍŽENĚJŠÍ ÚROVŇOVÉ KŘIŽOVATKY V ROCE 2014:

- Poděbradská–Kbelská (70 000 vozidel za den)
- Argentinská–Plynární (69 000 vozidel za den)
- Černokostecká–Průmyslová (65 000 vozidel za den)
- Anglická–Legerova (66 000 vozidel za den)
- Žitná–Mezibranská (63 000 vozidel za den)

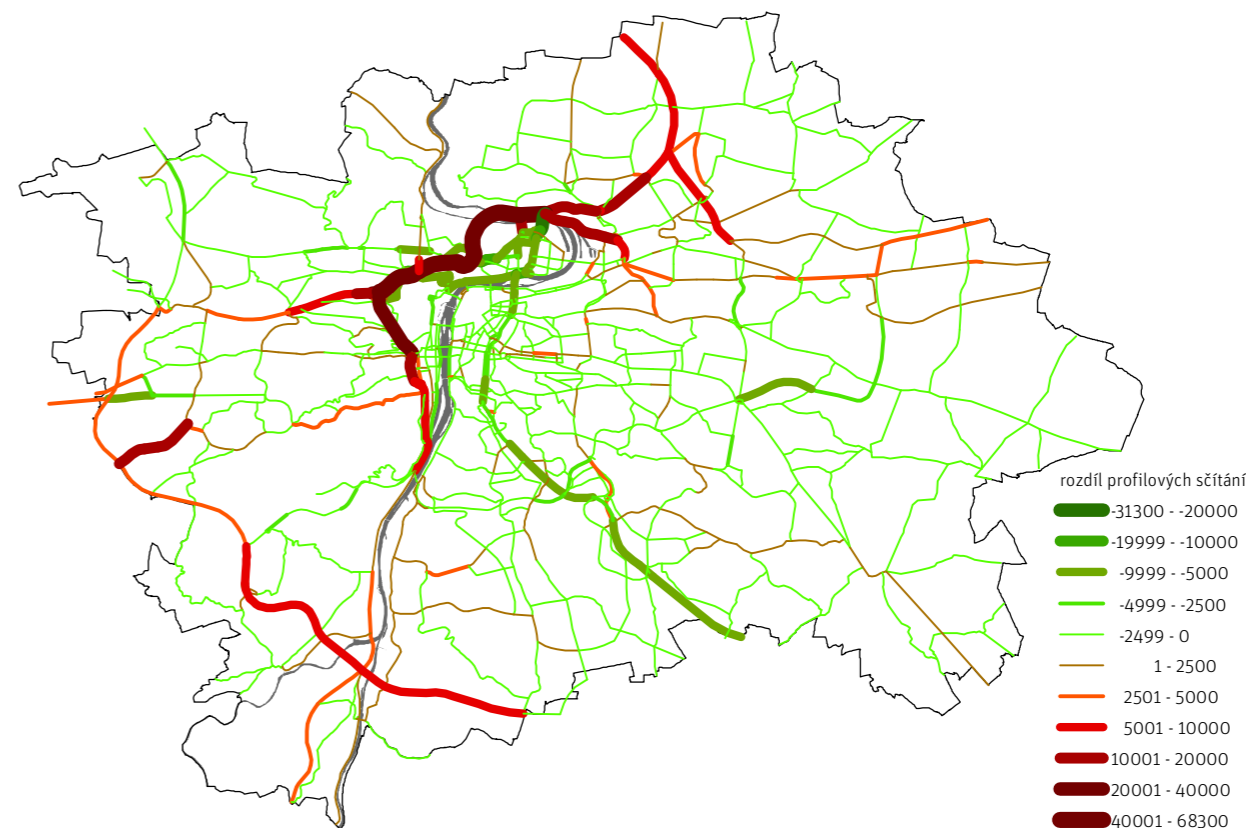
S ohledem na velikost území hlavního města, rozsah a uspořádání komunikační sítě, intenzitu automobilové dopravy, počet obyvatel je zřejmé, že vliv automobilové dopravy na obyvatele v Praze je nejnepříznivější v porovnání s ostatními městy České republiky.

Přetížení komunikačního systému na území Prahy je charakterizováno vznikem častých kongescí na mnoha místech

MAPA / 611.7

#### Profilové sčítání automobilové dopravy - rozdíl rok 2015 - 2014, všechna vozidla

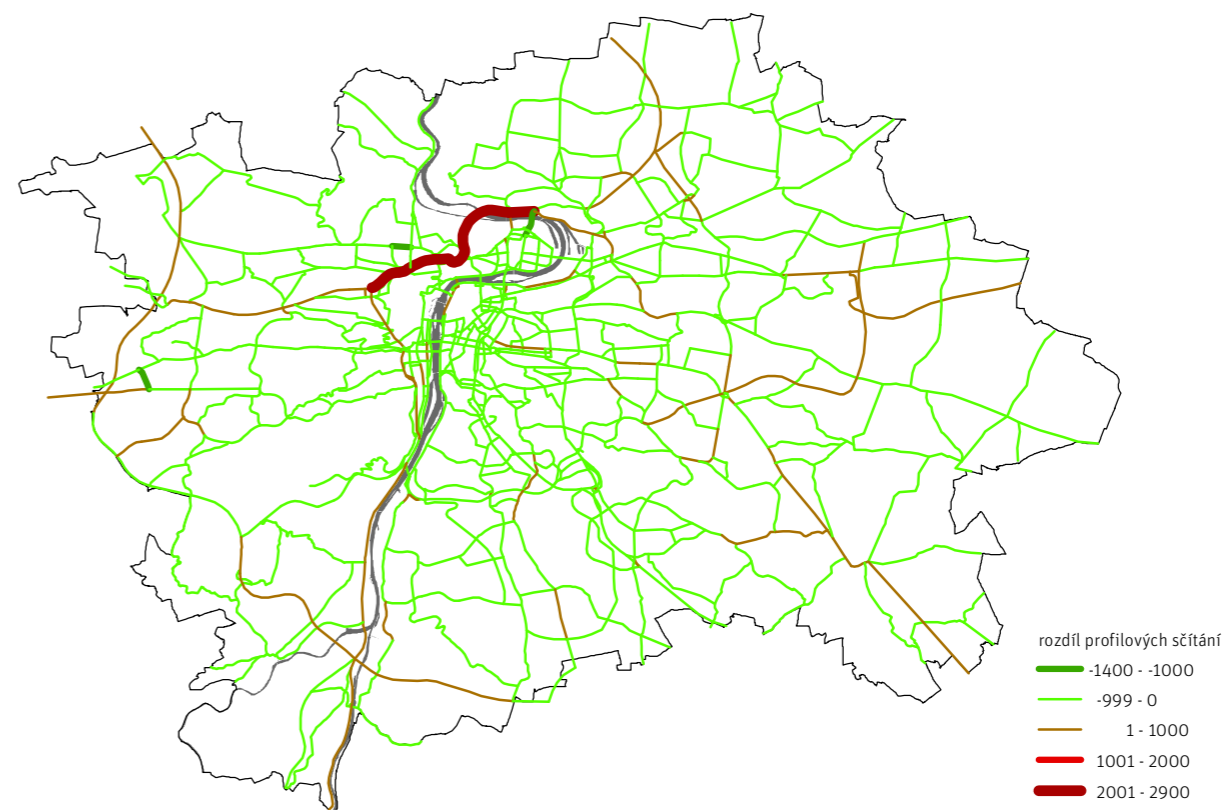
[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



MAPA / 611.11

#### Profilové sčítání automobilové dopravy - rozdíl rok 2015 - 2014, pomalá vozidla

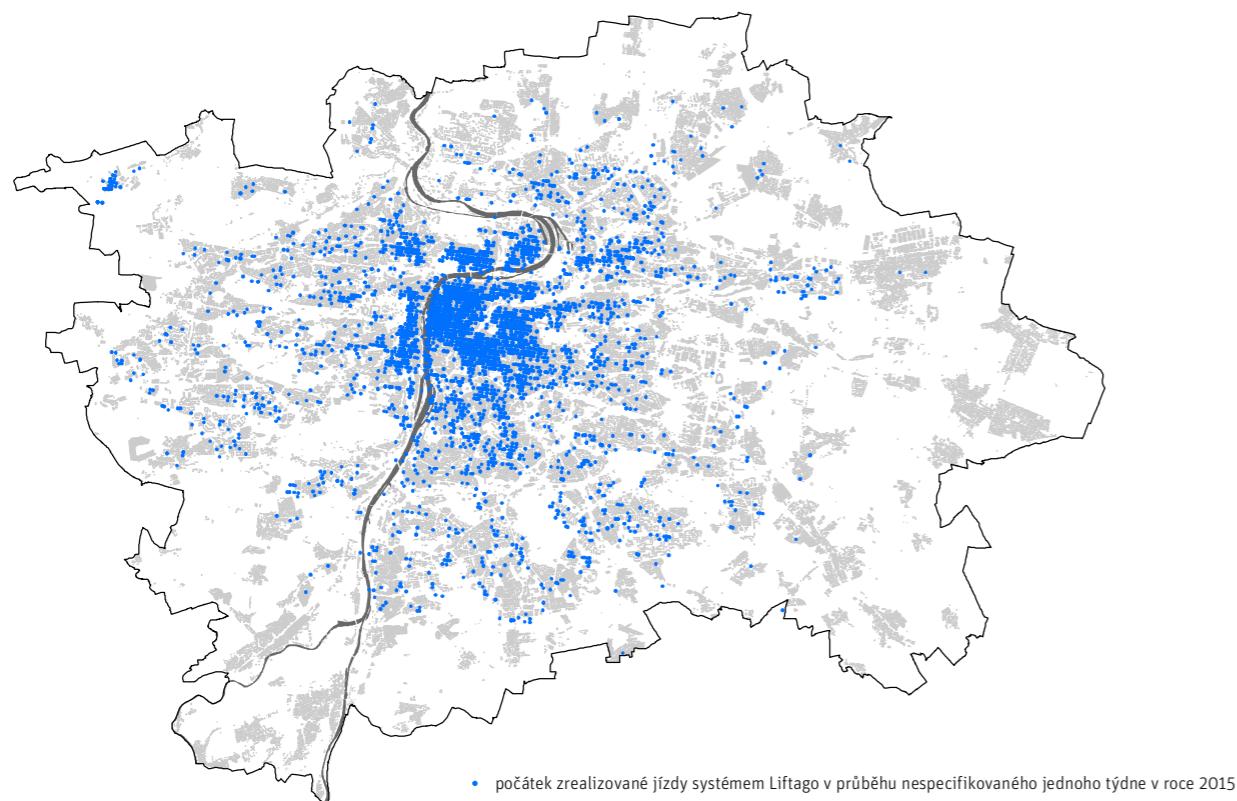
[IPR Praha 2016, zdroj: TSK 2016]



MAPA / 611.12

**Využití systému Liftago**

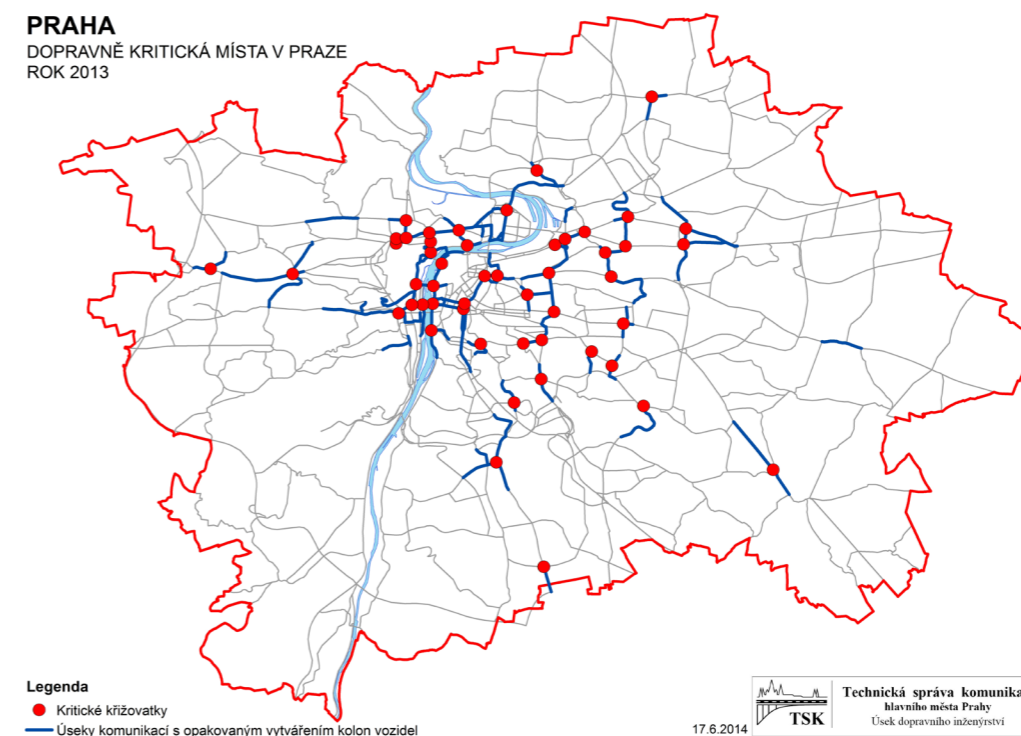
[IPR Praha 2016, zdroj: @Liftago v rámci iniciativy #jedemedata 2015]



OBR / 611.1

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

[Zdroj: IPR Praha 2014, TSK 2014]



města. Úseky a křižovatky, kde k těmto jevům velmi často dochází, jsou vyjádřeny v obrázku Kritická místa a dlouhodobě přetížené úseky komunikací s vytvářením kolon vozidel v roce 2013. Obrázek je z roku 2013, v následujících letech dle sdělení TSK již nebyl zpracován. → OBR / 611.1

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil. V roce 2014 připadal v Praze 1 osobní automobil na 1,8 obyvatele. V 1990 byl stupeň automobilizace 3,6.

V roce 2014 došlo vzhledem k roku 2013 k mírnému poklesu automobilové dopravy. Celkově se dopravní výkon měřený na celé komunikační síti snížil v průměru o 0,4 %. V posledních letech je tedy možné pozorovat změnu trendu v dopravním výkonu, kdy dochází již spíše ke stagnaci nebo i mírnému poklesu tohoto sledovaného parametru. Ve srovnání s rokem 1990 to znamená nárůst automobilového provozu o 199 %. V širší oblasti centra města klesla doprava meziročně o 3,2 %. V krajinném prstenci města došlo v roce 2014 k nárůstu o 2,1 %.

**LIFTAGO**

Určitou alternativou k individuální automobilové dopravě je například systém Liftago. Jedná se o využití služeb taxi pro

střednictvím mobilní aplikace. Liftago propojuje pasažéry s nejbližšími řidiči taxi – je to v podstatě trh, kde zákazníci poptávají jízdy a vybírají si z nabídek nejbližších řidičů, kteří projeví zájem je svést. Mezi oboustranné benefity patří rychlé přistavení vozu, prověření řidiči a řidičky na základě hodnocení, možnost výběru konkrétního řidiče, volba hotovostní a bezhotovostní platby. V systému spolupracují nezávisle řidiči nejrůznějších taxislužeb, čím zkracuje dojezdové vzdálenosti a tím šetří náklady uživatelům, řidičům i celému okolí.

Využití systému Liftago je zobrazeno ve schématu. Data byla poskytnuta společností Liftago a ve schématu jsou zobrazeny počátky zrealizovaných jízd systémem Liftago v průběhu nespecifikovaného jednoho týdne v roce 2015. → MAPA / 611.12

**612 – DOPRAVA V KLIDU**

Výrazný nárůst počtu automobilů v Praze v posledních dvaceti letech vyvolal značnou poptávku po parkovacích stáních. Tento tlak se projevuje především v silně urbanizované části města, a to v oblasti středu města a prstence heterogenního města. Ulice i prostranství jsou v uvedených částech města zaplněny par-

kujícími 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.

Stání vozidel na komunikační síti v části širšího celoměstského centra Prahy je s ohledem na značnou poptávku po parkování a nedostatek parkovacích míst regulováno formou „zón placené-ho stání“ (ZPS). → MAPA / 612.1

Pravidla parkování v ZPS jsou upravena nařízením č. 11/2007 Sb. hl. m. Prahy. Ulice v ZPS jsou rozděleny na úseky s časově omezenými stáními, tzv. „oranžovou a zelenou zónu“ pro vozidla návštěvníků a úseky tvořící tzv. „modrou zónu“, která je určena pro časově neomezená stání rezidentů (fyzických osob trvale bydlících v ZPS) a abonentů (právnícké nebo podnikající fyzické osoby se sídlem nebo provozovnou v ZPS).

Zóny placeného stání jsou k začátku roku 2016 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 Prahy 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 Prahy 1, tzv. kartou D. Dále na území MČ Prahy 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 Prahy 7 byla modrá zóna zavedena od 1. 3. 2008, oranžová a zelená zóna od 15. 4. 2008.

Dle dat TSK hl. m. Prahy je na území MČ Prahy 1, MČ Prahy 2, MČ Prahy 3 a MČ Prahy 7 v ZPS celkem cca 44 000 parkovacích stání. Průměrná obsazenost a respektovanost ZPS je uvedena v tabulce. → TAB / 612.1

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“ vznikly z vybraných modrých zón umístěním parkovacích automatů a případnou úpravou dopravního značení. Smíšenou zónu jako první zavedla MČ Prahy 2 v roce 2010 ve Španělské ulici v úseku Vinohradská – Mánesova. V roce 2011 zavedla smíšené zóny i MČ Prahy 7.

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

ZPS další městské části. Vzhledem k datu vzniku tohoto textu na počátku roku 2016 uvádíme, že je plánováno další rozšíření ZPS v roce 2016. Zavedení nových ZPS je rozděleno do několika etap a postupně by se ZPS měly rozšířit na území MČ Praha 3 (Jarov), MČ Praha 4 (Nusle, Podolí – část, Michle – část, Spořilov – část), MČ Praha 5 (Újezd, Smíchov, Košíře), MČ Praha 6 (Bubeneč, Dejvice, Vokovice – část, Veveslavín – část), MČ Praha 8 (Karlín, Libeň, Kobylisy, Ládví), MČ Praha 9 (Vysočany) a MČ Praha 12 (okolí polikliniky Modřany).

V roce 2015 provedl IPR Praha průzkum parkovacích stání v oblasti uvnitř Městského okruhu (oblast vymezená stávajícími provozovanými částmi Městského okruhu a ve východní části plánovaným Městským okruhem dle platného ÚP hl. m. Prahy). Průzkum se týkal stání ve veřejném prostoru – v ulicích a na parkovištích. V rámci průzkumu bylo zjišťováno mnoho parametrů – např. typ parkovací zóny, počet stání v ulicích a na parkovištích, směr zaparkovaných vozidel, vyhrazená stání (invalidní, pro MČ, pro zásobování apod.), umístění parkovacích stání (na silnici, na chodníku), zda se jedná o placená stání. V době zpracování textu však ještě nebyla data z průzkumů kompletně zpracována. Pro informaci zde prezentujeme výřez z pracovní databáze k těmto průzkumům.

→ MAPA / 612.2

Dále v závěru roku 2015 proběhl cca po 15-ti letech průzkum dopravy v klidu mimo uliční prostor na území Prahy 1, 2 a 7. Průzkum mapoval parkovací objekty, které jsou umístěny většinou v podzemních objektech nebo ve vnitroblocích. Pro parkovací objekty byly zaznamenány skupiny charakteristik včetně kapacit a polohy vjezdů. Výstupy z průzkumů budou sloužit jako dopravně-inženýrské podklady (mimo jiné pro kalibraci zdrojové a cílové dopravy). V době zpracování textu nebyla data z průzkumů kompletně zpracována, prvotní výsledky, v kterých ještě chybí data z cca 30-ti objektů, jsou uvedeny v tabulce → TAB / 612.2 (v tabulce jsou rovněž uvedeny počty parkovacích stání v ZPS dle výše uvedeného průzkumu ve veřejném prostoru).

Pro informaci zde ještě prezentujeme výřez z pracovní databáze pro zaznamenávání dat z průzkumů.

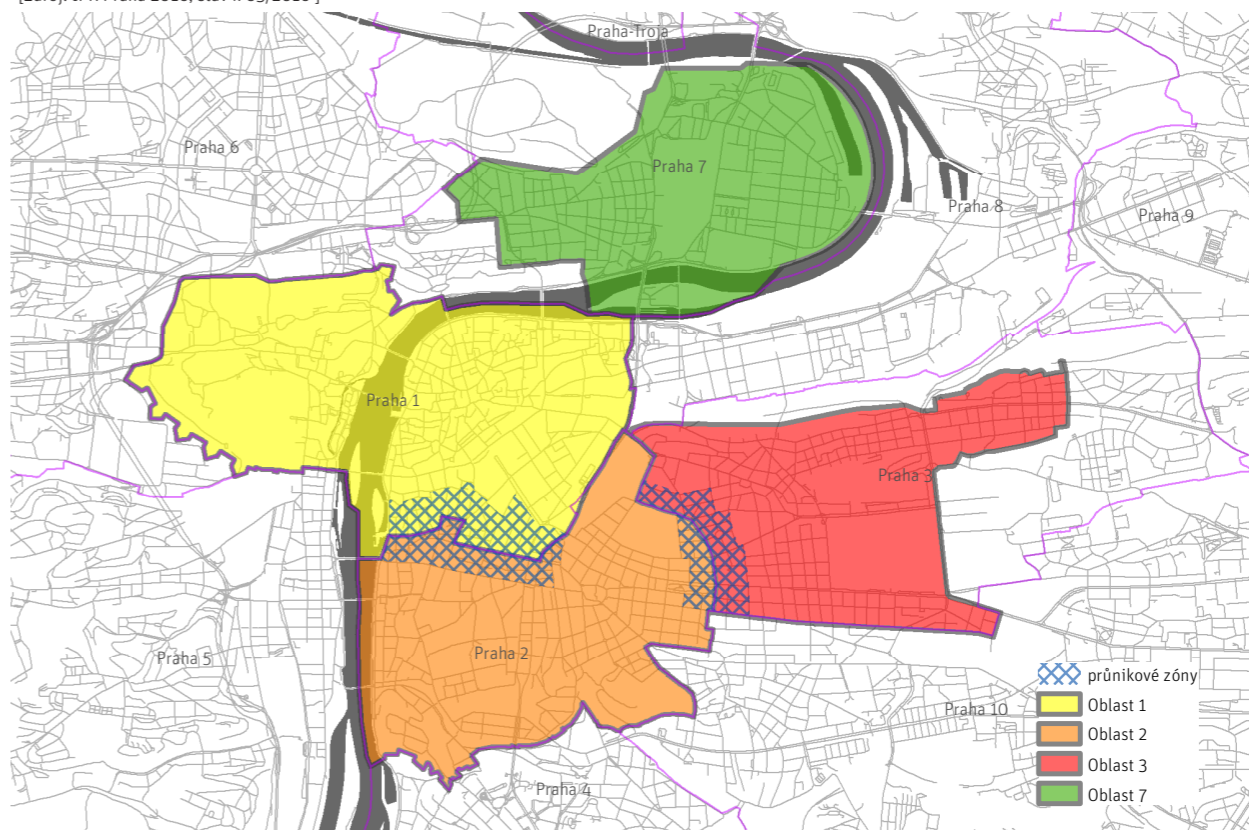
→ MAPA / 612.3

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 mimoúlicních 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

MAPA / 612.1

## Zóny placeného stání

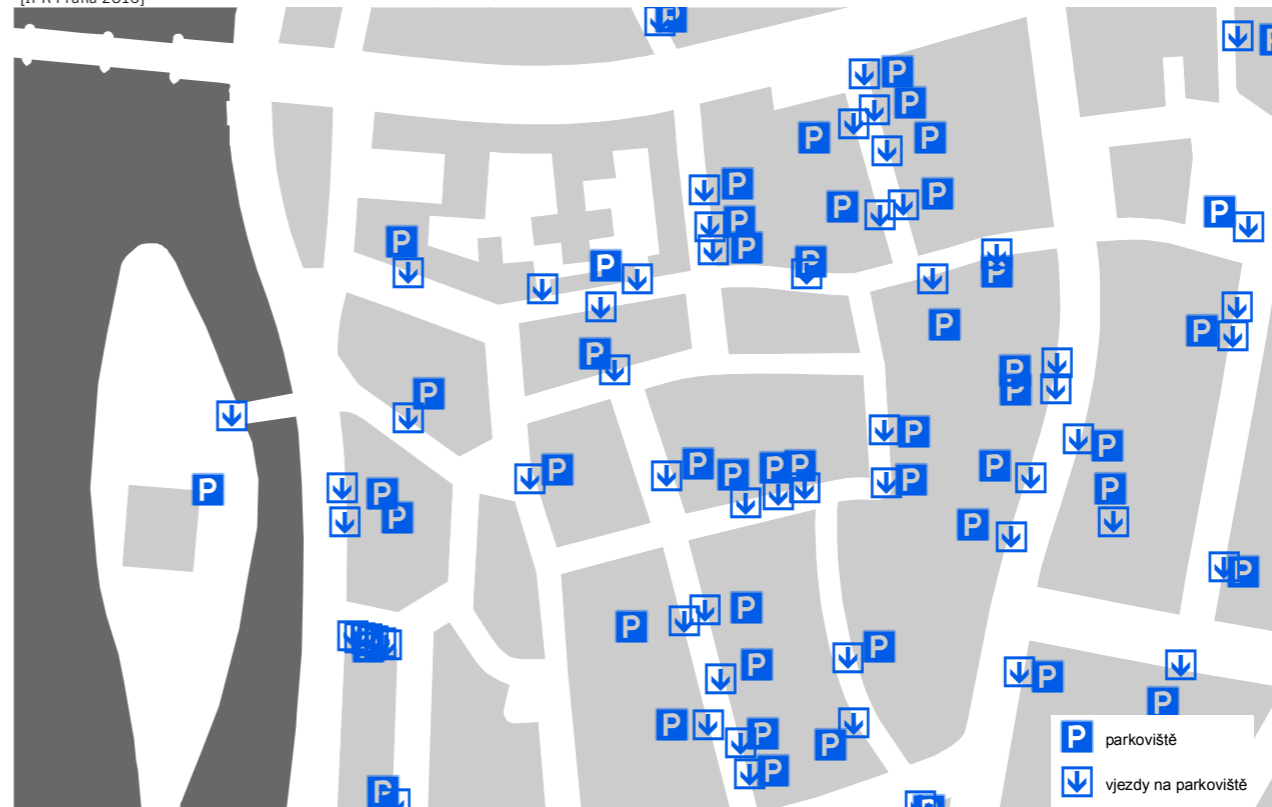
[Zdroj: IPR Praha 2016, stav k 03/2016]



MAPA / 612.3

## Ukázka z pracovní databáze pro zaznamenávání dat z průzkumů mimoúlicního parkování

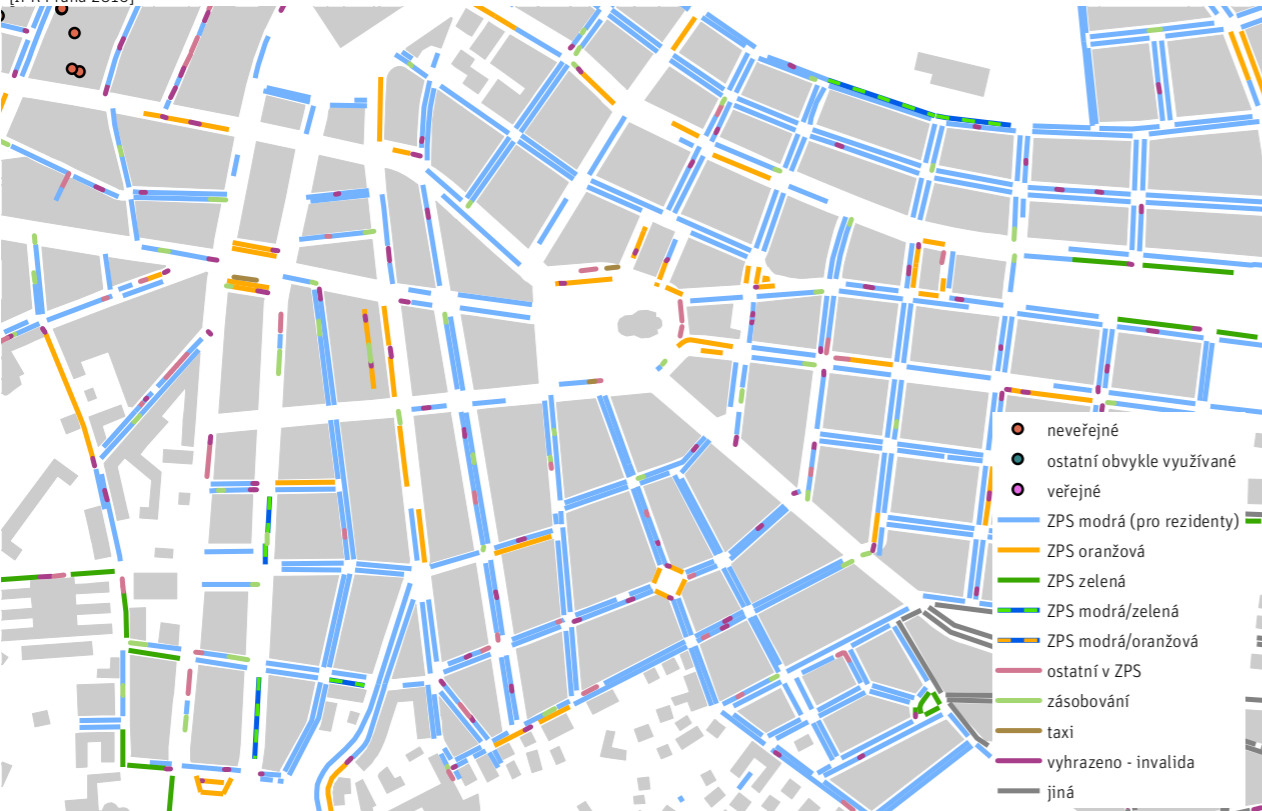
[IPR Praha 2016]



MAPA / 612.2

## Ukázka z pracovní databáze pro zaznamenávání dat z průzkumů parkování ve veřejném prostoru

[IPR Praha 2016]



TAB / 612.1

## Obsazenost a respektovanost v jednotlivých ZPS v roce 2014

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]

ZÓNA	PRAHA 1		PRAHA 2		PRAHA 3		PRAHA 7	
	modrá	oranžová/ zelená	modrá	oranžová/ zelená	modrá	oranžová/ zelená	modrá	oranžová/ zelená
POČET STÁNÍ	6 693	1 956	10 039	2 393	11 671	1 679	7 442	2 136
<b>OBSAZENOST</b>								
2014	79,8%	74,8%	75,9%	61,8%	64,7%	58,4%	74,2%	56,0%
<b>RESPEKTOVANOST</b>								
2014	91,2%	55,8%	93,9%	57,9%	87,7%	46,1%	94,9%	55,4%

TAB / 612.2

## Počet parkovacích stání na území MČ Praha 1, 2 a 7 dle provedených průzkumů

[ Zdroj: IPR Praha 2016 ]

MČ	POČET STÁNÍ V ULICÍCH	POČET STÁNÍ V OBJEKTECH	POČET STÁNÍ CELKEM	POČET STÁNÍ V ZPS DLE BARVY					POČET STÁNÍ CELKEM NA DOMÁCNOST	POČET STÁNÍ CELKEM NA PRAC. PŘÍLEŽITOST DLE METODIKY IPR PRAHA
				Modrá zóna	Oranžová zóna	Zelená zóna	Modrozelená zóna	Modrooranžová zóna		
PRAHA 1	9411	10449	19860	6660	829	1085	0	15	1,42	0,15
PRAHA 2	12964	4886	17850	10009	1185	832	351	0	0,77	0,35
PRAHA 7	10073	9679	19752	7443	453	881	712	40	0,99	0,47
PPR	14148	12948	27096	9794	1462	1703	32	15	1,34	0,17

uživatelé 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. Určitým problémem pro uživatele hlídaných parkovišť se může stát cena za tuto službu. Vyšší cena za hlídané parkování může odradit část obyvatel od jejich využívání. Provozovatel hlídaného parkoviště pak přijme i klienta ze vzdálenějších lokalit nebo na hlídaných parkovištích určených původně pro vozidla obyvatel ze stávající zástavby parkují vozidla firemní, jejichž majitelé jsou ochotni akceptovat vyšší cenu za parkovné. Paradoxně tak může v těchto případech nastat stav, který nevede ke zlepšení místní situace.

Je zřejmé, že situaci v oblasti dopravy v klidu mohou zlepšit hromadné garáže situované do vhodných lokalit. Na základě usnesení RHMP č. 150 z 30. 1. 2001 byla vytvořena rámcová pravidla pro výstavbu hromadných garáží na území hl. m. Prahy a zahájeno studijní prověření návrhů v jednotlivých lokalitách. Problematika realizace garážových objektů není doposud uzavřena. Především na výstavbu garážových objektů na území PPR zastávají zatím zúčastněné strany protichůdná stanoviska.

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

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

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 zakladačovými systémy, které mají nižší prostorové nároky, respektive menší nároky na zábor ploch.

**ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R**  
Problematikou záchytných parkovišť P+R se zabývá kapitola 624.

**VÝVOJ OD R. 2014**  
Obsazenost míst pro stání vozidel v ZPS v modré zóně (pro rezidenty a abonenty) se v roce 2014 pohybovala v rozmezí 65 až 80 %. Nejvyšší byla v Praze 1, nejnižší v Praze 3, obdobně jako v předcházejících letech.

Na přelomu roku 2015 a 2016 proběhl průzkum parkovacích stání ve veřejném prostoru uvnitř oblasti vymezené stávajícími provozovanými částmi Městského okruhu a ve východní části plánovaným Městským okruhem dle platného ÚP hl. m. Prahy. Dále proběhl průzkum dopravy v klidu mimo uliční prostor na území Prahy 1, 2 a 7. V době vzniku textu nebyla získána data plně zpracována.

Od roku 2014 se připravuje nová koncepce a rozšíření ZPS. Hlavním impulsem vzniku nového modelu systému ZPS je objektivní potřeba nezapojených MČ vytvořit ZPS. Primárním cílem nového systému je ochrana rezidentů, umožnění parkování pro návštěvníky, zklidnění dopravy a zvýšení respektování

ZPS. Vzhledem k datu vzniku tohoto textu na počátku roku 2016 uvádíme, že je plánováno další rozšíření ZPS v roce 2016. Zavedení nových ZPS je rozděleno do několika etap a postupně by se ZPS měly rozšířit na (části) území MČ Praha 3, MČ Praha 4, MČ Praha 5, MČ Praha 6, MČ Praha 8, MČ Praha 9 a MČ Praha 12.

600

## 620 Veřejná doprava

Významným fenoménem pro dopravní obsluhu Prahy a přilehlého pražského regionu je komplexně pojatý systém Pražské integrované dopravy, zajišťující relativně vysokou časoprostorovou a tarifní provázanost jednotlivých subsystémů bez ohledu na dopravce. Do této soustavy byly a jsou postupně integrovány metro, tramvaje, městské a příměstské autobusové linky, železnice, lanovka na Petřín a přívozy. Výrazný rozvoj integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a pražském regionu je patrný od 90. let minulého století. Trendem je v co největší míře prohloubit provázanost železniční dopravy s ostatními dopravními subsystémy. Probíhá rovněž integrace příměstských autobusových linek, aby mohly být využívány i pro dopravní obsluhu hl. m. Prahy. Nová metropolitní síť linek tramvajů a autobusů zároveň pomáhá odlehčovat úsekům metra na hranici kapacity.

Návrh na vytvoření integrovaného dopravního systému hromadné dopravy osob v Praze a v pražské aglomeraci byl zpracován již ve druhé polovině 70. let. V roce 1993 vyústil záměr města reagovat na probíhající společenské a ekonomické změny a vybudovat moderní integrovaný systém hromadné dopravy osob v hlavním městě Praze a jeho okolí založením příspěvkové organizace hl. m. Prahy ROPID, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, která byla pověřena vytvořením a rozvojem systému pražské integrované dopravy (PID) a je odpovědná za jeho fungování. ROPID je koordinátor na zaintegrovaném území hl. m. Prahy a Středočeského kraje a zároveň je ROPID objednatel služeb od všech dopravců na území Prahy zapojených do PID. Integrovaný systém umožňuje cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a tím zvyšuje konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Hlavním důvodem pro rozvoj integrovaného systému veřejné dopravy osob v Praze a v pražském regionu je udržení dosavadní dělby přepravní práce mezi hromadnou dopravou (HD) a individuální automobilovou dopravou (IAD) v zajišťování vnějších přepravních vztahů. Dělba přepravní práce v posledních letech zůstává obdobná v příznivém poměru pro hromadnou dopravu 57 % a 43 % pro automobilovou dopravu. Tento poměr je ve srovnání s vyspělými evropskými státy příznivý a je třeba ho v zájmu obyvatel Prahy i ve výhledu alespoň udržet, popř. ještě zlepšit ve prospěch HD. Do integrovaného systému se postupně začaly zapojovat železniční tratě, zvyšoval se počet linek příměstské autobusové dopravy, zvětšovala se velikost obsluhovaného území a počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID. Síť PID přesahující hranici hl. m. Prahy dnes zajišťuje jednak železniční, jednak autobusová doprava. Železniční příměstskou dopravu provozují České dráhy, a. s. na 10 železničních tratích zaústěných do Prahy. V městské dopravě je

provozovatelem většiny linek Dopravní podnik hl. m. Prahy, který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu na Petřín a většinu autobusových linek. Příměstskou autobusovou dopravu PID tvoří 157 linek, z nichž 92 je vedeno hlavním městem Prahou. Pražská integrovaná doprava v roce 2014 obsluhovala celkem 354 obcí a přibližně 1 912 tis. obyvatel, bylo provozováno 387 linek PID 17-ti dopravci, z toho bylo 157 linek příměstských. V rámci spolupráce se Středočeským krajem je třeba dokončit integraci železniční a autobusové dopravy na území hl. m. Prahy (prioritou je nyní oblast Kladenska).

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.

→ GRAF / 620.1 → GRAF / 620.2 → GRAF / 620.3 → GRAF / 620.4  
→ MAPA / 620.1 → MAPA / 620.2

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 devadesátých letech byla ale vývojová tendence vcelku nepříznivá, neboť začalo docházet k odlivu cestujících ve prospěch IAD.

K zastavení a obrácení trendu byly formulovány zejména tyto úkoly:

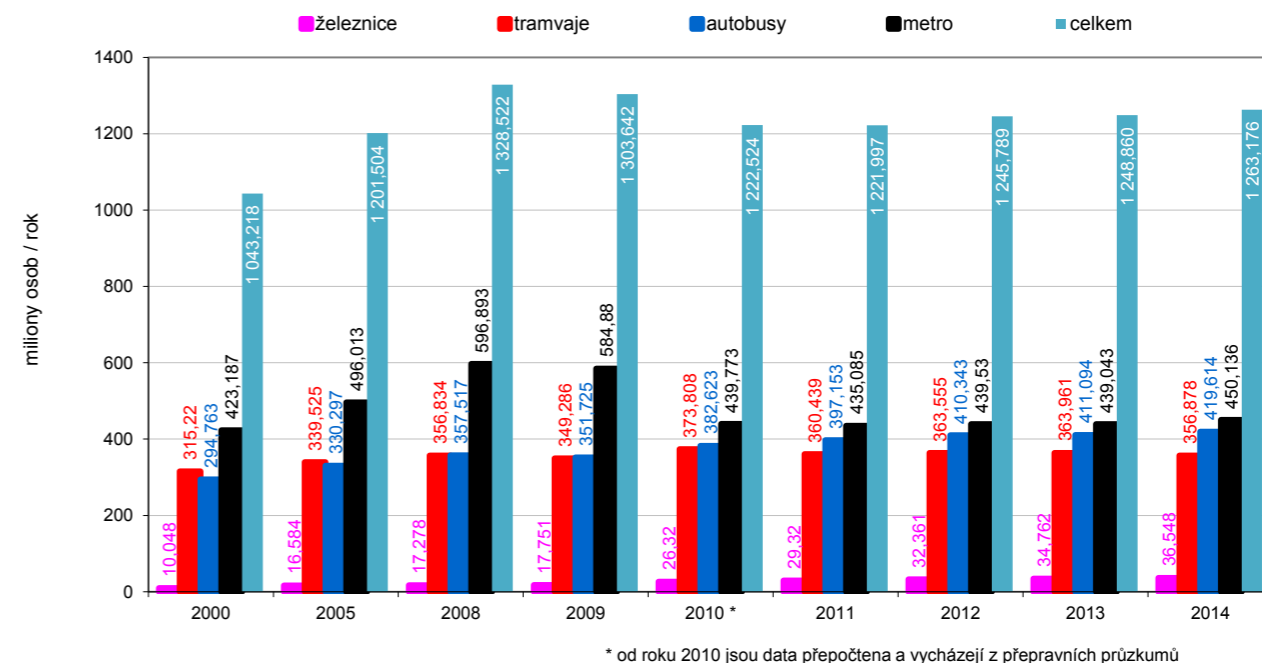
- integrovat městskou hromadnou dopravu s dopravou železniční a regionální autobusovou dopravou;
- rozšiřovat a dovybavovat trasy kolejové městské hromadné dopravy jako páteřní síť přenášející největší objem zátěží;
- podporovat a rozvíjet městskou a příměstskou železniční dopravu;
- zkracovat přestupní 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.

V roce 2013 středočeský i pražský výbor pro dopravu schválil záměr sjednotit systém Pražské integrované dopravy,

GRAF / 620.1

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

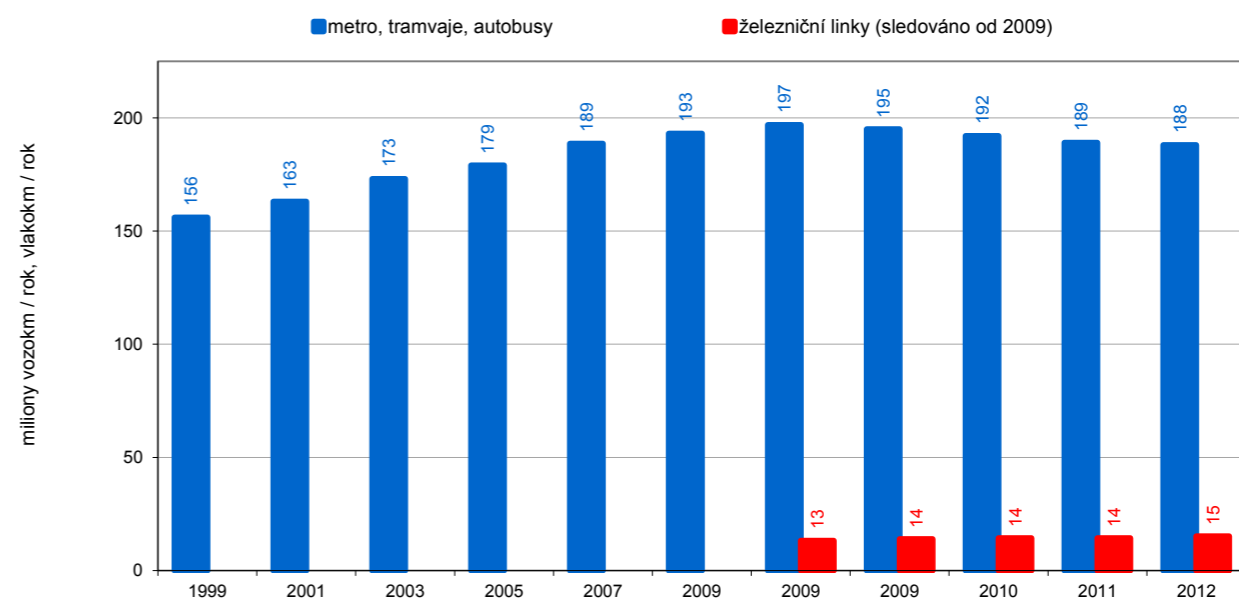
[ Zdroj: IPR Praha 2016, ROPID 2016, TSK 2015 ]



GRAF / 620.2

### Dopravní výkony linek PID a železničních linek PID

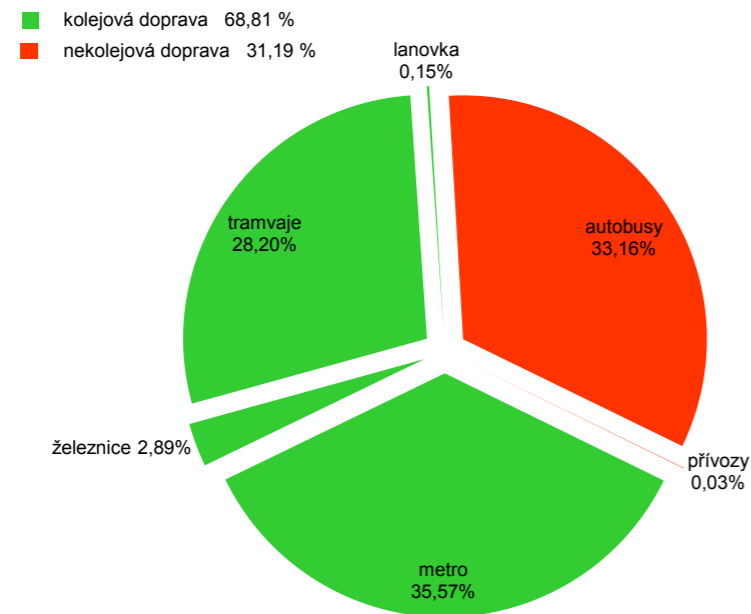
[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



GRAF / 620.3

**Podíly přepravených cestujících v dopravních prostředcích v PID v roce 2014**

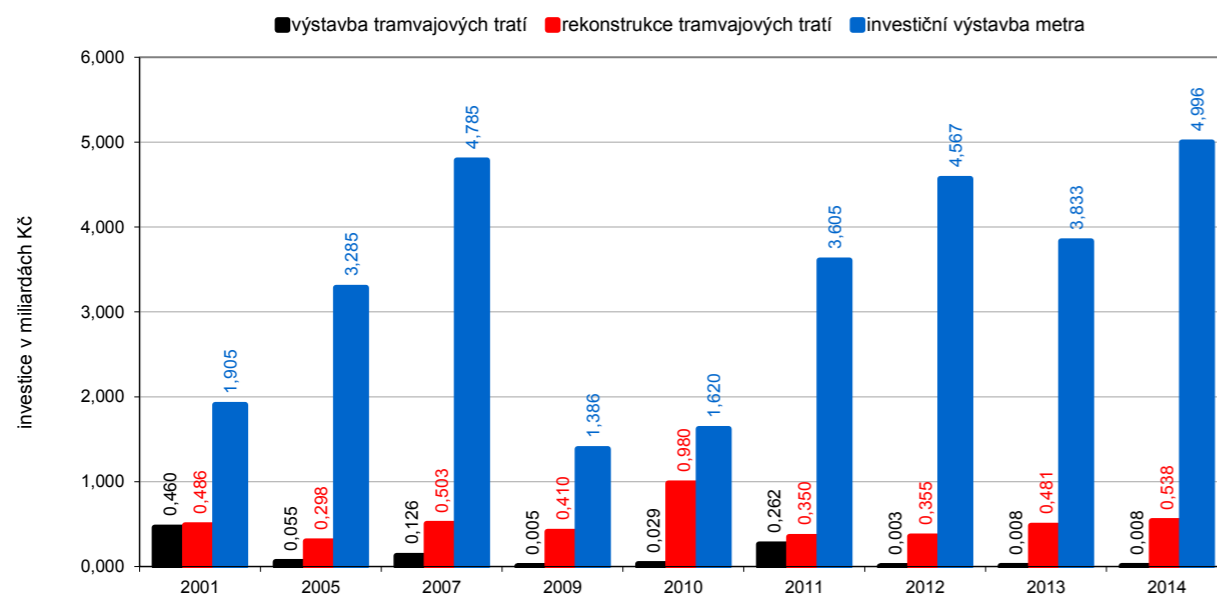
[Zdroj: IPR Praha 2016, ROPID 2016, TSK 2015]



GRAF / 620.4

**Vývoj objemu investičních nákladů**

[Zdroj: IPR Praha 2016, DPP, a. s. 2015]



Středočeské integrované dopravy, nezaintegrovaných linek železnice, pravidelné autobusové dopravy a MHD ve středočeských městech do jednoho společného integrovaného dopravního systému. Společná integrace přinese hl. m. Praze zlepšení dopravní obsluhy na okrajích města, odstranění neefektivních souběhů, klesající nároky na autobusové terminály a zastávky, ale také omezení nárůstu IAD z regionu a lepší spojení do okolí města (např. pro turistické a rekreační účely).

Významný podíl na zajištění dopravní obsluhy území hl. m. Prahy má kolejová doprava. Celkem se kolejovými dopravními prostředky ročně přepraví téměř 69 % cestujících. → GRAF / 620.3  
Jednotlivým druhům kolejové dopravy jsou věnovány následující kapitoly.

Časová dostupnost centra prostředky veřejné dopravy včetně pěší docházky je viditelná ve schématech.

→ MAPA / 620.3 → MAPA / 620.4

Jako centrum je stanovena oblast vymezená zastávkami hromadné dopravy – Jiráskovo náměstí, Karlovo náměstí, I.P. Pavlova, Muzeum, Hlavní nádraží, Náměstí republiky, Masarykovo nádraží, Florenc, Dlouhá třída, Právnická fakulta, Staroměstská, Národní divadlo (v oblasti jsou mimo jiné také Můstek a Václavské náměstí). Časová dostupnost je zobrazena ve schématu 620.3 bez čekání na dopravní prostředek a ve schématu 620.4 je časová dostupnost zobrazena i s čekáním na dopravní prostředek (omezena na max. 8 minut).

**VÝVOJ OD R. 2014**

V lednu 2014 byla zavedena plná integrace umožňující jízdu i na jednotlivou jízdenku PID na regionálních železničních zastávkách Kladno-Rozdělův, Kladno-Švermov, Kladno-Dubí a Kralupy nad Vltavou předměstí.

V červenci 2014 byla otevřena rekonstruovaná stanice metra Národní třída, která byla uzavřena z důvodu výstavby polyfunkčního objektu.

Dále byla otevřena železniční zastávka Praha-Podbaba a zrušena stanice Praha-Bubeneč, otevřeny byly také železniční zastávky Praha-Kačerov, Praha-Hlubočepy, Praha-Běchovice střed.

V říjnu 2014 byla zvedena plná integrace na regionálních železničních linkách v okolí Neratovic, Kralup nad Vltavou a Brandýsa nad Labem.

6. října 2014 byl otevřen Trojský most pro automobily i linky PID (17, 53, 112)

6. dubna 2015 byl zprovozněn nový úsek linky metra A metra vedoucí ze stanice Dejvická do stanice Nemocnice Motol.

Od července 2015 zlevnila roční předplatní jízdenka na veřejnou dopravu v Praze na 3.650,- Kč. (10,- Kč za den).

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

**621 – METRO****Úvod**

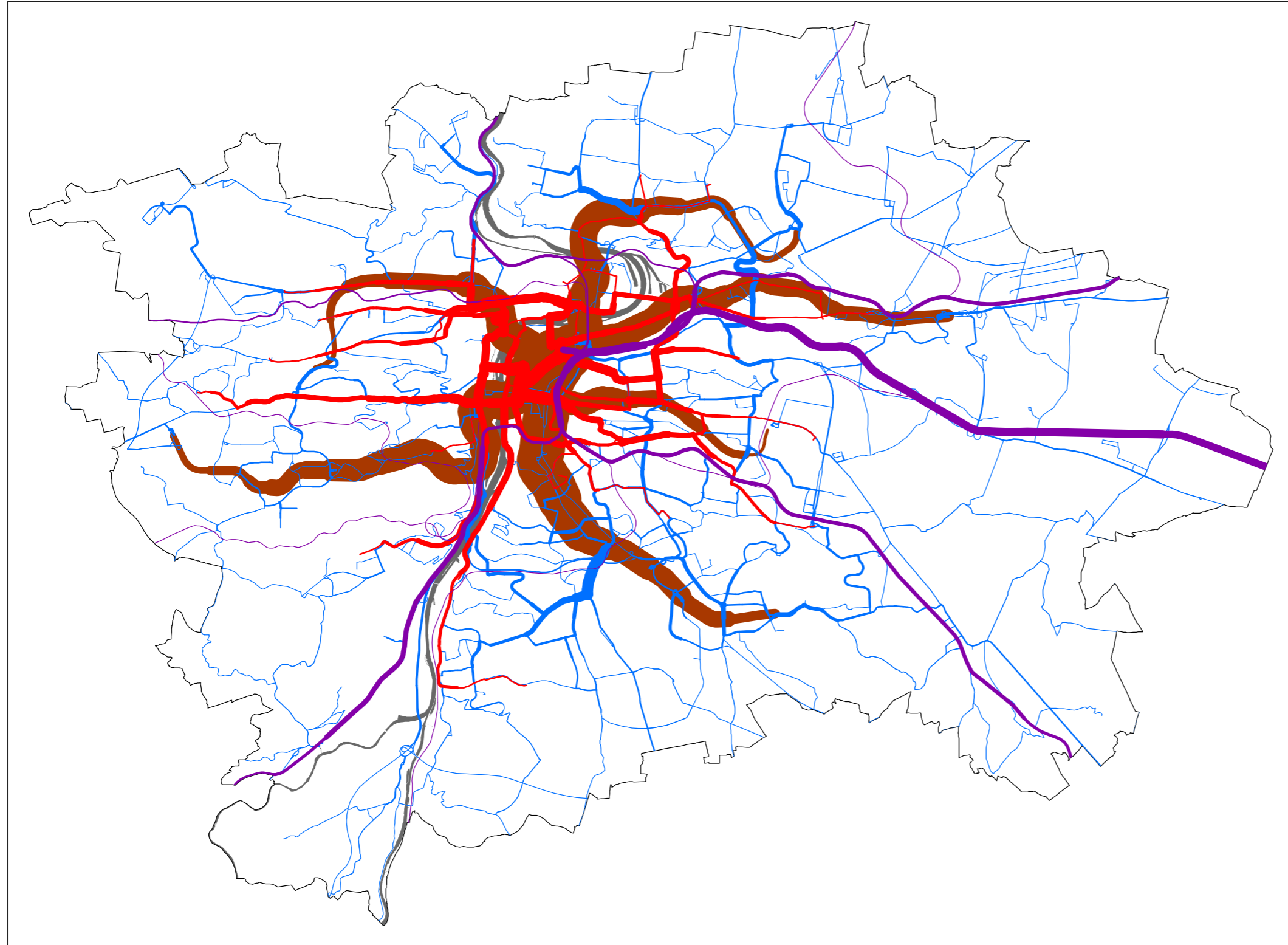
Metro je jednou z priorit budování dopravního systému v Praze. Jako nositel rozhodujících diametrálních a radiálních přepravních vztahů je páteřním prvkem MHD a tomu odpovídá zcela mimořádná pozornost, která vždy byla tomuto dopravnímu systému věnována ve všech zásadních koncepčních materiálech včetně územního plánu. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že názorový vývoj v koncipování rozvoje sítě metra (daný především aspekty politickými, demografickými a finančními) je natolik dynamický, že na něj bylo v minulosti třeba reagovat schválením změn stávajícího územního plánu (korekce trasování severního prodloužení trasy C metra i úvodního úseku trasy metra D v oblasti Krče, prodloužení trasy A metra západním směrem). Zohlednění dalších koncepčních změn lze předpokládat v pořizovaném Metropolitním plánu.

**CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ**

V současnosti tvoří systém metra tři trasy (A, B, C) a měl by být rozšířen o čtvrtou trasu metra D, která propojí jižní sektor města s centrální oblastí. → MAPA / 621.1

**HISTORICKÝ VÝVOJ**

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 (Florenc) na Kačerov se uskutečnilo 9. května 1974. V 80. letech probíhal rozvoj metra v centru města a v roce 1985 vznikl přestupní trojúhelník tří stanic Sokolovská (Florenc), Můstek, Muzeum. V devadesátých letech se rozvoj sítě metra soustředil mimo celoměstské centrum Prahy do jeho okrajových částí. V srpnu 2002 postihla Prahu povodeň, která způsobila metru velké škody, jejich odstraňování trvalo až do března 2003. V dubnu



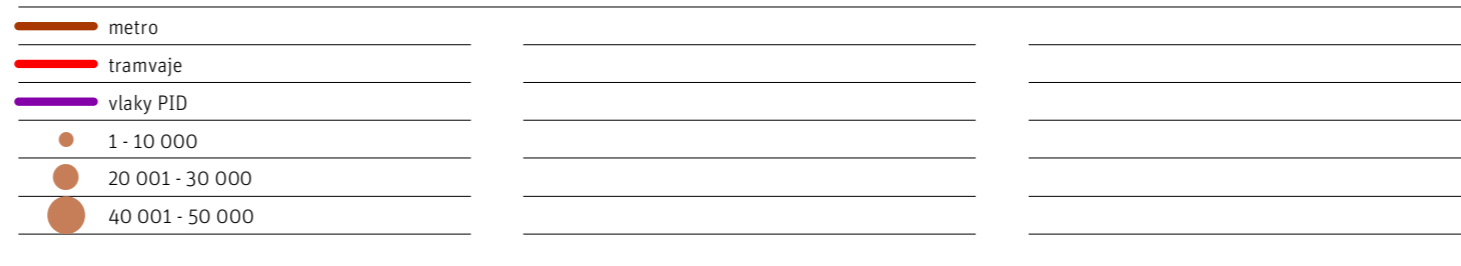
0 | | | | 5 km

- metro
- tramvaje
- autobusy PID
- vlaky PID

**Zatížení sítě městské hromadné dopravy**

MAPA / 620.1

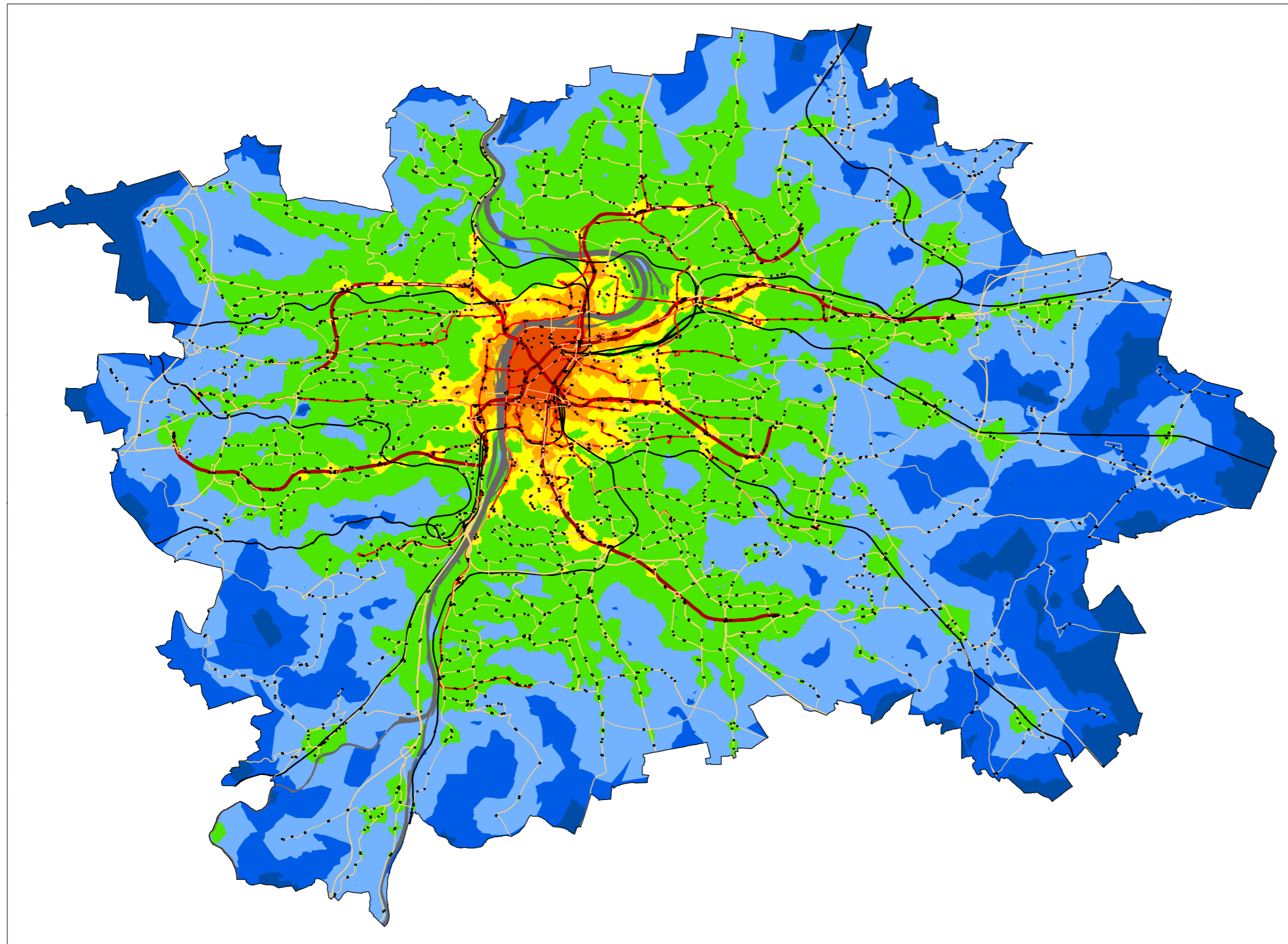
[IPR Praha 2016, zdroj: ROPID, DPP 2013, 2014, 2015]



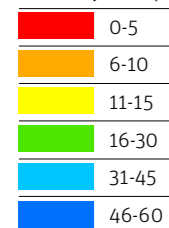
Počet cestujících za den na zastávkách  
Pražské integrované dopravy

MAPA / 620.2

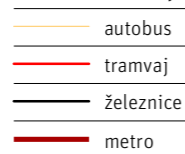
[IPR Praha 2016, zdroj: ROPID 2014, 2015]



izochrony dostupnosti (min.)



• zastávky PID



parametry:

datum: prosinec 2015

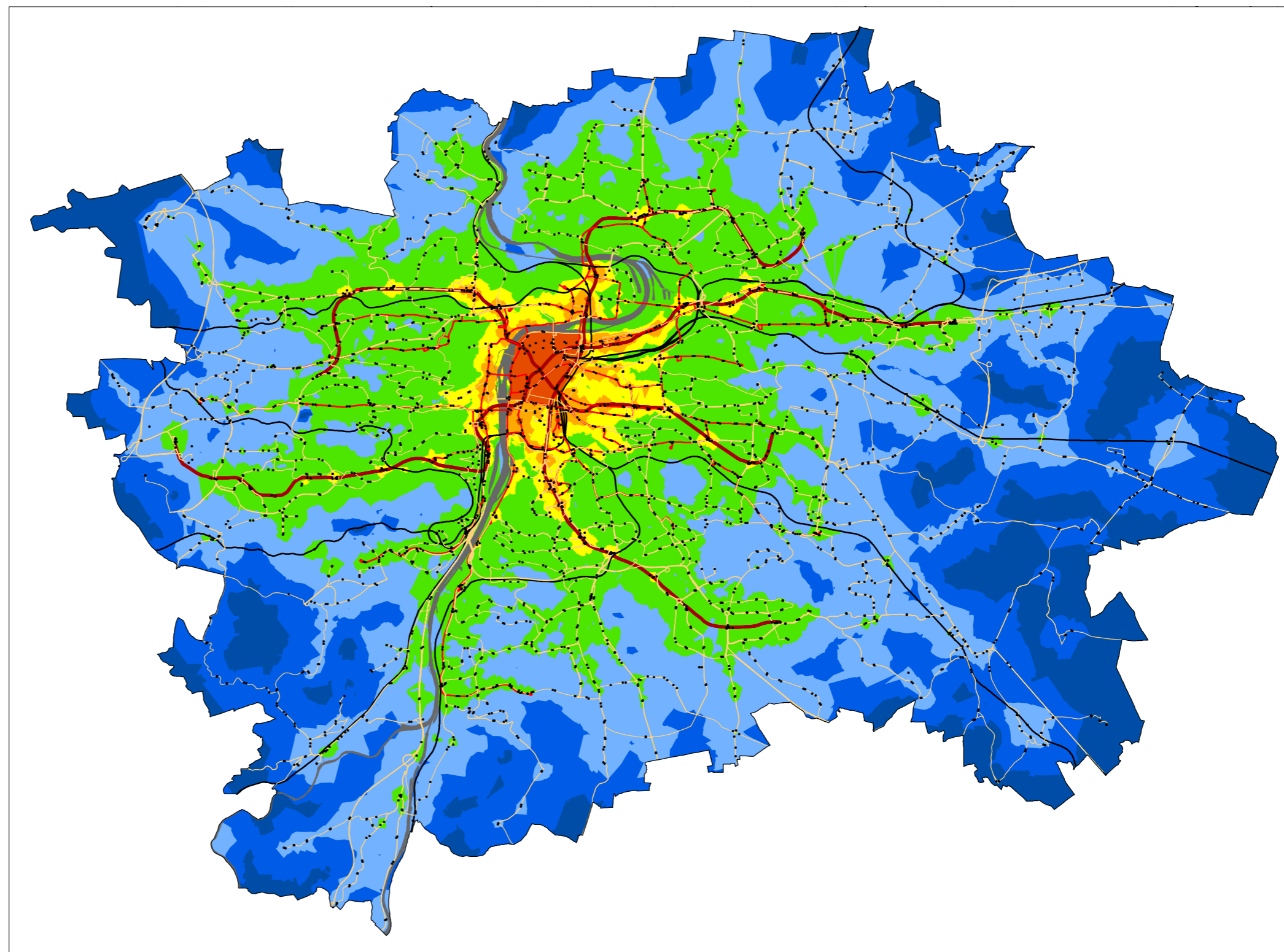
čas: 6 - 9 hod (pracovní den)

čekání: 0 min.

cíl: centrum - vymezení je uvedeno v textové části

### DOSTUPNOST CENTRA PRAHY prostředky PID a pěší docházka ke stanici bez čekání na spoj

MAPA / 620.3  
[IPR Praha 2016, zdroj: ROPID 2015]



600

izochrony dostupnosti (min.)

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

• zastávky PID

	autobus
	tramvaj
	železnice
	metro

parametry:

datum: prosinec 2015
čas: 6 - 9 hod (pracovní den)
čekání: max 8 min.
cíl: centrum - vymezení je uvedeno v textové části

### DOSTUPNOST CENTRA PRAHY prostředky PID a pěší docházka ke stanicí s čekáním na spoj

MAPA / 620.4  
[IPR Praha 2016, zdroj: ROPID 2015]

**2015 byl otevřen zatím poslední úsek metra – linka A byla prodloužena o nové stanice Bořislavka, Nádraží Veveslavín, Petřiny a Nemocnice Motol.**

Pražské metro se za 40 let provozu stalo samozřejmostí a neodmyslitelnou součástí Prahy nejen jako kvalitní kapacitní dopravní prostředek, ale také jako významné architektonické dílo. V roce 2015 se podle provedeného přepravního průzkumu na třech základních linkách metra A, B, C přepravilo v průměrný pracovní den cca 1 272 tisíce cestujících, což je cca 450 milionů cestujících za rok. Celková provozní délka metra dosahovala 65,2 km se 61 stanicemi, které jsou většinou významnými dopravními uzly a centry občanského vybavení. Nezatíženější stanice metra jsou I. P. Pavlova, Anděl, Budějovická, Můstek a Dejvická, jak je vidět z doloženého grafu.

→ GRAF / 621.1

Nejzatíženější úseky (celodenní profilové zatížení přes 200.000 osob) jsou na lince A Staroměstská – Můstek, na lince B Anděl – Náměstí Republiky a na lince C Vltavská – Budějovická. Tři stanice metra jsou přestupní. Podíl metra na počtu přepravených cestujících v PID na území hl. m. Prahy v roce 2014 dosáhl 33,44 % 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 lokálních 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.

Systém metra disponuje depy Kačerov, Hostivař a Zličín.

V současné době již dochází k přetížení některých úseků v centru města (např. linky metra A v úseku Můstek–Muzeum a linky 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. K odlehčení přetížených úseků stávajících linek metra v centrální oblasti by rovněž měla přispět nová linka D metra. Nové stanice je

dobře koncipovat tak, aby přístup na nástupiště byl co nejkratší, nejsnazší a nejpříjemnější.

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 velkými městy zcela výjimečná, podíl státu na výstavbě metra ve velkoměstech jako je Praha, je v zahraničí výrazně vyšší, protože metro neslouží jen obyvatelům metropole.

**Celková délka sítě metra: 65,2 km**

linka A 17,1 km

linka B 25,7 km

linka C 22,4 km

**Celkový počet stanic současné sítě metra je 61, linka A má 17 stanic, linka B 24 stanic, linka C 20 stanic.**

V současnosti tvoří systém metra tři trasy (A, B, C) a měl by být rozšířen o čtvrtou trasu metra D, která propojí jižní sektor města s centrální oblastí.

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 61 stanic metra ke konci roku 2015 bylo 36 bezbariérových, jsou opatřeny buď osobními výtahy, šikmými schodišťovými plošinami nebo přírodními bezbariérovými vstupy.

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

Počet souprav zajišťujících přepravu v ranní špičce a interval:

linka A: 18 souprav – interval 140 s

linka B: 38 souprav – interval 150 s

linka C: 39 souprav – interval 115 s

#### VÝVOJ OD R. 2014

Stanice metra Národní třída byla uzavřena z důvodu výstavby komplexu Quadrio. Stanice v době uzavření prošla kompletní rekonstrukcí a od července 2014 je znovu otevřena včetně bezbariérového přístupu výtahem.

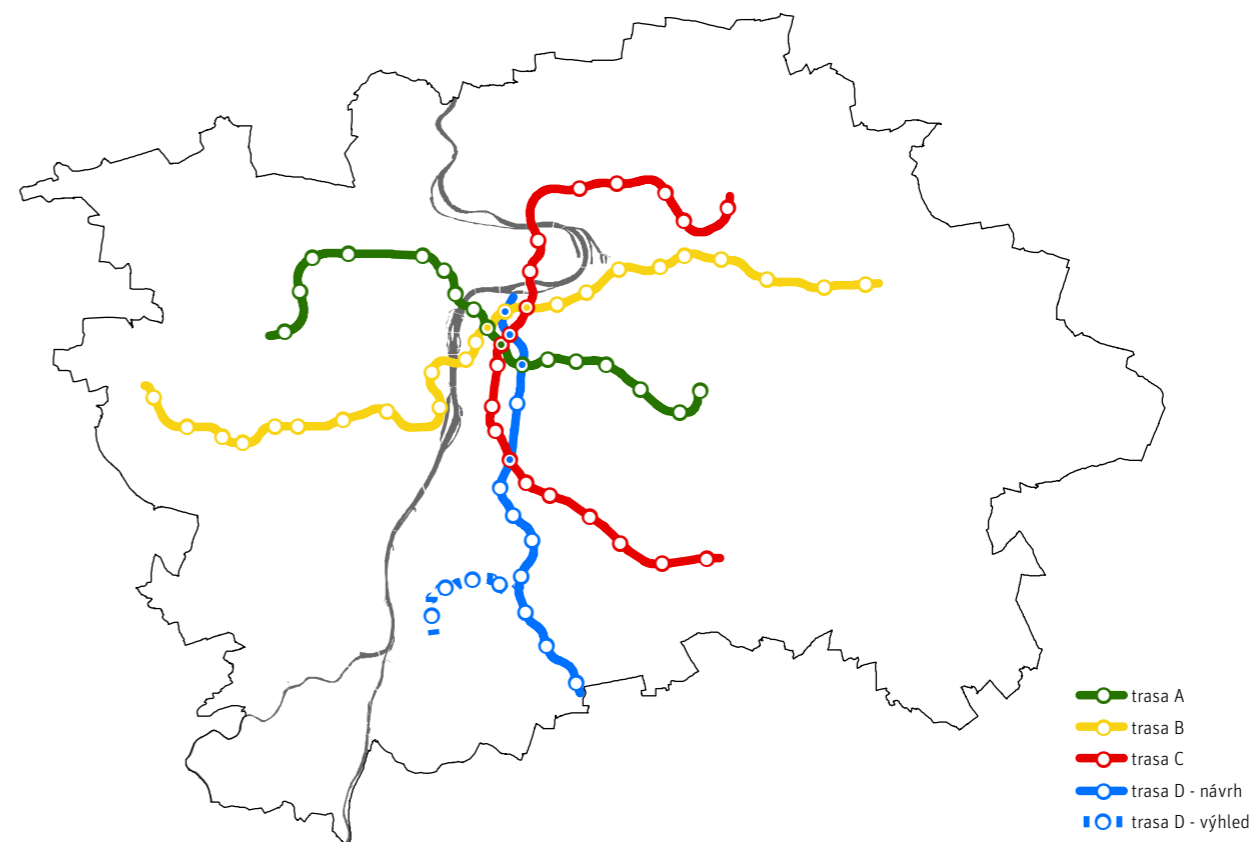
V dubnu 2015 byl otevřen zatím poslední úsek metra – linka A byla prodloužena o nové stanice Bořislavka, Nádraží Veveslavín, Petřiny a Nemocnice Motol.

V roce 2015 byly bezbariérově zpřístupněny stanice metra Anděl a I. P. Pavlova a v roce 2016 stanice metra Můstek.

MAPA / 621.1

#### Metro

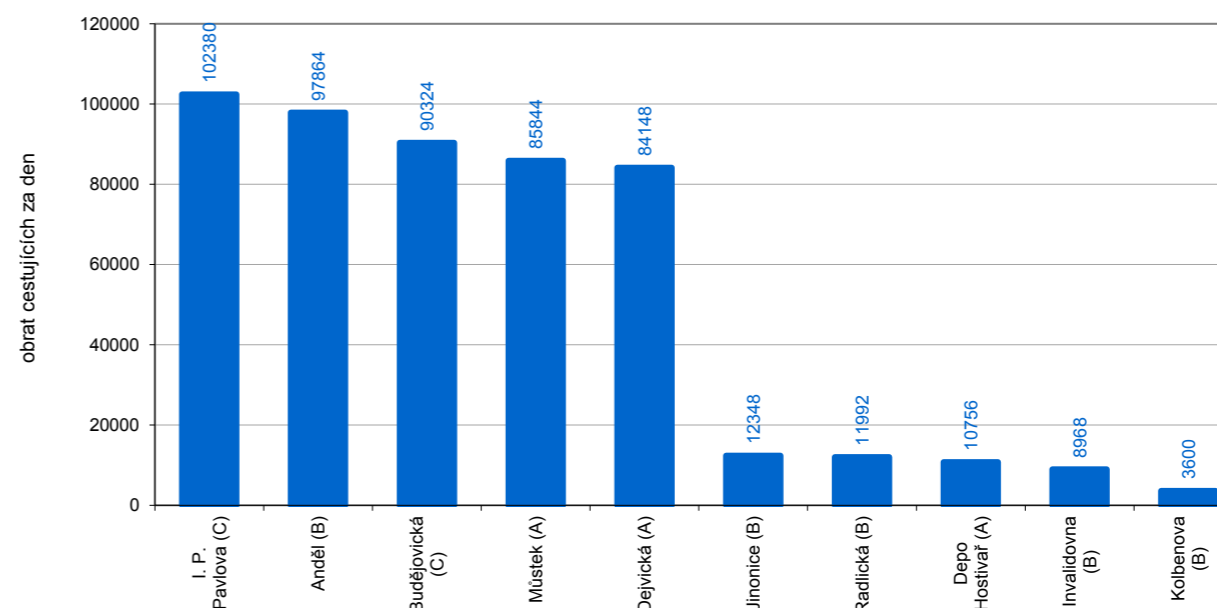
[IPR Praha 2016]



GRAF / 621.1

#### Nejvíce a nejméně zatížené stanice metra v roce 2015

[ Zdroj: IPR Praha 2016, DPP, a.s. 2015 ]



## 622 – TRAMVAJOVÁ DOPRAVA

### Úvod

Tramvaje v Praze tvoří doplňkovou přepravní síť k metru. Tramvajové linky mají radiální i tangenciální funkce, případně slouží jako pro návoz cestujících ke stanicím metra.

### CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ

Tramvajová doprava v Praze je svým rozsahem největší sítí tramvajových drah v Česku. Tramvajová doprava je strategická součást páteřního systému obsluhy území, v základních směrech doplňující metro, na převážné většině základních radiálních vztahů vůči městskému centru. Taktéž přímo v centrální oblasti je nosným systémem veřejné dopravy s nezastupitelnou úlohou. Rozsah stávající tramvajové sítě je znázorněn ve schématu. → MAPA / 622.1

Dalším úkolem pro tramvajovou dopravu je zajištění tangenciálních propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast, které budou konkurenceschopné nikoli jen vůči automobilové dopravě, ale také budou alternativou metru nebo železnici. Tato významná propojení tvoří:

- **jižní tramvajová tangenta** mezi MČ Praha 4 a Praha 5 vymezená koridorem v úseku Budějovická/Pankrác–Dvorce–Podolí (stávající trať na Podolském nábřeží) – Zlíchov (stávající trať v ul. Nádražní)–Smíchov a koridorem územní rezervy v úseku Michle–Budějovická/Pankrác (stávající trať v ul. U Plynárny),
- **východní tramvajová tangenta** mezi MČ Praha 11, Praha 4 (stávající trať v ul. Chodovské), Praha 10 (stávající trať v ul. Vršovické), Praha 3 (stávající trať v ul. Vínohradské, Jana Želivského a Novovysočanské) a Praha 8 (stávající trať v ul. Pod Plynojemem, Zenklova a Trojská) vymezená koridorem – Jižní Město–Spořilov–Vršovice–Žižkov–Libeň–Kobylisy,
- **severní tramvajová tangenta** mezi MČ Praha 6 (stávající trať v ul. Jugoslávských partyzánů) a Praha 8 vymezená koridory v úseku Dejvice–Podbaba a Bohnice–Kobylisy a koridorem územní rezervy v úseku Podbaba–Troja–Bohnice.

Tramvajová doprava je důležitým prvkem městské hromadné dopravy. Zprovozněním koněspřežné tramvaje od Národního divadla do Karlína se v roce 1875 začala psát historie tramvajové dopravy v Praze. V roce 1891 byla zásluhou Františka Křižíka zprovozněna první česká elektrická tramvaj v Praze na Letné. Rok

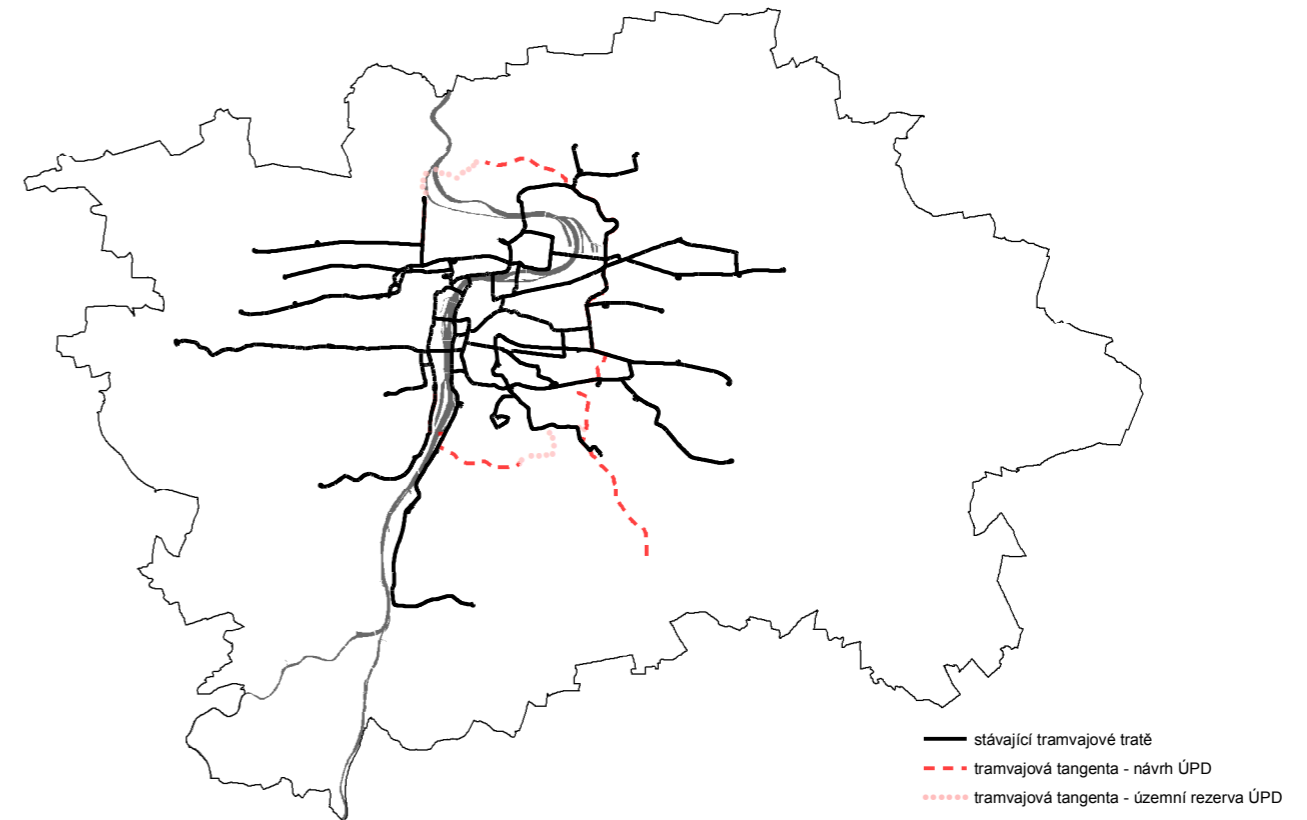
1896 přinesl zprovoznění Křižíkovy soukromé Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany. V roce 1897 vznikly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, které v následujícím roce odkoupily koněspřežnou dráhu a zahájily její elektrifikaci. V roce 1907 Elektrické podniky koupí Elektrické drobné dráhy Praha – Libeň – Vysočany završily svůj monopol nad tramvajovou dopravou v Praze. Elektrické podniky byly společně s plynárnami a vodárnami v roce 1942 začleněny do Městských podniků pražských a v roce 1946 byly přejmenovány na Dopravní podniky hlavního města Prahy. Rozvoj metra v 70. a 80. letech dvacátého století měl za následek rušení souběžných tramvajových linek. Rozvoj tramvajové sítě začal opět v 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. V září 2011 byla prodloužena tramvajová trať z původní smyčky Podbaba k nyní již zprovozněné železniční zastávce Praha – Podbaba.

Tramvajová síť v roce 1999 měřila 136,4 km. Na zvýšeném i nezvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách vedených mimo komunikace bylo více než 50 % tratí. Průměrná vzdálenost zastávek dosahovala 0,5 km. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob podílela 30 %. Tramvajemi se přepravilo v roce 1999 cca 316 mil. cestujících za rok. Dnes používá tramvajová doprava kolejovou síť v rozsahu 142,7 km, přičemž podíl segregovaných úseků je 52 %. Průměrná vzdálenost zastávek v tramvajové síti se v mezidobí mírně zvětšila na 534 m. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2014 podílela cca 26,5 %. Koncepce rozvoje dopravních subsystémů považuje tramvajovou dopravu i do výhledu za důležitý prvek městské dopravy v Praze. Předpokladem je průběžně modernizovat stávající kolejovou síť, oddělit tramvajový provoz v soubězích 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 18,8 km/h (BUS 28,6)! 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 především v okrajových částech města. V souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací je nezbytné prověřit tangenciální propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. Dosažení provozní spolehlivosti, pravidelnosti a zvýšení četnos-

MAPA / 622.1

### Tramvajová doprava

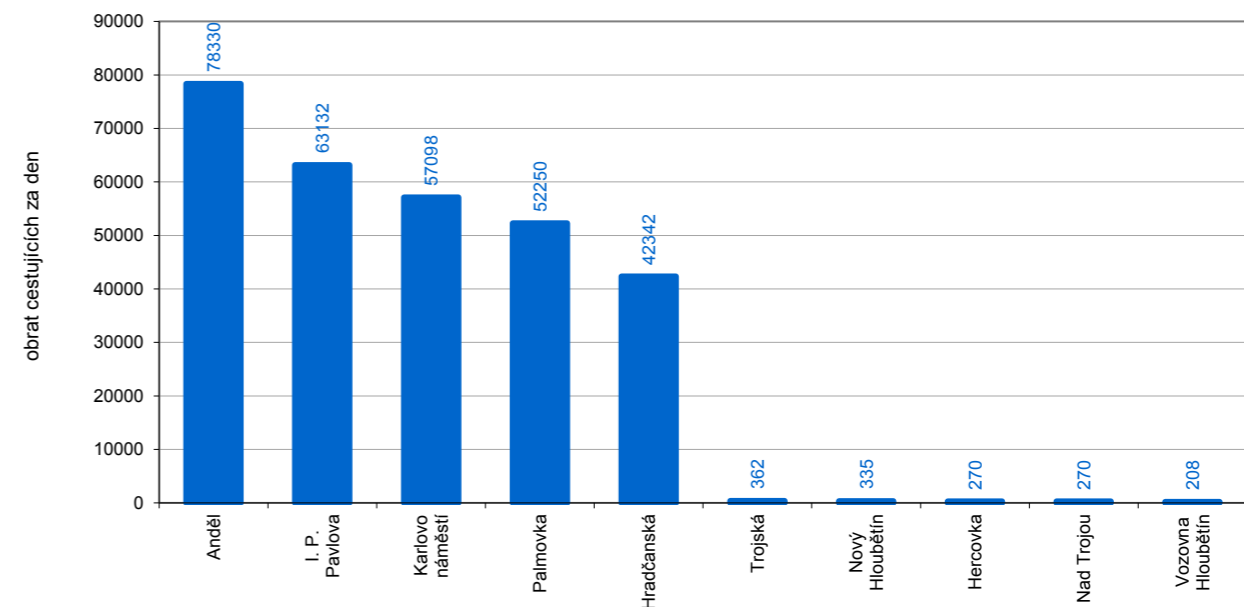
[ IPR Praha 2016, DPP, a.s. 2014 ]



GRAF / 622.1

### Nejvíce a nejméně zatížené tramvajové zastávky v roce 2014

[ Zdroj: IPR Praha 2016, DPP, a.s. 2014 ]



ti spojů je spolu s pohodlím nezbytnou podmínkou pro zvýšení atraktivity tramvajové dopravy pro cestující, a tím i zvýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce.

Spolehlivost a atraktivitu tramvajové dopravy výrazným způsobem ovlivňuje situace na komunikační síti zejména v celoměstském centru a centrální oblasti města, kde jsou uliční profily do značné míry zahlceny projíždějícími i parkujícími vozidly. Tramvajová doprava má v systému MHD nezastupitelnou roli. Její tradice v Praze (zahájení tramvajového provozu v roce 1897), význam i ekologické přednosti představují výzvu pro další rozvoj a preferenci tramvajové dopravy. Pro další rozvoj hovoří i příznivý poměr investičních nákladů k výslednému efektu. Stávající tramvajová síť v Praze není dostačující, a měla by se proto dále intenzivně rozvíjet.

V centrální oblasti města a v některých uzlech tramvajové dopravy v širším centru dochází k zahlcení tramvajové infrastruktury. Zahlčení se týká nejen počtu spojů, ale rovněž koncentrace velkého množství cestujících na jedné nástupní hraně. Nejzatíženější tramvajové zastávky jsou Anděl, I. P. Pavlova, Karlovo náměstí, Palmovka a Hradčanská, jak je vidět z doloženého grafu. → GRAF / 622.1

Nejzatíženější úseky (celodenní profilové zatížení přes 50.000 osob) jsou Karlovo náměstí – Lazarská, Karlovo náměstí – I. P. Pavlova – Náměstí Míru, Karlovo náměstí – Anděl – Újezd – Národní třída, Lazarská – Masarykovo nádraží, Jindřišská – Lipanská, Strossmayerovo náměstí – Hradčanská. 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. Nejvíce negativně ovlivněný provoz tramvajové dopravy automobilovým provozem je v lokalitách I. P. Pavlova, Karlova náměstí, v prostoru tramvajové trati Masarykovo nábřeží–17. Listopadu a v prostoru tramvajové trati Štefánikova – Letenská. 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. Koncem roku 2007 bylo 109 křižovatek s preferencí pro tramvaje. V roce 2014 bylo celkem 246 světelně signalizačních zařízení (SSZ) na tramvajové síti a z toho 184 SSZ s preferencí.

→ GRAF / 622.2

Pražská tramvajová síť, zejména její přestupní uzly, vznikaly především v době, kdy platil nepřestupní tarif a díky tomu byl význam přestupních vazeb velmi podceněn. Důsledkem

jsou mnohdy nevhodně umístěné nástupní hrany, čímž dochází k prodlužování přestupních vzdáleností i časů mezi jednotlivými linkami i druhy dopravy. Jedná se především o přestupní uzly Palmovka, Karlovo náměstí, Želivského, Ohrada/Biskupcova, Náměstí bratří Synků/Otakarova, Přístaviště a Nové Strašnice/Limuzská.

Zejména v centrální části Prahy mají tramvaje poměrně nízkou cestovní rychlost. To je dáno nejen krátkými mezizastávkovými vzdálenostmi, ale i omezeními na straně infrastruktury. Pro zlepšení této situace je třeba aplikovat další opatření především na infrastrukturu vedoucí ke zvýšení jízdní i cestovní rychlosti (např. instalace výhybek umožňující rychlejší pojiždění).

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

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

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

#### VÝVOJ OD R. 2014

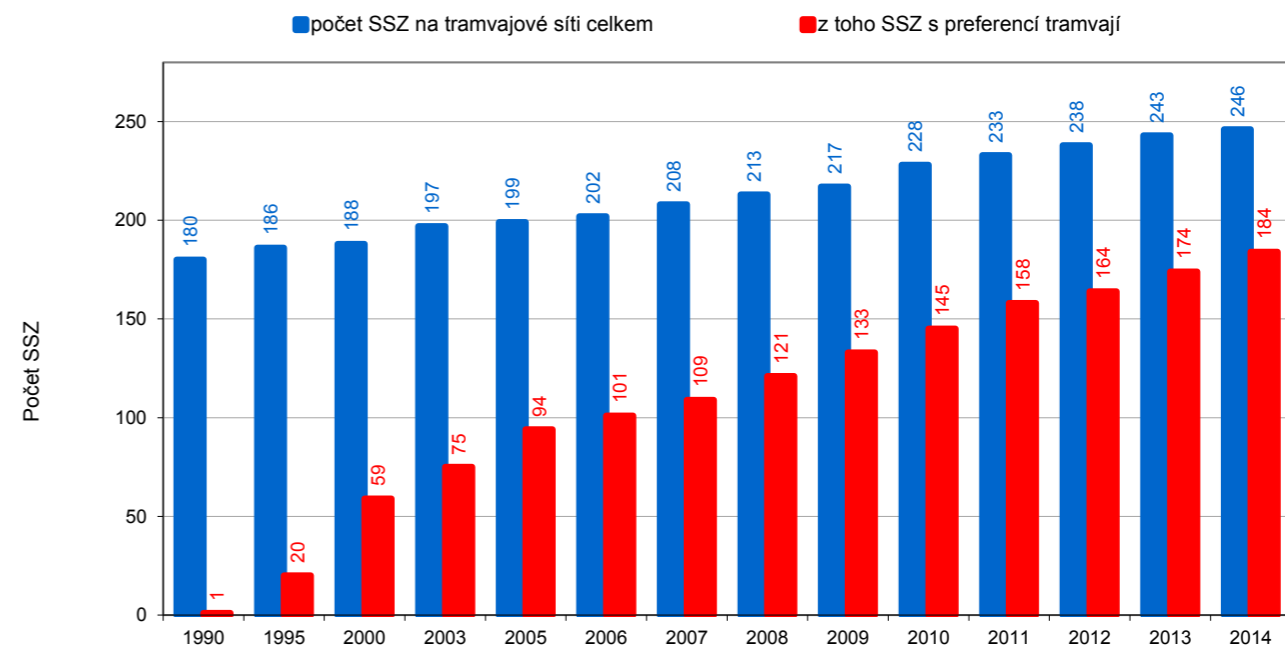
Počet SSZ na tramvajové síti v roce 2014 vzrostl o 3 na celkem 246 SSZ. Současně se počet SSZ s preferencí tramvajů zvýšil o 10 na celkem 184, tj. 74,8 % SSZ na tramvajové síti je s jejich preferencí.

Během roku 2014 a 2015 proběhly další rekonstrukce tramvajových tratí (např. ul. Trojská, ul. Na Zátorách, ul. Jindřišská, II. etapa rekonstrukce tratí na Karlově náměstí, ul. Štefánikova, Evropská, Plzeňská, Vršovická, Bělehradská, Bělohorská, Střešovická).

GRAF / 622.2

### Světelná signalizace na tramvajové síti – preference tramvajů

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



Dále došlo k rozšíření počtu tramvajových zastávek na znamení v oblasti Braník, Modřan, Kobylis, Vysočan, Ďáblic a Střešovic.

V rámci obnovy vozového parku měl Dopravní podnik ke konci roku 2014 celkem 123 kusů tramvajů 15T. V roce 2014 bylo DPP předáno 30 kusů tramvajů 15T.

## 623 – AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

#### Úvod

Na území města je provozována městská a příměstská autobusová doprava a veřejná autobusová doprava mezi Prahou a vnějším územím. Městská autobusová doprava tvoří na území Prahy doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje plošnou obsluhu území a tangenciální spojení především v krajinném prstenci města. Příměstská autobusová doprava zajišťuje obsluhu a spojení s územím přilehlého regionu. Další linky veřejné autobusové dopravy spojují Prahu s vnějším územím včetně jiných států.

#### CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ

#### VNĚJŠÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Mezinárodní a vybrané vnitrostátní dálkové spoje autobusové dopravy jsou soustředěny na autobusové nádraží Praha-Florenc.

Příměstská autobusová doprava směřuje nebo bude směřovat převážně k celoměstsky významným terminálům příměstské autobusové dopravy Černý Most, Zličín, Veleslavín, Letňany, Depo Hostivař a v budoucnu Smíchovské nádraží Depo Písnice a Dlouhá míle. → MAPA / 623.1

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celého státu provozuje řada dopravců, mezinárodní linky i někteří dopravci z jiných zemí. V intervalu 6 až 22 hodin průměrného pracovního dne překračuje hranici Prahy v obou směrech cca 2 470 spojů, z toho přibližně 1 240 tvoří spoje regionální dopravy (mimo spoje PID) cca 1050 spojů dálkové dopravy a přibližně 185 spojů mezinárodní autobusové dopravy.

Jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID, je autobusové nádraží Florenc. Další linky spojující Prahu s vnějším územím jsou vypravovány z au-

tobusových terminálů (nádraží, stanovišť) Černý most, Zličín, Veleslavín, Letňany a Depo Hostivař.

Nejzatíženější je autobusové nádraží Praha-Florenc, kde v průměrných pracovních dnech je vypraveno 450 spojů.

Autobusové nádraží Praha-Florenc soustřeďuje především dálkové vnitrostátní a mezinárodní spoje. V současné době je na území původního tzv. „horního nádraží“ k dispozici 26 nástupních stanovišť. U odbavovací budovy je situována výstupní hrana pro přijíždějící autobusy. Na ploše původního „dolního“ nádraží jsou v současné době odstavná autobusová stání. Přestupní vazby na systém veřejné dopravy umožňuje v těsném kontaktu přestupní stanice metra tras B a C, v docházkové vzdálenosti je možný přestup i na tramvajové linky v ul. Sokolovské a autobusové linky MHD v ul. Křížkova, resp. Ke Štvanici. V roce 2009 byla na autobusovém nádraží Florenc postavena nová odbavovací hala, která poskytuje zázemí cestujícím Kromě prodeje jízdenek a informačního systému je zde i občerstvení, drobné obchody a sociální zařízení. Ústřední autobusové nádraží (ÚAN) Florenc je jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID. V roce 2014 toto nádraží využívalo přes 100 dopravních společností. Největším dopravcem je společnost Student Agency. Na tomto nádraží bylo v roce 2014 vypraveno 155 000 spojů, což obnáší 450 spojů za průměrný pracovní den.

Terminál Černý Most je situován u stejnojmenné koncové stanice linky metra B jižně od ul. Chlumecké. Příjezd na autobusové nádraží i odjezd z něho je orientován do mimoúrovňové křižovatky Chlumecká – Ocelkova. Nástupní hrany pro vnější autobusovou dopravu (mimo PID) i autobusové linky PID jsou situovány jižně od stanice metra B Černý Most v těsném kontaktu s jejími nástupišti. V nástupním prostoru autobusového nádraží jsou dvě nástupní hrany s podélně řazenými nástupními stánkami. Nástupišť 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. Nástupišť 12 je vymezeno pro linku IKEA. V docházkové vzdálenosti terminálu je parkoviště P+R.

Terminál Zličín je situován u stejnojmenné koncové stanice linky metra B na západním okraji města. Autobusové nádraží je napojeno na ul. Řevnickou a dále pak na Rozvadovskou spojku. Z autobusového nádraží Zličín odjíždějí některé dálkové spoje do oblasti západních Čech (Plzeň), kromě dálkových linek jsou v prostoru terminálu ukončeny autobusové linky PID zajišťující spojení mezi Prahou a přílehlou západní částí regionu. Na terminálu lze realizovat přestupní vazby mezi autobusovými linkami a metrem. Autobusové spoje zajišťují také rychlé spojení mezi přestupním terminálem u stanice metra Zličín a Letištěm Praha/Ruzyně. Na terminálu se realizuje rovněž nepravdělná autobusová doprava některých cestovních kancelář. Vybavení terminálu pro cestující je minimální, kromě přístřešků u nástupních stání, informační tabule o odjezdech jednotlivých linek tvoří zázemí pouze vestibul stanice metra. U terminálu je parkoviště P+R.

Terminál Veleslavín je situován jižně od ul. Evropské při stanici metra a železniční stanici Nádraží Veleslavín. Autobusové nádraží je napojeno na ul. Veleslavínskou a následně na ul. Evropskou. Na terminálu jsou čtyři odjezdová nástupišť a jedna příjezdová hrana. Jsou zde vypravovány linky mimo PID směr Kladno, dále pak linka 119 směr Letiště Praha/Ruzyně a další linky PID. U terminálu je plánováno parkoviště P+R.

Terminál Letňany je situován u stejnojmenné koncové stanice linky metra C severovýchodně od ul. Kbelské mezi ulicemi Prosecká, Listova a Beladova. Autobusové nádraží je napojeno na ulici Listova. Na terminálu je pět nástupních hran a dvě výstupní stání. Jsou zde vypravovány linky směrem Brandýs nad Labem, Neratovice, Přezletice, Kostelec nad Labem, Radonice a Jenštějn. Dále je na tento terminál směřováno mnoho městských autobusových linek a linky do obchodních center Čakovice a Letňany. U terminálu je kapacitní parkoviště P+R.

Terminál Depo Hostivař je situován u stejnojmenné koncové stanice linky metra A jižně od ul. Černokostecké. Autobusové nádraží je napojeno na ul. Sazečskou. Na terminálu jsou dvě nástupní hrany a jedna výstupní. Jsou zde vypravovány linky směr Doubek, Křenice, Březí a Podskalí, dále pak několik městských linek a linka do obchodního centra Štěrboholy. U terminálu je parkoviště P+R.

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) vyvolává problémy a nepříznivé provozní situace v dopravních špičkách.

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

Alespoň částečným řešením je větší využití kapacitní kolejové dopravy a dále například rozvoj systému P+R.

Problematické terminály jsou uvedeny v kapitole 1130 Problémy.

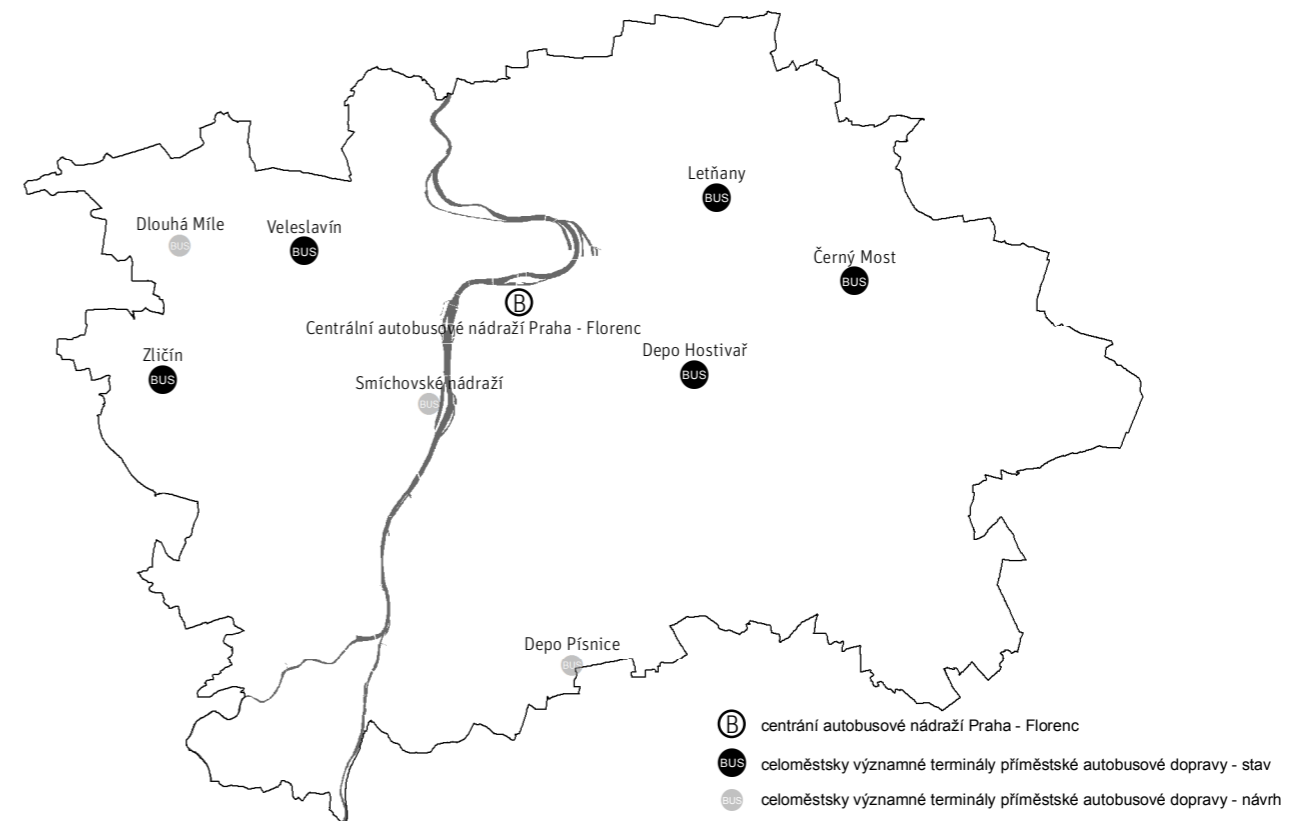
#### VNĚJŠÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Kromě již uvedených terminálů příměstské autobusové dopravy jsou linky spojující Prahu s vnějším územím vypravovány i z dalších autobusových nádraží (terminálů, stanovišť) – Nádraží Holešovice, Roztyly, Na Knížecí, Smíchovské nádraží, Hradčanská,

MAPA / 623.1

### Terminály autobusové dopravy

[IPR Praha 2016]



Dejvická, Želivského, Bořislavka, Vypich apod. V malé míře pak jezdí dálkové autobusy z Ládví a Opatova.

Autobusové nádraží Holešovice se nachází východně od severního vestibulu stejnojmenné stanice linky metra C a jižně od železniční stanice Praha-Holešovice. Nádraží je na komunikační systém napojeno v ul. Bondyho, která propojuje ul. Argentinskou s ul. Vrbenského. Na autobusovém nádraží je devět odjezdových nástupišť a jedna příjezdová hrana. Na autobusovém nádraží Holešovice končí nebo odtud jsou vypravovány autobusové spoje mezi Prahou a některými městy ve středních a severních Čechách (např. Varnsdorf, Česká Lípa, Ústí nad Labem). Přestupní vazby z autobusového nádraží Holešovice jsou bezprostředně na trasu C metra ve stanici Nádraží Holešovice, na vlakové spoje v přílehlé 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, zázemí nádraží tvoří pouze vestibul stanice metra a společné prostory se železniční stanicí Praha-Holešovice.

Autobusové nádraží Roztyly je umístěno v západním sousedství stejnojmenné stanice metra linky C. Autobusové nádraží je napojeno na ul. Tomíčkovu. Prostor vlastního nádraží tvoří jednosměrná komunikace s 5 nástupními stánkami pro dálkové vnit-

rostátní autobusové linky spojující Prahu s jižní částí republiky. Další součástí nástupní hrany autobusového nádraží jsou stanoviště pro zájezdové autobusy. U vestibulu stanice metra Roztyly je nástupní a výstupní hrana linek MHD s přímou vazbou do vestibulu stanice metra. Vybavení nádraží pro cestující je minimální, kromě přístřešků u nástupních stání a informační tabule o odjezdech jednotlivých linek, zázemí nádraží tvoří pouze vestibul stanice metra Roztyly možný přestup na autobusovou linku MHD.

Autobusové nádraží Na Knížecí se nachází při stanici linky metra B Anděl 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 čtyř nástupních hran – celkem je zde 7 nástupišť pro autobusy veřejné linkové dopravy mimo PID. Všechny nástupní hrany mají přímou vazbu schodištěm do jižního vestibulu stanice linky metra 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.), nástupišť č. 5 je vyčleněno také pro některé autobusové linky do Německa. Severně od nástupního prostoru autobusového nádraží jsou nástupišť linek PID, které mají rovněž přímou vazbu do jižního vestibulu stanice linky metra B Anděl. Na autobusovém

nádraží jsou dále zajištěny přestupní vazby na autobusové linky PID a tramvajové linky.

V prostoru **Smíchovského autobusového nádraží**, východně od železniční stanice Praha-Smíchov, odkud v minulosti odjížděly dálkové autobusy, jsou v současné době kromě městských autobusových linek ukončeny autobusové linky PID, které zajišťují vazby mezi Prahou a přilehlou jižní částí regionu (směr Měchenice, Davle, Řitka, Mníšek pod Brdy, Nová Ves pod Pleší atd.).

Autobusové stanoviště **Hradčanská** se nachází v ul. Milady Horákové u vestibulu stejnojmenné stanice linky metra A. Při severní straně komunikace jsou k dispozici 4 nástupní stání pro autobusové linky do západní části středních Čech (např. ve směru Nové Strašecí, Rakovník, Cheb, Chomutov, Unhošť atd.). Při jižní hraně ul. Milady Horákové je k dispozici výstupní stání.

Autobusový terminál **Dejvická** se nachází v prostoru Vítězného náměstí v Dejvicích ve vazbě na stejnojmennou stanici linky metra A. V tomto terminálu jsou ukončeny kromě městských autobusových linek autobusové linky směřující do spádové oblasti regionu především severně od Prahy. Nástupní stání jsou situována v severozápadním kvadrantu okružní křižovatky vymezené ul. Evropskou a Jugoslávských partyzánů na Vítězném náměstí. Nástupní prostor má přímou vazbu na podchod a jižní vestibul stanice metra Dejvická. Z tohoto prostoru odjíždějí autobusové linky směrem na Roztoky, Levý Hradec, Velké Přílepy, Okoř a Ůnětice. V souvislosti s prodloužením linky metra A do Motola došlo k určité redukci počtu autobusových spojů v tomto terminálu.

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

Terminál **Bořislavka** je situován v ul. Horoměřické při stanici metra linky A Bořislavka. Na terminál jsou směřovány linky příměstské autobusové dopravy směr Lichoceves, Holubice a Statenice. Tyto linky dříve směřovaly na terminál Dejvická. Na terminálu je možné přestoupit na další autobusové linky městské dopravy, tramvaje a linku metra A.

V souvislosti s prodloužením linky metra A jsou některé příměstské linky nově směřovány do přestupního uzlu **Vypich**. Odjezdové stání je situováno do ul. Kukulova. V přestupním uzlu je možné dále využít autobusové linky městské dopravy a tramvaje.

Na příměstské autobusové dopravě se podílí i Středočeská integrovaná doprava (SID). Zajišťuje hromadnou dopravu ve vybraných částech Středočeského kraje na regionálních a městských linkách, avšak prozatím bez tarifní návaznosti na PID a vlaky ČD. Linky SID zajišťující na území Prahy jsou označovány písmeny A (oblast Kladna), B (oblast Rakovníka), C (oblast Berouna), D

(oblast Příbrami), E (oblast Benešova), F (oblast Kutné Hory) a příslušným číslem.

## MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

### HISTORICKÝ VÝVOJ

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

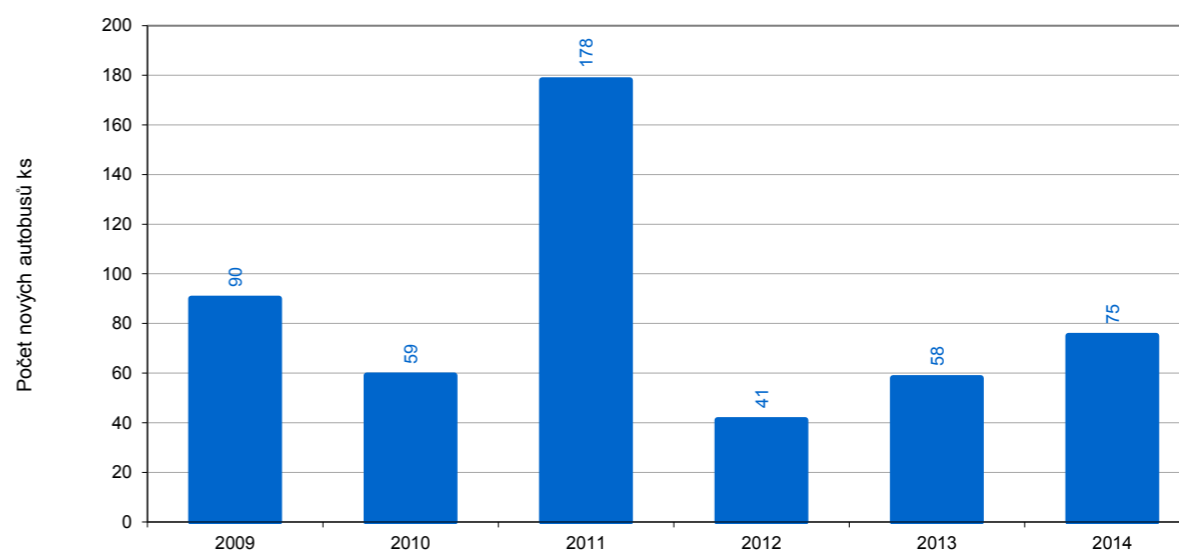
Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje jednak plošnou obsluhu území, jednak některá důležitá tangenciální spojení, zejména v krajinném prstenci města. Páteřními linkami v autobusové síti jsou metrobusesy, které zajišťují významné přepravní vztahy, a to nejčastěji v tangenciálních směrech, které pomáhají odlehčit úsekům metra a tramvajím v centru města na hranici kapacity. Metrobusesy mají krátké intervaly, přímé vedení trasy s minimem zajištěk a jsou zpravidla provozovány v kloubových vozech. Provoz na městských linkách zajišťuje kromě DP hl. m. Prahy dalších 8 dopravců. Provozní délka sítě autobusové dopravy na území města v roce 1999 byla 797,5 km – v současnosti je 810 km (včetně úseků příměstských autobusových linek na území města). Průměrná vzdálenost zastávek v autobusové dopravě na území města dosahuje 607 m. Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených osob v MHD ve sledovaném období se pohybuje kolem 31 % (pro městské a příměstské autobusové linky).

Doplňující síť autobusů uspokojuje přepravní zátěže nižší intenzity spolu s plošnou obsluhou území města. V některých oblastech hustého osídlení či s jinými druhy zdrojů silných přepravních zátěží supluje autobusová doprava zatím i úlohu základního dopravního prostředku (metra nebo tramvajové

GRAF / 623.1

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

[ Zdroj: IPR Praha 2016, DPP, a. s. 2015 ]



dopravy): Bohnice a Čimice, Spořilov, Krč, Lhotka, Kamýk. Do těchto lokalit je v souladu s ekonomickou efektivitou a ekologickými trendy vhodné zaměřit rozvoj kolejové městské hromadné dopravy. Tento pohled je oprávněný celkovou poptávkou, resp. návrhovými parametry kapacitních možností jednotlivých subsystémů MHD.

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

Na významných autobusových trasách s krátkým intervalem a tedy i vysokou přepravní kapacitou (zejména metrobusech) se předpokládá perspektivní zřízení preferovaných koridorů pro intenzivní provoz autobusové dopravy, případně jejich náhrada kolejovým systémem.

V současné době se mimo vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy MHD (v roce 2007 byly vyznačeny na 1 050 metrech, ze kterých bylo 600 metrů na tramvajovém tělese v ulici Na Moráni a na Rašínově nábřeží) rozvíjí i aktivní preference autobusů na světelně řízených křižovatkách. Systém aktivní preference umožňuje přednost autobusů při průjezdu křižovatkou a je založen na rádiové komunikaci vozidla s řadičem SSZ.

V souvislosti s rozvojem kolejových systémů hromadné dopravy by v Praze mělo v budoucnu dojít k částečné redukci rozsahu městské autobusové dopravy tak, jako se stalo například v případě prodloužení linky metra C z Holešovic do oblasti Severního Města nebo v případě zprovoznění tramvajové trati na Barrandov.

V souvislosti s prodloužením linky metra A do konečné stanice Nemocnice Motol na základě požadavků městských částí nedošlo k tak výrazné redukci autobusové dopravy. Veřejná autobusová 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. Tím dochází k poklesu cestovní rychlosti a nepravidlostem v provozu autobusové dopravy. Jedná se především o následující oblasti, ulice či jejich úseky: Strakonická, oblast Barrandovského mostu, Českobrodská – Spojovací, křižovatka Harfa, Bohdalecká – Bělocerkevská – Benešovská, Průmyslová, oblast terminálu Zličín, Vypich a Patočkova. Jednou z možností řešení tohoto problému je zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy na komunikacích a také na tramvajových tělesech.

Vozový park prochází postupně kvalitativní změnou, kdy staré autobusy jsou z velké části nahrazovány moderními nízko-podlažními, které splňují i přísné emisní limity. → GRAF / 623.1

Ke zlepšení atraktivity autobusové dopravy by měla přispět větší preference autobusových spojů na světelně řízených křižovatkách a vytváření příznivějších podmínek pro autobusovou dopravu na mezikřižovatkových úsecích komunikací tam, kde to prostorové podmínky komunikací dovolí. Riziko pro autobusovou dopravu představuje probíhající suburbanizace mnoha území

na okraji města i vně jeho hranic v regionu, velmi často v území, které nemá podmínky pro obsluhu kolejovou hromadnou dopravou. Zvyšování nároků na autobusovou dopravu nemá odezvu ve vybavení a někdy i kapacitě přestupních terminálů u stanic metra – (např. Opatov, Zličín) a vyvolává potřebu rozšiřování vozového parku. Bez segregovaných koridorů nebo vyhrazených pruhů navíc autobusová doprava sdílí společný prostor s automobilovou dopravou.

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

Preference autobusů byla zřízena na první dvojici křižovatek již v roce 2003 v rámci evropského projektu Trendsetter. V letech 2004 až 2008 byla preference autobusů řešena na SSZ zejména v okolí nových úseků linky metra C budované směrem do Letňan. V roce 2014 bylo v Praze již 200 SSZ s preferencí autobusů.

#### VÝVOJ OD R. 2014

Ústřední autobusové nádraží (ÚAN) Florenc je jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID. V roce 2014 toto nádraží využívalo přes 120 dopravních společností, tento počet oproti roku 2013 stoupl o 15. Největším dopravcem je společnost Student Agency. Na tomto nádraží bylo v roce 2014 vypraveno 155 000 spojů, což obnáší 450 spojů za průměrný pracovní den.

V souvislosti s prodloužením linky metra A do stanice Nemocnice Motol došlo k určitému odlehčení terminálu Dejvická. Některé autobusové linky byly přesunuty na terminál Nádraží Veleslavín a Bořislavka.

V rámci autobusové dopravy na území Prahy vzrostl v roce 2014 počet SSZ s preferencí autobusů na celkem 200 SSZ (+20 SSZ oproti roku 2013).

Vyhrazené BUS pruhy na komunikacích na konci roku 2014 dosáhly délky cca 23,8 km (nárůst v roce 2014 o cca 3,3 km), na tramvajových tělesech cca 10,3 km (nárůst v roce 2014 o cca 1,5 km). V roce 2014 byly realizovány vyhrazené autobusové pruhy na Jižní spojnici ve směru Smíchov v úseku od odpojení rampy ul. Modřanské po nájezd na Barrandovský most a v ul. Na padesátém ve směru ke Skalce. Na tramvajové koleje nově vjíždějí autobusy obousměrně v prostoru zastávek Vypich, Na Hroudě, Trojská (pouze směr do centra), Malostranské náměstí (pouze směr k Újezdu) a Staroměstská.

Ke konci roku 2014 provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy 1 170 autobusů, které se snaží průběžně obnovovat. Nejvíce nových autobusů bylo pořízeno v roce 2011 a to 178 kusů, v roce 2014 bylo pořízeno 75 nových autobusů.

## 624 – P+R

Kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť P+R (a doplňkově K+R „Kiss and Ride“ – místa pro krátkodobá zastavení do 3 min. k vystoupení nebo nastoupení osob) snižuje počet radiálních cest osobním automobilem, nároky na parkování zejména v centru města a je přínosem ke zlepšení kvality životního prostředí nejenom na území centra Prahy.

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

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

#### HISTORICKÝ VÝVOJ

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 B Palmovka, to však bylo nahrazeno novým parkovištěm P+R u křižovatky Zenklova – Sokolovská, které má vazbu na západní vestibul stanice metra 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 se systém záchytných parkovišť uplatňuje

na území Prahy na 17 záchytných parkovištích ve 14 lokalitách. V říjnu 2012 bylo zrušeno P+R Palmovka (176 stání) z důvodu počátku výstavby administrativně obchodního centra, v dubnu 2014 proběhla úprava režimu provozu na parkovištích P+R Běchovice a Skalka 2 – nově jsou tato parkoviště provozována jako nehlídaná veřejná parkoviště pro osobní vozidla s regulovanou dobou stání (maximálně 12 hodin).

Systém záchytných parkovišť tak v současnosti disponuje 16 parkovišti ve 13 lokalitách se stavební kapacitou 3 009 parkovacích stání (2 765 míst pro základní funkci P+R, 130 vyhrazených míst pro vozidla přepravující osobu zdravotně postiženou, 114 vyhrazených míst pro jiné účely nebo rezidenty). → MAPA / 624.1

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

Výrazné rozšíření systému P+R v kombinaci s regulací automobilové dopravy by v budoucnu mohlo přispět ke snížení počtu jízd vozidel individuální automobilové dopravy do širšího centra města. Předpokládaná celková kapacita záchytných parkovišť systému P+R na území hlavního města by měla v budoucnu dosáhnout cca 17,7 tis. stání. V posledních letech počet parkovišť P+R a kapacita parkovacích stání stagnuje.

→ TAB / 624.1 → GRAF / 624.1

Realizace záchytných parkovišť však naráží v praxi na problém jejich potřebného situování u stanic metra, kde jsou velmi lukrativní pozemky k jinému funkčnímu využití. Je proto nutné zkoordinovat celoměstské potřeby se zájmy privátních investorů, kteří chtějí v blízkosti stanic metra stavět. Současná podoba některých povrchových záchytných parkovišť u stanic metra (např. Opatov, Zličín, Černý Most) je dlouhodobě neudržitelná a budou muset být nahrazena vícepodlažními samostatnými záchytnými parkovacími objekty nebo podlažními integrovanými do objektů s jinou funkcí.

Nejvyšší využití a zájem je o záchytná parkoviště P+R u koncových stanic metra trasy B Zličín a Černý Most, u stanic metra trasy C Opatov, Chodov a Letňany, stanice metra trasy A Depo Hostivař. Využití systému parkovišť P+R mělo vzrůstající trend až do roku 2010, kdy využilo tohoto systému celkem 933 254 vozidel. Dále došlo k poklesu uživatelů až na 843 312 v roce 2013. V roce 2014 došlo naopak k mírnému nárůstu uživatelů systému P+R na 870 844. Celkově je ale možné konstatovat, že dlouhodobé využití parkovišť systému P+R relativně stagnuje na stejné úrovni.

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

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

Ve schématu je zachycen „Potenciál železničních stanic a zastávek na území Středočeského kraje“ z pohledu cestujících, kteří pravidelně dojíždějí do Prahy. V podkladech pro výpočet byla zahrnuta pouze síť pozemních komunikací pro provoz automobilové dopravy, síť neobsahuje pěší komunikace a lávky přes vodní toky. K možnému zkrácení mohlo dojít v případě, že se obec nachází na opačné straně řeky a je s železniční zastávkou spojena pouze lávkou pro pěší. Potenciál železničních zastávek ukazuje počet obyvatel, kteří pravidelně dojíždějí do Prahy a žijí v dojezdové vzdálenosti 6 km od těchto železničních stanic a zastávek. → MAPA / 624.2

Dalším kombinovaným způsobem dopravy je systém K+R (Kiss and Ride). Místa pro zastavení K+R umožňují krátkodobé zastavení vozidla za účelem vystoupení nebo nastoupení spolucestujících. Tento systém vyhrazených parkovacích míst na komunikacích se uplatňuje především v blízkosti stanic metra. V roce 2014 bylo na území města k dispozici celkem ve 24 lokalitách. Dále se značení K+R užívá i na jiných místech – před budovami škol nebo úřadů. Počet takto vyznačených lokalit není sledován.

#### VÝVOJ OD R. 2014

Po dlouhodobém trendu nárůstu využití systému P+R až do roku 2010 (923 178 parkujících vozidel), došlo následně k poklesu využití systému P+R až na 843 312 parkujících vozidel v roce 2013. Toto mohlo být způsobeno zvýšením ceny za využití z 10 Kč na 20 Kč od II. pololetí roku 2011 a současně zrušením zvýhodněných jízdenek PID vázaných na parkovací kartu. V roce 2014 došlo naopak mírnému růstu využití systému P+R na 870 844 parkujících vozidel. Toto mírné oživení souvisí pravděpodobně se zvýšením atraktivity návazné dopravy (především kolejové). Pro další nárůst využití systému P+R je nezbytné především rozšíření počtu parkovišť P+R a jejich kapacity, což se ovšem dlouhodobě neděje.

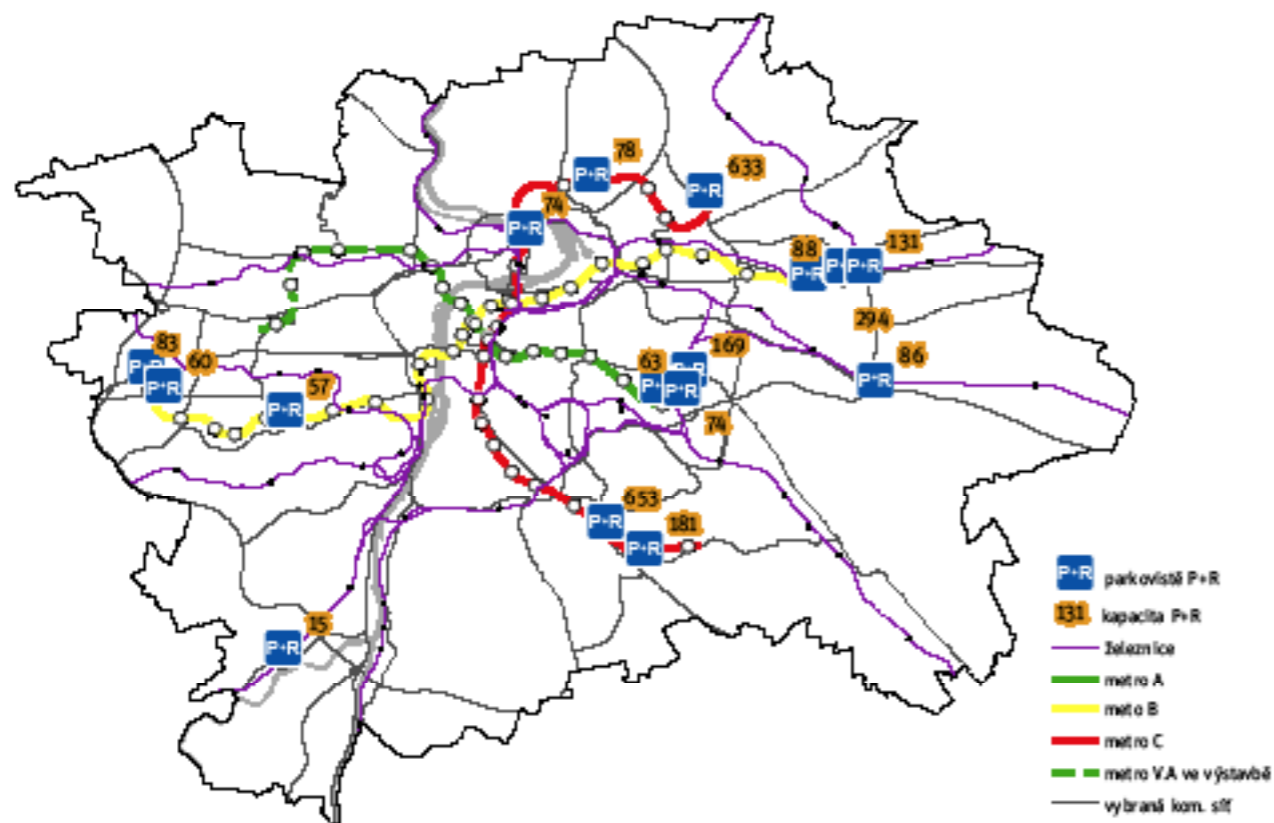
Doplňkovou službou na vybraných záchytných parkovištích P+R je služba B+R, což je možnost bezplatného odstavení jízdního kola. Cyklista obdrží za zálohu 20 Kč kontrolní kartu nutnou k vyzvednutí odloženého kola. Na parkovištích P+R jsou instalovány stojany pro 5 až 10 kol.

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

MAPA / 624.1

## Parkoviště P+R

[Zdroj: IPR Praha 2014]



TAB / 624.1

## Vývoj systému záchytných parkovišť P+R na území Prahy v období 1997–2014

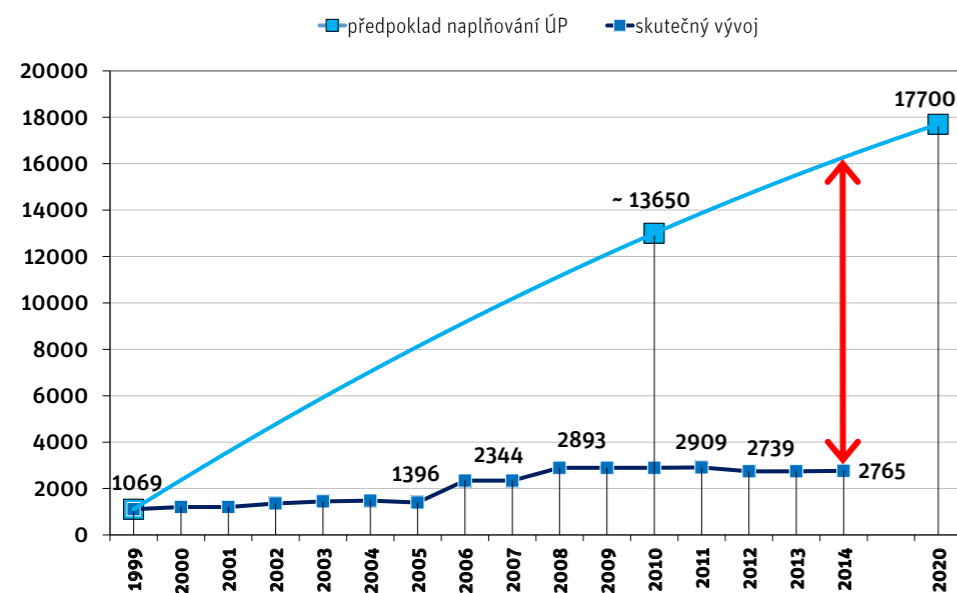
[Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015]

PARKOVIŠTĚ	Počet veřejně přístupných stání v jednotlivých letech															
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 2007	2008 2009	2010	2011	2012	2013	2014
OPATOV	150	150	186	186	186	186	186	182	182	182	181	181	181	181	181	181
SKALKA I	157	157	175	114	114	114	114	107	107	107	43	43	63	63	63	63
RADLICKÁ	40	40	40	37	37	37	37	35								
NOVÉ BUTOVICE	75	75	60	60	60	60	60	57	57	57	57	57	57	57	57	57
ZLIČÍN I	103	103	94	94	94	94	88	85	85	85	85	84	84	83	83	82
ZLIČÍN II			70	70	70	70	70	64	64	64	61	60	60	60	60	60
RAJSKÁ ZAHRADA			80	80	80	80	80	87	87	87	90	90	90	88	88	88
ČERNÝ MOST I			300	300	300	300	300	294	294	294	285	294	294	294	294	294
HOLEŠOVICE			77	77	77	77	77	74	74	74	75	74	74	74	74	74
PALMOVKA				122	122	122	122	119	119	171	168	168	168			
RADOTÍN				62	62	62	21	21	21	21	19	15	15	15	15	36
BĚCHOVICE						100	100	94	94	94	86	87	85	86	86	92
MODŘANY						53	53	51								
ČERNÝ MOST II							138	131	131	131	131	131	131	131	131	131
LÁDVÍ								81	81	81	81	78	78	78	78	78
CHODOV										658	655	653	653	653	653	653
SKALKA II										71	74	74	74	74	74	74
DEPO HOSTIVAŘ										167	169	169	169	169	169	169
LETŇANY											633	633	633	633	633	633
CELKEM	525	525	1 108	1 202	1 202	1 355	1 446	1 482	1 396	2 344	2 893	2 891	2 909	2 739	2 739	2 765

GRAF / 624.1

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

[Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015]



V systému K+R v roce 2014 fungovalo 24 parkovišť, stejně jako v roce 2013. Jedná se o tato parkoviště K+R u stanic metra: Dejvická, Háje (2×), I. P. Pavlova, Kačerov (2×), Kobylisy, Ládví, Letňany (2×), Náměstí Míru, Nové Butovice, Opatov (2×), Prosek (2×), Radlická (2×), Vltavská, Želivského, Černý Most, Chodov, doplněné parkovacími stánkami typu K+R u žst. Radotín a tramvajové zastávky Zahradní Město.

## 625 – LANOVKY

### Úvod

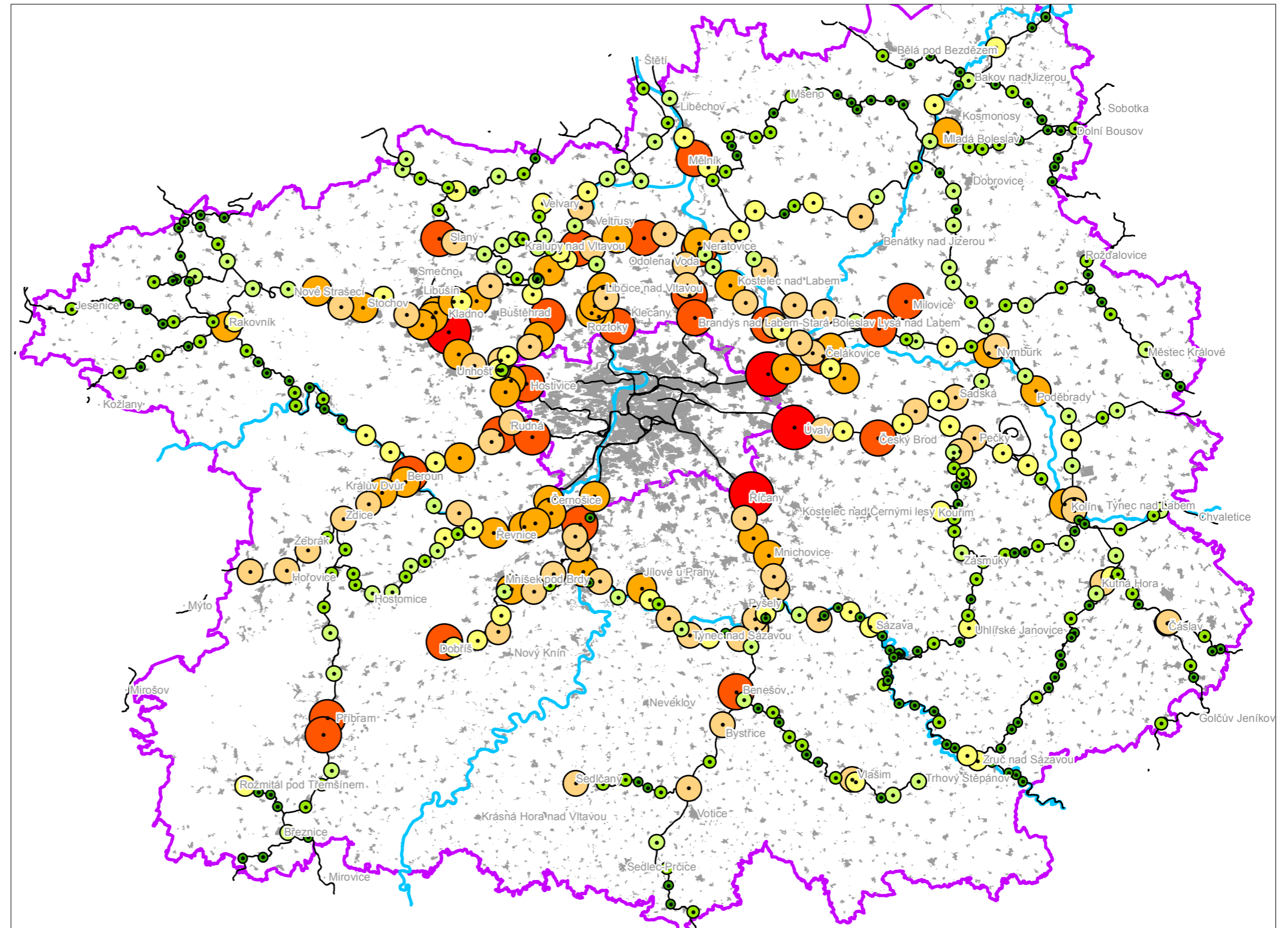
Součástí systému veřejné dopravy jsou v Praze i lanové dráhy. Lanová dráha na Petřín zahájila provoz dne 25. července 1891, pohon byl na vodní převahu. Její provoz ukončila v roce 1916 probíhající 1. světová válka. Provoz lanovky byl obnoven až v roce 1932, kdy byla zároveň přestavěna na elektrický pohon. 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 dvouvozevá jednotka překonává převýšení 130,4 m. Největší sklon trati je téměř 30 % a rychlost jízdy je přes 14 km/h. V roce 2007 tato lanová dráha přepravila téměř 2,03 milionu cestujících, v roce 2011 pak 1,85 milionu cestujících. Od ledna 2011 je na petřínské lanovce povolena přeprava jízdních kol, což je zakotveno ve Smluvních přepravních podmínkách PID.

Lanovka v Zoo Praha byla do provozu uvedena v roce 1977. Vlastníkem lanovky byla Zoo Praha a provozovatelem středočeský Park kultury a oddechu. V roce 1978 byl její provoz pro závažné technické nedostatky zastaven. K jeho obnovení došlo až v roce 1981 a provozovatelem lanové dráhy v pražské zoo se stal Dopravní podnik hl. m. Prahy. Délka dráhy je 106 m, převýšení trati 50 m a přepravní kapacita 720 osob.

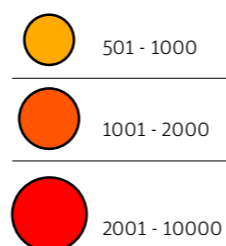
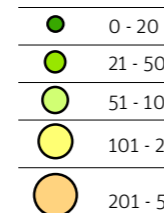
V Praze je v provozu i veřejně přístupná lanovka hotelu NH Praha, která propojuje dvě samostatné budovy hotelu – na úpatí vrchu Mrázovka a na jeho vrcholu.

### VÝVOJ OD R. 2014

Lanové dráhy na území města Prahy nedoznaly žádných zásadních změn. V roce 2014 přepravila petřínská lanovka 1,94 milionu cestujících. Počet přepravených cestujících je v posledních letech obdobný.



potenciál zastávky (počet dojezdějících)



● zastávky

— železniční trať

— vodní toky

— zastavěné území

— hranice kraje

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

MAPA / 624.2  
[IPR Praha 2016, zdroj: IPR Praha 2014, ČSÚ 2013, ČUZK 2015]

Na přelomu roku 2015 a 2016 proběhla generální oprava lanové dráhy na Petřín včetně kompletní rekonstrukce stanice Nebozítek.

## 626 – PŘÍVOZY

Přívozy jsou součástí od roku 2005 nedílnou součástí systému PID. Mají význam především pro rekreační dopravu – navazují na cyklistické trasy, propojují sídliště s rekreačními oblastmi a dopraveně obsluhují vltavské ostrovy. V současnosti je v provozu 6 přívozů – linky P1 a P2 jsou v provozu celoročně, linky P3, P5, P6 a P7 jsou v provozu sezonně.

Dva z přívozů jsou na severu města. Severnější přívoz – linka P1 – propojuje Sedlec a Zámky. Jižnější přívoz – linka P2 – propojuje Podhoří s levým břehem Vltavy u vyústění Šáreckého údolí.

Třetí přívoz – linka P3 – v Praze propojuje oblast Zlíchova a jižní část Smíchova (přístaviště Lihovar) s pravým břehem Vltavy nedaleko Žlutých lázní (přístaviště Veslařský ostrov).

Na žádost MČ Praha 1, Praha 2 a Praha 5 byly od 1. 8. 2008 zřízeny další nové lodní linky pro lepší spojení pražských ostrovů v centrální části města. Linky P4 byla provozována do října 2010. Od té doby je přívoz mimo provoz. Přívoz spojoval přístaviště Dětský ostrov, Slovanský ostrov – Žofín, Střelecký ostrov a Národní divadlo – Hollar. Linka P5 je zřízena především pro spojení obou vltavských břehů s ostrovem Císařská louka. Přívoz spojuje přístaviště Náplavka Smíchov s ostrovním přístavištěm Císařská louka a pravobřežním přístavištěm Výtoň u stejnojmenných tramvajových zastávek.

Linka P6 zajišťuje spojení vltavských břehů poblíž ústí Berounky. Linka spojuje přístaviště Nádraží Modřany a Lahovičky.

Linka P7 spojuje levobřežní přístaviště Pražská tržnice, ostrovní přístaviště Štvanice a pravobřežní přístaviště Karlín – Rohanský ostrov.

Pro linky P1, P6 a P7 jsou na základě požadavku cestujících možné i plavby mimo jízdní řád a to bez příplatku.

Linky přívozů P1, P2, P5 a P6 provozuje společnost Pražské Benátky s.r.o., linku přívozu P3 společnost VITTUS GROUP, s.r.o. a linku přívozu P7 Pražská paroplavební společnost, a.s.

Říční přívozy přes Vltavu jsou součástí PID od roku 2005. Na přívozech platí jízdní doklady PID platné pro území Prahy včetně SMS jízdenky. Jízdní kola a kočárky jsou, pokud to umožní provozní nároky, převážena zdarma.

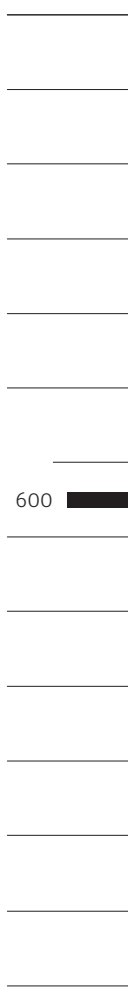
V roce 2012 přepravily přívozy 359 tisíc cestujících a v roce 2013 331 tisíc cestujících.

### VÝVOJ OD R. 2014

Přívoz P5 má od sezony 2015 změněné přístaviště na levém břehu Vltavy – nově obsluhuje přístaviště Náplavka Smíchov.

Od 8. 8. 2015 je nově ve zkušebním provozu přívoz P7 se sezonním provozem.

V roce 2014 přepravily přívozy celkem 370 tisíc cestujících. Vzhledem k zavedení linky P7 lze očekávat vzrůstající trend počtu přepravených cestujících.



## 630 Železniční doprava

### Úvod

Praha patří k nejvýznamnějším železničním uzlům v národní železniční síti, která se řadí co do hustoty sítě na evropskou špičku. Významu železnice jako páteřního segmentu v systému Pražské integrované dopravy (dále jen PID) však neodpovídá úroveň infrastruktury, která je mnohdy na úrovni jejího vzniku, tedy druhé poloviny 19. století. Do železničního uzlu Praha (ŽUP) je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC a AGTC a 5 z nich je zahrnuto do sítě TEN-T. Délka tratí na území hl. m. Prahy činí více než 200 km, přičemž pro osobní dopravu slouží cca 160 km tratí. I přes některé významné investice se nedaří odstranit kapacitní a technické deficity v infrastruktuře. V železničním uzlu Praha (dále jen ŽUP) stále existuje několik limitních profilů a úseků, mezi které patří zejména propojení Praha hlavní nádraží–Praha-Smíchov přes železniční most Na Výtoni.

→ MAPA / 630.1

Dlouhodobě je kapacita hlavních radiálních tratí nedostatečná, což brzdí další rozvoj železnice jako páteřního prvku integrovaného systému příměstské dopravy. Řešením je uplatnění principu segregace příměstské a městské dopravy od dopravy dálkové. Železnice, resp. její rozsáhlé plochy v celoměstském centru a v centrální oblasti města, se staly potenciálem pro rozvoj Prahy s možností zásadně změnit obraz některých městských čtvrtí. Při tom však nelze podcenit riziko ztráty územních rezerv pro rozvoj železniční dopravy. Hustota zástavby ve městě i v příměstské oblasti, terénní konfigurace v konfrontaci s požadovanými parametry a nároky hygienických limitů, směřují z hlediska hledání nových tras železnice do úrovně technicky a investičně nesmírně náročných řešení. V souvislosti s řešením hlukové zátěže dochází u železničních koridorů, které ve velké míře tvořily přirozené zelené koridory v území, k obestavování tratí protihlukovými zdmi, a tím ke zvýšení bariérového efektu, nehledě na narušení rázu prostředí.

Proces integrace železnice do PID, nastoupený v polovině devadesátých let 20. století, úspěšně pokračuje, což dokládá více než 72% podíl jízdních dokladů PID v integrovaných vlacích a jejich stále se zkracující taktový interval, který ve špičkových obdobích dosahuje 10–15 min. Počet přepravených cestujících železničními linkami PID na území hlavního města má stále vzestupný trend. → GRAF / 630.1 → GRAF / 630.2 → GRAF / 630.3

I přes nedostatky v infrastruktuře je průměrná cestovní rychlost vlaků příměstské železnice cca 46 km/h, tj. o 30 % vyšší než metra a z hlediska dostupnosti centra z okrajových částí města nabízí bezkonkurenčně nejrychlejší spojení. Z hlediska

územního vývoje města v interakci se železnicí je bohužel nutno konstatovat, že od doby stabilizace podoby ŽUP na přelomu 19. a 20. století stagnuje či dokonce klesá počet stanic a zastávek. Situace se začíná měnit až v současné době, kdy jsou realizovány první projekty nových železničních zastávek, přesto se musí železniční doprava vyrovnávat s velkým deficitem v podobě malého podílu na plošné obsluze města. Na území hl. města Prahy je situováno 45 železničních zastávek a stanic sloužící osobní dopravě. 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.

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 dochází meziročně ke změnám objemů nákladní dopravy, který se propisuje 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 (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.

→ GRAF / 630.4

### CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ

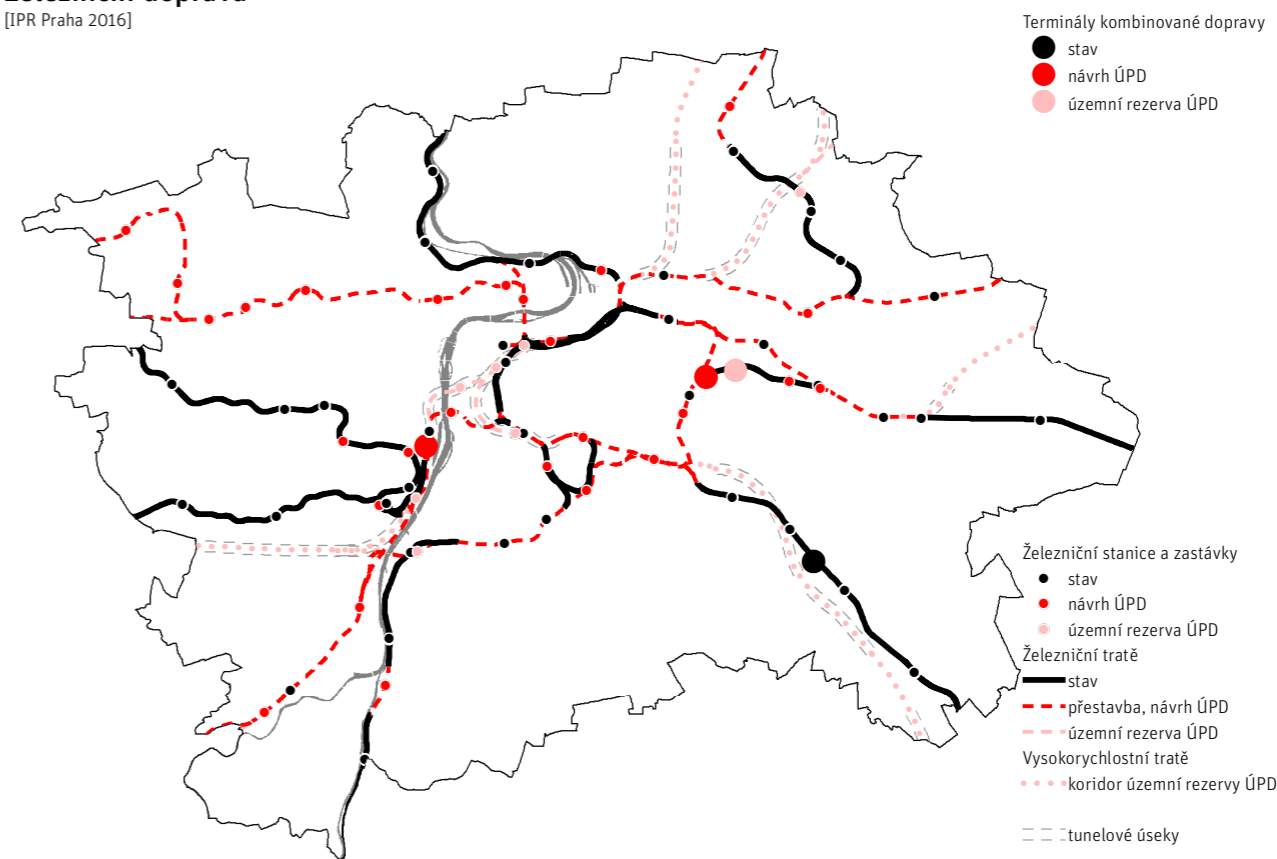
Systém železniční dopravy na území hlavního města je založen na předpokladu funkčního systému dálkové železniční dopravy, výrazného začlenění městské a příměstské železnice do integrovaného dopravního systému a na vytvoření podmínek pro fungující systém udržitelné city-logistiky.

Pro zajištění dalšího rozvoje regionální i dálkové železniční dopravy je plánován rozvoj vysokorychlostní železnice i v České republice. Tato koncepce je v souladu s transevropskou sítí TEN-T. Do ŽUP budou zaústěny vysokorychlostní tratě (tzv. Rychlá spojení RS) od severu RS4 Praha–Ústí nad Labem/SRN, východu RS5 Hradec Králové/Polsko, jihu RS1 Praha – Brno/Rakousko, Slovensko a západu RS3 Praha–Plzeň/SRN. Podle platné územně plánovací dokumentace Středočeského kraje je VRT RS1 Praha – Brno vedena přes Poříčany a zaústěna do ŽUP v žst. Praha-Běchovice. Z pohledu organizace ŽUP a jeho

MAPA / 630.1

### Železniční doprava

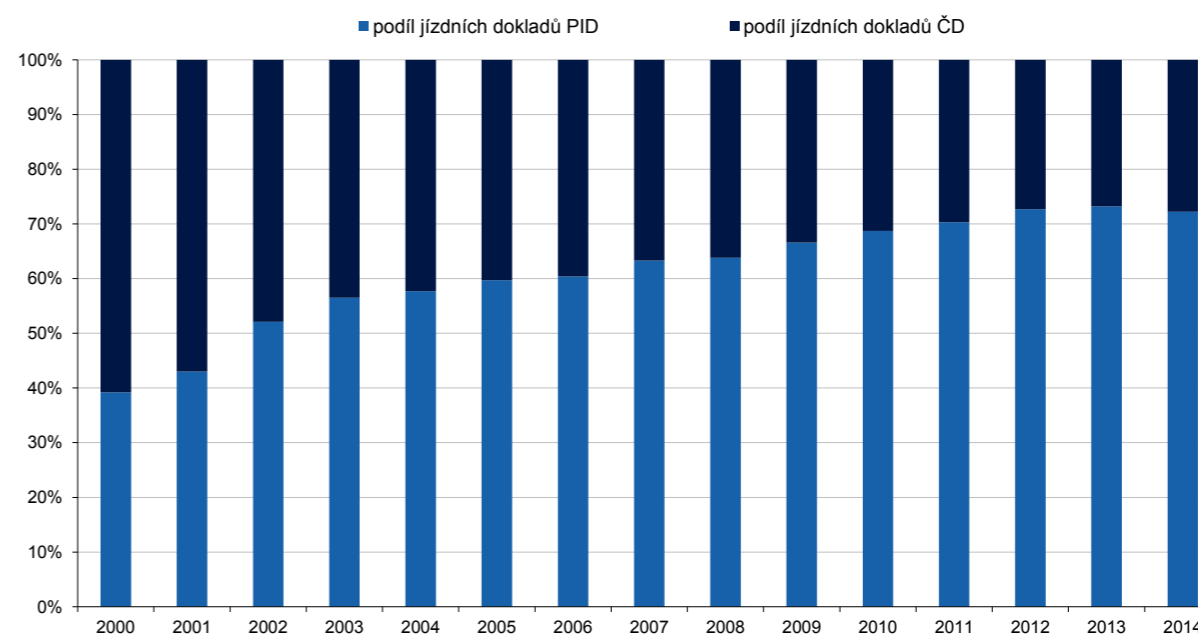
[IPR Praha 2016]



GRAF / 630.1

### Skladba jízdních dokladů na železnici

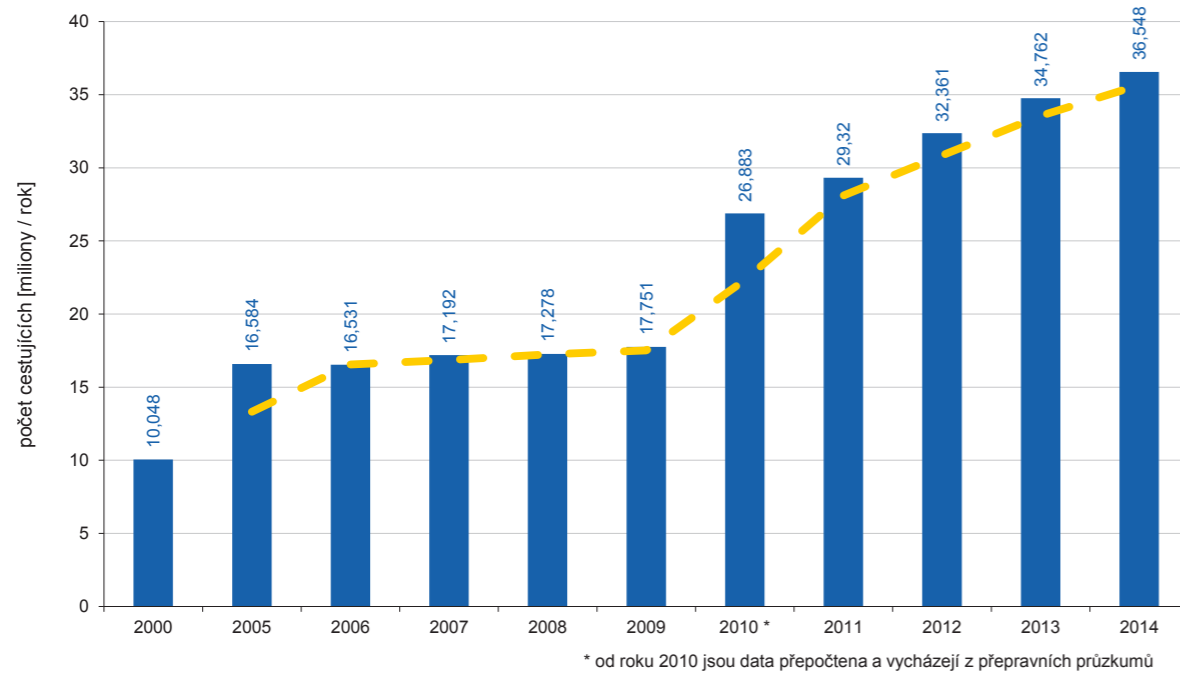
[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



GRAF / 630.2

### Počet přepravených osob vlaky PID na území Prahy (s jízdenkami PID nebo ČD)

[ Zdroj: IPR Praha 2016, ROPID 2016 ]



výhledových kapacit je vhodnější tuto VRT zaústit od jihu do žst. Praha-Zahradní Město (V době zpracování tohoto textu není tento koridor v platných ZÚR hl. m. Prahy). Východní výjezd z žst. Praha-Běchovice může být využit pro VRT směr Polsko. Podpora vysokorychlostních tratí (Rychlých spojení) je důležitá ze dvou hlavních důvodů, které popisují následující odstavce.

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

V současné době na všech významných radiálních tratích vstupujících do Prahy je téměř vyčerpána kapacita železničních tratí, zejména s ohledem na v posledních letech mohutné posilování komerční dálkové dopravy, což brzdí další rozvoj příměstské a městské železnice. Souběh dálkové a příměstské dopravy dlouhodobě brzdí rozvoj obou těchto segmentů železniční dopravy. Do budoucna je proto důležité tyto dva odlišné segmenty oddělit a vybudovat síť vysokorychlostních tratí. Tyto nové tratě umožní segregaci rychlého a pomalého segmentu dopravy a navíc nabídnou díky spojkám s konvenční železnici rychlou obsluhu z významných regionálních center v intervalech 15–30 minut. Tratě RS využitelné i pro regionální dopravu jsou následující:

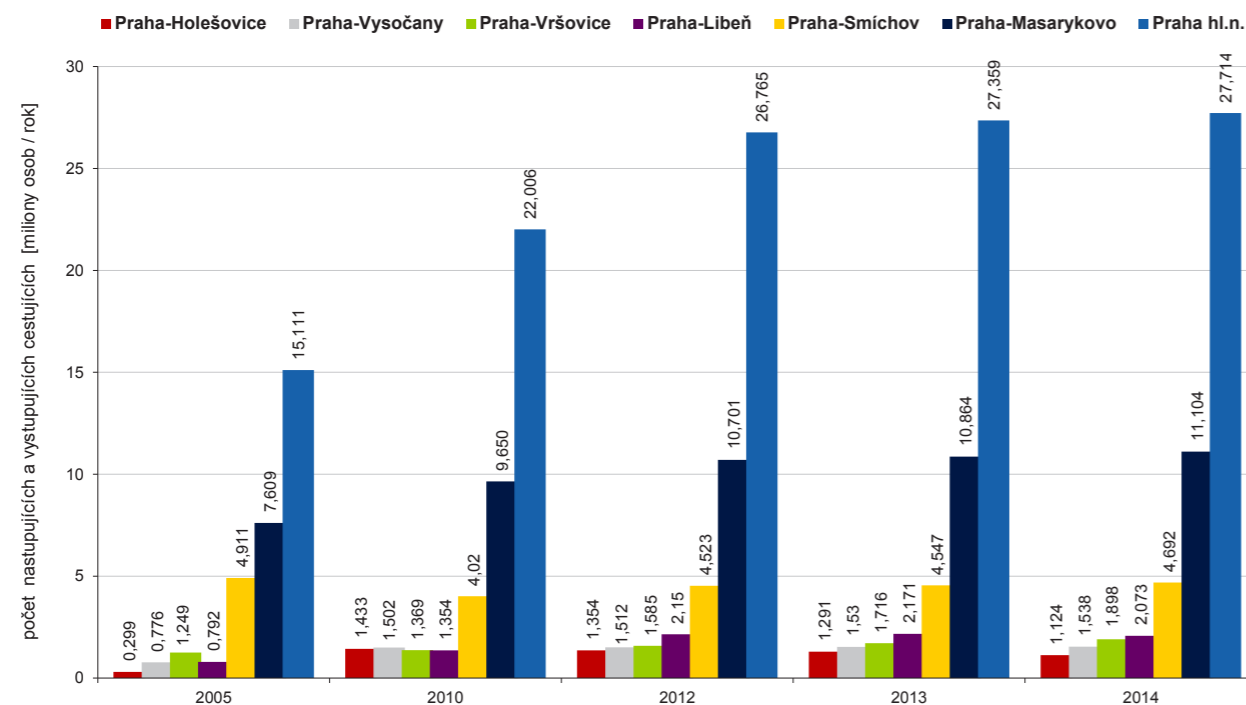
- RS4 Praha – Ústí nad Labem umožňující zavedení spěšných vlaků Praha–Neratovice–Mělník
- RS1 Praha–Brno umožňující zavedení spěšných vlaků Praha–Strančice–Čerčany (Sázava–Černé Budy) a dále obsluhu Benešova, Sedlčan a Vlašimi
- RS3 Praha–Plzeň umožňující rychlé obsluhy ve směru Hořovice nebo Příbram (dle volby varianty)
- RS5 Praha–Hradec Králové umožňující zavedení rychlé obsluhy ve směru Nymburk, Poděbrady, Kolín RS Praha–Liberec umožňující zavedení rychlé obsluhy ve směru Brandýs nad Labem a Mladá Boleslav
- Nový trať Praha–Liberec umožňující zavedení rychlé obsluhy ve směru Brandýs nad Labem a Mladá Boleslav

Společně s výstavbou vysokorychlostních tratí je nutné modernizovat i stávající síť konvenční železnice, která by do budoucna měla složit především potřebám městské a příměstské železnice a tvořit páteř veřejné dopravy v Praze i Metropolitním regionu. Velkým problémem systému železnice v Praze je velká nevyrovnanost technického stavu jednotlivých tratí. Některé úseky jsou na úrovni roku 1850. Rozdílné je i dovolené traťové zatížení pohybující se od 20 t (Praha – Kladno) po 22,5 t (Lysá nad Labem–Praha-Vysočany) na nápravu. Stejně rozdíly panují i v traťových rychlostech, které kolísají od 50 km/h (Praha–Čerčany) do 160 km/h (Praha–Kolín).

GRAF / 630.3

### Výkony vybraných nádraží v Praze

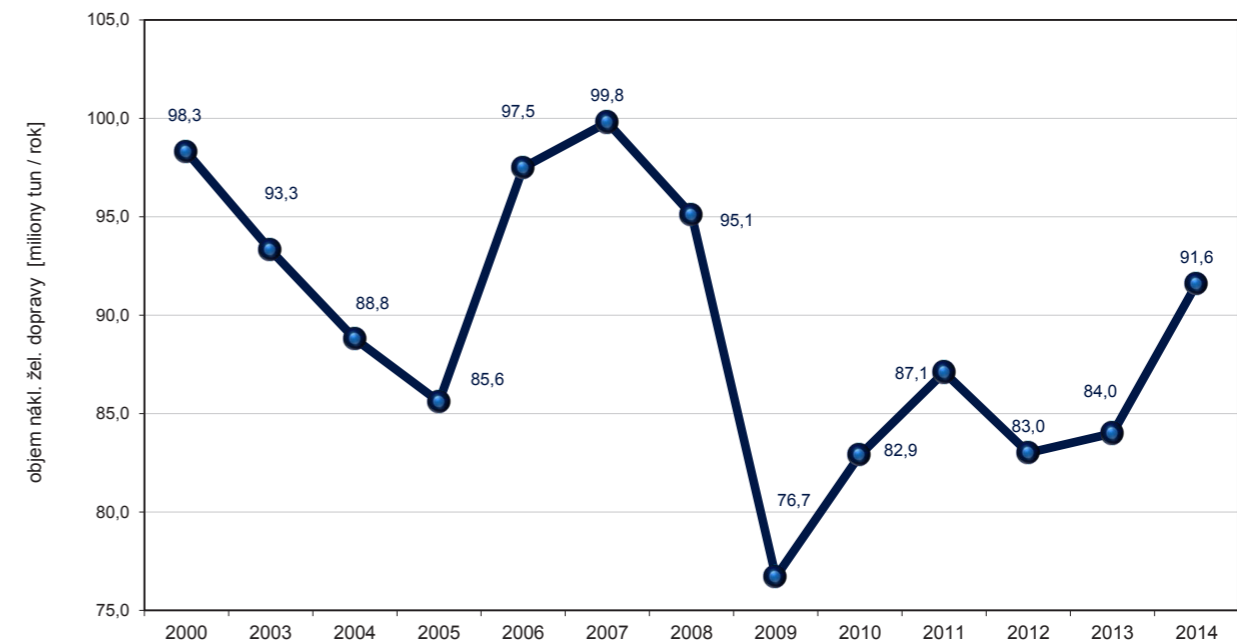
[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



GRAF / 630.4

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

[ Zdroj: IPR Praha 2016, MD ČR 2015 ]



Pro udržení konkurenceschopnosti železniční dopravy a zvýšení jejího potenciálu oproti IAD je připravováno anebo již proběhlo kvalitativní zvýšení parametrů tratí v ŽUP. 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 a městskou železniční dopravu v tomto směru (zkrácení cestovní doby a zvýšení počtu spojů). Dojde ke zdvoukolejnění a elektrizaci tratě a realizaci odbočky z trati Praha–Kladno na Letiště Praha/Ruzyně (Václava Havla) odstranění absenci kolejového propojení letiště s centrální oblastí města. Nová infrastruktura by měla umožnit zavedení špičkového intervalu 10 minut v úseku Praha – letiště a 10–15 minut v úseku Praha – Kladno-Ostrovec.

Přestavba železniční trati Praha–Kralupy nad Vltavou je již téměř hotova. Zatím nejnovější úsek optimalizace byl dokončen na podzim roku 2015 v úseku Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice. Poslední úsek, který ještě není modernizován, je úsek odbočka Stromovka – Praha Masarykovo nádraží. Stavba musí být částečně v koordinaci s představou žst. Praha-Bubny související s tratí Praha – Kladno. Železniční tratě Praha–Turnov a Praha–Nymburk jsou navrženy k přestavbě především pro zvýšení kapacity těchto tratí. Příprava je v různých fázích rozpracovanosti, v některých částech dosud nebyla zahájena. Na železniční trati Praha–Kolín se v době zpracování tohoto textu dokončovala modernizace úseku Praha–Běchovice – Úvaly. Po dokončení této stavby bude již celá tato trať ve stavu odpovídající požadovaným technickým parametru konvenční železnice. Na železniční trati Praha–Benešov také probíhají práce na její modernizaci. V současné době je realizována rekonstrukce žst. Praha-Hostivař a intenzivně se připravuje stavba Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží. Ostatní úseky na této trati jsou již modernizovány. Na železniční trati Praha–Čerčany/Dobříš se nepředpokládají rozsáhlé modernizace a systémové zvyšování rychlosti. Lokálními úpravami parametrů tratě lze dosáhnout konceptu taktového jízdního řádu. Železniční trať Praha–Beroun je významnou železniční tratí, přesto že její technický stav tomu neodpovídá. Technický stav této trati je velký deficit příměstské železnice. Modernizace těchto úseků je v různém stadiu přípravy. V první fázi se počítá s rekonstrukcí železniční stanice Praha-Smíchov, která zahrnuje i dostavbu 4. nástupiště a přímé zapojení tratě č. 122 (Praha–Hostivice). Rekonstrukce úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov by měla umožnit prodloužení linky S6 a S65 do centra města na hlavní nádraží, které jsou v současné době jediné radiální linky nekončící v centru města. Železniční trať Praha – Rudná u Prahy – Beroun prošla v roce 2015 rekonstrukcí a v některých úsecích se zvý-

šila traťová rychlost. Na železniční trati Praha – Hostivice se nepočítá s výraznějšími stavebními úpravami. Významnou součástí ŽUP jsou i spojovací tratě, které pomáhají odlehčit centrum uzlu a zároveň v osobní dopravě nabízejí nová spojení. I u těchto spojek je potřeba modernizace a především zvýšení kapacity pro možné zavedení tangenciálních městských linek. Nejvýznamnější stavbou je tzv. Libeňský přesmyk, který zahrnuje jednak výstavbu druhé koleje v úseku Praha-Libeň–Praha-Malešice a mimoúrovňové překonání trati Praha–Kolín. V dlouhodobém horizontu je připravováno také přidání druhé koleje na tzv. Jižní nákladní spoje v úseku Praha-Velká Chuchle–Praha-Zahradní město. V dlouhodobém horizontu je potřeba vyřešit absenci kolejového spojení Prahy a souměstí Brandýs nad Labem, Stará Boleslav. Toto souměstí by mohlo být obsluhováno pomocí nové tratě spojující Prahu s Libercem. Trasa této tratě však není na území Středočeského kraje stabilizována. Významnou stavbou pro zvýšení potenciálu městské a příměstské železnice je v dlouhodobém horizontu výstavba Nového spojení II.

→ MAPA / 630.1

Výše zmíněná modernizace ŽUP také umožní například zavedení Systému rychlé vrstvy regionální dopravy (spěšné vlaky) a zkracování intervalů na radiálních linkách. V současné době je v pražské aglomeraci zavedeno poměrně málo स्पěšných vlaků, rychlé spojení z významných lokalit Středočeského kraje je zajišťováno spíše rychlíky, z nichž však velká část není zapojena do systému PID. V současné době mají cestující v rámci PID možnost využívat rychlá spojení pouze na linkách R3 (Praha–Neratovice–Všetaty), R4 (Praha–Kralupy nad Vltavou) a R5 (Praha–Kladno). Řešením je zavedení systému स्पěšných vlaků, který by spolupracoval se stávajícími rychlíky (rychlíky a स्पěšné vlaky v časovém prokladu), ty by byly zařazeny do PID. Jako pilotní projekt se uvažuje se zavedením स्पěšných vlaků linky R9 na trati Praha–Benešov u Prahy a následně linky R2 Praha–Nymburk–Poděbrady a R1 Praha–Kolín–Čáslav/Kutná Hora. Na hlavních radiálách ze směru Kolín, Beroun a Benešov u Prahy (výhledově také Kladno s odbočkou na Letiště VHP) existuje silný přepravní potenciál pro zavedení špičkového intervalu 10 minut, z Lysé nad Labem a Kralup nad Vltavou je uvažován interval 15 minut, z Nučic 20 minut, z Neratovic 30 minut a z Dobříše a Čerčan (přes Vrané nad Vltavou) interval 60 minut (souhrnný interval linek S8 a S80 v úseku Vrané nad Vltavou–Praha 30 minut. Tabulka ukazuje výhledový požadovaný interval na linkách S příměstské železnice.

→ TAB / 630.1

Významným záměrem je výstavba terminálů kombinované dopravy Malešice a Smíchov, které by se měly stát uzlovými body pro systém udržitelné městské logistiky.

TAB / 630.1

## Příměstská železnice – požadovaný výhledový interval na linkách S

[ Zdroj: IPR Praha 2016 ]

ŽELEZNIČNÍ TRATĚ	LINKA S	ÚSEK	VÝSLEDNÝ INTERVAL
120 PRAHA–KLADNO	S5	Praha–Kladno	10–15 min
120 PRAHA–KLADNO	S55	Praha–Letiště Ruzyně	10 min
091 PRAHA–KRALUPY NAD VLTAVOU	S4	Praha–Kralupy nad Vltavou	15 min
070 PRAHA–TURNOV	S3	Praha–Všetaty	30 min
231 PRAHA–LYSÝ NAD LABEM	S2/S20/S9	Praha–Lysá nad Labem	15 min
011 PRAHA–KOLÍN	S1	Praha–Úvaly	10 min
221 PRAHA–BENEŠOV	S9	Praha–Říčany	10 min
210 PRAHA ČERČANY/DOBŘÍŠ	S8/S80	Praha–Vrané nad Vltavou	30 min
171 PRAHA–BEROUN	S7	Praha–Dobřichovice	10 min
173 PRAHA–RUDNÁ–BEROUN	S6	Praha–Nučice	20 min
122 PRAHA–HOSTIVICE	S65	Praha–Hostivice	30 min

Železnice plní, společně s metrem a tramvajemi, páteřní funkci veřejné dopravy. Oproti nim však nabízí výrazně vyšší cestovní rychlost a i větší komfort. Do systému Pražské integrované dopravy PID jsou zahrnuty všechny železniční tratě vycházející z Prahy. Na těchto tratích (v Praze a jejím blízkém okolí) je zavedena plná integrace, tzn. že zde platí jednotlivé i předplatní jízdenky PID. Celá městská a příměstská železnice je zahrnuta do systému metropolitního „Eska“ Spojení pro město. Součástí „Eska“ je celkem 31 linek a cílem je, aby příměstské a městské vlaky byly veřejností vnímány jako rychlé a pohodlné spojení Středočeského kraje s Prahou a jednotlivých částí Prahy. Tyto vlaky jsou na hlavních tratích vedeny z velké části moderními jednotkami CityElefant a nabízejí většinou nejrychlejší variantu spojení center Středočeského kraje s Prahou nebo jednotlivých částí města. Podrobnější údaje týkající se Pražské integrované dopravy jsou obsaženy v kapitole 620 Veřejná doprava.

Z pohledu města je největším deficitem nedostatečný počet železničních zastávek, které obsluhují město a zajišťují přestup na další druhy veřejné dopravy. Nové, případně přesuny stávajících zastávek, umožní přiblížení železniční dopravy obyvatelům a zatraktivnění celého systému. Počet železničních zastávek se v minulosti na území Prahy stále zmenšoval. Tento negativní trend se podařilo zvrátit až v nedávné minulosti, kdy začaly být v Praze realizovány nové železniční zastávky. Příkladem nové železniční zastávky může být zastávka Praha-Podbaba s přestupem na tramvaj. Železniční zastávky však nevznikaly pouze na hlavních tratích, nová zastávka Praha-Kačerov umožnila přestup na metro C a posunutá zastávka Praha-Hlubočepy zase zajistila lepší obsluhu centra obce. V roce 2014 bylo v Praze 45 železničních stanic a zastávek.

Téměř na všech tratích jsou alespoň v územně plánovací dokumentaci navrženy nové železniční zastávky. V různých fázích přípravy jsou např. železniční zastávky Praha-Zahradní město, Praha-Eden, Praha-Rajská zahrada anebo Praha-Výtoň, které jsou z pohledu železnice velice významné. Některé zastávky jsou podmíněny spuštěním systému tangenciálních linek, jako je například zastávka Praha-Depo Hostivař nebo Praha-Libeň u Kříže, kde však již dnes je tangenciální linka S41 provozována.

Spolu s přípravou realizace nových zastávek a úpravou infrastruktury bude umožněn rozvoj systému železničních městských linek. V současné době tvoří linkové vedení železnice v Praze zejména systém radiálních linek, který se v rámci svých možností snaží přiblížit cestujícím zejména kvalitní nabídkou přepravy realizovanou zejména krátkými cestovními dobami, krátkými intervaly a kvalitním vozovým parkem. Pro další zatraktivnění železničního spojení v rámci města je uvažováno s doplněním stávajících radiálních linek o nové linky v tangenciálních směrech, tedy spojující oblasti mimo centrum Prahy, které využívají i síť nákladních spojek. Výhledově je tak třeba řešit zkapacitnění dotčených tratí tak, aby umožňovaly provoz těchto linek. Základ systému městské železnice tvoří tyto linky:

- S49 Roztoky u Prahy–Praha-Holešovice–Praha-Libeň – Praha-Depo Hostivař–Praha-Hostivař
- S71 Praha-Smíchov–Praha-Vršovice–Praha-Zahradní Město– Praha-Depo Hostivař–Praha-Běchovice
- S72 Praha-Radotín–Praha-Kačerov–Praha-Zahradní Město– Praha-Depo Hostivař–Praha-Libeň (-Praha-Vysočany)

Plusem železniční dopravy po Praze je i přeprava jízdních kol s jízdenkou PID zdarma. Pouze pokračující modernizace a optimalizace tratí spolu s rozvojem zastávek a dodržování standartu kvality (interval, kultura zastávek i železničních vozidel, informace) a realizace uceleného linkového systému může zaručit plně rozvinutí potenciálu železniční dopravy na území Prahy.

Klíčový význam pro železniční dopravu nejen na území hl. m. Prahy má dne 1. 9. 2008, kdy byla zprovozněna stavba Nové spojení. Stavba byla navržena jako základní kámen přepravby železničního uzlu Praha. Cílem stavby bylo zkapacitnění železničních tratí do žst. Praha hlavní nádraží ze směrů Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha-Holešovice pro osobní dopravu. Stavbou navazující na Nové spojení je výstavba městský železničních tunelů tzv. Nové spojení II, které je důležitou stavbou pro zvýšení potenciálu městské a příměstské železnice. Po aktivaci rychlých spojení do Prahy, je nutné vyřešit problém s vyčerpanou kapacitou v centrální oblasti ŽUP. Tyto tratě jsou v současné době využívány pro městskou, příměstskou i dálkovou železniční dopravu. Tento stav by ve výhledu zbytečně snižoval potenciál městské, příměstské ale i dálkové železniční dopravy. Cílový stav předpokládá dosažení nového plně průjezdného systému městských a příměstských železničních linek pod centrem města s propojením protilehlých předměstí včetně nových zastávek. Po přesunutí části dálkové dopravy na tratě rychlého spojení bude moci být nadále posilována městská a příměstská železniční doprava, aniž by byl rozvoj tohoto systému limitován omezenou kapacitou tratí v centrální oblasti Prahy. Nové železniční zastávky v centru Prahy umožní lepší obsluhu centra Prahy a přestup na další druhy integrované dopravy.

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). V souvislosti s aktivací vysokorychlostních tratí v dlouhodobém horizontu se stále více uvažuje o přepnutí ŽUP na trakční soustavu 25kV/50 HzAC.

Limita bránící dalšímu rozvoji městské železnice v Praze je nejen zanedbaný stav tratí, ale i zčásti zastaralý vozový park železničních vozidel respektive nedostatečný počet moderních vozidel zajišťující komfort cestování na úrovni 21. století. → GRAF / 630.5

V minulosti docházelo k modernizaci vozového parku především nákupem dvoupatrových elektrických jednotek řady 471 (třívozová jednotka má kapacitu 310 míst k sezení), Na neelektrizovaných tratích je provozován motorový vůz řady 810 (kapacita 55 míst k sezení), respektive jeho modernizovaná podoba motorová jednotka 814 Regionova tvořená v pro-

vozu trvale spojeným motorovým a řídicím vozem či dvěma motorovými a jedním vloženým vozem. Na trati 070 z Mladé Boleslavi jsou nasazovány modernizované motorové, přívěsné a řídicí vozy řady 854. Vozy nabízejí jeden velkoprostorový oddíl s 48 místy k sezení a zavazadlový oddíl. I přes významné investice v minulých letech do vozového parku jsou stále do pravidelného provozu vypravovány vozy například bez klimatizace či se stářím vyšším než půl století. Na druhou stranu je nutné dodat, že průměrný věk vozidel v Praze je 12 let (zdroj: Ropid 2015)

Evropská zkušenost ukazuje, že zřejmě jedinou možností jak může být železnice atraktivní páteří veřejné dopravy je utkat jemně a dovedně předivo pavučiny integrovaného taktového jízdního řádu (ITJŘ). Smyslem systému je pomocí koordinace taktových jízdních řádů v uzlových stanicích dosáhnout nepřerušovaných dopravních řetězců dálkové osobní železniční přepravy v návaznosti na regionální osobní železniční dopravu a autobusovou dopravu. Spoluprací a návazností všech systémů veřejné dopravy je možné dosáhnout obsluhy území v daných a zapamatovatelných intervalech s optimálními přípoji v uzlových stanicích. V rámci PID organizace ROPID zkracuje intervaly a zavádí taktové jízdní řady postupně na všech integrovaných tratích železničního uzlu Praha.

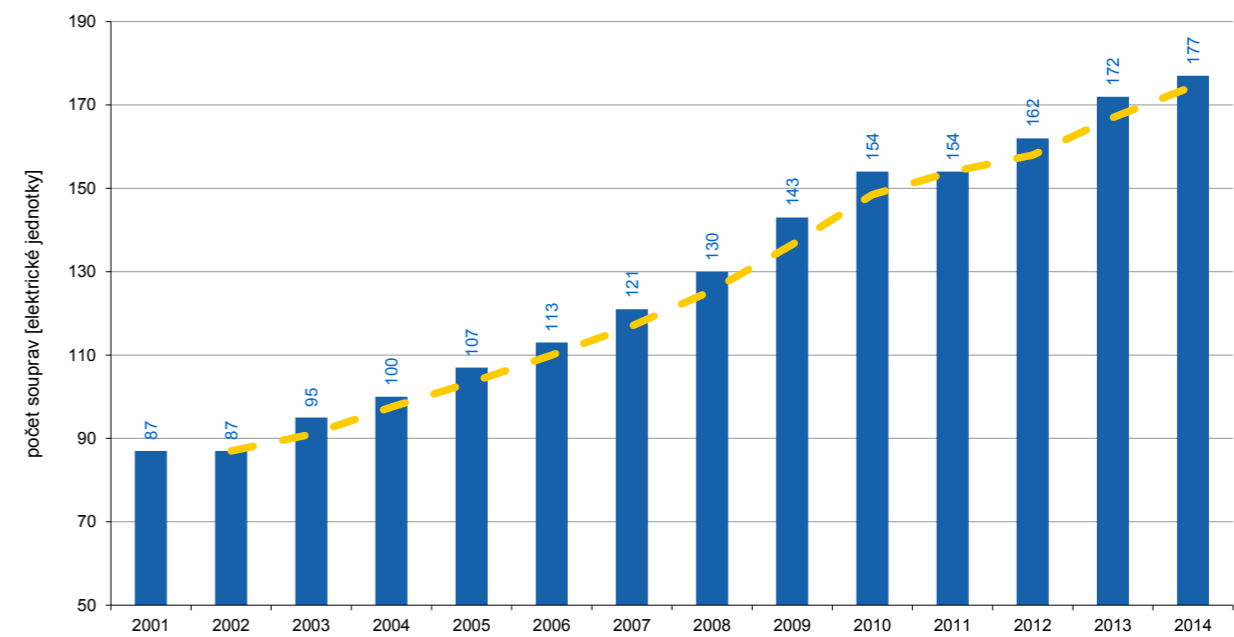
V souladu se „Strategií hlavního města Prahy pro oblast logistiky“ a „Strategií podpory logistiky z veřejných zdrojů“ je nutné připravit podmínky pro rozvoj city-logistiky jako účinného nástroje pro dosažení přijatelné dopravní obsluhy města. Využívány by měly být hlavně nesilniční druhy nákladní dopravy. V minulosti došlo k výraznému nárůstu přepravního podílu silniční nákladní dopravy, Pro odvrácení tohoto trendu je nutné obnovit vozový parka investovat do navazující infrastruktury (skladové areály, logistická centra, terminály kombinované dopravy) jako dvou rovin nutných pro kvalitativní změny v oblasti nákladní železniční dopravy. Nedílnou součástí tohoto systému je i síť vleček obsluhující významné průmyslové areály v Praze. Je důležité stávající síť vleček zachovat a do budoucna realizovat nové. Příkladem může být nová vlečka do Spalovny Malešice či Třídícího centra Řeporyje. Bohužel železniční infrastruktura v Praze v současnosti nedisponuje potřebným technologickým vybavením pro moderní přepravní služby (logistické terminály s vazbou na železnici). Z dostupných údajů se dá určit, že největší objem přepraveného zboží se v Praze po železnici přepravuje především po tratích určených pro nákladní dopravu (Malešice-Libeň, Běchovice-Malešice). Výjimečný je úsek Hostivař-Uhřetěves, který je silně zatížen dopravou nákladní i osobní. Železniční stanice Praha-Malešice má z hlediska tranzitní nákladní dopravy klíčový význam.

Nákladní přepravu můžeme rozdělit do třech skupin: tranzitující, tranzitní přepracovávanou v seřadovací stanici Praha-Libeň a místní, která má odesílací, cílovou, nebo obě

GRAF / 630.5

## Rozvoj vozového parku ČD, a. s.

[ Zdroj: IPR Praha 2016, ČD a. s. 2015 ]



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. 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, byť se tento stav postupně zlepšuje. Přes všechny problémy ale již v dnešní době železnice ukazuje

zcela zřetelně své přednosti, což dokazuje i stále rostoucí počet cestujících na železnici.

### Vývoj od r. 2014

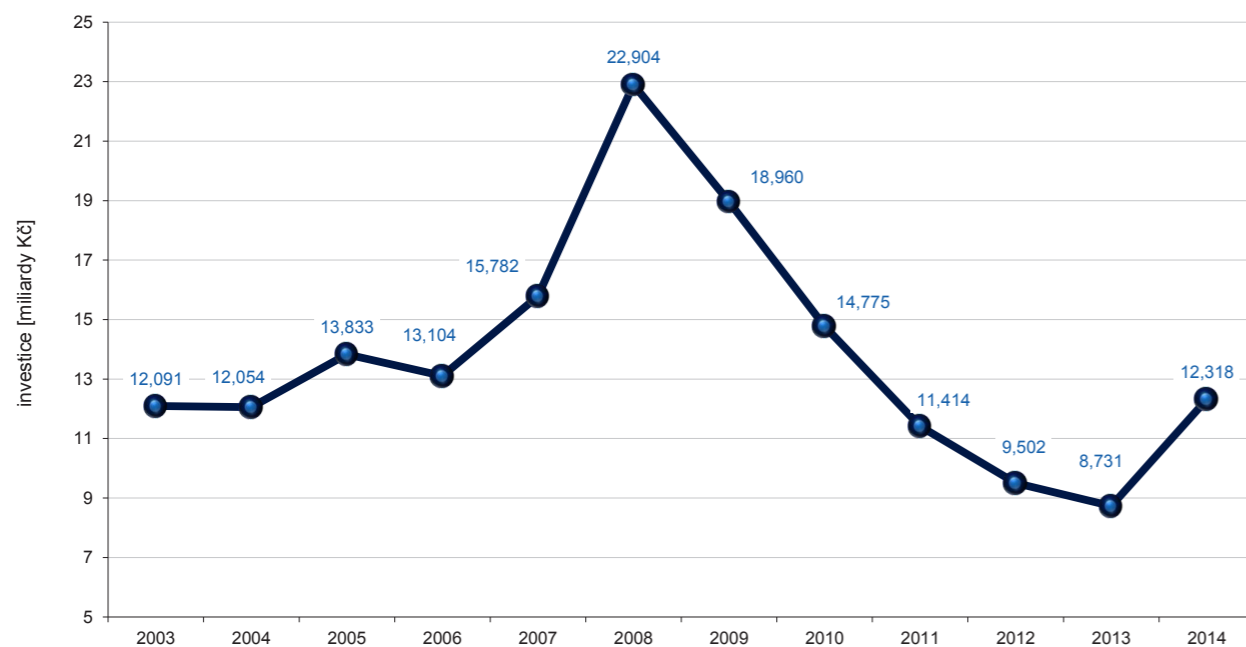
V současné době pokračuje v rámci modernizace železničního uzlu Praha příprava staveb „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař-Praha hlavní nádraží, II. část“, „Optimalizace trati Lysá nad Labem-Praha-Vysočany“, „rekonstrukce žst. Praha-Masarykovo nádraží“, „rekonstrukce Negrelliho viaduktu“, „Zaústění III. tranzitního železničního koridoru do ŽUP“ nebo „Modernizace trati Praha-letiště Ruzyně a Kladna“.

Bezesporu významné stavby z pohledu městské a příměstské železnice byla realizace nových železničních zastávek. V srpnu roku 2014 se otevřela železniční zastávka Praha-Podbaba na trati Praha – Kralupy nad Vltavou, která nahradila tarifní bod Praha-Bubeneč. Zajistila tak lepší přestup na další druhy veřejné dopravy především ve směru Suchdol a Vítězné náměstí. V prosinci téhož roku se otevřela druhá železniční zastávka Praha-Kačerov na trati Praha-Čerčany/Dobříš a zajistila tak přestup na metro C. Další novou železniční zastávkou je zastávka Praha-Hlubočepy na trati Praha-Rudná u Prahy-Beroun, která vznikla posunem stejnojmenné zastávky blíže k centru obce. Stalo se tak v srpnu roku 2015. Zatím poslední novou otevřenou zastávkou je zastávka Praha-Běchovice střed,

GRAF / 630.6

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

[ Zdroj: IPR Praha 2016, SŽDC, s.o. 2015 ]



kteřá byla otevřena na konci roku 2015, z pohledu železnice má však tato zastávka spíše lokální význam.

V poměrně vysoké tempu také pokračovala modernizace tratí v ŽUP. Například na podzim roku 2015 byla dokončena „Optimalizace tratí Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice“. Na samém konci roku 2015 byla dokončena „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice-Úvaly“. V roce 2016 pak bude dokončena „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař–Praha hl. n., I. Část–žst. Praha-Hostivař“, tedy posun nástupišť žst. Praha-Hostivař za ulici Průmyslová.

Postupně narůstá počet vlaků a linek železniční dopravy v rámci PID. Realizovanými opatřeními na stávající infrastruktuře je například zkracování intervalů – 30 min do Lysé nad Labem (S2 + S20) i o víkendu, prodlužování průjezdných linek, případně linek krátkých ramen – S9 prodloužena do Lysé nad Labem či S7 prodloužená do Českého Brodu, a rozšiřování období přepravních špiček. Je nutné poznamenat, že je již na téměř všech hlavních tratích vyčerpána kapacita a další posilování ve špičkách je již velice komplikované nebo nemožné aniž by byla navýšena kapacita tratě.

→ GRAF / 630.6



## 640 Pěší mobilita

### Úvod

**Chůze je stejně přirozená jako dýchání, navíc má pozitivní vlivy na tělesné i duševní zdraví. Kromě zdraví patří mezi její výhody i aspekty sociální (umožňuje setkávat se s lidmi, pozorovat je a poznávat, komunikovat), aspekty ekonomické (vysoká účinnost, nízká míra využití přírodních zdrojů) a aspekty ekologické (nevypouští škodlivé emise exhalací a hluku). Díky chůzi lze vzhledem k její pomalosti vnímat okolní dění. Z dosavadní zkušenosti se ukazuje, že zklidňování dopravy včetně zavádění pěších zón do ulic, z nichž od 60. let minulého století s rychlým rozvojem automobilismu mizeli obchodníci, restauratéři, služby i kulturní aktivity, přispívá k oživení ulice, přibývá chodců a znovu se rozvíjí služby. Zlepšování podmínek pro chodce oživuje obchodní ruch a zvyšuje obchodní obrat, oživuje kulturní dění a zvyšuje bezpečnost. Chodci se nejenom pohybují, ale rovněž zůstávají po určitý čas z různých důvodů na jednom místě, kde vykonávají různé druhy pobytových aktivit ve veřejném prostoru (nakupování, občerstvení, sociální kontakt, nebo jen odpočinek, pozorování okolí), proto je nezbytné dbát o kvalitu veřejných prostranství celkově.** → KAPITOLA 224

**Chůze je důležitou součástí života člověka, je součástí každé vykonané cesty. V kompetenci územního plánování je vytvořit potřebné územně-prostorové podmínky pro doplnění chybějící infrastruktury pro pěší, zachování nebo vytvoření prostupů krajinou či urbanizovaným územím, překonání přirozených bariér a bariér liniových staveb zejména 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.**

### CHŮZE VE MĚSTĚ Z HLEDISKA URBANISMU

Městské prostředí je nezbytné vnímat z pohledu chodce a nikoli řidiče auta. Podmínky pro chůzi mají rozhodující vliv na to, jak se lidem ve městě žije, plánování města je tedy zapotřebí vtisknout lidské měřítko. Na rozdíl od přesvědčení mnohých obchodníků závisí atraktivita center měst mnohem více na dobrých podmínkách pro chůzi než na dostupnosti autem. Ceny nemovitostí jsou vyšší v místech s dobrou pěší dostupností (zejména v historickém centru Prahy). Je také levnější odpovídajícím způsobem zajistit potřeby chodců než automobilové dopravy. V podmínkách historických center měst je chůze vzhledem k nedostatku prostoru nejefektivnějším způsobem přemísťování. Město krátkých vzdáleností dokáže uspokojit potřeby lidí v docházkové vzdálenosti a vytváří předpoklady pro atraktivní fungující město.

Územní plánování může také nepřímou předurčovat dopravní chování lidí. Citlivé plánování obytných celků může minimalizovat nutnost uspokojovat potřebu mobility pomocí individuální automobilové dopravy. Základní snahou při utváření města je zohlednit všechny druhy dopravy a při hledání rovnováhy přiměřeně podpořit ty šetrnější a efektivnější způsoby. V současnosti má největší prostorové nároky ve městě automobilová doprava (včetně podílu na zpevněných plochách). Cílem územního plánování je rozvoj udržitelné mobility, a tedy důraz na efektivnější dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy, identifikování příležitostí pro rozvoj přívítivého prostředí pro pohyb a pobyt a návrhy a možnosti pro jeho praktickou realizaci v následném rozhodování o změnách v území. V některých zahraničních městech (např. Freiburg, Tübingen) vzniká nová experimentální zástavba se zanedbatelnými kapacitami pro parkování osobních automobilů. Takové lokality vznikají s konceptem obsluhy hromadnou dopravou a často ve městech s dobrou infrastrukturou pro pohyb na kole. Obsluha automobilem je v takovém případě zohledněna jen pro nejnужnější případy.

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 komfort a 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 oblasti využívané ke sportovně-rekreačním účelům – z nejvýznamnějších např. nábřeží řek (v Praze viz Koncepce pražských břehů z roku 2014) a přirozené trasy podél vodotečí. Je důležité nahlížet na uliční prostor v jeho dějové rozmanitosti a vnímat, že velká část sociálních či obchodních interakcí důležitých pro město se v uliční úrovni odehrává právě v místech určených pěším a z pozice pěšího. V uličním prostoru vstupuje do rozhodování i konflikt ekonomických zájmů posuzovaný z různých úhlů.

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 (nejpříjemnější) vedení pěších tras v kontaktu s komunikacemi, podmínky řízení a organizace provozu, vazby v území, dostupnost cílů, odstraňování bariér apod.

### HISTORICKÝ KONTEXT A SOUČASNÝ STAV

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, snižoval úroveň komfortu a bezpečnosti. 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 a komfortu chodců v místech, která jsou kolizní s intenzivní automobilovou dopravou, postupně se zlepšují podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace po městě. Prostupnost města pro chodce, pěší dostupnost místních cílů (vybavenosti) i příměstské rekreace je významným ukazatelem kvality života i hospodárného využívání urbanizovaného prostoru. Ve světě se již koncem dvacátého století začal prosazovat nový trend – renesance chůze a poptávka po odpovídající infrastruktuře. Zatímco systém turistických tras ve volné krajině funguje v naší zemi již více než 100 let (první značení je z r. 1889) a patří k nejlepším vůbec, dosud u nás neexistuje na celostátní úrovni systémový přístup k pěší dopravě při plánování měst.

Bez použití dopravního prostředku – tedy jen chůzí – se vykoná téměř třetina všech vnitroměstských cest. Ze statistiky TSK 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.) → GRAF / 640.1.

Z průzkumů TSK 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 dojet a která jsou zcela závislá na automobilové dopravě. Asi 1/10 všech vnitroměstských cest se uskuteční výlučně na území Prahy 1; celkem 23 % pražských cest bez použití dopravního prostředku má na Praze 1 svůj zdroj či cíl. Nejvyšší počet chodců se pohybuje v místě křížení pěší trasy Václavské náměstí – ulice Na Můstku v tzv. „zlatém kříži“. Intenzita pěšího provozu zde dosahuje v pracovních dnech hodnoty až 8 000 chodců za hodinu

dle ročenky TSK. Z průzkumu v roce 2013 v prostoru severojižní magistrály vyplynulo, že nejvíce chodců zde přechází po přechodu přes Sokolskou ulici, a sice 20 570 chodců/16h, resp. 1690 osob/špičkovou hodinu. Přes Wilsonovu ulici v horní části Václavského náměstí přešlo 13 540 chodců/16hod a podchod zde využilo celkem 20 760 chodců za 16h. Celkové výsledky ukazují, že severojižní magistrálu překračuje cca 106 000 osob na Praze 1 a 2 a cca 23 500 osob na Praze 4.

Nárůst motorové dopravy v Praze 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 nedostatečně prostupné lokality rodinných domů, nacházející se na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny. Takovému 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 nejmenší prostorové nároky.

### STRATEGICKÉ DOKUMENTY VZTAHUJÍCÍ SE K CHŮZI

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, v současném Strategickém plánu hl. m. Prahy i v nové aktualizaci připravované v roce 2016. 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 schopností pohybu a orientace.

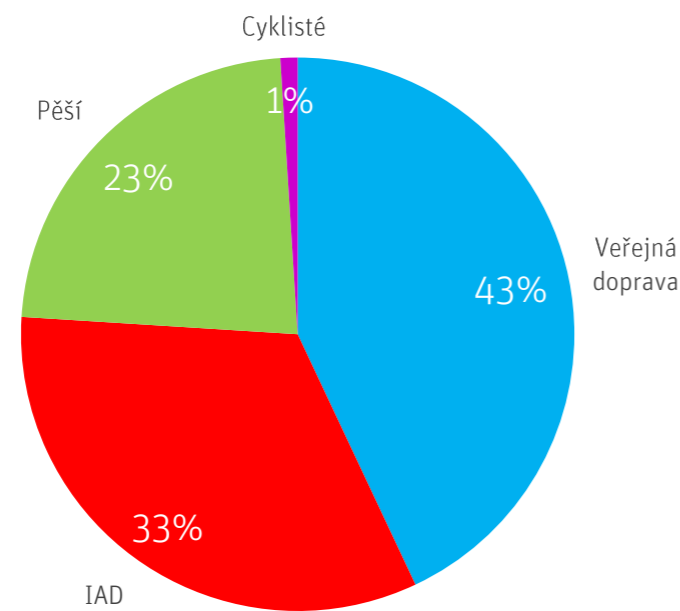
Zásady rozvoje pěší dopravy v hl. m. Praze byly schváleny Usnesením Rady HMP č. 1449/2010 a přinesly vytipování hlavních bariér pro pěší v celoměstském měřítku a navrhly základní principy rozvoje pěší dopravy.

Ministerstvo životního prostředí v červenci 2015 vydalo opatřením obecné povahy Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01, jedním z opatření je i podpora pěší dopravy. Tento dokument navázal na Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace hlavního města Prahy pro období let 2010–2012. V rámci opatření ke zlepšování kvality ovzduší v souvislosti s pěší dopravou (AB14) uvádí následující aktivity:

GRAF / 640.1

## Dělbá přepravní práce se zahrnutím všech cest na území Prahy

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK 2015 ]



- zajistit dlouhodobou koordinaci řešení pěší dopravy v Praze (odstranění bariér a kolizních míst, zvýšení průchodnosti území),
- identifikovat a ošetřit místa s výrazným rizikem střetu chodců s automobily,
- ošetřit místa s výrazným rizikem střetu chodců s automobily
- zajistit přípravu a realizaci systému pěších tras a koridorů,
- zajistit či vyžadovat dostatečnou prostupnost plánovaných liniových staveb,
- při investicích na veřejných prostranstvích dbát potřeb komfortní a bezpečné pěší dopravy, pohybu i pobytu, které bude mít prioritu při návrhu dopravního řešení,
- v rámci příslušných povolovacích řízení zamezovat vzniku uzavřených areálů na stávajících trasách pěší dopravy.

V rámci opatření týkající se územního plánování (ED1) uvádí zejména následující zásady:

- vytvořit územní podmínky pro zajištění rozvoje města s ohledem na snižování přepravních nároků a maximalizaci energetických úspor (optimalizace kapacit a rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití, omezování negativních dopadů suburbanizace, zamezení

bezdůvodnému rozšiřování zastavitelného území s nízkou hustotou osídlení atd.),

- podpořit prostupnost města pro lokální spojení,
- vytvořit územní podmínky pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou a v detailu území pak pro bezkolizní a bezpečný pohyb pěších a cyklistů.

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.“*

Návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy, vydaný IPR Praha v roce 2014 a schválený Usnesením RHMP č. 1495/2014, formuluje východiska a cíle kvalitního rozvoje veřejných prostranství a nastiňuje možné nástroje k jeho dosažení. Návrh Strategie definuje systémové zakotvení celkové kvality veřejných prostranství v procesech přípravy investičních záměrů,

OBR / 640.1

## Příklady špatných a dobrých řešení veřejných prostor

[ Zdroj: IPR Praha 2015 ]



kvalitní veřejná prostranství jsou především obytná, měla by vybízet k pěšímu pohybu i k pobývání, být přístupná a atraktivní pro všechny skupiny obyvatel, základem pro jejich tvorbu je lidské měřítko. Konkrétní principy a pravidla pro tvorbu kvalitních veřejných prostranství přináší Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, který byl vydán a schválen společně s návrhem Strategie.

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 – komfort pro chodce – stává středem zájmu.

### PŘÍSTUPNOST A BEZBARIÉROVOST

V případě bezbariérových úprav nejsou podmínky pro pěší dopravu, do které lze přidat i pohyb lidí nevidomých, lidí s dětskými kočárky nebo invalidními vozíky, stále ještě dostatečné, i když se situace postupně zlepšuje. Bezbariérovou úpravu je třeba opatřit zejména stavby a zařízení pro dopravu, občanskou a technickou vybavenost, chodníky a obrubníky, přechody pro chodce, systémy dopravního a orientačního značení, čekárny a vozidla MHD, parkové cesty. Lidem s pohybovým či orientačním handicapem se staví do cesty četné překážky nestavebního charakteru, jako jsou přenosná reklamní zařízení nevhodně umístěná v parteru, pevné sloupy a reklamní nosiče, na nevhodných místech zaparkovaná vozidla znemožňující bezpečný pohyb. Bezbariérovost se netýká pouze osob s trvalou sníženou schopností orientace a pohybu, ale dotýká se určité části života každého z nás (krátkodobé indispozice, nemoci).

Bezbariérové užívání staveb je zakotveno v legislativě ČR ve vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Od března 2013 má hl. m. stálo Komisi Rady HMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou (projekt „Praha bezbariérová“). V roce 2014 schválila Rada města usnesením č. 463/2014 Koncepci odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze. Bezbariérově byly nově zpřístupněny stanice metra Národní třída, I. P. Pavlova, Můstek, z celkového počtu 61 stanic má 38 stanic bezbariérový přístup pro všechny cestující. V rámci rekonstrukcí tramvajových tratí jsou budovány bezbariérově přístupné zastávky. Bezbariérové úpravy přechodů jsou budovány v rámci rekonstrukcí křižovatek. Problematika odstraňování bariér je dále zohledněna v připravované aktualizaci Strategického plánu hl. m. Prahy, v Pražských stavebních předpisech nebo v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. → KAPITOLA 224

### OPATŘENÍ V ULICÍCH PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI CHODCŮ

Jakkoli bylo naznačeno, že Praze chybí především systémový přístup ke zlepšování podmínek a rozvoji pěší dopravy, zásady a principy zakotvené v uvedených existujících koncepčních

dokumentech města se v praktické rovině přece jen částečně projevují. Kromě celkových úprav dříve zanedbaných veřejných prostranství se na území města provádějí ročně desítky drobnějších akcí jako např. úpravy okolí zastávek, úpravy přechodů pro osoby s omezenou pohyblivostí, úpravy pro zvýšení bezpečnosti a lokální dopravní zklidnění (změny organizace dopravy, zvýšené křižovatkové plochy, zpomalovací prahy, vysazené chodníkové plochy, střední dělicí ostrůvky, přisvětlení přechodů). Z hlediska bezpečného pohybu chodců je kladen důraz především na trasy s vysokým počtem procházejících dětí (cesty do škol, zájmových a sportovních zařízení). Pro zvýšení bezpečnosti chodců a zároveň snižování negativních účinků motorové dopravy jsou zřizovány zóny s nejvyšší povolenou rychlostí jízdy vozidel 30 km/h v souborech s převládající obytnou zástavbou. Další možností je organizace dopravy formou sdíleného prostoru, který se vyznačuje variabilitou využití prostoru. Úpravy vedoucí ke zvýšení bezpečnosti chodců na komunikacích ve správě TSK probíhají v rámci běžných úprav komunikací, chodníkového programu a programu BESIP. V roce 2014 bylo z rozpočtu hl. m. Prahy vyčleněno 21,1 mil. Kč na program BESIP, 10,8 mil. Kč vynaložily městské části a Technická správa komunikací v rámci běžných výdajů uhradila 5,0 mil. Kč, celkem tedy 36,9 mil. Kč. Ide o prostředky určené na drobné úpravy. Významné úpravy se realizují nezávisle v rámci investičních akcí a údržby komunikací. Pro srovnání celá kapitola rozpočtu hl. m. Prahy pro dopravu činila v roce 2014 71,9 mld. Kč, z toho 3,1 mld. Kč činili běžné výdaje na správu, údržbu a provoz komunikací. Pro chodce je v centru vybudován také informační systém, který však neplní svou funkci dostatečně.

Od roku 2015 vznikají na IPR Praha koncepční studie ulic, které mají za cíl definovat celkovou vizi z kvalitnější ulice, přináší zlepšení podmínek pro chůzi a vyšší uživatelský komfort. Umožní koordinaci jednotlivých investičních akcí, které budou směřovat k naplnění této vize. Návrhy jsou intenzivně konzultovány s veřejností a městskými částmi a jsou v nich uplatněny principy z Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. V roce 2015 vznikla koncepční studie Vinohradské a Klapkovy. V roce 2016 vznikají další koncepční studie například pro ulice Táborská/Na Pankráci, Bělohorská, Veletržní/Dukelských hrdinů, Dvořákovo nábřeží, náměstí OSN.

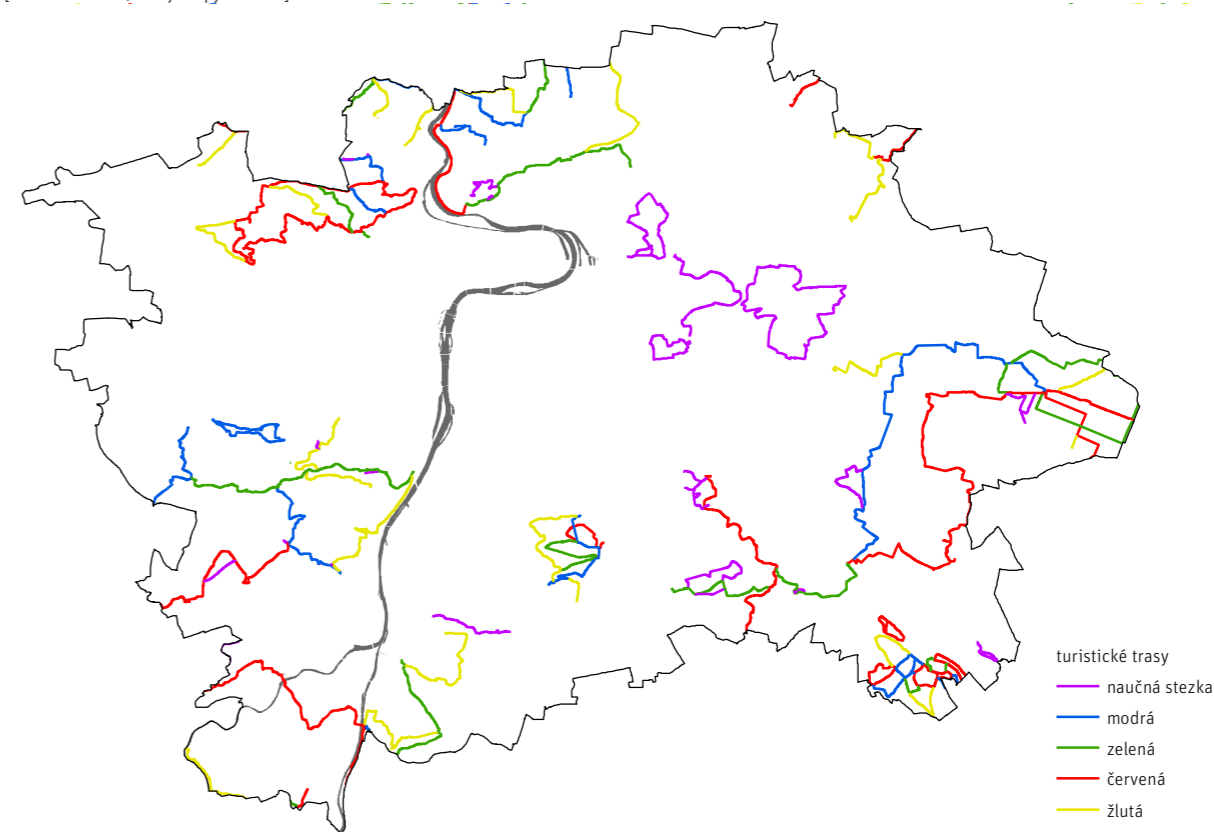
### PĚŠÍ TURISTIKA

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, Poberouni–Radotín–Zbraslav–Vrané nad Vltavou. Na jihu Prahy jsou dále trasy Zbraslav–Dolní Břežany, Komořany–Točná,

MAPA / 640.1

### Turistické trasy

[IPR Praha 2016, zdroj: Mapy.cz 2014]



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–Klečany, Dolní Chabry–Zdiby, na severozápadě města jsou turisticky značené trasy v oblasti Divoké a Tiché Šárky. → MAPA / 640.1

### VÝVOJ OD R. 2014

V roce 2014 byla učiněna opatření v rámci Prahy v podobě zřízení nových přechodů ve čtyřech lokalitách (např. Wenzigova-Legerova), stavební úpravou (ostrůvkem) byly ošetřeny přechody ve dvanácti lokalitách (např. v ulicích Náchodské, Ondříčkově, Lešanské, Podleské a Františka Diviše), příčné prahy integrované s přechody vznikly ve čtyřech místech. K celkovým zásadním úpravám křižovatek došlo pouze ve dvou případech. Celkové rekonstrukce ulic proběhly v Praze 5 (ulice u Blaženky), v Praze 15 (ul. Zápotoční a Doupovská), v Praze 10 (ul. Moskevská). Nápravou povodňových škod v Praze 15 v okolí Botiče byly dotčeny a rekonstruovány ulice navazující na Kozinovo náměstí,

ulice Domkářská a K Horkám. Při rekonstrukcích tramvajových tratí jsou doplňovány chybějící příčné vazby (např. Bělehradská, Bělohorská, Střešovická, Vršovická, Štefánikova, Vodičkova).

Revitalizací prošlo Havlíčkovo náměstí v Praze 3 nebo náměstí Na Balabence na Praze 9. Nově byl zřízen park Maxe van der Stoela v souvislosti s výstavbou tunelového komplexu Blanka. V rámci projektu výstavby multifunkčního objektu Qadrio ve Spálené ulici došlo i k vytvoření náměstí při ulici Vladislavově.

Nové chodníky byly postaveny v ulicích Bělohlávková (Praha-Čakovice) a Schoellerova (Praha 18). V ulicích Lazarská, Vodičkova, Francouzská, Moskevská, Krymská, Na Spoje, Ke Skalkám, Za návsí, U Záběhlického zámku, Sámova, U Vršovického nádraží, Vršovická, Bělehradská a Malešické byly obnoveny nebo rekonstruovány plochy pro pěší, příp. rozšířeny chodníky v rámci chodníkového programu či celkové rekonstrukce ulice.

V roce 2016 spustil Magistrát hl. m. Prahy reklamní kampaň Čistou stopou Prahou (www.cistoustopou.cz), který podporuje způsoby pohybu po městě na kole, pěšky, eko vozidly nebo veřejnou dopravou.



## 650 Cyklistická doprava

### Úvod

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

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

### CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ

#### SYSTÉMY ZNAČENÍ TRAS NA ÚZEMÍ ČR

Síť značených tras se rozvíjí na území České republiky velmi dynamicky a přesahuje délku 44 tisíc kilometrů.

V současnosti je síť již hierarchizována sestupně dle významu od dálkových tras Eurovelo napříč Evropou (celkem 14 tras). Českou republikou prochází trasy Eurovelo č. 4 (Central Europe Route), č. 7 (Sun Route), č. 9 (Baltic–Adriatic), č. 13 (Iron Curtain Trail). Jako národní koordináční a propagační centrum tras Eurovelo pro Českou republiku slouží nezisková organizace Nadace Partnerství, která je členem Evropské cyklistické federace, z této úrovně je celý projekt evropských tras řízen a koordinován mezi jednotlivými státy. Prahou prochází trasa Eurovelo č. 4 a č. 7.

→ MAPA / 650.1

Druhou významnou kategorií cyklistických tras v České republice jsou mezinárodní a národní dálkové trasy. Mají vlastní název a jedno či dvouciferné označení (např. Labská stezka – cyklotrasa č. 2, Vltavská stezka – č. 7 či cyklotrasa Ohře – č. 6). Dálkové trasy jsou v současnosti ve správě krajů, na údržbu značení využívají spolupráce především

s Klubem českých turistů, někde jsou cyklotrasy spravovány např. technickými službami měst, správci národních parků, apod. V případě Prahy je správa vykonávána Technickou správou komunikací hl. m. Prahy. Další skupinou jsou regionální trasy (značené vlastním logem nebo trojčiferným označením). Kategorie cyklotras doplňují trasy místního významu s čtyřciferným označením.

Zároveň lze trasy v ČR dělit dle marketingové strategie agentury CzechTourism na dvě skupiny – trasy podél řek a kulturní trasy. Prahou prochází Vltavská stezka (č. 7). V rámci „kulturních tras“ z Prahy vychází Českomoravská kulturní stezka (č. 1) ve směru na Brno, dále pak stezka Praha–Plzeň–Regensburg–Mnichov (č. 3) a stezka Greenway Praha–Vídeň (č. 11).

V neposlední řadě lze zmínit i označení Greenway (kordory rekreace, sportu a nemotorové dopravy především podél řek či na tělesech bývalých železničních tratí), jež je propagováno v České republice především neziskovou organizací Nadací Partnerství. → MAPA / 650.1

Vedle Evropské cyklistické federace, neziskových organizací a agentury CzechTourism, jsou cyklistické trasy propagovány ze strany krajů, měst, obcí.

Dalšími aktéry zabývajícími se problematikou cyklo-dopravy, národní koncepce, koordinací cyklistických tras, legislativou, bezpečností, marketingem, strategií a financováním rozvoje infrastruktury jsou národní cyklokoordinátor, Ministerstvo dopravy, Centrum dopravního výzkumu a další.

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

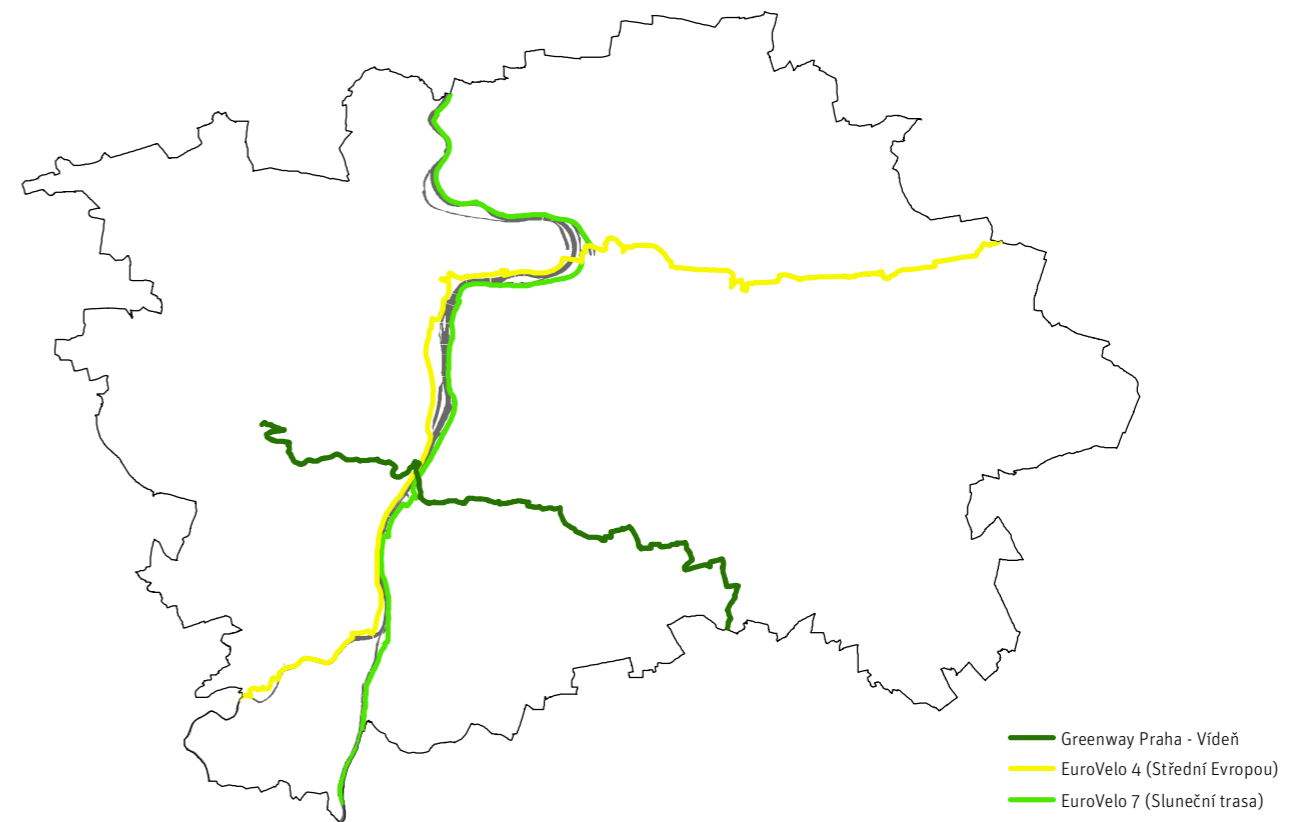
#### VÝVOJ V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE

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

MAPA / 650.1

### Dálkové cyklotrasy procházející Prahou

[IPR Praha 2016]



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

Hlavní město Praha se přihlásilo k rozvoji cyklistiky v roce 1993 usnesením č. 0323.93 ze dne 13. 4. 1993. Nebyla ale vytvořena žádná kompetentní skupina úředníků a odborníků, která by na tuto oblast systémově dohlížela, ani žádný pomocný či poradní orgán Rady hlavního města Prahy. 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 a její kompetence mírně vzrostly. Od té doby Rada standardně tento orgán pro cyklistickou dopravu zřizuje.

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

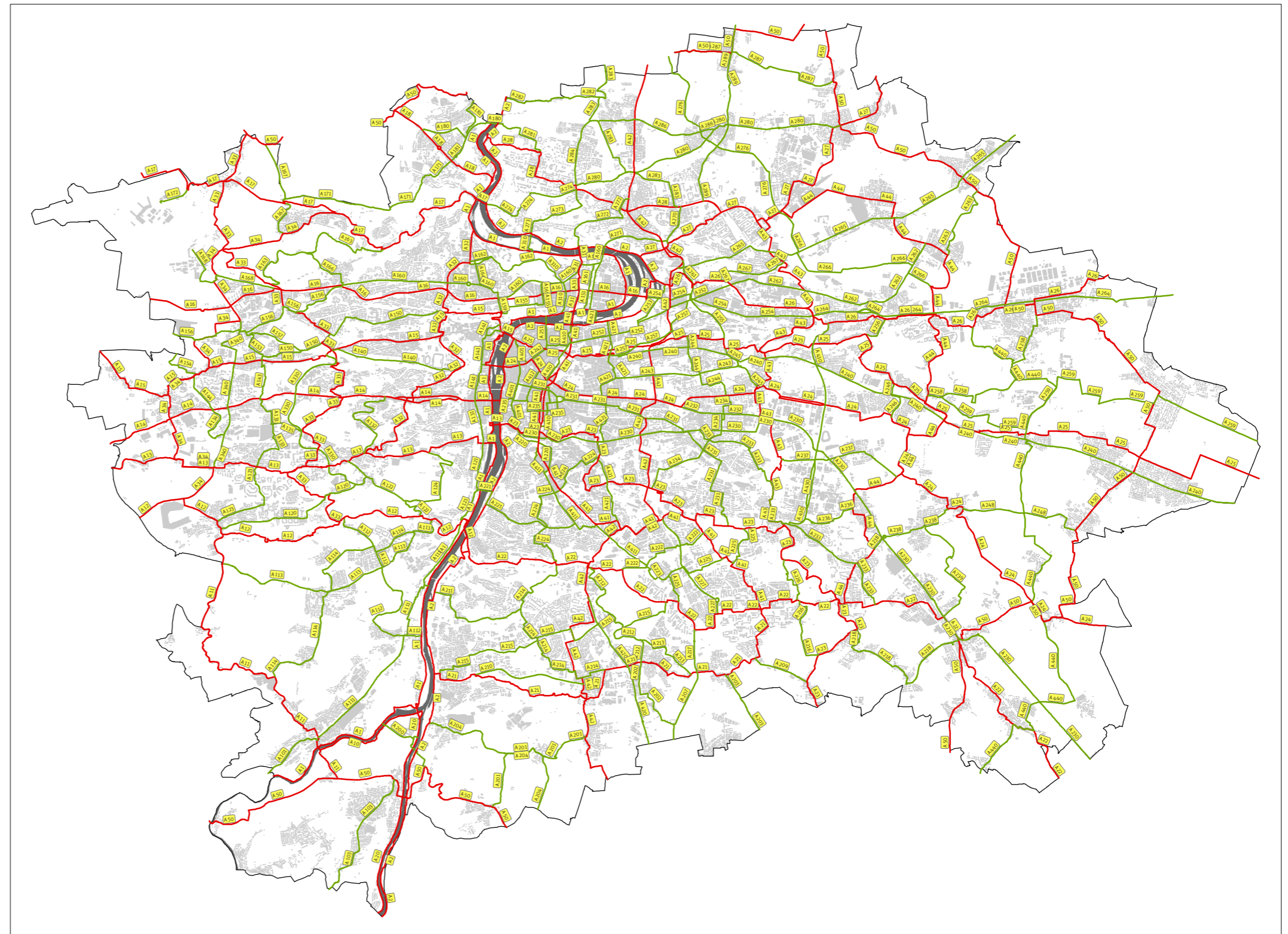
- vycházet z aktuálních poznatků v oboru cyklistické dopravy, zakotvených v přepracované ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací a TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty;
- zahrnovat obě funkce cyklistické dopravy: dopravní i rekreační;
- vycházet ze zásady plánování nabídky, a tak napomáhat rozvoji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

Rada hl. m. Prahy následně schválila a přijala usnesením č. 1776 dne 26. 10. 2010 Konceptci 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. Konceptce 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 cyklotransportu jako celku.

Rovněž cyklistickou dopravou se zabýval dokument nazvaný Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace Hlavního města Prahy pro období let 2010–2012, vydaný nařízením č. 16/2010 Sb. hl. m. Prahy. Na tento dokument navázal materiál s názvem Program zlepšování kvality ovzduší – Aglomerace Praha – CZ01 z července 2015 od Ministerstva životního prostředí. V základních principech navazuje na výše zmíněný materiál z předchozích let. Tento dokument v rámci opatření a úkolů k zlepšování kvality ovzduší v souvislosti s pěší dopravou a územním plánováním uvádí následující akce:

- dokončit soustavu cyklotras, cyklostezek a bezpečných dopravních opatření na území hl. m. Prahy v rozsahu dle schválené Konceptce;
- identifikovat a ošetřit místa s výrazným rizikem střetu cyklistů s automobily;
- zajistit či vyžadovat dostatečnou prostupnost plánovaných liniových staveb;



0 | | | | 5 km

	páteřní trasy (I. třídy)		
	hlavní trasy (II. třídy)		
	značené cyklistické trasy		

**Páteřní a hlavní cyklistické trasy**

- rozvíjet systém stojanů na kola, tj. jejich evidence, informační podpora, instalace nových stojanů a zvyšování úrovně zabezpečení stojanů stávajících, posilovat systém B+R;
- vybudovat a rozvíjet v Praze systém bikesharingu;
- rozšiřovat postupně možnost přepravy jízdních kol ve vozidlech MHD.

### 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. → MAPA / 650.2

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).

→ MAPA / 650.2

seznam páteřních a hlavních cyklotras je k dispozici na [www.iprpraha.cz](http://www.iprpraha.cz)

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 je vhodné zakotvit v Územním plánu hl. m. Prahy, v části, která odůvodňuje a představuje podobu dopravního systému města. V dalších (návrhových) částech územně plánovací dokumentace lze vytvářet vhodné podmínky, které umožní propojení území infrastrukturou pro bezmotorovou dopravu. Jako příklad lze uvést navrhování nových propojení pro bezmotorovou dopravu včetně souvisejících regulativů transformačními a rozvojovými plochami či navrhování propojení přes bariéry v území, jakými jsou např. koridory železnic, komunikací vyšších tříd rychlostního charakteru nebo vodních toků. V zásadě lze hovořit o navrhování vhodných propojení v zastavitelném území a pro překonávání liniových dopravních staveb a vodních toků.

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 přidáním 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.

### PŘEHLED REALIZOVANÉ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

Gestorem činností na poli infrastruktury pro provoz cyklistů je na úrovni hl. m. Prahy Technická správa komunikací, která spolupracuje s komisí Rady HMP pro cyklistickou dopravu. Evidence opatření spadá do kompetencí TSK hl. m. Prahy a Magistrátu hl. m. Prahy, odboru rozvoje a financování dopravy, oddělení bezmotorové dopravy. → MAPA / 650.3 → TAB / 650.1

### LEGISLATIVA A METODICKÉ POMŮCKY PRO VYTVÁŘENÍ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

#### ZÁKLADNÍ

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů)

TAB / 650.1

## Cyklistická infrastruktura v číslech

[ Zdroj: IPR Praha 2016, Evidence IPR Praha s využitím podkladů TSK/ÚDI a komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu k 12/2014 ]

KATEGORIE (DOPRAVNÍ ZNAČENÍ)	HODNOTA	JEDNOTKA
SÍŤ ZNAČENÝCH CYKLOTRAS	430	km
STEZKA PRO CYKLISTY (C8)	7,8	km
STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (C9 – NEDĚLENÁ)	120,3	km
STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (C10 – DĚLENÁ)	15,9	km
VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO JÍZDNÍ KOLA (IP20 + V14)	41	km (směřovaně)
VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO AUTOBUSY, JÍZDNÍ KOLA, PŘÍP. TAXI (IP20 + V15)	19,5	km (směřovaně)
PĚŠÍ ZÓNA S POVOLENÝM VJEZDEM JÍZDNÍCH KOL (IP27)	9	km (osově dle ulic)
CYKLOPIKTOKORIDOR (V15)	31,6	km (směřovaně)
BEZMOTOROVÁ ZÓNA (B11) - VE STOPĚ CYKLOTRAS ČI VÝZNAMNÝCH PRŮJEZDŮ	cca 92,5	km (osově komunikací)
OBYTNÁ ZÓNA (IP26), ZÓNA 30 (IP25–B20A"30") – VE STOPĚ CYKLOTRAS ČI VÝZNAMNÝCH PRŮJEZDŮ	cca 14,5	km (osově)
	20,3	km (osově)
CYKLOBOUSMĚRKA	106	úseků
	12	lokalit
B+R (NA P+R)	229	křižovatek
	936	řadících pruhů
PROSTOR PRO CYKLISTY (V19)	54	přejezdů
PŘEJEZD PRO CYKLISTY (V8)	24	
– Z TOHO SE SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ		
STOJANY INSTALOVANÉ TSK HL. M. PRAHY	cca 1540	ks

MAPA / 650.4

## Výpůjčky kol systému Rekola

[IPR Praha 2016, zdroj: Rekola 2015 - anonymizovaná data]



Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů)  
 Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí Zákon č. 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  
 TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi  
 VL 6.1 Svislé dopravní značky  
 VL 6.2 Vodorovné dopravní značky  
 VL 6.3 Vybraná dopravní zařízení

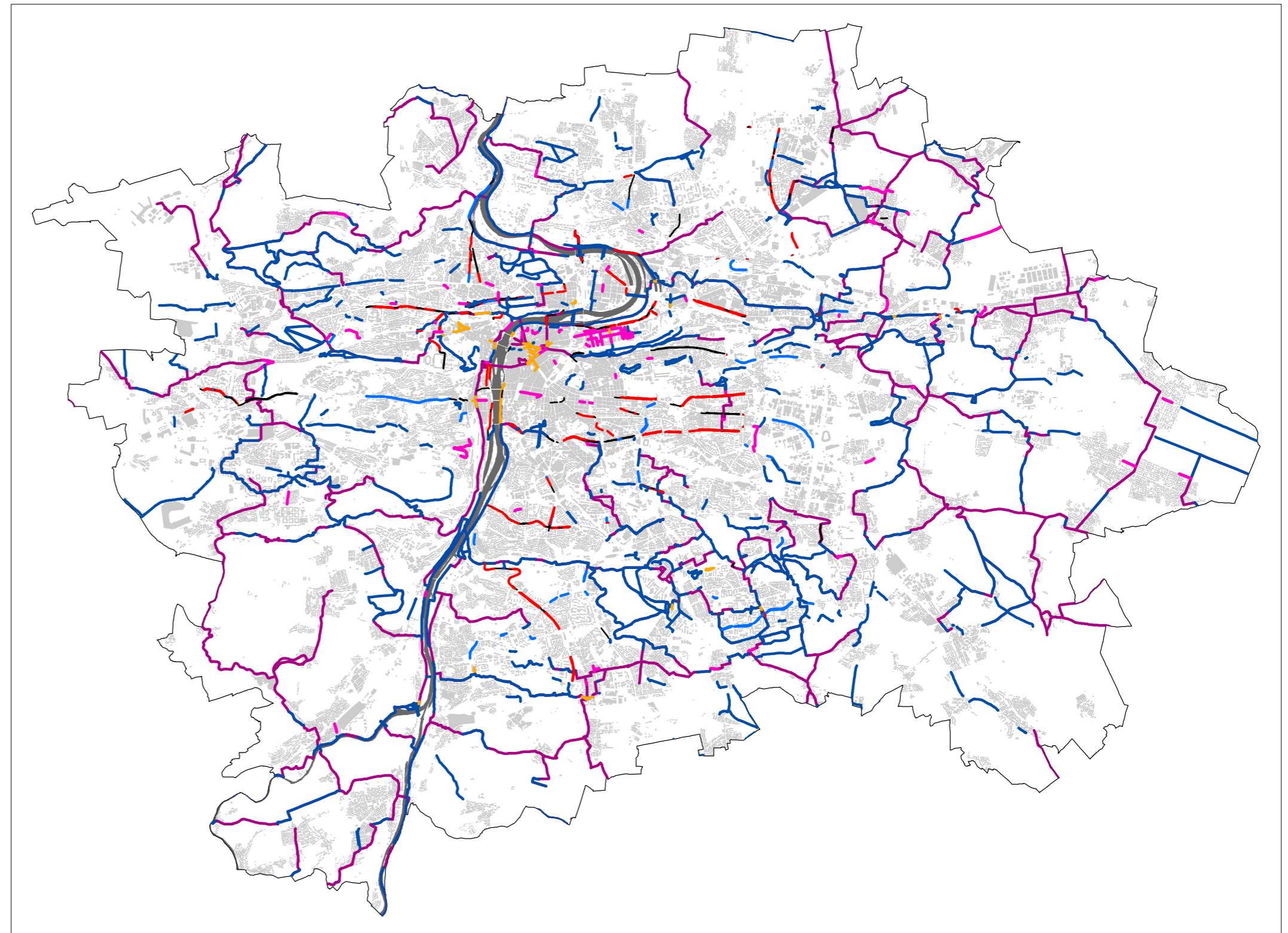
**BIKESHARING**

V Praze vzniklo již několik provozů sdílení kol, funguje např. systém Homeport v Karlíně s pevnými stanicemi pro půjčování a vrácení kol či systém Rekola v rámci jádra a středu města bez vlastní infrastruktury pro uchovávání kol mezi výpůjčkami. Další projekty jsou ve stadiu příprav či studií.

Právě díky anonymizovaným datům z provozu v roce 2015, jež poskytl spolek Rekola, si lze vytvořit představu o zdrojích, cílech či místech změny dopravního módu uživatelů systému. Body v mapě zobrazují místa vrácení a následného vypůjčení sdílených kol za provozní sezónu v roce 2015. Lze vypořádat místa častějšího odkládání jízdních kol např. u Hlavního, Smíchovského či Masarykova nádraží nebo u přestupních uzlů Anděl nebo Malostranská. Územní rozsah systému je omezen provozními podmínkami, je ale možné vypořádat i vliv terénního uspořádání. → MAPA / 650.4

**SBĚR DAT O CYKLISTICKÉM PROVOZU**

Na území hlavního města jsou ve vybraných profilech (na důležitých cyklistických trasách) rozmístěny sčítače průjezdu cyklistů (indukční smyčky ve vozovce či stezce), jež mají za úkol sbírat data o množství průjezdu cyklistů v závislosti na čase. Další přiřazovanou veličinou je teplota vzduchu v závislosti na čase.



0 | | | | 5 km

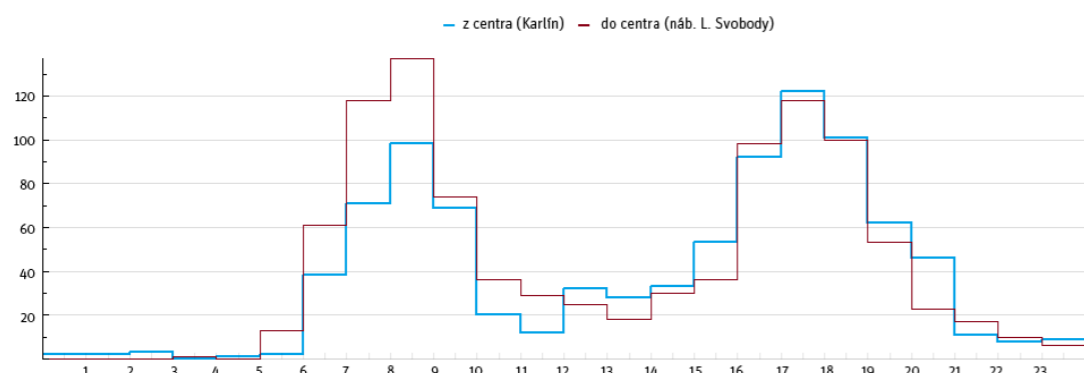
	cyklopruh		značené cyklotrasy
	stezka pro pěší a cyklisty		
	cyklořejezd		
	bus-taxi-cyklo-pruh		
	cyklopiktokoridor		
	cykloobousměrka		
	pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů		

**Přehled vybrané realizované infrastruktury pro cyklistickou dopravu**

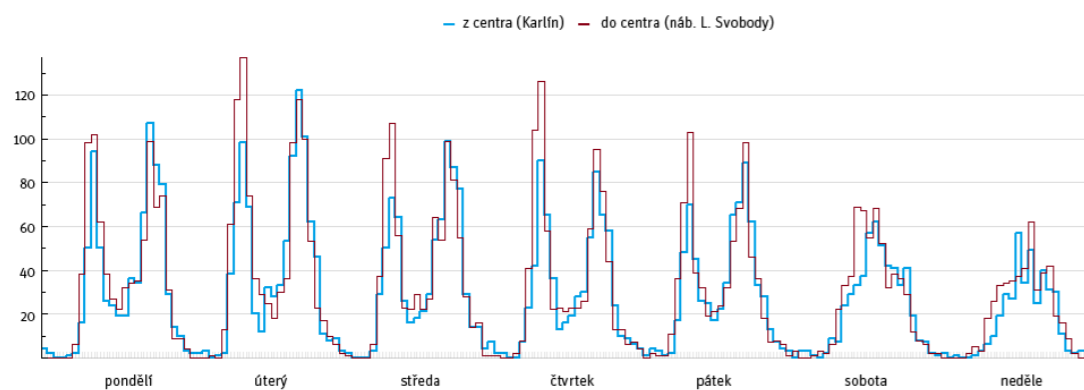
MAPA / 650.3

[IPR Praha 2016]

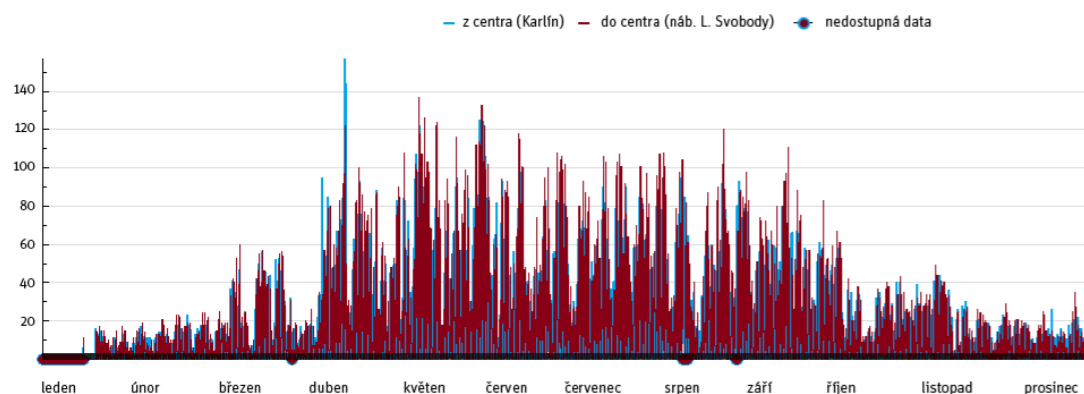
OBR / 650.1

**Statistika počtu cyklistů na Rohanském nábřeží – den 12. května 2015**[ Zdroj: IPR Praha 2016, <http://unicam.camea.cz> ]

OBR / 650.2

**Statistika počtu cyklistů na Rohanském nábřeží – týden v květnu 2015**[ Zdroj: IPR Praha 2016, <http://unicam.camea.cz> ]

OBR / 650.3

**Statistika počtu cyklistů na Rohanském nábřeží – rok 2015**[ Zdroj: IPR Praha 2016, <http://unicam.camea.cz> ]

Zaznamenaná data slouží v první řadě k zaznamenání absolutních intenzit cyklistického provozu v jednotlivých profilech, z kterých lze dovozovat významnost jednotlivých tras či úseků a jejich podílu na přenosu zátěže v síti.

Další funkcí je pak dlouhodobé sledování, díky kterému lze vyhodnotit celkový trend v daném prostoru. Je obvyklé, že na většině sčítacích je zaznamenávána stagnace, slabý růst či slabý pokles počtu průjezdů v čase. Pokud v okolí sledovaného bodu dojde k náhlým změnám (uzavírka, změna organizace dopravy, zkvalitnění či zhoršení stavu cyklistické infrastruktury), mění se rázem i intenzity cyklistické dopravy.

Statistiky vyplývající z naměřených dat jsou závislé především na umístění sčítacího bodu (rekreační trasa/dopravní trasa atd.), na ročním období, tedy teplotě, na dnu v týdnu a času v rámci dne (dopravní špička/sedlo). Z výsledovaných dat lze vyvodit závěr, že množství cyklistů projíždějících daným profilem je přímo úměrné teplotě v rámci roku, bilance v pracovní den se liší od víkendového a v rámci dne lze zaznamenat klasickou variaci dopravy s ranní a odpolední špičkou.

→ OBR / 650.1 → OBR / 650.2 → OBR / 650.3

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 sezoně v podvečerních hodinách pracovních dnů, využití jako dopravního prostředku pak hodnoty v pracovní dny ráno a odpoledne (zejména pak ve dnech či ročních obdobích s nepříznivějším počasím). Dle ročenky dopravy došlo v roce 2014 oproti roku 2013 k nárůstu intenzit cyklistů cca o 24%. Přes tento nárůst jsou následky nehod cyklistů v Praze meziročně příznivější.

**Vývoj od r. 2014**

V roce 2014 bylo realizováno 5,69 km cyklistických opatření (převážně cyklostezek) jako investičních akcí Technické správy komunikací. Jednalo se o trasu A23 v Záběhlicích v oblasti Hamerského rybníka (1,77 km), trasu A2 (Zbraslav–Jarov – 2,25 km), trasu A102 (A50) (Lahovice – nájezdové rampy na lávku přes Vltavu – 0,8 km), trasu A41 (Michnova–Hněvkovského – 0,42 km) a trasu A280 (Troja–Ďáblice – 0,45 km).

Dále byla v roce 2014 uskutečněna integrační opatření v provozu, bylo např. provedeno vyznačení cyklopruhů v souhrnné délce 2,9 km, piktokoridorů v délce 1,4 km, 11 cykloobousměrek v délce 2,5 km a sdílených pruhů pro autobusy, taxi a cyklisty v délce 1,7 km. Vzniklo šest cyklopřejezdů a bylo rozmístěno 40 stojanů na kola.

V roce 2015 přibýlo v rámci integračních opatření v provozu 720 m vyznačených cyklopruhů, 530 m piktokoridorů, 2,3 km cykloobousměrek a 6 cyklopřejezdů. → MAPA / 650.3



## 660 Letecká doprava

### Úvod

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na letišti Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Kromě toho se na území Prahy nachází dále letiště Praha-Kbely, Praha-Letňany a Praha-Točná.

### CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ

Letecká doprava v Praze je provozována na veřejném mezinárodním letišti Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), na vojenském letišti Praha-Kbely a na neveřejném mezinárodním a veřejném vnitrostátním letišti Praha-Letňany.

→ MAPA / 660.1

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

Z celkového objemu cestujících odbavených na nejzatíženějších letištích České republiky, které mají mezinárodní statut (v Praze, Brně, Ostravě a Pardubicích), je převážná část těchto cestujících odbavena na letišti Praha/Ruzyně. Podíl letiště Praha/Ruzyně v roce 2014 na celkových výkonech čtyř výše uvedených hlavních letišť se v osobní přepravě pohybuje na úrovni 92,3 %, v přepravě leteckých nákladů je to 84 %. Na osobní přepravě se dále podílí letiště Brno 4 %, letiště Ostrava 2,5 % a letiště Pardubice 1,2 %. Na nákladní přepravě se dále podílí letiště Ostrava 8,6 % a letiště Brno 7,4 %.

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

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

Pro srovnání lze uvést, že počet odbavených cestujících na letišti Praha/Ruzyně v roce 2007 je srovnatelný s počtem odbavených cestujících na letišti ve Vídni v r. 2003, kde tehdy bylo odbaveno 12,75 milionu cestujících, v roce 2007 bylo na letišti ve Vídni odbaveno již 18,7 milionu cestujících. Letiště Praha/Ruzyně od poloviny devadesátých let minulého století však v porovnání s dalšími významově srovnatelnými mezinárodními letišti ve střední Evropě procházelo dynamičtější nárůstem leteckého provozu. V Praze nárůst počtu odbavených cestujících za období 1995–2005 činil 336 %, v Budapešti (na

letišti Ferihegy) 274 %, ve Varšavě (na letišti Okecie) 258 %, ve Vídni (na letišti Schwechat) 189 %, v Kodani (na letišti Kastrup) 155 %, v Bruselu (na letišti National) 129 %.

Problémem je současné, byť omezené provozování RWY 12/30, které negativními vlivy zasahuje hustě obydlené oblasti Prahy. Objem leteckého provozu na letišti Praha/Ruzyně i jeho rozvoj přetěžuje stávající komunikační síť ve spádovém území vyvolanou automobilovou dopravou a zvyšujícími se nároky na veřejnou dopravu. Nárůst automobilové dopravy v souvislosti s rozvojem ruzyňského letiště na stávající komunikační síti zmírňuje až zprovoznění Pražského okruhu na severozápadě města.

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

Rozvoj letiště Praha/Ruzyně počítá s částečnou přestavbou dráhového systému, která zajistí do budoucna zvýšení kapacity letišť v počtech pohybů letadel a jejich směřování mimo hustě obydlené části města. Navržený dráhový systém je založen na principu dvou paralelních drah, které budou provozně nezávislé. Dráha RWY 12/30 bude zachována, avšak provoz na ní by měl být pouze výjimečný, a to v případech, kdy paralelní hlavní RWY budou uzavřeny pro nezbytné opravy nebo vznikne extrémní meteorologická situace, která neumožní bezpečné přistání nebo vzlet na jedné z paralelních drah. Stávající RWY 04/22 bude zrušena.

Vzrůstající mezinárodní význam letišť Praha/Ruzyně přináší pozitivita z hlediska upevnění pozice Prahy ve světě, otevírá nové pracovní příležitosti, zároveň však nelze přehlédnout i negativní vlivy leteckého provozu na obyvatele a omezení rozvoje území v oblastech zasažených negativními vlivy letecké dopravy.

### LETIŠTĚ PRAHA/RUZYNĚ (LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA)

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

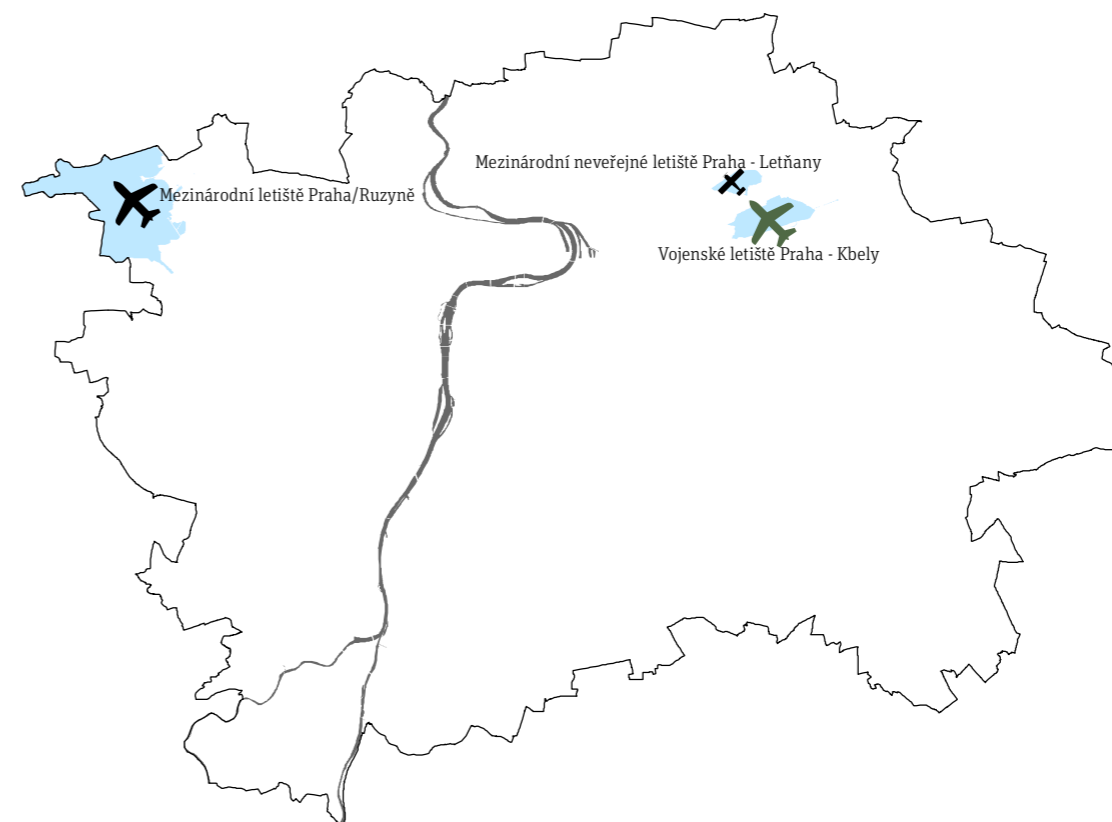
### HISTORIE A VÝVOJ

Počátek vzniku a rozvoje letiště lze definovat rokem 1930. Letiště Praha/Ruzyně bylo zprovozněno 5. dubna 1937.

MAPA / 660.1

### Letecká doprava

[IPR Praha 2016]



V roce 1945 mělo letiště k dispozici vzletové a přistávací dráhy (RWY) RWY 04–22 v délce 1 800 m, nynější RWY 12–30 o délce 1 020 m, RWY 08–26 délky 1 320 m a RWY 17–35 délky 950 m. Plocha letiště byla v této době 350 ha.

V letech 1957–1958 byla prodloužena stávající RWY 12–30 jako záloha pro tehdy hlavní RWY 04–22. (Nejstarší RWY 04–22 je v současnosti pro vzlety a přistání mimo provoz a na jejím místě se předpokládá výstavba nové RWY 06R–24L.)

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

stavba – mimořádná výstavba v letech 1957–1958

stavba – nový dráhový systém (RWY 07–25 nyní RWY 06–24) a odbavovací komplex (Terminál Sever, nyní Terminál 1 a odbavovací plocha Sever)

stavba – dílenský prostor (Hangár F, vrátnice a opločení)

stavba – vysílací ústředí Jeneč

stavba – rekonstrukce nynější RWY 12–30

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

K výraznému rozvoji letiště a leteckého provozu došlo po roce 1992. Důvodem byla nutnost rychlého zajištění

dostatečných kapacit pro výkony letiště. Tuto potřebu řešila výstavba letiště zahrnující novou odletovou halu Terminálu Sever, přestavbu původní části Terminálu SEVER na příletovou halu, výstavbu nových částí odbavovací plochy Sever, zajištění dopravní obslužnosti areálu Sever (příjezdové komunikace a parkoviště) a vybavení hlavního směru RWY 06–24 pro přesné přiblížení III. B kategorie. Rozšířený a rekonstruovaný Terminál SEVER (nyní Terminál 1), byl zprovozněn v červnu r. 1997. Spolu s původní částí z roku 1968 tak byl zrealizován komplex umožňující odbavit 4,8 milionu cestujících za rok, po dalších úpravách pak až 6,4 milionu cestujících za rok. Rozvoj areálu Sever byl završen výstavbou Terminálu 2 v letech 2004–2007 zahrnující kromě vlastní budovy s plně automatizovanou třídírnou zavazadel a Prstem C i tzv. spojovací objekt, administrativně-technickou budovu propojující Terminály 1 a 2 a nové řešení dopravní obslužnosti před terminály včetně příjezdové estakády k odletové úrovni Terminálu 2.

Areál JIH rovněž prošel významnými změnami. Nejvýraznější zde realizovanou stavbou je Terminál JIH 2 (nyní Terminál 3), který kromě všeobecného letectví zajišťuje některé charterové lety.

Provozovatelem letiště Praha/Ruzyně je Letiště Praha, a. s. Provozní doba je nepřetržitá, veškeré služby se poskytují také nepřetržitě. Nejvýznamnějším uživatelem letiště Praha/

Ruzyně je národní letecký přepravce České aerolinie, a.s., TRAVEL SERVICE, a.s. a letecké společnosti cizích států. Málo významné jsou lety soukromých vlastníků letadel všeobecného letectví.

#### CHARAKTER PROVOZU

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

V průběhu roku jsou v leteckém provozu LKPR jen malé sezonní výkyvy. V letním období (květen až říjen) se uskutečňuje zpravidla okolo 56 % z celoročního počtu pohybů letadel. Letecký provoz na LKPR je velmi vyrovnaný i v průběhu týdne. V průběhu běžného dne je nejvyšší letecký provoz v noci mezi 23. až 3. hodinou, k nejvyšším počtům pohybů dochází mezi 8. až 12. hodinou a mezi 15. až 16. hodinou.

#### DRÁHOVÝ SYSTÉM

Provozní plochy tvoří tři vzletové a přistávací dráhy – RWY 06–24, RWY 12–30 a RWY 04–22, které jsou doplněny systémem pojezdových drah spojujících je s odbavovacími areály.

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

- RWY 06 – RWY pro přesné přiblížení kategorie I.
- RWY 24 – RWY pro přesné přiblížení kategorie III.b
- RWY 12 – RWY pro přístrojové přiblížení
- RWY 30 – RWY pro přesné přiblížení kategorie I.
- RWY 04 – uzavřena pro vzlety a přistání
- RWY 22 – uzavřena pro vzlety a přistání

Dráha RWY 06–24 je provozně a parametrově plnohodnotná, RWY 12–30 je parametrově plnohodnotná, avšak s výrazným provozním omezením z důvodu hluku z leteckého provozu, RWY 04–22 parametrově vyhovuje pouze pro provoz malých a středních letadel, nyní je již trvale mimo provoz. Je využívána pouze pro pojezd a parkování letadel. Kapacita dráhového systému (mimo noční dobu) je 44 pohybů letadel za hodinu.

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

#### ODBAVOVACÍ PLOCHY

V současné době existují v areálu letiště odbavovací plochy:

Odbavovací plocha SEVER je hlavní odbavovací plochou.

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

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

#### ODBAVOVÁNÍ LETADEL

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

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

#### ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH A ZAVAZADEL

Odbavování cestujících a zavazadel probíhá výhradně v letištních terminálech:

Terminál 1 – mezinárodní lety do a ze států mimo Schengenskou dohodu;

Terminál 2 – lety do a ze států Schengenské dohody včetně vnitrostátních letů;

Terminál 3 General Aviation – lety soukromých letadel a speciálů do a ze všech států;

Terminál 4 Military – lety vojenských a státních letadel (provokuje Armáda ČR).

Odbavení cestujících a jejich zavazadel na Terminálu 1 probíhá přes 4 odbavovací ostrovy celkem se 62 odbavovacími přepážkami nebo pomocí tzv. samoodbavení prostřednictvím internetu, mobilního telefonu nebo self check-in kiosky 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. Nadrozměrná zavazadla jsou odbavována na samostatné přepážce stojící mimo odbavovací ostrovy.

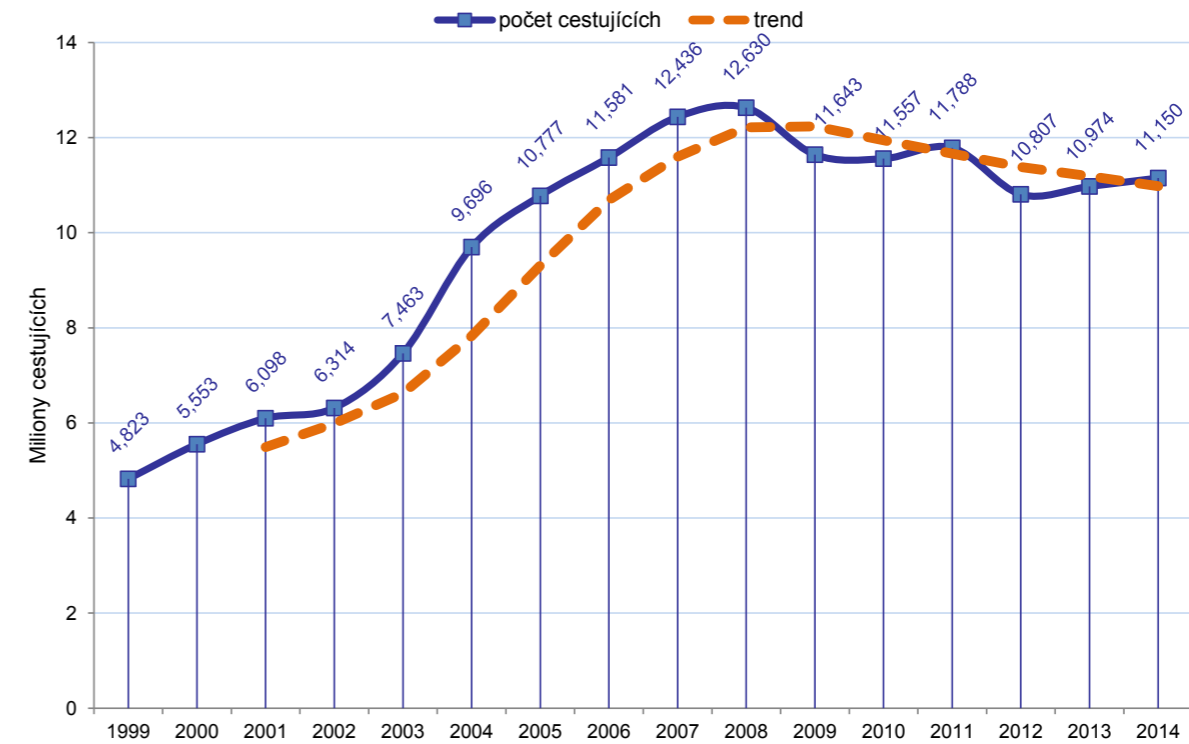
Odbavení cestujících a jejich zavazadel na Terminálu 3 v případě potřeby probíhá na 4 odbavovacích přepážkách.

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.

GRAF / 660.1

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

[ Zdroj: IPR Praha 2016, Český Aeroholding, a.s. ]



#### ODBAVOVÁNÍ NÁKLADŮ A POŠTY

Odbavování nákladů a pošty se provádí výhradně v letištních CARGO terminálech. V současné době je odbavování nákladů a pošty prováděno v severním odbavovacím areálu v objektu CARGO terminálu Menzies a v CARGO terminálu SkyPort.

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

#### DOPRAVNÍ NAPOJENÍ LETIŠTĚ NA OKOLNÍ ÚZEMÍ

Letiště Praha/Ruzyně je v současnosti 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 dálnici D7 (Praha–Slaný–Chomutov) v pro-

storu mimoúrovňové křižovatky u Přední Kopaniny na okraji hl. m. Prahy. Je tvořen čtyřpruhovou směrově dělenou komunikací, která končí u východní části před prostorem letiště Sever mimoúrovňovou křižovatkou se spojovací komunikací mezi severní a jižní částí letiště.

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

#### LETECKÝ PROVOZ

Z doloženého grafu je zřejmé, že počet odbavených cestujících na letišti Praha/Ruzyně stoupal do roku 2008 na 12,63 milionu odbavených cestujících za rok. Následně došlo k mírnému poklesu odbavených cestujících a v roce 2014 bylo odbaveno 11,15 milionu cestujících. → GRAF / 660.1

Objem letecké dopravy spolu s celkovým rozvojem letiště Praha/Ruzyně se projevuje rovněž velkými intenzitami vyvolané automobilové dopravy. Letiště je na silniční systém napojeno prostřednictvím ul. Aviatické a ul. K Letišti. Výrazně nejvyššího zatížení na přístupových trasách k letišti dosahuje ul. Aviatická, což souvisí s celkovým uspořádáním letiště a se skutečností, že rozhodující počet odbavených cestujících je na

TAB / 660.1

## Zatížení přístupových komunikací k letišti Praha/Ruzyně

[ Zdroj: IPR Praha 2016, TSK/ÚDI ]

PŘÍSTUPOVÉ KOMUNIKACE K LETIŠTI PRAHA/RUZYNĚ									
CELKOVÉ ZATÍŽENÍ KOMUNIKACÍ 6–22 HOD. V PRACOVNÍCH DNECH									
KOMUNIKACE	Rok								
	1995	2000	2005	2006	2007	2009	2010	2013	2014
K LETIŠTI	3 100	3 400	5 800	5 800	7 050	7 700	7 745	7 803	8 337
AVIATICKÁ	9 650	18 500	22 000	23 000	27 850	32 608	32 767	33 120	33 120
CELKEM	12 750	21 900	27 800	28 800	34 900	40 308	40 512	40 923	41 457

terminálech SEVER. Výše dopravního zatížení přístupových komunikací v posledních 4 letech však prakticky stagnuje. V roce 1995 při počtu 3,21 milionu odbavených leteckých cestujících za rok dosahovalo v běžných pracovních dnech v časovém rozmezí 6–22 hodin celkové zatížení přístupových komunikací k areálu letiště 12 750 vozidel. V roce 2010 činilo celkové zatížení přístupových komunikací již cca 40 000 vozidel. V roce 2014 pak celkové zatížení bylo cca 41 500 vozidel.

→ TAB / 660.1

Od centra města je letiště Praha/Ruzyně vzdáleno cca 11 km. Pro letecké cestující je spojení zajištěno autobusovou dopravou a linkou Airport Express vedenou od železniční stanice Praha-Hlavní nádraží. Letiště dále obsluhují linky MHD směřující ke stanici linky metra A Nádraží Veveslavín a ke stanici linky metra B Zličín a Anděl. Dále letiště obsluhují autobusové linky Pražské integrované dopravy a projíždí zde i řada autobusových linek dálkové a regionální dopravy. K dispozici je rovněž taxi doprava provozovaná osobními automobily, minibusy. Dále jsou k dispozici také půjčovny automobilů.

Pro letiště Praha/Ruzyně má v současné době velký význam individuální automobilová doprava. V severní části areálu letiště bylo v roce 2014 veřejnosti a zaměstnancům k dispozici více než 7 000 parkovacích a odstavných stání. Z toho je přes 5 000 stání pro veřejnost a zaměstnance v parkovacích objektech. V jižní části letiště je veřejnosti k dispozici 110 parkovacích stání.

O významu IAD pro obsluhu letiště svědčí i dělba přepravní práce u cest na (z) letiště. V roce 2007 v pracovních dnech podíl cest na (z) letiště IAD činil 53 %, veřejných autobusů 19 %, minibusů 11 %, taxi 10 % a smluvních autobusů 7 %. V roce 2014 byla za celý rok při cestách na letiště dělba přepravní práce 31 % IAD, 33 % veřejná doprava, 26 % taxi a 10 % ostatní formy dopravy.

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

### LETIŠTĚ KBELY

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

### DRÁHOVÝ SYSTÉM

Letiště disponuje jednou RWY 06/24 o parametrech 2 000×49 m a pojezdovými drahami. Podél RWY 06/24 je záložní zpevněný pás 1 200×60 m. Letiště Kbely disponuje několika hangáry, skladem zbraní a munice, štábní vilou, personální vilou, finanční vilou a dalšími objekty včetně majáku, radiostanice, antény a energetického centra.

### LETECKÝ PROVOZ

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

V r. 2000 bylo na letišti Kbely uskutečněno 10 327 pohybů letadel, v roce 2007 pak 11 013 pohybů letadel. U civilních pohybů letadel jde většinou o provoz letadel kategorie se vzletovou hmotností do 5 700 kg. U vojenských pohybů letadel jde o provoz různých kategorií letadel od vzletové hmotnosti 5 700 kg až 100 000 kg. Především jde o provoz dopravních letadel, která jsou hlukově certifikována a splňují požadavky předpisu ICAO Annex 16. Vojenské pohyby letadel tvoří na letišti cca 85–90 % z celkového počtu pohybů všech letadel na letišti. V průběhu následujících let se předpokládá cca 13 000 až 14 000 pohybů letadel za rok.

### LETIŠTĚ LETŇANY

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

### DRÁHOVÝ SYSTÉM

V současné době letiště Letňany disponuje dvěma vzletovými a přistávacími drahami: RWY 05L/23R a RWY 05R/23L. RWY 05L/23R má parametry 23×860 m, RWY 05R/23L má parametry 25×800 m. Dráhy jsou travnaté.

Letiště Letňany disponuje provozní budovou, klubovnamí, hangárem, garážemi, nádržemi LPH. Kromě RWY jsou v areálu letiště další provozní a manipulační plochy, stanoviště AFIS (letištní letová informační služba) atd.

### LETECKÝ PROVOZ

Letiště leží v MCTR (vojenský řízený okrsek) Kbely. Letištní provozní zóna je dle povolení ATC Kbely. Přílety a odlety jsou možné pouze za obousměrného radiového spojení s dispečerem AFIS. 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. Informacemi o počtu letů v posledních letech v současnosti nedisponujeme.

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.

Kromě již uvedených letišť je v Praze ještě další neveřejné vnitrostátní letiště Točná (LKTC). 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.

### LETIŠTĚ TOČNÁ

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

Letiště Točná je součástí veřejné dopravní infrastruktury ČR a integrovaného záchranného systému. V současnosti provoz letiště odpovídá letišti klubového charakteru. Kromě plachtařů a motorářů z letiště Točná vzlétají piloti na motorových rogalech, provozuje se létání ultralehkých letadel. Současným požadavkům (i ekologickým) se letiště Točná přizpůsobuje organizací provozu, leteckou technikou a svým vybavením. Pro leteckou výuku nabízí učebnu.

### DRÁHOVÝ SYSTÉM

Letiště se nachází v nadmořské výšce 313 m. Dráhový systém LKTC tvoří hlavní RWY 09/27 s travnatým povrchem. Dráha se užívá pro lety motorových letadel. Paralelní RWY 09/27, jižně, slouží pro provoz ULL a kluzáků. Letiště není vybaveno pro noční provoz a pro lety IFR (podle přístrojů).

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

### LETECKÝ PROVOZ

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

V případě navijákového provozu jsou pro vzlety a přistání letounů, aerovlaky a provoz ultralehkých letadel určeny RWY 09L a 27R. RWY 09R a 27L jsou vyčleněny pro navijákové starty a přistání kluzáků. Lety v noci, tj. od 22 do 6 hod., se v souladu s hygienickými předpisy v současné době neprovádějí a ve výhledu se o nich neuvažuje.

V roce 2007 se na letišti Točná uskutečnilo 7 484 vnitrostátních pohybů letadel, dále 4 486 pohybů sportovních létajících zařízení. Celkový počet pohybů letadel a sportovních létajících zařízení byl 11 970 za rok. Informacemi o počtu letů v posledních letech v současnosti nedisponujeme.

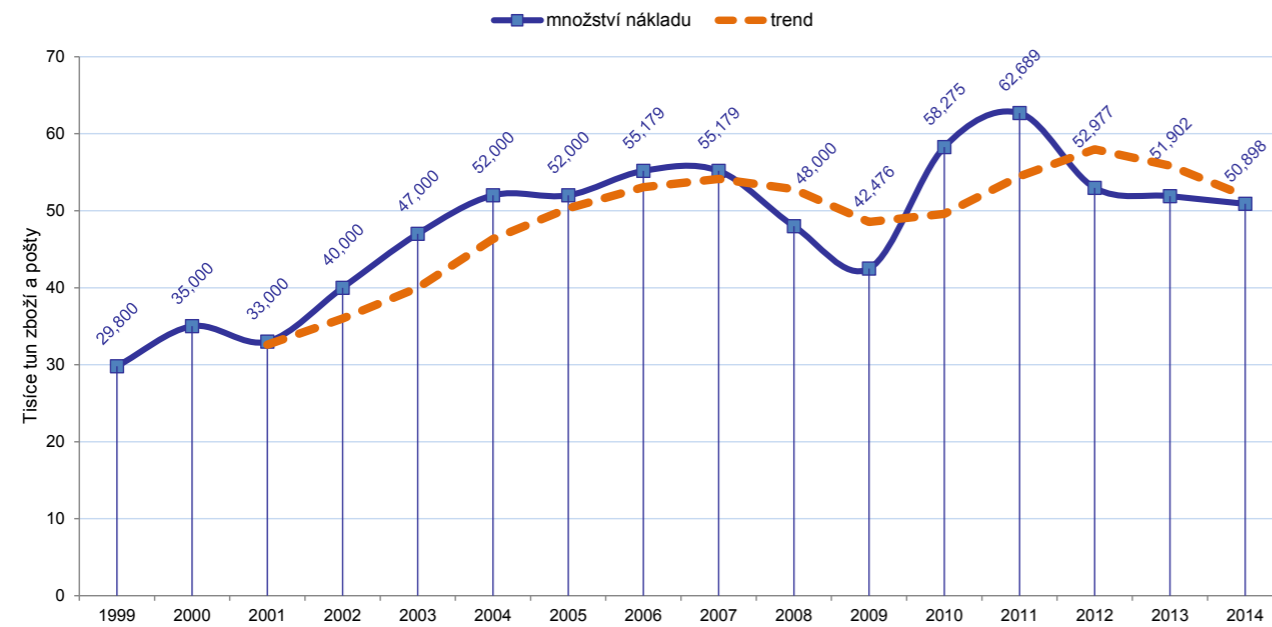
### VÝVOJ OD R. 2014

Letiště Praha/Ruzyně plánovalo generální opravu hlavní dráhy RWY 06/24 ve třech etapách v letech 2012 až 2014. Tato rekonstrukce byla nakonec dokončena již v roce 2013 a mimo jiné

GRAF / 660.2

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

[ Zdroj: IPR Praha 2016, MD ČR 2015 ]



snížila potřebnou dobu pravidelné jarní a podzimní údržby na pouze tři až pět dní.

V souvislosti s prodloužením linky metra A jezdí nově linka číslo 119 z letiště Praha/Ruzyně na terminál Veleslavín. Centrum města je z letiště dostupné městskou hromadnou dopravou za přibližně 30 minut.

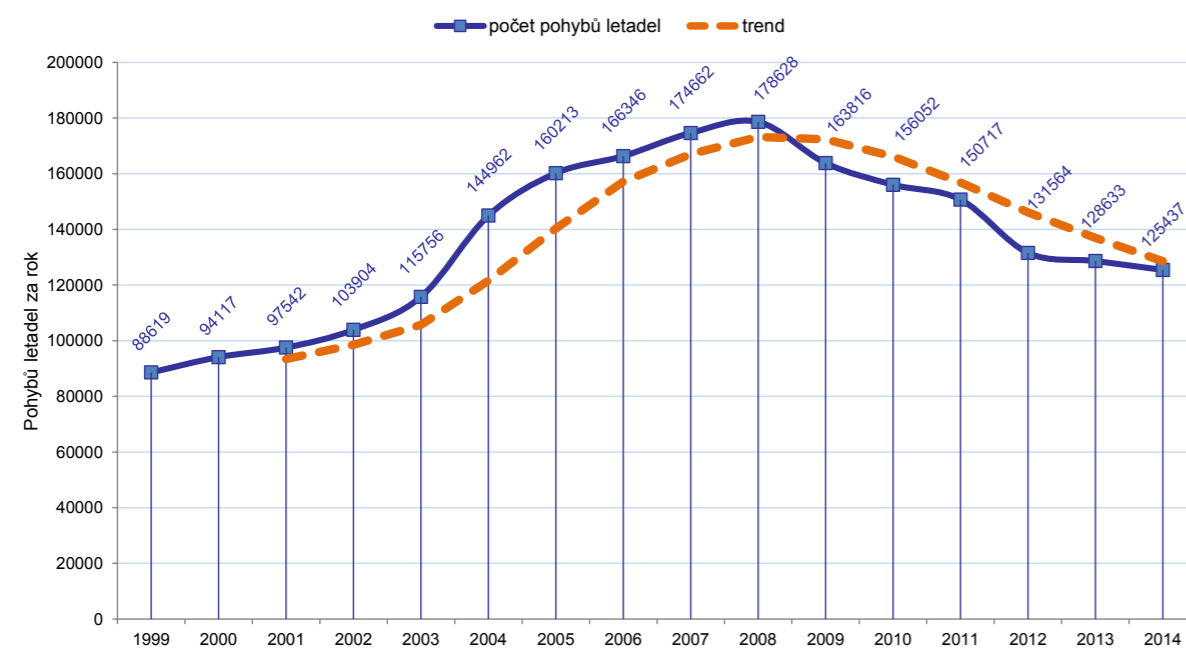
Oproti roku 2009, ve kterém byl znamenán všeobecný pokles letecké dopravy, došlo následně v letecké přepravě osob i nákladu celosvětově k oživení. V roce 2014 oproti roku 2013 stoupl na celém světě počet cestujících v průměru o 5,1 %. Celkový počet cestujících odbavených v roce 2014 na čtyřech nejzatíženějších českých letištích (Praha, Brno, Ostrava, Pardubice) činil 12,1 mil. cestujících, tj. o 1,7 % více než v roce 2013. V roce 2014 objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) stoupl o 5,7 % a činil 60,6 tis. tun. V roce 2014 počet cestujících odbavených na letišti Praha/Ruzyně činil 11,15 mil. cestujících, což je nárůst o 1,6 % oproti roku 2013. Počet pohybů letadel v roce 2014 činil 125 437 pohybů/rok, což je o 3 196 pohybů (2,5 %) méně než v roce 2013. V nákladní přepravě na letišti Praha/Ruzyně došlo v roce 2014 oproti roku 2013 k poklesu o 1,9 % na 50,9 tis. tun.

→ GRAF / 660.1 → GRAF / 660.2 → GRAF / 660.3

GRAF / 660.3

### Počet pohybů letadel na Letišti Praha/Ruzyně

[ Zdroj: IPR Praha 2016, Český Aeroholding, a. s. ]



## 670 Vodní doprava

### Úvod

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.

### CELOMĚSTSKÁ ÚROVEŇ

Vodní doprava v Praze je realizována po vodních cestách Vltavy (je součástí sítě TEN-T) 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. Vodní doprava využívá veřejné přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín a terminál osobní lodní dopravy u pravobřežního nábřeží v blízkosti Jiráskova, Čechova a Palackého mostu. → MAPA / 670.1

### HISTORIE A VÝVOJ

První písemný doklad o plavbě na Vltavě připomíná záznam z roku 1088 o vodním mýtě „Na Výtoni“. V roce 1644 zpracoval císařský rada Jan Voler první projekt, který s Vltavou počítal jako s komunikací, která by z Prahy vytvořila středisko tehdejšího světového obchodu.

Dalším mezníkem v historii plavby na Labi a Vltavě se stala labská plavební akta, přijatá v roce 1821 zástupci všech polabských států. Vyhlásila na řece svobodnou plavbu, a tím vytvářela podmínky pro rozvíjející se průmysl. Impulzem pro zásadní úpravy vltavské vodní cesty byla katastrofální povodeň v roce 1890. Potvrdilo se, že pouhá regulace říčního koryta je z hlediska protipovodňové ochrany nedostatečná. Následně od roku 1898 do roku 1904 byla postavena vodní cesta od Prahy do Mělníka. V závislosti na postupném vylepšování plavebních podmínek vzrůstal v minulém století objem zboží přivezeného po vodě. Bylo proto třeba vybavit Prahu odpovídajícím překladištním zařízením i skladovacími plochami a dále vytvořit podmínky pro zimování a ochranu lodního parku. První obchodní přístav v Praze byl zřízen v mlýnském rameni v Karlíně. Brzy však kapacitně nestačil, a tak byl v letech 1895–1910 vybudován v Holešovicích velký přístav s překladištěm na železniční dopravu. Na Smíchově byl vybudován přístav, který zpočátku sloužil vorové dopravě. Kromě toho byly tehdy v centru města zřízeny četné nábřežní úpravy tzv. podbřeží (náplavky), umožňující příležitostný překlad.

V současnosti v Praze se nacházejí přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín a významné terminály (přístavy, přístaviště) osobní vodní dopravy u Jiráskova, Čechova a Palackého mostu. Vltava je v Praze využívána pro osobní i nákladní dopravu. 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 / 670.1 → GRAF / 670.2

### NÁKLADNÍ VODNÍ DOPRAVA

Nákladní vodní dopravu po Vltavě na území hlavního města uskutečňují různí domácí a zahraniční provozovatelé. Mezi největší provozovatele vnitrostátní i zahraniční přepravy hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů apod. patří Evropská vodní doprava – Sped s.r.o. Společnost vlastní nákladní lodě, tlačné čluny, remorkéry a speciální plavidla.

Objem přepraveného zboží nákladní vodní dopravou po Vltavě na severním vstupu do Prahy v profilu plavební komory Podbaba v posledních letech kolísal. V roce 2000 zde činil objem přepraveného zboží 370 037 t/rok, v roce 2010 klesl na 165 166 tun/rok, v roce 2014 byl 187 760 tun/rok. Plavební komora Podbaba je z hlediska objemu přepraveného zboží nevytíženější ze všech plavebních komor na území Prahy.

Na jihu Prahy v profilu plavební komory Modřany objem přepraveného zboží v posledních deseti letech výrazně poklesl. V roce 2000 zde činil objem přepraveného zboží 108 168 t/rok, v roce 2010 klesl na 3 476 t/rok a v roce 2014 již pouze 150 t/rok.

Objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze má dlouhodobě klesající tendenci, v posledních pěti letech pak kolísá. V roce 2014 činil celkový objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze 194 592 t/rok. Z pražských plavebních komor je pro nákladní vodní dopravu nejvíce využívána plavební komora Podbaba. → GRAF / 670.2

K překládce zboží se v Praze nacházejí 4 veřejné přístavy – Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín. V současnosti se využívá především přístav Holešovice. Pro nákladní vodní dopravu a další činnosti související s nákladní vodní dopravou jsou dále u řeky příležitostně mimo přístavní areály využívána i občasná překladiště a mobilní plovoucí rampy. → GRAF / 670.3

### PŘÍSTAV HOLEŠOVICE

Přístav Holešovice je ochranným a obchodním přístavem. Nachází se na levém břehu Vltavy mezi říčním km 46,6–49,3.

Přístav patří do kategorie E podle dohody AGN. Jednou z důležitých podmínek vyplývajících z uvedeného zařazení je kapacita alespoň 0,5 milionu tun za rok, kterou přístav splňuje. Některé z dalších podmínek pro přístavy kategorie E (prostor pro rozvoj přístavní zóny, silniční a železniční napojení na hlavní dopravní trasy evropského významu dle dohod AGR, AGC a AGTC) však budou pro přístav Holešovice za současné situace, kdy byl původní rozsah přístavu zredukován pro zástavbu, těžko splnitelné. Přístavní funkce jsou soustředěny v severní části příbřežní plochy stávajícího přístavu. V přístavu Holešovice musí být zachovány všechny přístavní funkce.

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

V čele přístavního bazénu je zachováno zařízení lodního výtahu. V roce 2007 bylo v přístavu Holešovice přeloženo 182 974 tun substrátů, v roce 2010 jen 53 207 tun substrátů, v roce 2014 pak 61 159 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 55,5–57,2 ve střední části Smíchova. Přístav je napojen na silniční síť dvěma vjezdy z ul. Strakonické. Napojení přístavního bazénu na říční koryto pro plavidla je od severu v říčním km 55,5. Západní pozemní část přístavu tvoří přístavní nakládací rampa s vyvazovacími prvky podél hrany bazénu, manipulační plochy, zpevněné plochy složiště materiálu, je zde rovněž situováno tankovací místo. U východního břehu přístavního bazénu se nacházejí přístavní dalby a čekací stání pro plavidla. Velká část areálu přístavu je využita pro kotvení plavidel různých velikostí, která slouží sportovně-rekreační plavbě.

V roce 2007 bylo v přístavu Smíchov přepraveno 9 986 tun substrátů, v roce 2010 jen 364 tun substrátů, v roce 2011–2014 nebyly přepraveny žádné substráty. I přes současné omezené využití přístavu a tlak na zástavbu území by měly být zachovány funkce tohoto přístavu.

### PŘÍSTAV RADOTÍN

Přístav Radotín je obchodním přístavem. Nachází se u levého břehu Berounky v říčním km 0,65–1,2 západně od soutoku Berounky s řekou Vltavou. Přístav je dopravně napojen na ul. Výpadvou. Areál přístavu je vybaven provozní budovou, zpevněnými plochami složiště materiálu, manipulačními plochami, jeřábovou dráhou, portálovým jeřábem s drapákem, skluzovým

zařízením, vyvazovacími zařízeními pro lodě, které jsou zčásti vně areálu přístavu.

V roce 2007 bylo v přístavu Radotín přepraveno 20 597 tun substrátů, od roku 2010 nebyly v přístavu žádné substráty přepraveny. Přestože se plánuje budoucí využití širší lokality především pro rekreační účely, přístav by měl být zachován a sloužit pro sportovně rekreační účely i jako ochranný přístav s možnostmi překládky nákladu.

### 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 2014 zde bylo přepraveno 8 765 tun substrátů.

### OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVA

Osobní vodní doprava má v Praze převážně rekreační charakter (turistický a společenský). Největšími provozovateli osobní vodní dopravy na území hlavního města jsou Pražská paroplavební společnost, a.s. (PPS) a Prague Boats, 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 sezoně (jaro – podzim) pořádá linkové plavby Praha – Slapy, Praha – Troja, Praha – Mělník. Během celého roku jsou dále pořádány okružní plavby. Společnost Prague Boats nabízí celoroční provoz dle objednávek nebo v pravidelných časových intervalech. Tyto dvě společnosti v současnosti tvoří konsorcium.

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

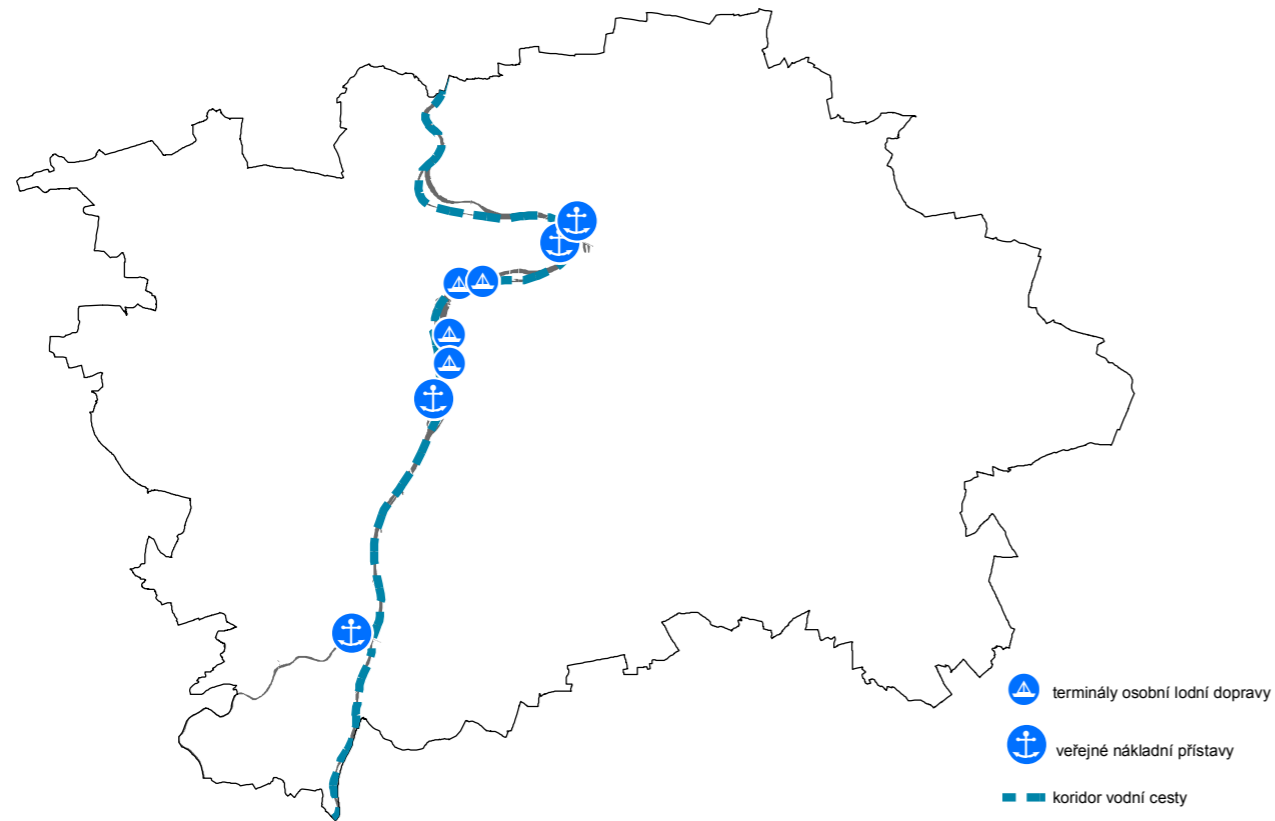
PPS přepravila v roce 2010 cca 91 tisíc cestujících, v roce 2014 již 162 tisíc cestujících a společnost Prague Boats (dříve Evropská vodní doprava) přepravila v roce 2010 cca 193 tisíc cestujících, v roce 2014 již 283 tisíc cestujících.

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

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 výraz-

MAPA / 670.1

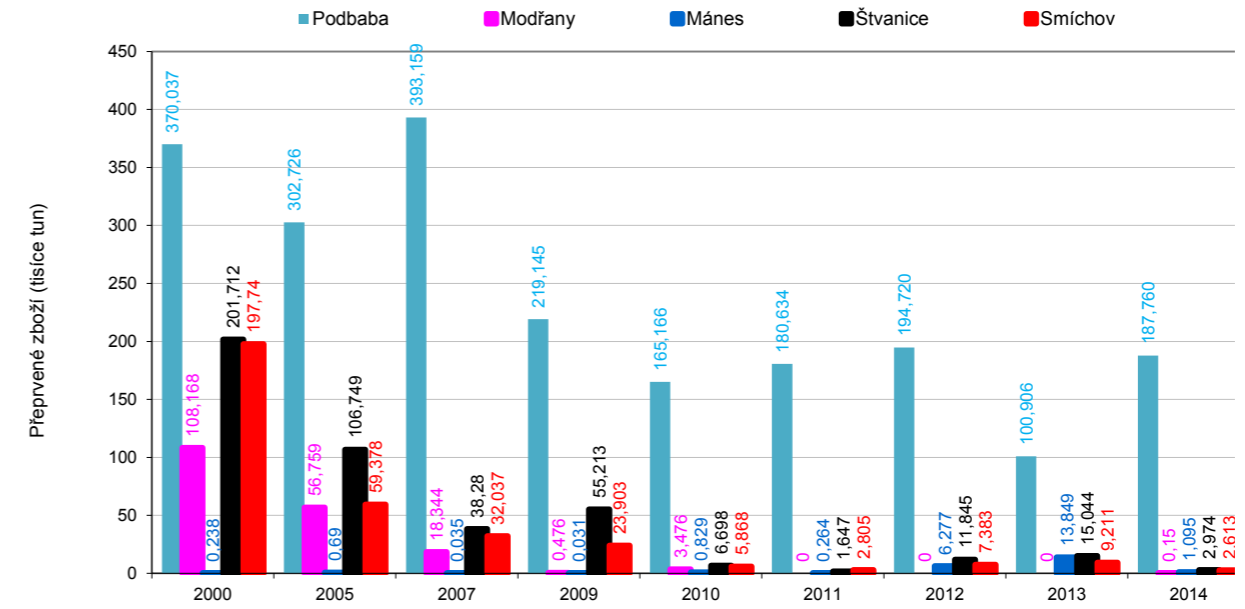
**Vodní doprava**  
[IPR Praha 2016]



GRAF / 670.2

**Objem přepraveného zboží plavebními komorami v Praze**

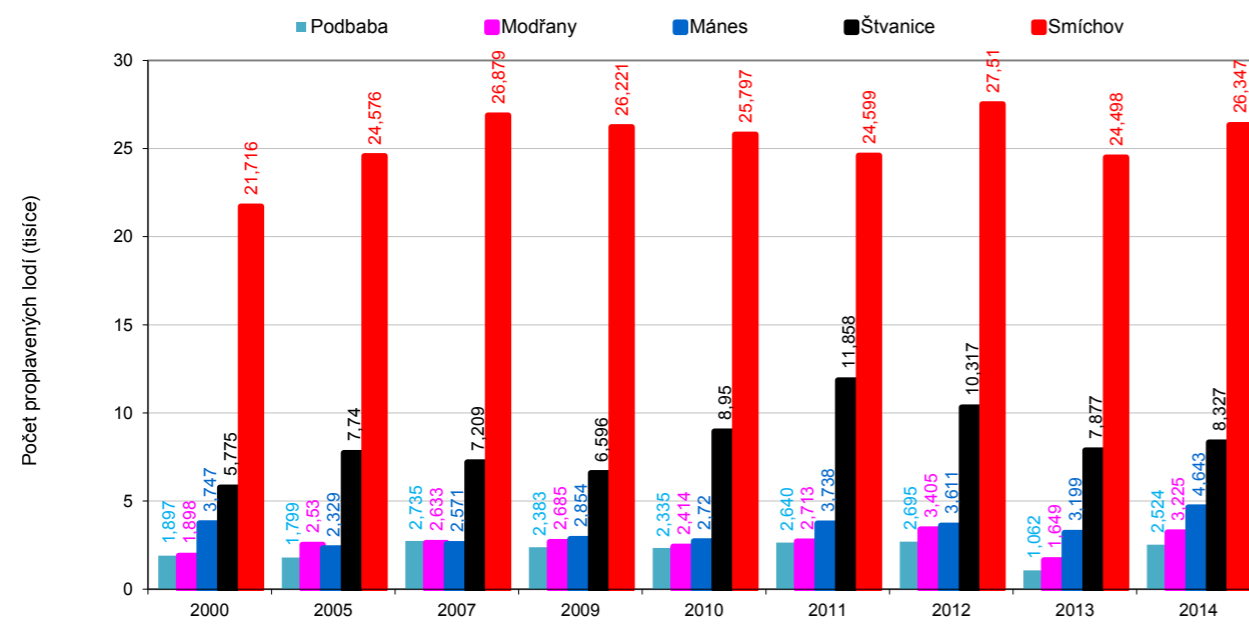
[Zdroj: IPR Praha 2016, TSK]



GRAF / 670.1

**Počet proplavených lodí plavebními komorami v Praze**

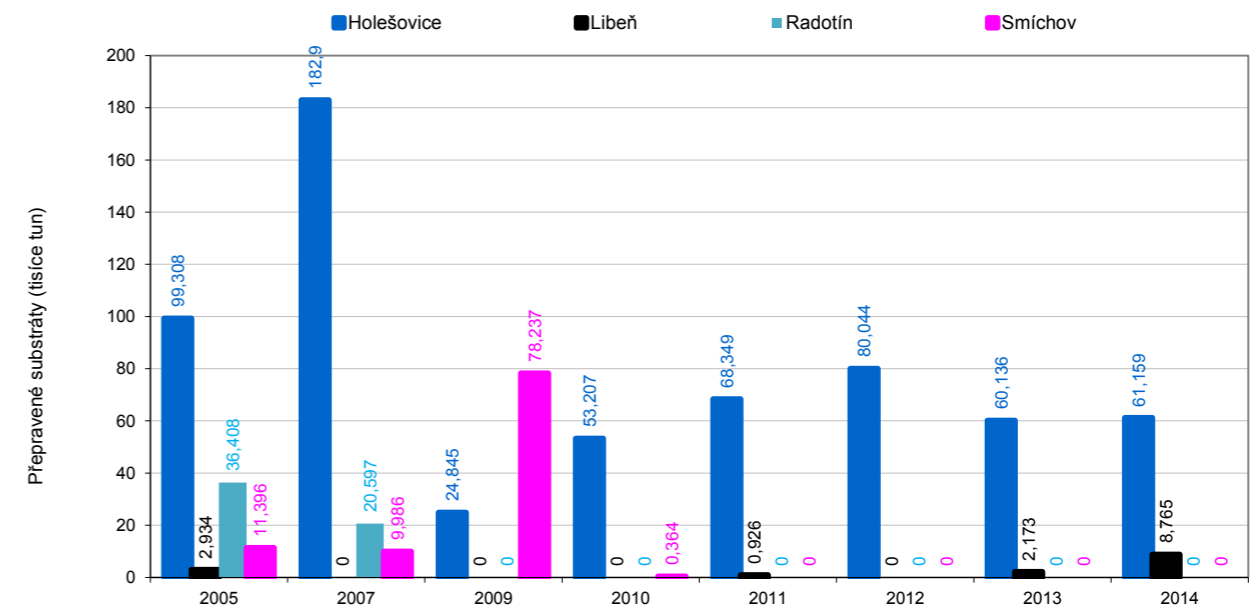
[Zdroj: IPR Praha 2016, TSK]



GRAF / 670.3

**Objem přepraveného substrátu v přístavech v Praze**

[Zdroj: IPR Praha 2016, TSK]



né využití nákladní vodní dopravy v Praze relativně omezené, přesto však lze zejména v severní části města ve vazbě na přístav Holešovice předpokládat nárůst nákladní vodní dopravy do budoucna, přestože rozsah přístavního území je limitován realizovanou i další plánovanou převážně obytnou zástavbou. Vzhledem k tomu, že vodní doprava patří k ekologickým druhům dopravy, je do budoucna možné v souvislosti s ekologickými problémy očekávat vyšší hospodářko-politický tlak ze strany EU na výraznější využívání vodní dopravy v celoevropském kontextu, který může ovlivnit i situaci ve využívání vodní dopravy v rámci České republiky.

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.

Vltava je v Praze dále využívána pro vodní sporty a rekreační účely. Kromě výše uvedených přístavů převážně pro nákladní lodní dopravu se v Praze nachází ještě sportovní a jachetní přístav Podolí.

#### 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.

Kromě uvedených společností (PPS, Prague Boats) 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. Jedná se například o společnost AQUAVIVA Praha, s. r. o., která nabízí služby na 3 osobních lodích s přístavištěm Na Františku. Další společnosti nabízejí a provozují různé projížďky, společenské akce dle individuálních objednávek, historické lodě apod. Přístaviště těchto společností jsou na obou březích Vltavy v centru města.

V neposlední řadě musíme zmínit společnost Pražské Benátky s. r. o. Tato společnost kromě vyhlídkových plaveb provozuje většinu pražských přívozů, které jsou zapojeny do systému PID. Informace k přívozům jsou uvedeny v kapitole 626 Přívozy.

#### VÝVOJ OD R. 2014

Provoz nákladní dopravy je v posledních letech soustředěn převážně do přístavu Praha – Holešovice. Objem přepravených substrátů v tomto přístavu byl v roce 2014 (61 159 tun/rok) téměř stejný jako v roce 2013.

V roce 2014 byly rovněž dále vykazány výrazné objemy z Prahy-Troje a Rohanského ostrova v celkové výši 93 477 tun/rok. Tyto objemy pravděpodobně souvisí s provozem betonáren v příslušných lokalitách.

Uvedeným informacím rovněž odpovídá vývoj objemu přepraveného zboží v plavební komoře Podbaba – v roce 2013 to bylo 100 906 tun/rok a v roce 2014 se jednalo již o 187 760 tun/rok.

Počet přepravených osob v osobní lodní dopravě je sledován u dvou největších přepraveců – PPS a Prague Boats. Celkový počet přepravených osob v posledních letech vzrůstá. V roce 2010 bylo přepraveno v osobní lodní dopravě 284 tisíc cestujících, v roce 2014 to bylo již 445 tisíc cestujících.

#### VYHODNOCENÍ NEGATIVNÍCH TRENDŮ A ROZBORŮ TÉMATU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Dopravní systém hlavního města Prahy má řadu pozitivních vlastností, které je možné obecně shrnout v konstatování, že je definována v základu kombinací strategické pozice města a veškeré infrastruktury, která byla do současnosti vystavěna pro navázání spojení s dalšími regiony, zrychlení cest nebo pro zkapacitnění dopravních tepen. Pražskou oblast lze vnímat jako uzel dálkové dopravy, ať už sledujeme dopravu železniční, silniční, vodní či leteckou. Hlavní město je v rámci existující infrastrukturní sítě dobře spojeno s metropolitním regionem příměstskou hromadnou dopravou, vyzdvihnout lze hlavně dopravu železniční. Městská hromadná doprava je jedna z nejlépe fungujících v rámci střední Evropy, snese srovnání i s dalšími městy rozvinutých zemí Evropy.

Mezi slabiny mající významný vliv na objem cest, je nedostatečně zvládnutá urbanizace od určitého období, kdy začaly na území města a jeho periferii vznikat monofunkční oblasti (sídlíště, průmyslové areály, rozvolněná rezidentní zástavba). Za nárůstem dopravy stojí i úbytek rezidentního bydlení v centru města, který je nahrazován jinými funkcemi s významným množstvím pracovních příležitostí. Tento vyvolaný nárůst dopravních výkonů nemohl být zvládnut na současné infrastruktuře a ještě dlouho tato situace zůstane neutěšená. S tímto souvisí v krátkém čase neuspokojitelné nové nároky na veškerou dopravní infrastrukturu, prodloužení cestovních dob, zhoršení životního prostředí, obtížně řešitelné požadavky na dopravu v klidu a další vylidňování, resp. úbytek rezidentů.

Do budoucna je výzvou a potřebou ovlivňování dopravního chování obyvatel vzděláváním s důrazem na alternativní formy přepravování. Příležitost spočívá i ve snadném konkurování silniční dopravě jinými ekologičtějšími formami dopravy ať už na stávající nebo nové infrastruktuře (nejvíce kolejové). Obrovskou výzvou je výstavba nové vysokorychlostní železniční infrastruktury pro dálkové cesty, jež by značně ovlivnila dopravní chování obyvatelstva a svázala Prahu více s okolními významnými městy i za hranicemi republiky.

Hrozba s dopadem na dopravní infrastrukturu a systém spočívá v další extenzivní a monofunkční urbanizaci, v dalším vylidňování centra města, nárůstu silniční dopravy a to i té nákladní vlivem výstavby dalších logistických center využívajících jen silniční infrastrukturu a poklesem výkonu železniční a vodní nákladní dopravy. Hrozbou je i promarnění příležitostí vlivem složitosti plánovacího procesu při přípravě infrastrukturních staveb. Urbanizace značné části příměstské oblasti může významnou měrou přispívat k zablokování rozvoje infrastruktury, jež by ulehčila hlavnímu městu od silniční dopravy. Výstavba nové infrastruktury by v neposlední řadě značně zatížila městský i státní rozpočet, což zpětně značí hrozbu, že nebude jednoduché takto velké investice obhájit.



# SWOT: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

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

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

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

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- celoevropský trend šetrnějšího chování k životnímu prostředí společně s mediálním vlivem a větší informovaností ovlivňující obyvatele města při volbě dopravního prostředku
- preferenci rozvoje ekologických dopravních systémů v rámci EU využít k podpoře výstavby prvních etap vysokorychlostních tratí (VRT) z evropských investičních fondů (v Praze s efektem segregace dálkové a příměstské železniční dopravy)
- příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu
- prioritní výstavba Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury
- rozvoj letiště Praha/Ruzyně v souvislosti s výstavbou paralelní dráhy
- změna trendu vývoje automobilové dopravy
- využití přírodního potenciálu podél malých vodních toků pro rozvoj pěší a cyklistické sítě

## OHROŽENÍ

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

- enormní rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR neodpovídající podílu investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů
- suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s vysokými nároky na dopravní služby
- nárůst individuální automobilové dopravy v příměstských a okrajových oblastech Prahy zvyšující zatížení komunikační sítě města
- výstavba logistických center na území města i v příměstských oblastech podél zatížených kapacitních komunikací mezinárodního významu (podél D1 na území města i přilehlé části regionu; D5, D6, D7, D8, D10, D11 na území regionu)
- značný rozsah tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů především v jihovýchodní části města (Jižní spojka, ul. Brněnská a Spořilovská) s častými rozsáhlými kongescemi
- komplikovanost a náročnost procesu přípravy dopravních staveb
- snižování podílu nákladní lodní a železniční dopravy v rámci celé ČR a náhrada nákladní automobilovou dopravou
- riziko městem neovlivnitelného vývoje letecké dopravy
- požadavky hygienických předpisů a technických norem omezují možnosti řešení dopravních staveb včetně jejich investiční náročnosti a možností urbanistického začlenění do veřejného prostoru
- narůstající provozní výdaje dopravního systému

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Neexistence značné části Pražského okruhu způsobuje přetrvávající zatížení území města tranzitní automobilovou dopravou.
- Značné dopravní zatížení v omezených prostorových poměrech ulic stávající městské zástavby.
- Řešení provozně problémových míst dopravní infrastruktury.
- Značné intenzity automobilové dopravy z příměstských oblastí Prahy na omezené silniční síti ve stávající historicky vzniklé zástavbě okrajových městských částí Prahy.
- Vysoké dopravní zatížení Městského okruhu a navazujících sběrných komunikací (Jižní spojka, ul. Brněnská, Spořilovská, Kbelská, V Holešovičkách).
- Vysoké intenzity automobilové dopravy na severojižní magistrále, její nepříznivý dělicí efekt v kompaktní městské zástavbě.
- Uspořádání ul. Průmyslové a Kbelské v oblasti Hloubětína.
- Komunikace Karlovarská a Patočkova – návrh účelného uspořádání a zkapacitnění prostorově omezených úseků ve stávající stopě.
- Nevhodné řešení uspořádání veřejných prostranství dopravně významných místních komunikací ve stávající zástavbě s ohledem na pěší a cyklistickou dopravu.
- Nedostatečná nabídka parkovacích stání v systému P+R na území města.
- Absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení MHD mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, která by přispěla k odlehčení dopravního systému v centru města.
- Chybějící další kapacitní kolejové propojení v jižní části Prahy s centrem města, které by snížilo rozsah autobusové MHD a nabídlo rovněž alternativní trasu pro případ opravy Nuselského mostu.
- Značné zatížení úseků metra v centru Prahy při nedostatečné alternativní nabídce tramvajových propojení v centrální části města.
- Absence některých vazeb v tramvajové síti (např. v centru města).
- Potřeba rozšíření a stabilizace přestupních terminálů MHD (PID) na obvodě města v zájmu snížení autobusové dopravy na komunikační síti města.

- Potřeba stabilizace výhledového uspořádání železničního uzlu v centru města.
- Nedokončená přestavba železničního uzlu Praha, omezená kapacita železničního uzlu Balabenka ve vztahu k Novému spojení, komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centrální oblasti města.
- Nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy.
- Absence železničního propojení letiště Praha/Ruzyně a kvalitního železničního spojení Praha–Kladno.
- Malá hustota železničních stanic a zastávek.
- Chybějící přestupní vazby železnice – MHD (např. Depo Hostivař, Rajska zahrada, Výtoň).
- Rušení železničních vleček, ztráta zavlečkovatelných území (např. Malešicko-hostivařská oblast).
- Rušení ploch pro lodní dopravu.
- Nedostatečný rozsah cyklistické infrastruktury na území města a chybějící vazby do regionu.
- Tlak na novou převážně monofunkční zástavbu v nezastavitelném území, kde do budoucna není zajištěna kvalitní kolejová veřejná doprava a tím zvyšující se nároky na individuální automobilovou dopravu (např. Šeberov, Hrnčiče, Újezd, Křeslice, Pitkovice).

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

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

## DOPORUČENÍ PRO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

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

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

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

**Poznámka:**

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

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

Číslo	Název
600	Doprava
610	Komunikační síť a doprava v klidu
620	Veřejná doprava
630	Železniční doprava
640	Pěší doprava
650	Cyklistická doprava
660	Letecká doprava
670	Vodní doprava

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

Číslo	Název
93	Podíl MHD na dělbě přepravní práce vůči IAD
94	Délka sítě metra
95	Délka sítě tramvají
96	Počet cestujících přepravených MHD na území Prahy
97	Podíl kolejových druhů MHD na počtu cestujících přepravených MHD na území Prahy
98	Počet příměstských autobusových linek PID
99	Podíl kolejové sítě MHD vůči celkové délce sítě MHD na území hl. m. Prahy
100	Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID
101	Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici
102	Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze od zastávek kolejové dopravy
103	Počet stanic a zastávek ŽD v hl. m. Praze
104	Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze zastávky MHD
105	Počet obcí ve Středočeském kraji napojených na systém PID
109	Podíl realizovaných úseků MO na celkové délce
110	Dopravní výkon motorových vozidel na obyvatele
111	Celkový počet vozidel na obyvatele
112	Dopravní výkon automobilové dopravy na pražské komunikační síti v průměrný pracovní den
114	Rozsah komunikací s IAD > 100000 voz./den
115	Rozsah komunikací s pomalými vozidly (nad 3,5 tuny) > 5000 voz./den
116	Rozsah oblastí uplatňujících zóny placeného stání
117	Rozsah oblastí s mýtným systémem
118	Vývoj intenzit dopravy na centrálním a vnějším kordonu
119	Počet vozidel parkujících na parkovištích P+R
120	Počet parkovišť P+R
121	Kapacita parkovišť P+R
122	Počet cestujících přepravených železniční dopravou na území Prahy v rámci PID
124	Vývoj výkonů nejdůležitějších nádraží
125	Počet odbavených cestujících na Letišti Ruzyně
126	Výkony letecké nákladní dopravy na Letišti Ruzyně/rok
127	Počet přepraveného zboží plavebními komorami
128	Objemy substrátů v pražských přístavech
130	Délka značených cyklistických stezek v km
131	Délka značených cyklistických tras
163	Podíl realizovaných úseků PO na celkové délce
167	Dopravní výkony železničních linek PID

**REFERENCE**

- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, URL: [www.dpp.cz/Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2008](http://www.dpp.cz/Strategický_plán_hl._m._Prahy_aktualizace_2008), URM, 2009
- Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, UDI, TSK, ŘSD
- Koordinátor ODIS, s. r. o., URL: [www.kodis.cz/](http://www.kodis.cz/)
- KORDIS JMK, spol. s r. o., Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, URL: [www.idsjmk.cz/](http://www.idsjmk.cz/)
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013–2020 MD ČR, 2013
- Profil společnosti Letiště Praha 2010
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. S48534/2014-012)
- Prognóza Letiště Praha, ČVUT, 2007
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální (č. j. S48534/2014-012 k GVD 2015/2016)
- Ročenky dopravy 1995–2015, ÚDI, TSK
- Ročenky Praha Životní prostředí, MHMP
- ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), URL: [www.ropid.cz/](http://www.ropid.cz/)
- Skupina ČD - Statistická ročenka 2014, ČD, a. s., Skupiny České dráhy
- Technická správa komunikací hl. m. Prahy, URL: [www.tsk-praha.cz/](http://www.tsk-praha.cz/)
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy, URM, 2010, 2012, 2014
- Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, ÚRHMP, 1999 a ve znění platných změn a úprav
- Územní plán VÚC Pražského regionu
- Výroční zpráva 2001–2014, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
- Výroční zpráva 2007 Správa Letiště Praha, s. p., Profil společnosti Český Aeroholding, a.s., 2012–2014
- Výroční zpráva Skupiny České dráhy za roky 2000–2012, ČD, a. s., Skupiny České dráhy
- Ročenka doprava České republiky 2014 – Ministerstvo dopravy
- Výroční zpráva 2014 – SŽDC s. o., SŽDC, 2014
- Manuál tvorby veřejných prostranství, IPR, 2013
- Koncepce odstraňování bariér ve veřejné dopravě, MHMP
- Koncepce pražských břehů, IPR, 2014
- Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZO1, MŽP, 2016
- Dopravní politika ČR 2014 – 2020, MD, 2014
- Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, 1996



---

000 Základní údaje

---

100 Krajina

---

200 Město

---

300 Využití území

---

400 Rozvojový potenciál

---

500 Krajinná infrastruktura

---

**600 / Dopravní infrastruktura**

---

700 Technická infrastruktura

---

800 Ekonomická a občanská infrastruktura

---

900 Nástroje pro uplatňování veřejného zájmu a limity v území

---

1000 Implementace ÚPP a ÚPD

---

1100 Hodnoty a problémy

---

1200 Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelnosti rozvoje

---

