



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 13

Analytická část

Reg. č. projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_119/0014689

Úřad městské části Praha 13
Sluneční náměstí 2580/13
158 00 Praha 5

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 13

Analytická část

Červenec 2021

Zpracovatel:



HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Sokolovská 100/94

186 00 Praha 8 – Karlín

www.rhdhv.cz

dhvcr@rhdhv.com

OBSAH

1	ÚVOD.....	6
2	PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ, NADŘAŽENÉ DOKUMENTY.....	8
2.1	VÝCHOZÍ PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ.....	8
2.2	REŠERŠE NADŘAŽENÝCH DOKUMENTŮ, DŘÍVE ZPRACOVANÝCH KONCEPČNÍCH A JINÝCH DOKUMENTŮ S VAZBAMI NA DOPRAVU A MOBILITU	9
2.3	STRUČNÝ VÝTAH Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH NADŘAŽENÝCH DOKUMENTŮ.....	10
3	CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A POPTÁVKY PO MOBILITĚ.....	19
3.1	VYMEZENÍ A POPIS ÚZEMÍ	19
3.2	DEMOGRAFICKÁ STRUKTURA OBYVATELSTVA	22
3.3	NAPOJENÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	24
3.4	POPTÁVKA PO MOBILITĚ.....	25
3.5	LOKALIZACE ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY.....	26
4	REALIZACE DOPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ.....	28
4.1	SMĚROVÉ PRŮZKUMY	28
4.2	KŘIŽOVATKOVÉ PRŮZKUMY	35
4.3	PRŮZKUMY DOPRAVY V KLIDU.....	37
5	REALIZACE PARTICIPAČNÍCH AKTIVIT S VEŘEJNOSTÍ V RÁMCI ANALYTICKÉ ČÁSTI.....	39
5.1	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ	39
5.2	VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ	57
6	INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, NÁKLADNÍ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE	59
6.1	CHARAKTERISTIKA ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ A JEJÍHO STAVU	59
6.2	CHARAKTERISTIKA ORGANIZACE DOPRAVY	61
6.3	ANALÝZA DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ.....	63
6.4	ANALÝZA VÝKONNOSTI KŘIŽOVATEK	65
6.5	NÁKLADNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA.....	66
6.6	CHARAKTERISTIKA INTERAKCE S OSTATNÍMI DOPRAVNÍMI MÓDY	67
6.7	ANALÝZA NEHODOVOSTI.....	69
6.8	IDENTIFIKACE PROBLÉMŮ, ZÁVAD A BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK	74
6.9	SWOT ANALÝZA.....	76
7	DOPRAVA V KLIDU	77
7.1	ANALÝZA NABÍDKY A POPTÁVKY PO DOPRAVĚ V KLIDU	78
7.2	BILANCE NABÍDKY A POPTÁVKY	80
7.3	SWOT ANALÝZA.....	83
8	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	84
8.2	ANALÝZA UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK A STANIC VE VZTAHU KE ZDROJŮM A CÍLŮM CEST, VE VZTAHU K OBYTNÝM CELKŮM.....	90

8.3	ANALÝZA STAVU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	91
8.4	ANALÝZA PREFERENČNÍCH OPATŘENÍ PRO PROVOZ VHD	92
8.5	CHARAKTERISTIKA INTERAKCE S OSTATNÍMI DOPRAVNÍMI MÓDY	94
8.6	IDENTIFIKACE PROBLÉMŮ, ZÁVAD A BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK	94
8.7	SWOT ANALÝZA.....	96
9	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	97
9.1	SOUČASNÁ NABÍDKA PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU, STAV INFRASTRUKTURY	97
9.2	IDENTIFIKACE ZÁKLADNÍCH TRAS VYUŽÍVANÝCH PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU, JEJICH ATRAKTIVITA	99
9.3	DOPRAVNÍ VZTAHY V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ (ANALÝZA ZDROJŮ A CÍLŮ)	100
9.4	ANALÝZA NABÍDKY DOPLŇKOVÉ INFRASTRUKTURY	103
9.5	ANALÝZA NEHODOVOSTI.....	103
9.6	IDENTIFIKACE PROBLÉMŮ, ZÁVAD A BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK	106
9.7	SWOT ANALÝZA.....	108
10	PĚŠÍ DOPRAVA	110
10.1	ANALÝZA STAVU INFRASTRUKTURY PRO PĚŠÍ DOPRAVU, NABÍDKY A POPTÁVKY PO PĚŠÍ DOPRAVĚ (KAŽDODENNÍ I REKREAČNÍ), JEJICH ATRAKTIVITA, ANALÝZA ZDROJŮ A CÍLŮ CEST PĚŠÍ DOPRAVY	110
10.2	ANALÝZA PĚŠÍ INFRASTRUKTURY Z POHLEDU REGULACE (PĚŠÍ ZÓNY, OBYTNÉ ZÓNY, SEGREGOVANÉ STEZKY)	113
10.3	ANALÝZA BEZBARIÉROVÝCH TRAS MOBILITY A PODMÍNEK PRO POHYB OSOB SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	114
10.4	ANALÝZA NEHODOVOSTI.....	116
10.5	IDENTIFIKACE PROBLÉMŮ, ZÁVAD A BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK	119
10.6	SWOT ANALÝZA.....	123
11	VYHODNOCENÍ POTENCIÁLU ELEKTROMOBILITY	124
12	ORGANIZACE A ŘÍZENÍ PROVOZU, INFORMAČNÍ A DOPRAVNĚ-TELEMATICKÉ SYSTÉMY	126
12.1	STAV INFRASTRUKTURY A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	126
12.2	SYSTÉM SBĚRU DOPRAVNÍCH INFORMACÍ	128
12.3	POSKYTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH INFORMACÍ	129
13	SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK.....	131
13.1	SEZNAM ZKRATEK	131
13.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	133
13.3	SEZNAM TABULEK	137
13.4	SEZNAM PŘÍLOH	138

1 ÚVOD

Plán udržitelné městské mobility městské části Praha 13 je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i zboží na území městské části a přispět ke zlepšení kvality života jejích obyvatel. Zpracovaný dokument je koncepční studií všech subsystémů dopravy na území MČ Praha 13. Dokument bude sloužit k naplnění vize MČ Praha 13, jako dostupného a prostupného území s multimodální dopravou, odpovědným a udržitelným dopravním chováním a ekologickou dopravou.

Důvodem pro pořízení tohoto dokumentu je potřeba analyzovat stávající stav a navrhnout odpovídající rozvoj jednotlivých módů dopravy na území MČ Praha 13 v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu a Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí nebylo možné.

Hlavním cílem dokumentu je najít taková řešení, která pomohou zmírňovat nežádoucí účinky dopravy, motivovat obyvatele k preferování udržitelných forem dopravy pro své každodenní i nepravidelné cesty, vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko – ekonomických vlastností jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a dalších škodlivých látek v plném souladu s evropskými právními předpisy a s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí.

Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13 je rozdělen do několika částí. Tvoří jej analytická část, návrhová část, akční plán a komunikační strategie.

Cílem analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací o stávajícím stavu a fungování všech dopravních módů v řešeném území, vč. jejich kooperace, analýza možností jejich rozvoje ve vzájemných souvislostech, analýza všech nadřazených dokumentů v různých úrovních a v neposlední řadě provedení potřebných dopravních průzkumů. Poznatky z analýzy budou pak využity při zpracování návrhové části. Součástí výstupů analytické části je SWOT analýza jednotlivých druhů dopravy.

V návrhové části dokumentu budou navržena řešení ke zlepšení mobility obyvatelstva a ke zvýšení dostupnosti jednotlivých cílů cest, zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel. Budou navržena opatření a aktivity pro podporu udržitelných dopravních módů, tedy veřejné hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy, vč. jejich vzájemné provázanosti s individuální automobilovou dopravou. Hledány budou také podmínky pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a podmínky ke snížení negativních vlivů na životní prostředí vyvolané motorovou dopravou. Návrhová část bude vycházet z analytické části projektu, zejména z vytvořených SWOT analýz jednotlivých dopravních subsystémů.

Do zpracování plánu udržitelné městské mobility je zapojen nejen zpracovatel a zadavatel, ale i další relevantní subjekty, instituce, odborná i laická veřejnost. Konkrétní seznamy odborných skupin a zapojených subjektů, vč. popisu jejich úlohy a zapojení na projektu je součástí samostatně zpracované části Komunikační strategie.

Poslední částí Plánu udržitelné městské mobility je Akční plán. Tato část stanoví časové harmonogramy jednotlivých milníků v přípravě a realizaci navržených opatření a aktivit z návrhové části, vč. jejich detailnějšího popisu, nastavení atributů a zodpovědnosti za plnění.

2 PODKLADY A ZDROJE INFORMACÍ, NADŘAZENÉ DOKUMENTY

2.1 Výchozí podklady a zdroje informací

- Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky (CDV, 2016)
- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) – pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v ČR (JASPERS Vienna, 2015)
- Webové stránky městské části Praha 13, www.praha13.cz
- Webové stránky hlavního města Prahy, www.praha.eu
- Webové stránky Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., www.tsk-praha.cz
- Webové stránky Pražské integrované dopravy, www.pid.cz
- Webové stránky Ministerstva dopravy ČR, www.mdcz.cz
- Celostátní sčítání dopravy, ŘSD ČR, 2000, 2005, 2010, 2016
- Portál Dopravní nehody v ČR, CDV, v. v. i. (<http://nehody.cdv.cz>)
- Metodika Zavádění preference veřejné hromadné dopravy (CDV 2015)
- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
- ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, ČNI 2004
- ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČNI 2012
- ČSN 736110 Projektování místních komunikací, ČNI 2006
- ČSN 736425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek, ČNI 2007
- ČSN 736425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště, ČNI 2007
- ČSN 736056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, ČNI 2011
- ČSN 736058 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže, ČNI 2011
- TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, MD ČR, 2018
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, MD ČR, 2012
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, MDČR, 2017
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, MD ČR, 2013
- TP 85 Zpomalovací prahy, MDČR, 2013
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón, MD ČR, 2013
- TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi, MD ČR, 2001
- TP 218 Navrhování zón 30, MD ČR, 2010
- TP 225 Prognózy intenzit automobilové dopravy, MD ČR, 2018

2.2 Rešerše nadřazených dokumentů, dříve zpracovaných koncepčních a jiných dokumentů s vazbami na dopravu a mobilitu

2.2.1 Stát

- BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, EK, 2011
- Akční plán pro městskou mobilitu, dokument EK, 2009
- Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, MD ČR, 2013
- Politika územního rozvoje ČR, ČR, 2008 ve znění aktualizace 2015
- Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020, MŽP ČR, 2012
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020, MD ČR, 2013
- Národní plán čisté mobility, MPO ČR, 2015
- Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, MZd ČR, 2015
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, Usnesení vlády ČR z 12.6.2013 č. 449 k dopravní politice ČR
- Environmentální směrnice EU 2019/1161
- Nová Dopravní politika ČR 2014–2020
- Společný referenční rámec a „OPD I, OPD II“
- Dopravní sektorové strategie, 1. fáze
- Dopravní sektorové strategie, 2 fáze
- Strategie Evropa 2020
- Národní program reforem
- Politika transevropských dopravních sítí TEN-T
- Koncepční a strategické dokumenty ministerstva, vlády či Evropské unie v oblasti územního plánování a stavebního řádu
- Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025, s výhledem do 2030 (MD ČR)

2.2.2 Kraj

- Územně analytické podklady Středočeského kraje
- Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, SK, 2012
- Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 - 2025
- Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 - 2023, SK, 2017
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, SK, účinnost od 22. 2. 2012
- Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030

2.2.3 Město

- Metropolitní plán (Územní plán hl. m. Prahy)
- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy
- Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy
- Strategický plán hl. m. Prahy
- Polad' Prahu (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí), 2019
- Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2018 a 2020 s výhledem do roku 2022
- Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025
- Rozvoj linek PID v Praze 2019 – 2029
- Koncepce Smart Prague do roku 2030 (2017)

2.2.4 Městská část

- Strategický plán na období 2018 – 2024, MČ Praha 13, 2018
- Strategický plán na období 2018 – 2024 – Průzkum veřejnosti, MČ Praha 13, 2017
- Koncepce bezbariérovosti MČ Praha 13 na období let 2020 – 2030, 2020
- Smart City – Smart City plán MČ Praha 13
- Parkovací zóny na Praze 13 – analýza postojů a názorů obyvatel MČ, 2019
- Analýza dopravy v klidu pro území MČ Praha 13, 2011
- Dokumenty místní Agendy 21 (online na <http://praha13.cz/mistni-Agenda-21-1>)

2.3 Stručný výtah z nejdůležitějších nadřazených dokumentů

2.3.1 Metropolitní plán

Aktuálně platný Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy byl schválen v roce 1999, v současnosti je tak již poměrně zastaralý a pracuje se na jeho obnově novým Metropolitním plánem. Zadání pro nový Metropolitní plán schválily orgány hlavního města již v roce 2013, od té doby probíhá zpracovávání a připomínkování. V roce 2020 probíhalo připomínkování upraveného návrhu Metropolitního plánu, po této fázi následují úpravy zpracovatelem v tzv. režimu veřejného projednání. Předpokládaný termín schválení a vydání platného Metropolitního plánu je cca na konci roku 2022.

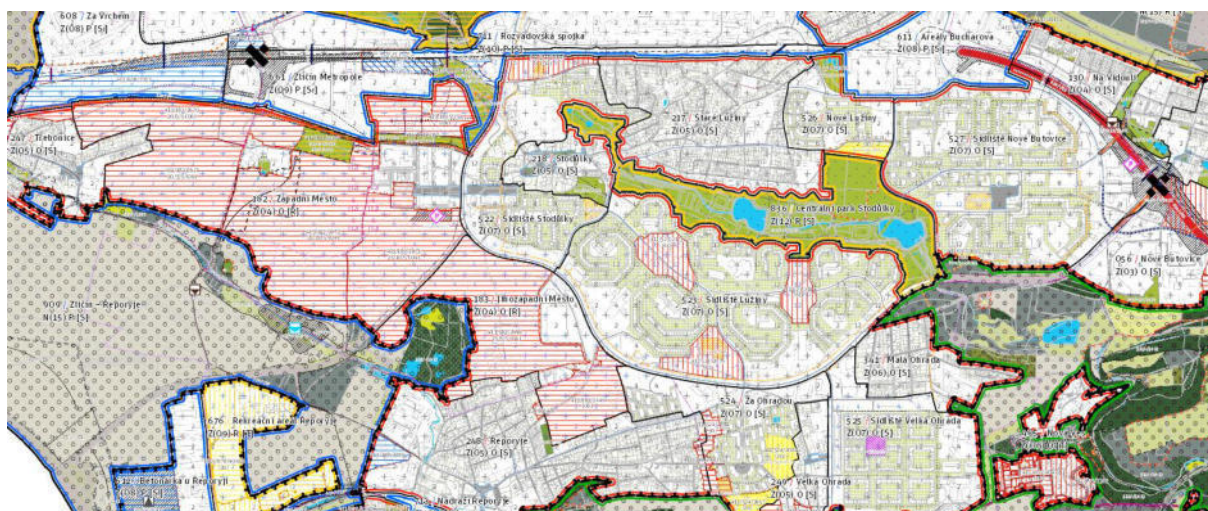
V návrhu Metropolitního plánu k připomínkování dle § 50 stavebního zákona (stav k 07/2021) lze ve vztahu k MČ Praha 13 vyčíst několik důležitých rozvojových lokalit určených k zastavění, jedná se zejména o lokality:

- Západní Město (karta 182) – zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s heterogenní strukturou a rozlohou 143 ha
- Jihozápadní Město (karta 183) – zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s heterogenní strukturou a rozlohou 54 ha
- Za Vrchem (karta 608) – lokalita mezi Jižní spojkou a Třebonicemi, zastavitelná stavební plocha, využití území produkční – areály produkce, rozloha 58 ha
- Sídliště Lužiny (karta 523) – dotvoření a posílení cílového charakteru obytné lokality, zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s modernistickou strukturou a rozlohou 109 ha
- Za Ohradou (karta 524) – dotvoření a posílení cílového charakteru obytné lokality, zastavitelná stavební plocha, využití území obytné s modernistickou strukturou a rozlohou 36 ha

Návrhové rozvojové lokality jsou zobrazeny červeným šrafováním na výstřižku z Metropolitního plánu na [obrázku 1](#).

Jako zásadní infrastrukturní stavby jsou navrženy:

- Radlická radiála, vč. mimoúrovňové křižovatky s ul. Řeporyjská
- Mimoúrovňová křižovatka Rozvadovská spojka × Řevnická
- Záchytné parkoviště P+R u stanice metra Nové Butovice
- Záchytné parkoviště P+R u stanice metra Stodůlky



Obrázek 1 Výstřižek z návrhu Metropolitního plánu, stav k 07/2021 (zdroj: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>)

2.3.2 Polad' Prahu

Dokument Polad' Prahu je Plán udržitelné městské mobility Prahy a okolí a je hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy a mobility nejen pro samotné hlavní město Prahu, ale i pro celou pražskou metropolitní oblast. Je jedním ze základních podkladů pro tvorbu Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13.

Dokument Polad' Prahu je rozdělen na Analytickou část, Návrhovou část a Akční plán.

Analytická část obsahuje mimo strategického rámce i velmi detailní popis Mobility v Praze a okolí celkově, srovnání Prahy s dalšími relevantními městy, popis dopravního chování obyvatel, popis jednotlivých dopravních módů (veřejná doprava, aktivní doprava, automobilová doprava, kombinovaná doprava), problémové analýzy a jejich vzájemné interakce.

Návrhová část obsahuje vizi mobility, scénáře vývoje, strategické cíle, prioritní osy a zejména zásobník opatření. Opatření jsou členěna do sdružených balíčků opatření a rozdělena na standardní opatření, rozvojová opatření a podmíněná a související opatření. Návaznost opatření na MČ Praha 13 lze sledovat zejména v navržených opatřeních celoměstského významu, minoritně jsou navržena opatření řešící konkrétní projekt na MČ Praha 13.

Výtah nejdůležitějších celoměstsky významných opatření (uvedeno číslo opatření a název opatření), která mají návaznosti na MČ Praha 13:

- Rekonstrukce silniční infrastruktury
 - 102 Vnitřní dluh komunikační sítě – zastavení dalšího růstu
- Parkovací zóny
 - 200 Rozvoj zón placeného stání
- Řízení dopravy
 - 429 Doplnění a údržba detektorů na SSZ
 - 430 Zlepšení systému preference autobusů na SSZ
 - 424 Scénáře řízení dopravy
 - 269 Systémové vypínání SSZ ve večerních a nočních hodinách
 - 320 Odstranění vybraných SSZ
- Preference veřejné dopravy
 - 40 Program preference VHD HMP – mimo osy
 - 43 Legislativa pro preferenci VHD
 - 222 Preference BUS na křižovatkách se SSZ
- Zlepšení prostředí veřejné dopravy
 - 475 Program rekonstrukcí přestupních bodů
 - 524 Program vybavení přestupních bodů VHD v Praze
- Bezbariérovost infrastruktury
 - 116 Akční plán na bezbariérové úpravy zastávek BUS
 - 175 Odstraňování bariér ve veřejném prostoru

- Zásobování města
 - 386 Strategie udržitelné logistiky
- Parkoviště P+R a B+R
 - 456 Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Stč. kraje
 - 457 Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Stč. kraje
 - 254 Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji
 - 137 Zpracování studie na výstavbu parkovišť typu B+R
- Sdílená mobilita
 - 513 Zřízení stanicového bikesharingu
 - 199 Rozvoj systému sdílení automobilů
- Podpora dopravní cyklistiky
 - 103 Naplňování koncepce rozvoje cyklistické dopravy
 - 110 Strategie rozvoje bezmotorové dopravy
 - 111 Zajištění bezpečného odkládání kol mimo veřejný prostor
 - 507 Strategie zpřístupnění stanic metra cestujícím s kolem
 - 601 Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje
- Nová pěší propojení
 - 136 Sdílený prostor – legislativní opatření
- Zklidňování dopravy
 - 139 Plnění akčního plánu snižování hluku aglomerace Praha 2016
 - 182 Strategie BESIP pro hl. m. Prahu
 - 189 Informační základna o pěší dopravě
 - 390 Program zřizování zón 30
- Elektrobusy a individuální elektromobilita
 - 360 Vybudování nových nabíjecích bodů pro elektromobily
 - 329 Elektromobily jako služební vozidla pro městské firmy
- Kampaně na podporu udržitelné mobility
 - 32 Kampaň Čistou stopou Prahou
 - 498 Kampaně na podporu využívání PID
 - 522 Kampaň Správné chování ve veřejné dopravě
- Inovace v městské správě dopravy
 - 459 Plány mobility pro velké zaměstnavatele a školy
 - 467 Rozvoj páteřní dopravní sítě po roce 2030
- Řízení dopravy
 - 427 Kooperativní systémy v dopravní infrastruktuře
 - 428 Navádění na volná parkovací místa
 - 444 Studie a vývoj aktivní detekce vozidel pomocí koop. systémů
- Stanice metra
 - 654 Stanice metra Depo Zličín (vč. P+R)

Výtah opatření s přímou návazností na MČ Praha 13:

- Řízení dopravy
 - 221 Preferenční osy VHD v Praze
- Nová komunikační propojení
 - 585 Radlická radiála (projektová příprava)
- Parkoviště P+R a B+R
 - 435 Rozvoj P+R při stanicích metra
- Nová pěší propojení
 - 450 Propojení komerční zóny Zličín s metrem
- Elektrobusy a individuální elektromobilita
 - 72 Program rozvoje elektrobusů v PID
 - 328 Program rozvoje elektromobility
- Bezbariérovost infrastruktury
 - 141 Odstraňování bariér ve veřejném prostoru

Relevantní opatření, projekty a aktivity budou v návaznostech a souvislostech převzaty do návrhové části Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13.

2.3.3 Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025

Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 představuje plán dopravní obslužnosti území dle zákona č. 194/2010 Sb. Jeho cílem je stanovit koncepční rámec rozvoje systému PID v Praze, určit vývoj dopravních výkonů, směr vývoje dopravní obslužnosti a stanovit priority pro investice do vozového parku dopravců, potřebné infrastruktury pro provoz, do tratí, zastávek apod.

V návaznosti na území MČ Praha 13 Dopravní plán řeší zejména autobusovou dopravu, okrajově i linku metra B. U linky metra B se počítá s výstavbou a zprovozněním (kolem roku 2024) nové stanice Depo Zličín v areálu současného depa (mimo území MČ Praha 13). Spolu s novou stanicí metra by měl vyrůst nový autobusový terminál a kapacitní parkoviště P+R, které by mělo být nápomocné ke snížení intenzit motorové dopravy na území MČ Praha 13, tranzitující dopravy přes území a také by mělo pomoci částečně řešit současnou problematiku parkování nerezidentů na území MČ.

V rámci autobusové dopravy je řešen zejména přechod k alternativním pohonům. Akční plán počítá s elektrifikací několika vybraných páteřních linek. Ve vztahu k MČ Praha 13 se počítá v 1. etapě (do roku 2025) s elektrifikací autobusové linky č. 137 (Na Knížecí – U Waltrovky – Malá Ohrada), ve 2. fázi (po roce 2025) s elektrifikací linek č. 142, 149, 174, 184 a 225. Na všech vytipovaných linkách by měly být naftové autobusy nahrazeny parciálními trolejbusy, počítá se s nutností výstavby trolejového vedení ve vytipovaných úsecích trasy a doplňkové

infrastruktury pro provoz. V souvislosti se změnou autobusových linek na trolejbusové je v dokumentu také navržen nový systém číslování linek.

Rozvoj kolejové dopravy (metro, tramvaje, železnice) na území MČ Praha 13 není plánován.

2.3.4 Strategický plán na období 2018 – 2024 MČ Praha 13

Strategický plán MČ Praha 13 je jedním ze základních a stěžejních dokumentů řešící vývoj a dlouhodobou strategii MČ v časovém horizontu do roku 2024. Ve své Návrhové a implementační části definuje vizi, globální cíle, tematické oblasti (vč. definování priorit tematické oblasti a specifických cílů tematické oblasti) a soubor opatření, aktivit a projektů, které by měly být v daném období realizovány.

Strategický plán je rozdělen do čtyř tematických oblastí:

- Tematická oblast 1 – Rozvoj území, bydlení, řízení a správa MČ, rozvoj podnikání
- Tematická oblast 2 – Doprava, životní prostředí, technická infrastruktura
- Tematická oblast 3 – Školství, kultura, volnočasové aktivity, turistický ruch
- Tematická oblast 4 – Bezpečnost, sociální oblast, zdravotnictví

Tématu udržitelné mobility a dopravy se věnuje zejména tematická oblast 2 – Doprava, životní prostředí, technická infrastruktura.

Tematická oblast 2 je rozdělena do 5 priorit, ke každé prioritě je přiděleno několik opatření. Výčet priorit a opatření vztahujících se k tematické oblasti 2 je uveden na následujícím [obrázku 2](#).

Priorita B1: Doprava v klidu (parkování)	
<i>Specifický cíl: Vyřešit problematiku parkování na území MČ</i>	
Opatření B1.1:	Vytváření vhodných parkovacích podmínek vč. zajištění dostatečné regulace parkování na území MČ.
Opatření B1.2:	Podpora rozšíření a větší využívání systému Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R).
Priorita B2: Dopravní infrastruktura	
<i>Specifický cíl: Zajistit kvalitní dopravní infrastrukturu a její údržbu</i>	
Opatření B2.1:	Údržba a zlepšování technického stavu komunikací vč. chodníků.
Opatření B2.2:	Zapojování nových technologií a aplikace vhodných bezpečnostních prvků do dopravního provozu.
Opatření B2.3:	Udržitelný rozvoj, údržba a rozšiřování komunikační sítě v souladu s koncepčními dokumenty HMP s cílem snižování negativních dopadů na obyvatelstvo.
Opatření B2.4:	Systematické řešení průchodnosti/průjezdnosti MČ, vč. majetkoprávního řešení.
Priorita B3: Udržitelná mobilita	
<i>Specifický cíl: Podporovat udržitelné formy dopravy</i>	
Opatření B3.1:	Rozvíjení dopravní obslužnosti celého území MČ veřejnou hromadnou dopravou a zlepšování přestupních dopravních vazeb.
Opatření B3.2:	Rozvíjení nemotorové dopravy vč. související infrastruktury a její systematické řešení.
Opatření B3.3:	Podpora koncepčních a systémových řešení mobility v MČ ve spolupráci s HMP.
Priorita B4: Kvalita životního prostředí a udržitelný rozvoj	
<i>Specifický cíl: Zlepšovat kvalitu životního prostředí a zajistit udržitelnost rozvoje území MČ</i>	
Opatření B4.1:	Udržitelné nakládání s územím, systematické vyhledávání a zajištění vhodných pozemků pro rozvojové aktivity MČ, vč. majetkoprávního řešení.
Opatření B4.2:	Revitalizování, údržba a čistota veřejných prostranství, veřejné zeleně a vodních toků a ploch.
Opatření B4.3:	Budování (ve spolupráci s HMP) šetrného, efektivně a ekologicky fungujícího odpadového hospodářství.
Opatření B4.4:	Rozvíjení environmentálního vzdělávání a posilování ekologického povědomí občanů.
Priorita B5: Technická infrastruktura	
<i>Specifický cíl: Rozvíjet kapacitní a moderní technickou infrastrukturu</i>	
Opatření B5.1:	Modernizování, údržba a rozvoj sítě technické infrastruktury, vč. majetkoprávního řešení.
Opatření B5.2:	Rozvíjení environmentálně šetrného hospodaření.

Obrázek 2 Priority a opatření k tematické oblasti 2 Strategického plánu MČ Praha 13 (zdroj: Strategický plán MČ Praha 13)

Jednotlivá definovaná opatření jsou následně rozvinuta do konkrétních projektů/aktivit. Detaily k jednotlivým aktivitám lze vyčíst ve Strategickém plánu, níže je uveden pouze výčet stanovených aktivit, dotýkajících se tématu mobility a dopravy:

- B1.1.1: Rozšiřování parkovacích ploch budováním montovaných konstrukcí
- B1.2.1: Výstavba Terminálu Zličín
- B2.1.1: Obnova a modernizace cestní sítě pro pěší ve správě MČ Praha 13
- B2.2.1: Zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce
- B2.3.1: Radlická radiála
- B3.1.1: Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13 (SUMPP13)
- B3.2.1: Rozvoj a údržba cyklotras a stezek na území MČ Praha 13

- B3.2.2: Dokončení zelené páteře MČ Praha 13
- B3.3.1: Monitoring a odstraňování bariér
- B4.1.1: Dostavba a údržba Centrálního parku Prahy 13
- B4.2.1: Revitalizace parku navazujícího na Šostakovičovo náměstí
- B4.2.2: Revitalizace vnitrobloku Petržilkova – Nušlova
- B4.2.3: Revitalizace vnitrobloku Fingerova
- B4.2.9: Správa městské zeleně v kompetenci OŽP
- B4.4.3: Evropský týden mobility
- B5.2.1: Nabíjecí stanice a chytré lampy

2.3.5 Smart City – Smart City plán MČ Praha 13

Smart City plán MČ Praha 13 je úzce provázaný se Strategickým plánem MČ Praha 13 na období 2018 – 2024 a soustředí se na oblasti a témata vztahující se k tématu Smart City.

Strukturu strategie tvoří (od vrcholku pyramidy) mise, vize, prioritní oblasti, strategické cíle a konkrétní opatření.

Všechny tři prioritní cíle Plánu se prolínají, tematické oblasti „Doprava, životní prostředí, technická infrastruktura“ se nejvíce věnuje prioritní oblast „Moderní infrastruktura“.

Tématu udržitelné mobility a dopravy se dotýkají tyto strategické cíle (SC) a konkrétní projekty a opatření:

- SC 1.1 Trvale zlepšovat kvalitu života obyvatel MČ (prioritní oblast Moderní správa a služby)
 - opatření „Pěšky do školy“

Jedná se o opatření na podporu udržitelné mobility a změny dělby přepravní práce na cestách do škol ve prospěch pěší dopravy.
 - opatření „MČ Praha 13 bez bariér“

Předmětem je podpora hendikepovaných občanů MČ a vytvoření vhodných podmínek pro jejich pohyb v rámci MČ.
- SC 2.1 Snižovat negativní dopady dopravy na život v MČ (prioritní oblast Moderní infrastruktura)
 - opatření „Doprava v klidu“

Cílem opatření je optimalizovat využití (obrátkovost) existujících parkovacích míst, zjednodušit přehled a dohled nad situací dopravy v klidu, snížit negativní vlivy ze strany vozidel hledajících volné parkovací místo, zefektivnění platební kázně řidičů apod., a to postupnou realizací dílčích projektových aktivit, která na sebe navazují a vzájemně se doplňují (získání relevantních dat průzkumy, nastavení principů, implementace chytrých řešení pro dopravu v klidu).

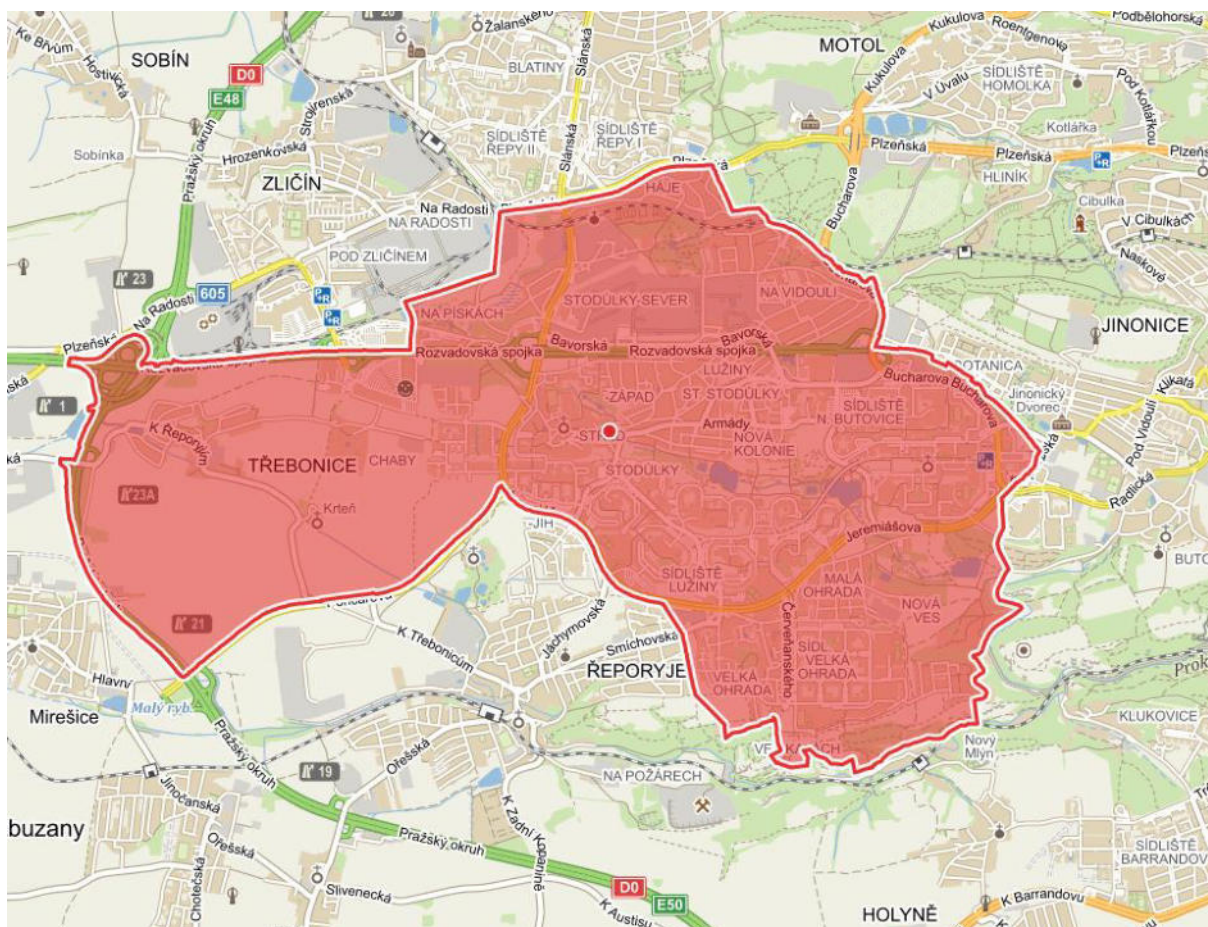
- SC 2.2 Zkvalitňovat péči o veřejný prostor a minimalizovat produkci odpadů (prioritní oblast Moderní infrastruktura)
 - opatření „Chytré hospodaření s vodou ve veřejném prostoru“

Předmětem projektu je realizace souboru dílčích aktivit, které vzájemnou synergií přispějí ke zlepšení situace se zadržováním, využíváním a hospodařením s vodou ve veřejném prostoru. V rámci udržitelné mobility má tento projekt přínos v podpoře využívání veřejného prostoru a podpoře pěší dopravy jako nejpřirozenějšího prostředku pro mobilitu.

3 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A POPTÁVKY PO MOBILITĚ

3.1 VYMEZENÍ A POPIS ÚZEMÍ

Řešené území je součástí Prahy od roku 1974. Jedná se o oblast mezi Motolským, Prokopským a Dalejským údolím. Původní obce Stodůlky, Velká Ohrada, Malá Ohrada a Třebonice tvořily dlouhou dobu samosprávnou jednotku v rámci městského obvodu Praha 5 pod názvem Stodůlky, později jako Jihozápadní Město. Od 1. ledna 1995 je městská část Praha-Jihozápadní Město přejmenována na Praha 13. Území MČ Praha 13 je vyznačeno v mapě na [obrázku 3](#).



Obrázek 3 Území MČ Praha 13 na mapě širších vztahů (zdroj: geoportal.gepro.cz)

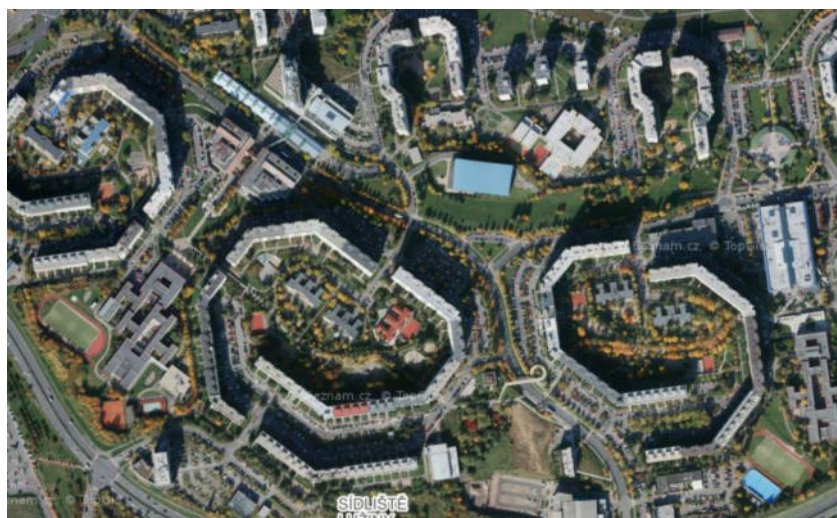
Městská část Praha 13 se skládá z pěti ucelených lokalit: Stodůlky, Lužiny, Nové Butovice, Velká Ohrada a Třebonice.

Stodůlky byly původně samostatná obec u Prahy s kostelem sv. Jakuba Většího, farou, hřbitovem a školou, která se postupně rozrostla o území, které dnes zaujímá rozlehlá sídlištní zástavba známá jako Jihozápadní Město.



Obrázek 4 Náměstí Junkových – vstup do metra Stodůlky (zdroj: HDHV)

Lužiny jsou částí sídlištního komplexu Jihozápadní Město. Rozkládají se mezi Centrálním parkem, ulicemi Oistrachova a Jeremiášova a na východě jsou zakončeny společně s koncem Centrálního parku. Sídliště Lužiny je ze statistického hlediska tvořeno třemi sídelními jednotkami: střed, jih a Luka. V každé části Lužin se nachází základní a mateřské školy.



Obrázek 5 Sídliště Lužiny (zdroj: mapy.cz)

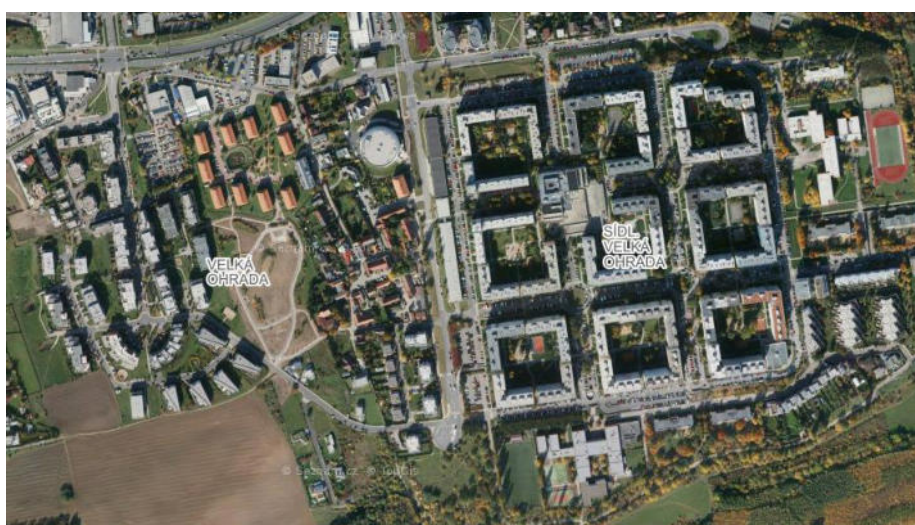
Nové Butovice se rozkládají ve východní části městské části. Původní panelová zástavba je v posledních letech doplňována novou, převážně obchodně – administrativní zástavbou. Na území Nových Butovic se na Slunečním náměstí nachází radnice městské části. Kromě

školských a zdravotnických zařízení je součástí Nových Butovic i Komunitní centrum sv. Prokopa, která je jednou z mála nových církevních staveb v Praze.



Obrázek 6 Nové Butovice – radnice na Slunečním náměstí (zdroj: HDHV)

V jižní části městské části Praha 13 se rozkládá lokalita Velká Ohrada, ke které je přimknuta Malá Ohrada. Zatímco oblast Malé Ohrady charakterizuje původní zástavba rodinných domků předměstského typu, tak území Velké Ohrady charakterizuje sídlištní zástavba z přelomu 80 a 90 let minulého století. Následně na začátku 21. století byly postaveny západně od sídliště Velká Ohrada nové bytové domy. Tato část Prahy 13 se nachází v přímém sousedství chráněné krajinné oblasti Prokopské a Dalejské údolí.



Obrázek 7 Velká Ohrada a sídliště Velká Ohrada (zdroj: mapy.cz)

Třebonice se nachází v nejzápadnější části městské části Praha 13. Zástavbu v této lokalitě tvoří převážně rodinné domy. Součástí Třebonic je také nedaleká osada Chaby a ve východní části se nacházející rozsáhlé obchodní centrum. V těsném sousedství Třebonic je realizována satelitní výstavba Západního Města.



Obrázek 8 Třebonice (zdroj: wikipedia.org)

Ve větším měřítku se začala městská část Praha 13 rozvíjet s dobudováním trasy metra B ze Smíchovského nádraží na Zličín v roce 1994. Vzhledem ke své poloze a vhodným plochám se rozvíjí velmi rychle, na území MČ vznikají stále nová obchodní a administrativní centra a v západní části i obytná zástavba.

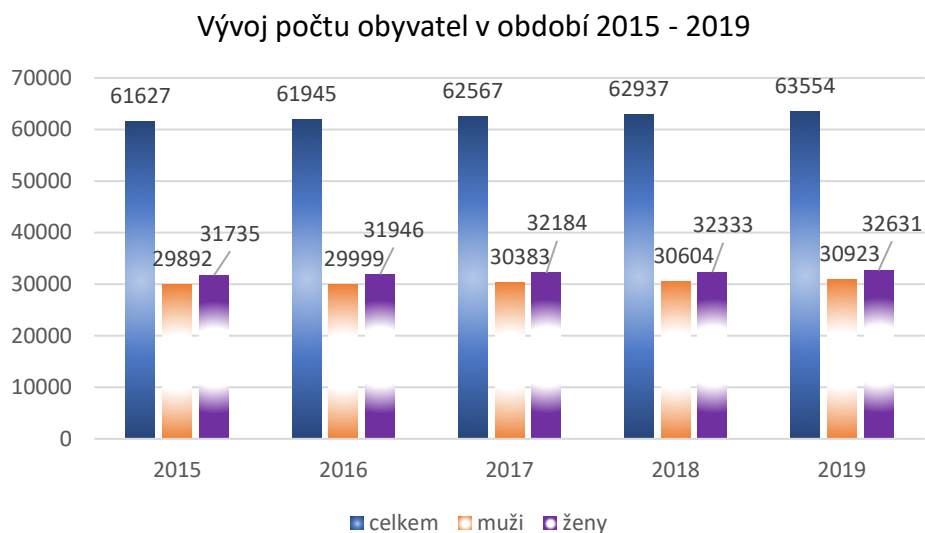
3.2 Demografická struktura obyvatelstva

V městské části Praha 13 žije 63 554 obyvatel (k 31. 12. 2019). Ženy tvoří 51 % obyvatel a muži 49 %.

Tabulka 1 Demografický vývoj obyvatelstva v MČ Praha 13 v letech 2015 – 2019 (zdroj: ČSÚ)

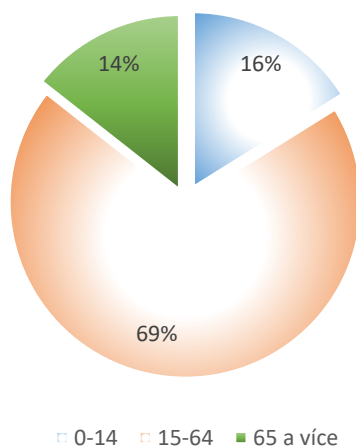
Stav obyvatel k 31.12.		2015	2016	2017	2018	2019
Počet obyvatel celkem		61 627	61 945	62 567	62 937	63 554
podle pohlaví	muži	29 892	29 999	30 383	30 604	30 923
	ženy	31 735	31 946	32 184	32 333	32 631
dle věku (let)	0-14	9 272	9 528	9 859	10 052	10 250
	15-64	45 007	44 618	44 475	44 190	44 154
	65 a více	7 348	7 799	8 233	8 695	9 150
Průměrný věk		39,5	39,8	40	40,3	40,5

Z **tabulky 1** vyplývá, že počet obyvatel na území městské části od roku 2015 pomalu stoupá. Z pohledu rozložení obyvatel dle jejich věku lze vyčíst, že počet obyvatel ve věku 0 – 14 a 65 a více let soustavně stoupal, naopak počet obyvatel ve věku 15 – 64 let soustavně klesal. Grafické znázornění vývoje počtu obyvatel mezi roky 2015 a 2019 zobrazuje **obrázek 9**. Na **obrázku 10** prezentuje graf podíl obyvatel dle věkových kategorií.



Obrázek 9 Vývoj počtu obyvatel mezi roky 2015 – 2019 (zdroj dat: ČSÚ)

Podíl obyvatel základních věkových kategorií na celkovém počtu obyvatel k datu 31.12.2019



Obrázek 10 Podíl obyvatel dle jejich věku (zdroj dat: ČSÚ)

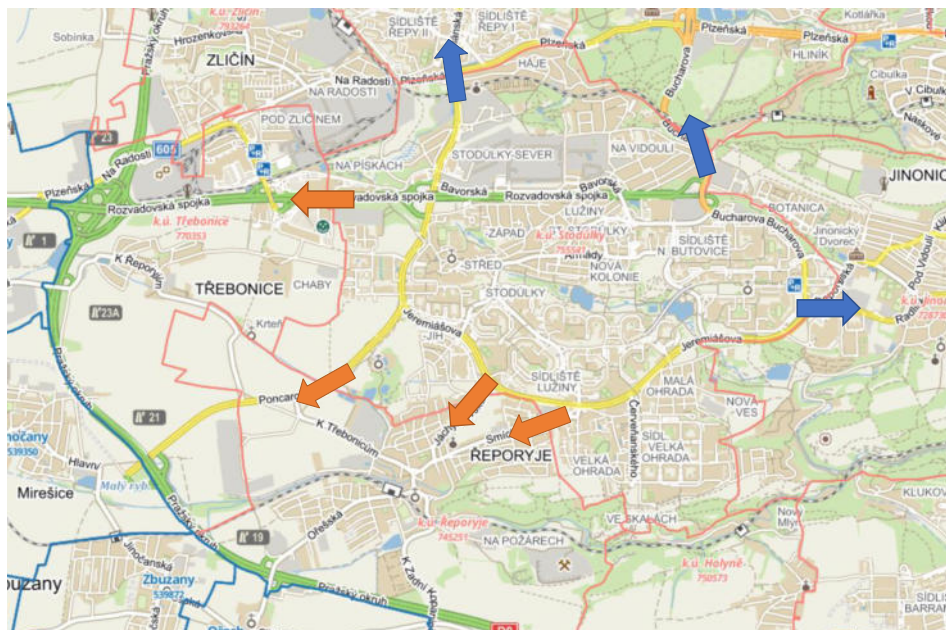
3.3 Napojení městské části na dopravní infrastrukturu

Městská část Praha 13 leží v jihozápadní části hlavního města Praha. V severní části protíná území Rozvadovská spojka, která je pokračováním dálnice D5 a je v současnosti napojena do ulice Bucharova. Území městské části je napojeno na pražský okruh, který leží při jeho okraji. Trasování silničního okruhu kolem hl. m. Prahy je zobrazeno na [obrázku](#) Obrázek 11 11.



Obrázek 11 Plánovaný silniční okruh hl. m. Prahy (zdroj: okruhprahy.cz)

Na [obrázku](#) 12 jsou znázorněny hlavní silniční tahy mezi městskou částí Praha 13 a ostatními částmi Prahy. V severní části je městská část napojena na městskou část Praha 6 ulicemi Jeremiášova a Bucharova, západní a jižní část je napojena na městský okruh Rozvadovskou spojkou, ulicemi Poncarova, Ořešskou, resp. Jáchymovskou a Smíchovskou. Ve východní části je městská část propojena s městskou částí Praha 5 ulicemi Radlická a Řeporyjská.



Obrázek 12 Napojení MČ Praha 13 na komunikační síť (zdroj: geoportal.gepro.cz, HDHV)

Severní území městské části protíná železniční trať č. 122. Nejbližší železniční stanice jsou Praha-Zličín a Praha-Stodůlky, obě se však nacházejí za hranicí městské části Praha 13.

Městskou částí prochází trasa metra linky B, která patří svým dopravním významem mezi nejdůležitější spojení s centrem města Prahy i jejími dalšími částmi nejen pro obyvatele městské části Prahy 13, ale i pro návštěvníky, kteří parkují v okolí stanic metra. Jen na území městské části se nacházejí 5 stanic, z nichž tři jsou přestupním uzlem na autobusovou dopravu, která zajišťuje dopravu do okrajových částí městské části.

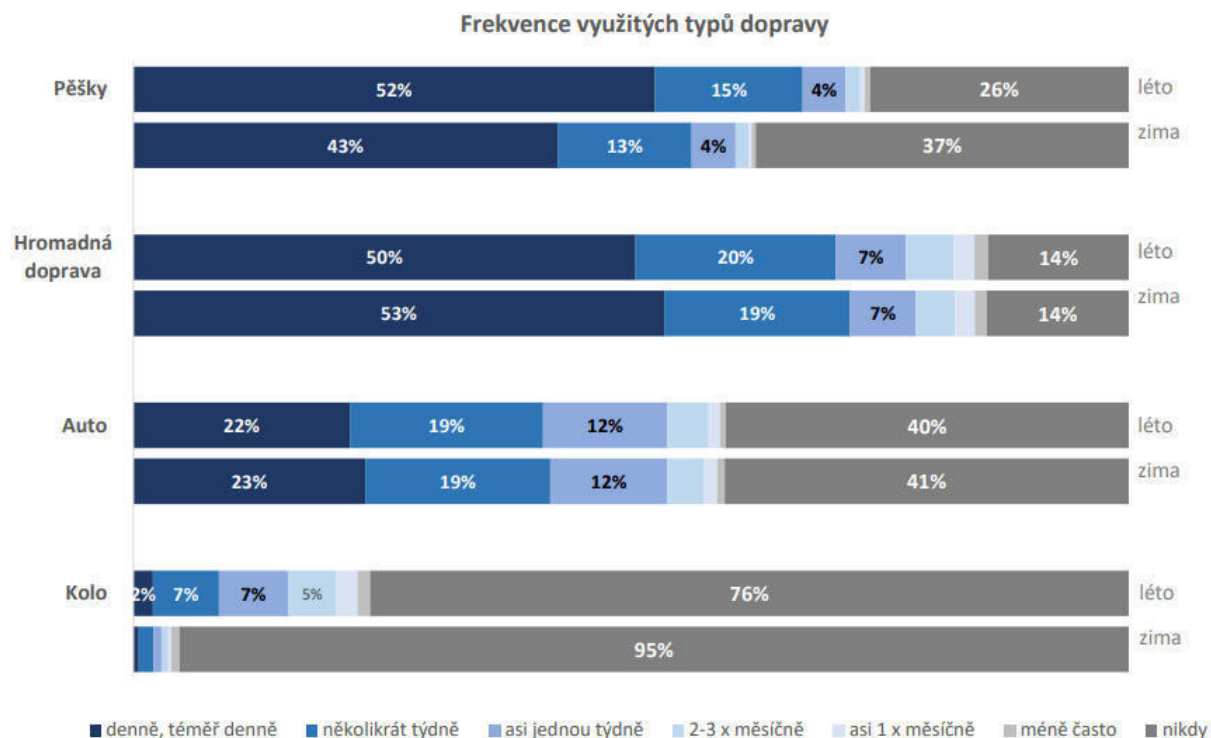
3.4 Poptávka po mobilitě

Z analytické části PUMM Prahy a okolí (Polad' Prahu) vyplývají základní ukazatele mobility v Praze. Dopravní systém celé Prahy obsluhuje každý den asi 1,8 milionu obyvatel a návštěvníků města. Velmi významně (84 %) převažují cesty vnitroměstské, podíl vnějších cest (15 %) však roste. Počet vykonaných cest na obyvatele Prahy setrvale roste, aktuálně připadá v průměru 3,57 cesty na den.

Dopravní chování obyvatel a návštěvníků města je odlišné v dělbě přepravní práce – zatímco Pražané nejčastěji volí veřejnou dopravu (46 %), chůzi (29 %) a automobilovou dopravu (23 %), návštěvníci z okolí Prahy přijíždějí hlavně automobilem (45 %) a teprve poté veřejnou dopravou (36 %).

Z průzkumu z roku 2019 v zastoupení respondentů z celého území Prahy je zřejmá frekvence využitých typů dopravy. Nejvyšší každodenní frekvenci mají pěší cesty a jízdy hromadnou

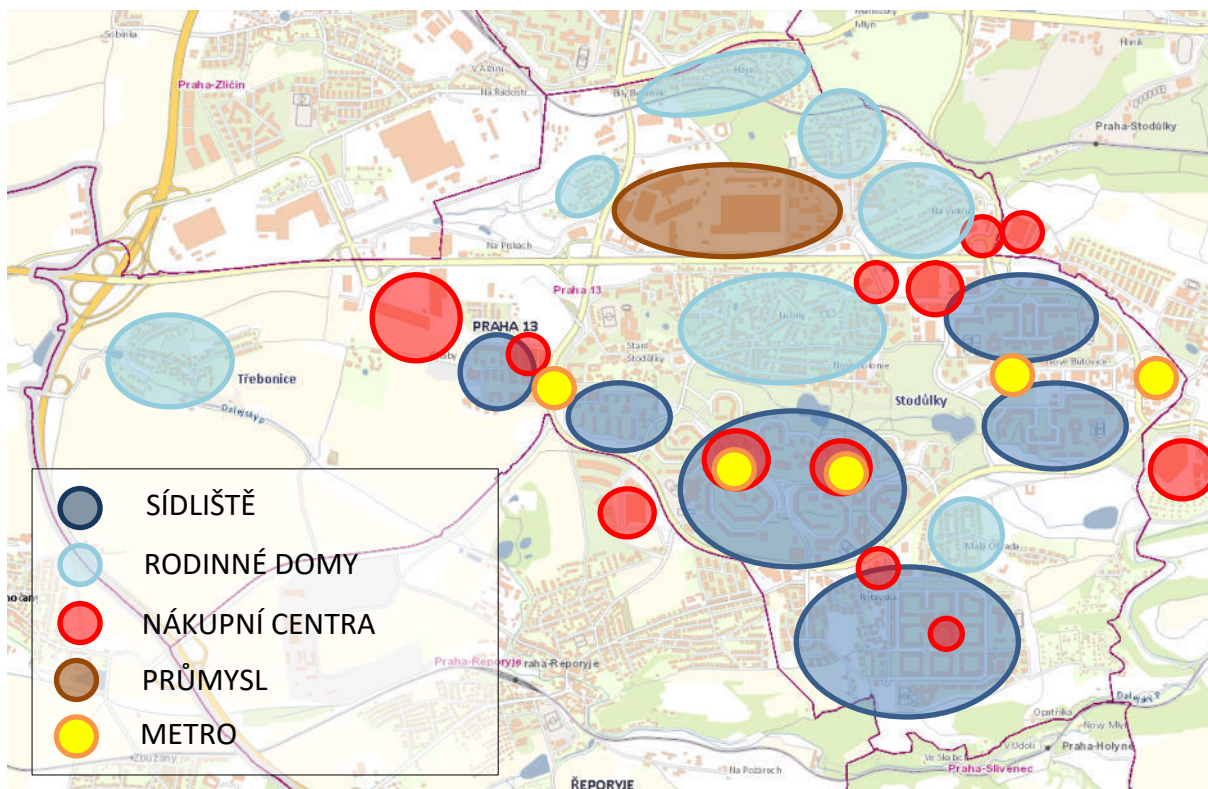
dopravou. Naopak nejnižší je frekvence pravidelného denního dojíždění v případě cyklistické dopravy. Frekvenci využitých typů dopravy znázorňuje [obrázek 13](#) Obrázek 13.



Obrázek 13 Frekvence využití typů dopravy (zdroj: TSK Praha)

3.5 Lokalizace zdrojů a cílů dopravy

Zdroje a cíle dopravy jsou dány účelem, pro který se cesty vykonávají. Nejčastějším zdrojem/cílem je místo bydliště, místo pracoviště, školní zařízení, úřady, služby, obchodní zařízení, ale i zastávky VHD pro vykonání multimodální dopravy. Nejčastějším účelem v běžném pracovním dnu jsou obousměrně cesty DOMOV – PRÁCE (zpravidla tvoří více jak 50 % denních cest), další významné účely obousměrných cest jsou DOMOV – OBCHOD, DOMOV – ÚŘADY, SLUŽBY, ZDRAVOTNICTVÍ a také PRÁCE – OBCHOD. Všechny výše uvedené účely tvoří zpravidla až 80 % všech cest.



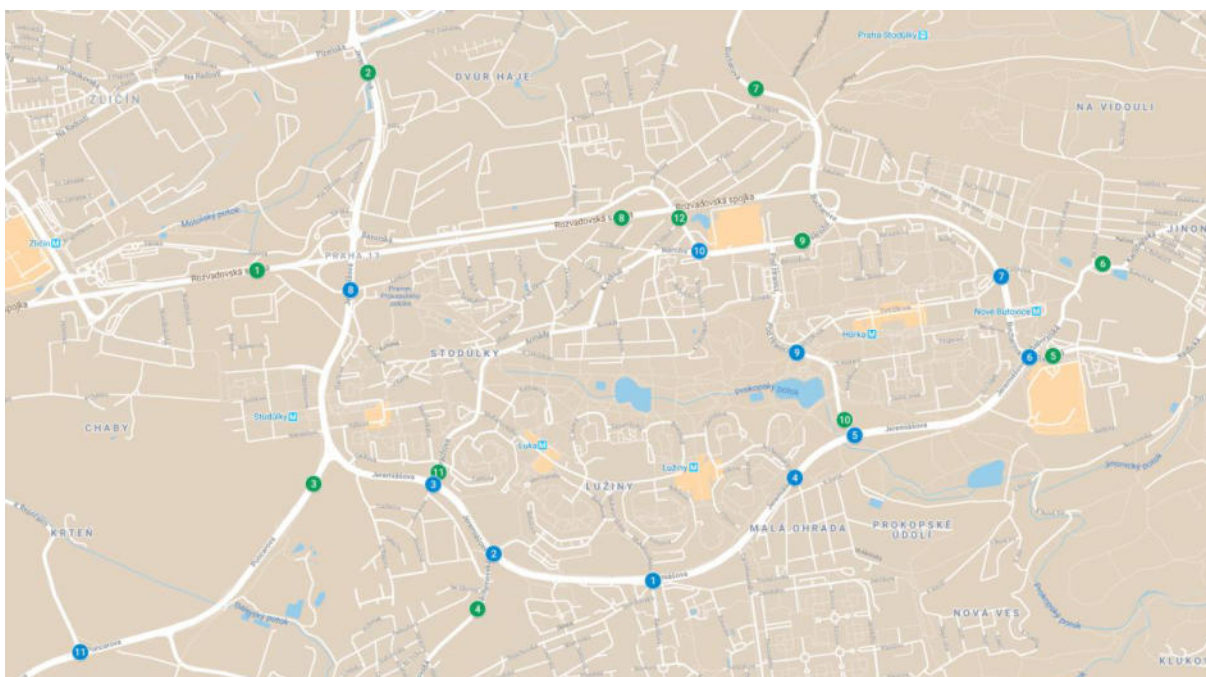
Obrázek 14 Využití území jako obraz vzniku dopravních objemů a vztahů (zdroj: IPR Praha, HDHV)

Území Prahy 13 dominují sídliště Stodůlky, Lužiny, Nové Butovice, rozrůstající se Západní Město a Velká Ohrada jako nejvýznamnější zdroje dopravy v místě bydliště. Území je kompaktně doplněno bydlením v rodinných domech v lokalitách Staré Stodůlky a Malá Ohrada. V severní části území jsou poněkud odsazené zóny rodinného bydlení v oblasti Na Vidouli a Háje. V území jsou převážně pracovní místa ve službách a obchodu. Nejvyšší hustota pracovních míst lze předpokládat ve smíšeném městském jádru v Nových Butovicích, kde je i velké množství služeb. Severně nad Rozvadovskou spojkou je jediná koncentrovaná oblast průmyslu. Nejvýznamnější obchodní centra jsou HomePark Zličín, Obchodní pasáž Luka Living, OC Lužiny, Centrum Velká Ohrada a těsně za hranicí MČ OC Galerie Butovice. Dále jsou v území objekty obchodních řetězců Kaufland, Lidl, Billa, Albert a mnoho dalších drobných nákupních příležitostí. Využití území na mapě MČ zobrazuje [obrázek 14](#).

4 REALIZACE DOPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ

V rámci projektu byly zpracovatelem provedeny a vyhodnoceny průzkumy dynamické a statické dopravy. Dynamické průzkumy zahrnovaly směrový průzkum automobilové dopravy na stanovištích, která byla určena na příjezdových komunikacích do městské části a hlavních sběrných komunikacích uvnitř řešené oblasti. Stanoviště pro křižovatkové průzkumy byly navrženy tak, aby zachytily hlavní dopravní proudy do jednotlivých oblastí městské části. Statické průzkumy byly zaměřeny na parkovací kapacitu veřejně přístupných ploch a jejich obsazenost během dne a noci.

Jednotlivá stanoviště směrových průzkumů (zelené body) a stanoviště křižovatkových průzkumů (modré body) zobrazuje [obrázek 15](#).



Obrázek 15 Stanoviště směrových a křižovatkových průzkumů (zdroj: MČ Praha 13)

4.1 Směrové průzkumy

Cílem směrových dopravních průzkumů bylo zjištění podílu zdrojové, cílové a tranzitní dopravy na příjezdových komunikacích do městské části. Na vstupních profilech do sledované oblasti byly zjištěny intenzity dopravy, směr dopravního proudu a registrační značka s časem průjezdu. Ze zjištěných dat byla rozdělena vozidla dle jednotlivých kategorií, jednotlivých krajů a kategorizována dle registrační značky na elektromobily a ostatní. Průzkumy proběhly v běžný pracovní den v průběhu měsíce května v době od 7 do 19 hodin.

Sledované profily:

- P1 profil Rozvadovská spojka (Jeremiášova – Řevnická)
- P2 profil Jeremiášova (Plzeňská – Hájčí)
- P3 profil Poncarova (Jeremiášova – K Třebonicům)
- P4 profil Jáchymovská (Na Výrovně – Hlávková)
- P5 profil Radlická (umístit profil)
- P6 profil Řeporyjská (Na Vidouli – Butovická)
- P7 profil Bucharova (Šafránková – Plzeňská)
- P8 profil Rozvadovská spojka (Jeremiášova – Bucharova)
- P9 profil Nárožní (Pod Hranicí – Bucharova)
- P10 profil Pod Hranicí (Jeremiášova – V Hůrkách)
- P11 profil Oistrachova (Vackova – Jeremiášova)
- P12 profil Bavorská (Nárožní – Jindrova)

4.1.1 Dopravní průzkum

Dopravní průzkum byl proveden podle zásad pro provádění dopravních průzkumů (dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“) ve středu 26. 5. 2021. Časový interval průzkumu byl stanoven od 7 do 19 hodin. Termín měření byl předem komunikován s objednatelem.

Na sledovaných profilech byla použita videotechnika pro záznam dopravního proudu. Pro každý směr byla použita jedna kamera. Po celou dobu průzkumu byl také přítomen pracovník, který měl na starosti koordinaci průzkumu. Součástí jeho činnosti byl i průjezd přes všechny lokality dle všech pravidel silničního provozu včetně dodržování stanovených hodnot nejvyšší dovolené rychlosti. Díky tomu bylo možné získat referenční hodnotu doby jízdy pro následné vyhodnocení tranzitní dopravy.

Záběry z kamer na profilech byly vyhodnoceny pomocí specializovaného software, který dokáže pomocí analýzy obrazu rozpoznat registrační značku vozidla a čas průjezdu.

4.1.2 Výsledky průzkumu

V rámci každého sledovaného profilu došlo k detekci registrační značky vozidla a času průjezdu vozidla pomocí specializovaného software. Zároveň došlo ke zpracování počtu vozidel a rozlišení směru jízdy. Tyto hodnoty byly pro každý profil a směr zpracovány a na základě toho vznikla matice o rozměru 7x7, kdy pro každý vztah byl vyhodnocen podíl tranzitní dopravy. Zjištěné počty tranzitujících vozidel mezi jednotlivými profilem zobrazuje [tabulka 2](#).

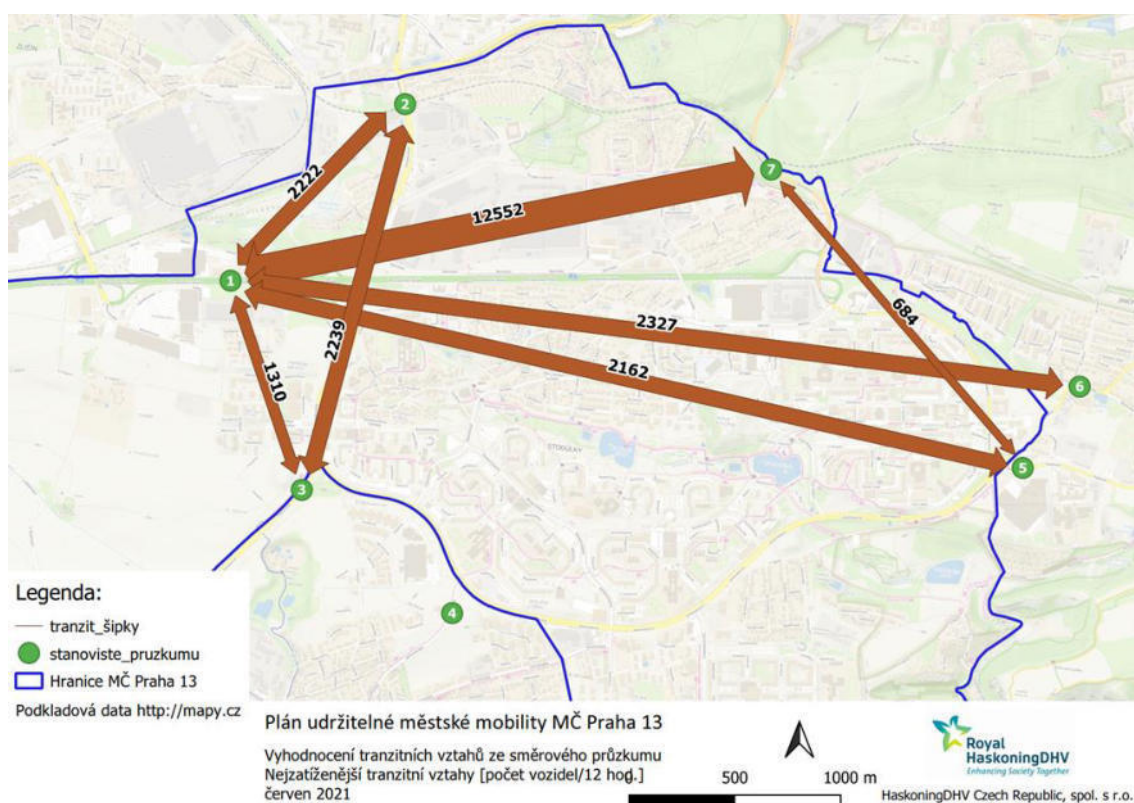
Při zpracování směrových vztahů mezi sledovanými profilem byla na základě průzkumu stanovena maximální doba průjezdu pro tranzitní dopravu. Pro všechny sledované relace byla

stanovena doba průjezdu do 15 minut. Pokud průjezd vozidla byl větší než tato hodnota, nebylo takové vozidlo identifikováno jako tranzitující. Není vyloučeno, že některé vozidlo projelo přes městskou část opakovaně. Výsledek byl zpracován od matice vzájemných vztahů všech vjezdů/výjezdů.

Tabulka 2 Tranzitní doprava mezi vstupy a výstupy do/z oblasti za 12 hodin (počet všech vozidel)

	1_z území	2_z území	3_z území	4_z území	5_z území	6_z území	7_z území	Celkem
1_do území	32	1 057	1 139	229	1 105	1 269	5 614	10 445
2_do území	1 165	16	1 312	213	229	132	67	3 134
3_do území	171	927	24	67	289	214	151	1 843
4_do území	101	220	47	5	112	72	79	636
5_do území	1 057	215	153	125	15	135	372	2 072
6_do území	1 058	155	88	85	68	12	305	1 771
7_do území	6 938	91	300	129	312	331	21	8 122
Celkem	10 522	2 681	3 063	853	2 130	2 165	6 609	28 023

Z výstupů průzkumu tranzitní dopravy vyplývá, že nejsilnější vztah je mezi stanovišti v ulicích Rozvadovská spojka a Bucharova. Velmi silný dopravní vztah je také mezi Rozvadovskou spojkou a ulicemi Radlická a Řeporyjská. Grafické znázornění nejvýznamnějších tranzitních vztahů zobrazuje [obrázek 16](#).



Obrázek 16 Nejsilnější vztahy tranzitní dopravy (zdroj: HDHV)

Kromě stanovišť umístěných na hranici městské části byly kamery osazeny i na hlavních trasách vedoucích přes sledované území (stanoviště s označením P8 – P12). Ze záznamů z těchto kamer bylo možné zjistit trasu automobilů projíždějící městskou částí i vozidla, která se pohybovala pouze po jeho území. V následující **tabulce 3** je uvedena matice všech cest.

Tabulka 3 Matice dopravních vztahů za 12 hodin (počet všech vozidel)

od	1_do území	1_z území	2_do území	2_z území	3_do území	3_z území	4_do území	4_z území	5_do území	5_z území	6_do území	6_z území	7_do území	7_z území	8_do území	8_z území	9_do území	9_z území	10_do území	10_z území	11_do území	11_z území	12_do území	12_z území
1_do území	4383	32		1057		1139		229		1105		1269		5614	3047	2	6	27	30	14	536	13	430	7
1_z území		4067																						
2_do území		1165	4788	16		1312		213		229		132		67	53		1	84	39	28	452	9	519	3
2_z území				5077																				
3_do území		171		927	3169	24		67		289		214		151	22	2	3	32	235	5	958	2	143	8
3_z území						3378																		
4_do území		101		220		47	887	5		112		72		79				8	50	3	301	10	3	5
4_z území								1195																
5_do území		1057		215		153		125	6187	15		135		372	1	54	221	12	493	20	162	9		148
5_z území										5810														
6_do území		1058		155		88		85		68	3222	12		305		67	291	12	140	32	55	21	6	149
6_z území												4354												
7_do území		6938		91		300		129		312		331	2672	21		697	1725	9	12	780	39	182	16	416
7_z území														2678										
8_do území				1						29		52		359	202									
8_z území		3136		139		87		7		1		2		1	1	214			1		6		6	
9_do území		48		67		28		24		26		22		8			1246			191		49		120
9_z území		1	1	1		2				332		397		1536				1015	5					
10_do území		64		51		5		10		34		50		709		1		160	1756			5		84
10_z území		30		23		156	1	101		442		94		3	1				1	1578	23		2	
11_do území		18		17		17		4		13		21		131				31		3	1192			7
11_z území		406		446		826	3	305		235		82		20	2			48		2	1167	3		
12_do území		9		2		5		4		163		198		304				133		57		7	777	
12_z území		827		533		136		3		2				3	2				2		9		1	758

Z výsledků průzkumů vyplývá, že do sledovaného území nejvíce vozidel vjelo a zároveň vyjelo stanovištěm 1 na Rozvadovské spojnici. Druhým nejzatíženějším stanovištěm byl profil na ulici Bucharova. Počty vjezdů a výjezdů na území městské části Praha 13 jsou uvedeny v **tabulce 4**.

Tabulka 4 Intenzita dopravy na vstupech, 7 – 19 hod. (zdroj: HDHV)

	Vstup	Výstup	Celkem
Stanoviště 1	18 940	19 119	38 059
Stanoviště 2	9 110	9 038	18 148
Stanoviště 3	6 422	7 703	14 125
Stanoviště 4	1 903	2 506	4 409
Stanoviště 5	9 379	9 217	18 596
Stanoviště 6	5 766	7 437	13 203
Stanoviště 7	14 675	12 361	27 036
Celkem	66 195	67 381	133 576

Podrobné výsledky podle jednotlivých časových období jsou prezentovány v [tabulce 5](#). Z vyhodnocených dat vyplývá, že na výstupech z území MČ bylo v ranním období mezi 7 – 10 hodinou zaznamenáno o 726 vozidel více než na vstupech. Naopak během dopravního sedla (10 – 16 hodin) vjelo na území o více jak 1 000 vozidel více než vyjelo.

Tabulka 5 Intenzita dopravy na vstupech v časových intervalech (zdroj: HDHV)

	Vstup 7 - 10	Vstup 10 - 16	Vstup 16 - 19	Výstup 7 - 10	Výstup 10 - 16	Výstup 16 - 19
Stanoviště 1	4 534	9 607	4 799	3 880	9 300	5 939
Stanoviště 2	2 408	4 486	2 216	2 208	4 426	2 404
Stanoviště 3	2 502	2 393	1 527	1 734	3 335	2 634
Stanoviště 4	538	978	387	486	1 160	860
Stanoviště 5	1 819	4 716	2 844	2 815	3 671	2 731
Stanoviště 6	1 307	2 631	1 828	2 427	3 210	1 800
Stanoviště 7	3 391	7 071	4 213	3 675	5 677	3 009
Celkem	16 499	31 882	17 814	17 225	30 779	19 377

Na základě záznamu registračních značek jednotlivých vozidel bylo možné rozdělit sledovaná vozidla na automobily s elektropohonem a také rozdělit vozidla podle příslušnosti k jednotlivým krajům nebo státům.

Z údajů uvedených v [tabulce 6](#) vyplývá, že přes území městské části během průzkumu projelo pouze (tranzitní doprava) 436 vozidel s elektropohonem. To představuje pouhé cca 1,5 % z celkového počtu tranzitujících vozidel. Zdrojem dopravy bylo území městské části pro 433 vozidel, a naopak cílem pro 413 vozidel. Na základě rozmístění stanovišť uvnitř sledované oblasti bylo zjištěno, že automobily s elektropohonem vykonaly 66 cest, aniž by opustily území MČ.

Tabulka 6 Údaje o intenzitách dopravy elektromobilů na území MČ (zdroj: HDHV)

	Účel cesty			
	zdroj	cíl	uvnitř území	tranzit
07:00 - 08:00	20	62	3	56
08:00 - 09:00	25	48	7	43
09:00 - 10:00	38	32	4	19
10:00 - 11:00	29	38	7	22
11:00 - 12:00	34	24	7	27
12:00 - 13:00	37	32	7	25
13:00 - 14:00	46	22	10	23
14:00 - 15:00	20	39	8	48
15:00 - 16:00	41	24	5	38
16:00 - 17:00	40	30	1	55
17:00 - 18:00	61	25	4	54
18:00 - 19:00	42	37	3	26
Celkem cest	433	413	66	436

Rozdělení vozidel podle příslušnosti k jednotlivým krajům ČR prezentuje **tabulka 7**. Tabulka je rozdělena navíc do 4 skupin – na vozidla přijíždějící do území MČ, vozidla vyjíždějící z území MČ, tranzitní dopravu a místní dopravu. Tabulka neobsahuje ta vozidla, u jejichž RZ není rozpoznatelná příslušnost ke kraji (elektromobily, RZ na přání).

Tabulka 7 Rozdělení vozidel podle krajů (zdroj: HDHV)

Typ cesty	Dojíždějící vozidla													
Kraj	A	B	C	E	H	J	K	L	M	P	S	T	U	Z
07:00 - 08:00	2432	51	52	30	39	33	31	34	32	117	774	30	89	19
08:00 - 09:00	2366	54	59	22	32	19	24	31	14	87	607	34	67	15
09:00 - 10:00	1916	47	47	17	24	24	20	33	17	60	523	36	72	13
10:00 - 11:00	1849	42	33	21	25	17	20	33	17	58	455	30	80	22
11:00 - 12:00	1818	48	41	15	28	23	20	34	23	45	468	32	71	13
12:00 - 13:00	1932	57	55	28	26	18	24	21	15	86	533	31	60	19
13:00 - 14:00	1878	48	41	12	25	17	23	27	9	67	409	36	68	12
14:00 - 15:00	1930	58	38	13	30	17	21	33	21	85	456	28	53	16
15:00 - 16:00	2186	57	39	16	41	24	21	17	22	83	530	46	83	17
16:00 - 17:00	2454	63	60	27	35	23	23	26	19	84	566	33	93	18
17:00 - 18:00	2377	63	45	27	32	32	31	33	23	69	529	41	82	13
18:00 - 19:00	1981	52	40	29	33	25	25	29	14	84	389	39	73	21

Typ cesty	Vyjíždějící vozidla													
Kraj	A	B	C	E	H	J	K	L	M	P	S	T	U	Z
07:00 - 08:00	2600	69	58	28	42	27	18	26	21	80	511	45	69	27
08:00 - 09:00	2273	62	46	21	34	25	14	23	17	59	452	36	64	19
09:00 - 10:00	1802	31	39	23	21	24	19	27	13	57	386	27	62	14
10:00 - 11:00	1758	52	41	15	21	19	15	29	18	52	445	33	63	10
11:00 - 12:00	1872	49	43	16	31	22	19	34	15	62	481	30	78	15
12:00 - 13:00	1984	55	49	26	37	25	22	26	23	55	524	35	55	22
13:00 - 14:00	1939	55	46	21	30	20	18	34	19	75	494	31	73	14
14:00 - 15:00	2118	55	52	20	32	27	30	36	22	86	531	33	74	29
15:00 - 16:00	2478	71	61	23	37	20	29	27	21	99	709	31	88	16
16:00 - 17:00	2649	58	68	28	44	31	30	19	29	91	741	56	100	26
17:00 - 18:00	2532	53	72	31	38	26	32	34	17	115	641	28	80	12
18:00 - 19:00	1927	45	34	14	38	25	30	37	16	76	488	40	81	15

Typ cesty	Tranzitní doprava													
Kraj	A	B	C	E	H	J	K	L	M	P	S	T	U	Z
07:00 - 08:00	1582	51	47	23	33	19	16	19	24	145	612	31	53	20
08:00 - 09:00	1518	44	61	27	35	18	30	24	20	150	556	26	69	14
09:00 - 10:00	1283	36	43	8	27	27	16	17	11	121	398	28	64	10
10:00 - 11:00	1109	39	42	12	31	15	25	26	16	113	379	17	73	9
11:00 - 12:00	1056	33	42	12	21	13	28	15	14	108	353	25	60	6
12:00 - 13:00	1134	42	44	13	30	14	28	15	10	130	388	17	47	17
13:00 - 14:00	1141	47	34	13	26	12	33	15	13	104	424	18	56	12
14:00 - 15:00	1265	29	45	12	27	12	19	24	14	123	464	18	59	9
15:00 - 16:00	1535	40	55	21	34	21	32	27	13	144	581	40	67	22
16:00 - 17:00	1796	60	80	28	34	20	36	34	21	166	657	38	72	26
17:00 - 18:00	1508	46	51	19	40	12	29	28	13	151	554	43	51	16
18:00 - 19:00	1050	28	29	17	24	15	19	21	7	107	358	14	38	21

Typ cesty	Místní doprava													
Kraj	A	B	C	E	H	J	K	L	M	P	S	T	U	Z
07:00 - 08:00	670	12	18	11	8	6	7	3	8	20	156	13	20	5
08:00 - 09:00	606	12	21	2	7	3	8	12	6	26	155	10	19	1
09:00 - 10:00	512	6	10	10	11	10	5	10	3	11	124	4	16	4
10:00 - 11:00	518	7	8	7	13	8	7	9	5	16	111	8	11	3
11:00 - 12:00	569	9	11	6	7	7	9	6	5	9	131	3	27	0
12:00 - 13:00	665	12	20	4	8	2	8	8	7	21	157	7	17	7
13:00 - 14:00	632	12	14	8	7	12	3	11	5	12	117	3	22	7
14:00 - 15:00	665	9	13	1	13	5	8	11	4	25	126	4	24	4
15:00 - 16:00	677	13	11	8	7	7	7	10	5	33	157	9	26	9
16:00 - 17:00	693	17	28	9	8	5	9	5	8	25	155	8	23	4
17:00 - 18:00	657	15	16	7	14	10	11	8	6	24	135	8	22	4
18:00 - 19:00	514	15	9	8	9	1	9	5	10	21	84	8	22	8

Tabulka 8 zobrazuje vozidla identifikovaná v rámci průzkumů rozřazená dle příslušnosti RZ k jednotlivým státům. Tabulka je rozdělena navíc do 4 skupin – na vozidla přijíždějící do území MČ, vozidla vyjíždějící z území MČ, tranzitní dopravu a místní dopravu.

Tabulka 8 Rozdělení vozidel podle států (zdroj: HDHV)

Typ cesty	Dojíždějící vozidla																											
Stát	A	B	BG	BIH	BY	CH	CZ	D	EST	F	GB	GR	H	HR	I	L	LT	MD	NL	PL	RO	RUS	S	SK	SRB	TR	UA	UNK
07:00 - 08:00	1	0	1	0	0	1	3857	13	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	3	0	18	0	0	1	0
08:00 - 09:00	1	1	0	0	0	0	3520	17	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	5	0	1	0	17	0	0	4	0
09:00 - 10:00	1	0	0	1	0	1	2918	13	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	7	0	3	0	16	0	0	3	1
10:00 - 11:00	1	0	0	0	1	1	2771	4	0	1	2	0	0	0	1	0	0	1	0	4	1	2	1	16	0	0	2	0
11:00 - 12:00	0	0	0	2	0	2	2746	11	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	1	0	0	11	0	0	6	0	
12:00 - 13:00	0	0	2	0	1	0	2972	10	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	5	0	3	0	14	0	1	2	0
13:00 - 14:00	1	0	0	0	0	0	2 2728	11	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	1	1	3	0	11	0	0	7	1
14:00 - 15:00	1	0	1	1	1	2	2872	10	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	13	0	0	5	0
15:00 - 16:00	2	0	0	0	1	2	3254	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	5	0	3	0	18	1	0	3	1	
16:00 - 17:00	1	0	0	0	0	0	3594	5	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	6	1	3	0	23	0	0	13	0	
17:00 - 18:00	1	1	0	0	0	1	3469	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0	14	1	0	6	0	
18:00 - 19:00	1	0	1	0	1	3	2918	7	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	1	0	2	0	28	0	0	12	0	

Typ cesty	Vyjíždějící vozidla																											
Stát	A	B	BG	BIH	BY	CH	CZ	D	EST	F	GB	GR	H	HR	I	L	LT	MD	NL	PL	RO	RUS	S	SK	SRB	TR	UA	UNK
07:00 - 08:00	3	0	0	0	0	3	3688	11	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	16	0	0	10	0
08:00 - 09:00	1	0	0	0	1	1	3199	14	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	4	0	15	0	0	0	0
09:00 - 10:00	0	1	0	0	1	2	2619	17	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2	5	1	2	0	7	0	0	4	0
10:00 - 11:00	2	0	0	0	0	1	2644	5	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	2	0	19	0	0	3	2
11:00 - 12:00	0	0	1	1	1	1	2829	12	0	1	2	0	0	0	1	0	0	1	1	6	1	2	0	14	0	0	1	0
12:00 - 13:00	0	0	2	0	0	1	3016	10	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	4	0	6	0	15	0	0	3	0	
13:00 - 14:00	2	0	0	1	2	1	2959	12	0	0	0	0	4	1	0	1	0	1	0	7	1	1	0	22	0	0	2	0
14:00 - 15:00	2	0	1	0	0	2	3215	16	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	2	4	0	0	15	0	0	6	2	
15:00 - 16:00	1	0	0	1	0	2	3791	3	0	2	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	21	1	0	7	1	
16:00 - 17:00	0	1	1	1	0	1	4057	15	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	6	3	4	1	19	0	0	6	1	
17:00 - 18:00	1	1	0	0	0	0	3811	14	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	3	1	2	0	21	1	0	4	0
18:00 - 19:00	2	0	1	0	0	0	2945	10	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2	0	29	0	0	7	1	

Typ cesty	Tranzitní doprava																										
	A	B	BG	BY	CH	CZ	D	E	EST	F	FIN	GB	H	I	L	LT	LV	NL	PL	RO	RUS	SK	TR	UA	UNK		
07:00 - 08:00	0	0	0	0	0	2726	4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	12	0	5	0		
08:00 - 09:00	1	0	0	0	1	2632	12	0	0	3	0	1	0	0	1	0	0	1	5	0	0	16	0	1	0		
09:00 - 10:00	1	0	0	0	1	2126	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	7	0	0	5	0	1	0		
10:00 - 11:00	1	1	0	0	1	1943	8	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	4	1	0	8	0	2	0		
11:00 - 12:00	1	0	0	0	5	1826	9	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	12	1	4	0		
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	1966	10	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	5	0	4	0		
13:00 - 14:00	1	0	0	0	1	1983	15	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	1	5	0	3	0		
14:00 - 15:00	2	0	1	0	3	2172	14	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	3	0	0	15	0	3	0		
15:00 - 16:00	0	0	0	0	1	2678	8	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	14	0	2	0		
16:00 - 17:00	1	0	2	0	1	3120	20	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	1	2	0	18	1	4	1		
17:00 - 18:00	3	0	0	1	1	2632	12	2	1	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	2	17	1	1	0		
18:00 - 19:00	1	1	0	0	0	1790	9	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	3	1	0	10	0	3	1		

Typ cesty	Místní doprava														
Stát	A	BY	CH	CZ	D	F	GB	I	L	MD	PL	RUS	SK	UA	UNK
07:00 - 08:00	0	0	0	968	2	1	0	0	0	0	1	2	2	1	0
08:00 - 09:00	0	2	0	910	7	0	0	0	0	0	1	0	6	0	0
09:00 - 10:00	1	2	3	754	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0
10:00 - 11:00	1	0	0	750	4	0	1	0	0	0	0	4	3	1	1
11:00 - 12:00	0	0	1	820	3	0	0	5	0	0	0	1	4	1	1
12:00 - 13:00	0	0	2	970	5	1	0	0	0	0	3	1	2	3	1
13:00 - 14:00	1	0	1	886	6	0	1	0	0	0	0	1	4	4	0
14:00 - 15:00	0	0	0	932	5	0	1	0	1	0	1	0	2	0	0
15:00 - 16:00	1	0	1	1002	2	0	0	0	0	0	1	0	4	1	0
16:00 - 17:00	0	1	0	1019	3	0	0	0	0	0	2	2	4	2	0
17:00 - 18:00	0	1	2	953	3	0	0	0	0	1	1	0	10	4	0
18:00 - 19:00	0	0	0	736	1	0	0	0	0	0	1	0	5	3	0

Tabulkové a grafické vyhodnocení směrového dopravního průzkumu v plném rozlišení je součástí **PŘÍLOHY Č. 1**. Její součástí jsou **příloha 1.1** Matice dopravních vztahů na území MČ Praha 13; **příloha 1.2** Rozdělení automobilové dopravy podle RZ – kraje; **příloha 1.3** Rozdělení automobilové dopravy podle RZ – státy; **příloha 1.4** Variace dopravy na stanovištích

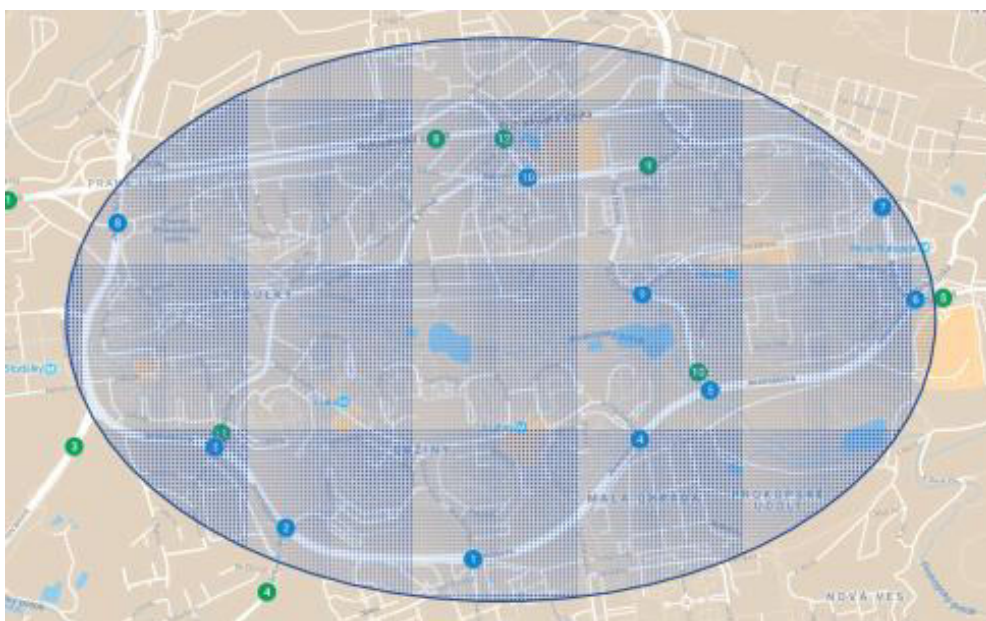
4.2 Křižovatkové průzkumy

Křižovatkové průzkumy automobilové dopravy byly provedeny dne 6. 5. 2021 v době od 00:00 do 24:00 hodin pomocí kamer umístěných na jednotlivých křižovatkách. Následně byly průzkumy vyhodnoceny do tabulek podle předem dané skladby vozidel.

Sledované křižovatky:

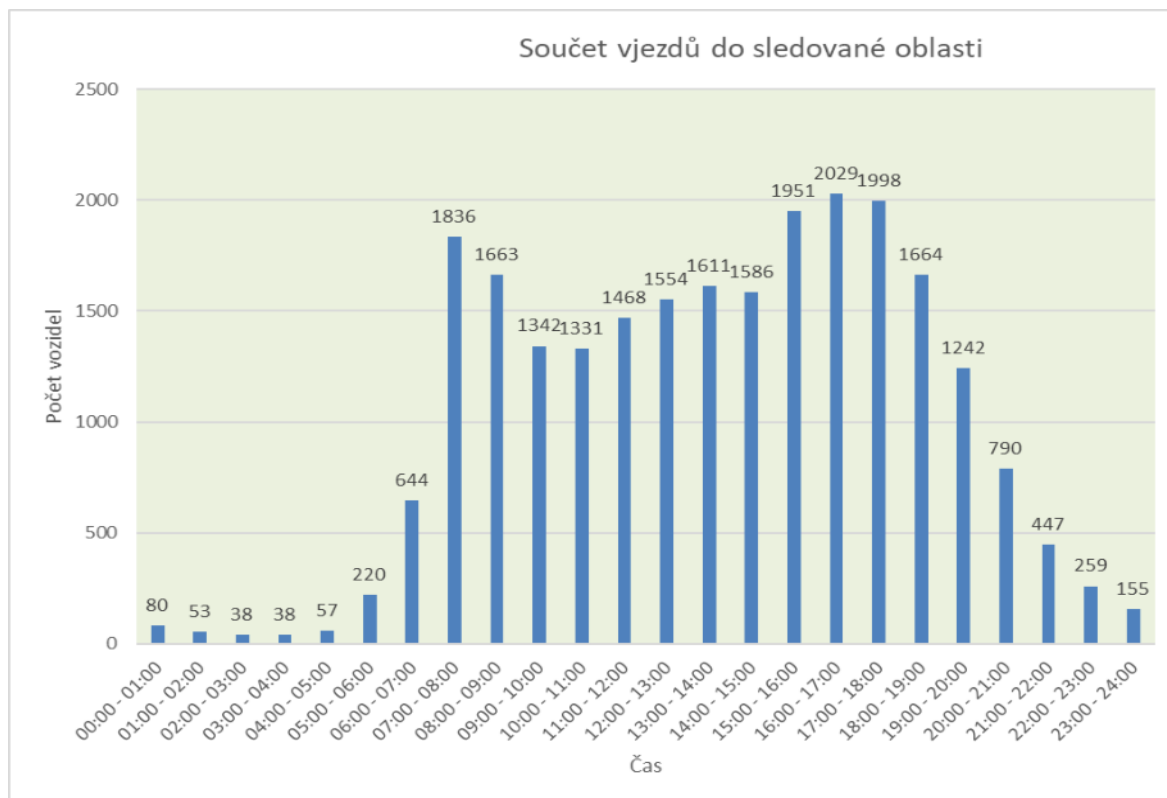
- K1 Jeremiášova × Mukařovského × Smíchovská
- K2 Jeremiášova × Jáchymovská × Holýšovská
- K3 Jeremiášova × Oistrachova × Jirousova
- K4 Jeremiášova × Archeologická × Na Hvíždálce
- K5 Jeremiášova × Pod Hranicí
- K6 Jeremiášova × Radlická × Bucharova × Řeporyjská
- K7 Bucharova × Tichnova × Petržilkova
- K8 Jeremiášova × rampa Rozvadovská spojka × Lýskova
- K9 Pod Hranicí × Petržilkova
- K10 Nárožní × Bavorská
- K11 Poncarova × K Řeporyjím

Ze směrového dopravního průzkumu bylo mimo jiné možné vyhodnotit počty vjezdů a výjezdů do celé městské části. Na základě průzkumů na křižovatkách, které leží na páteřních komunikacích městské části (viz [obrázek 17](#)), bylo možné vyhodnotit počty vjezdů a výjezdů do oblasti sevřené komunikacemi Rozvadovská spojka – Bavorská – Nárožní – Bucharova a Jeremiášova. Jedná se o oblast, kterou prochází trasa metra linky B a nachází se zde velké množství administrativních budov.

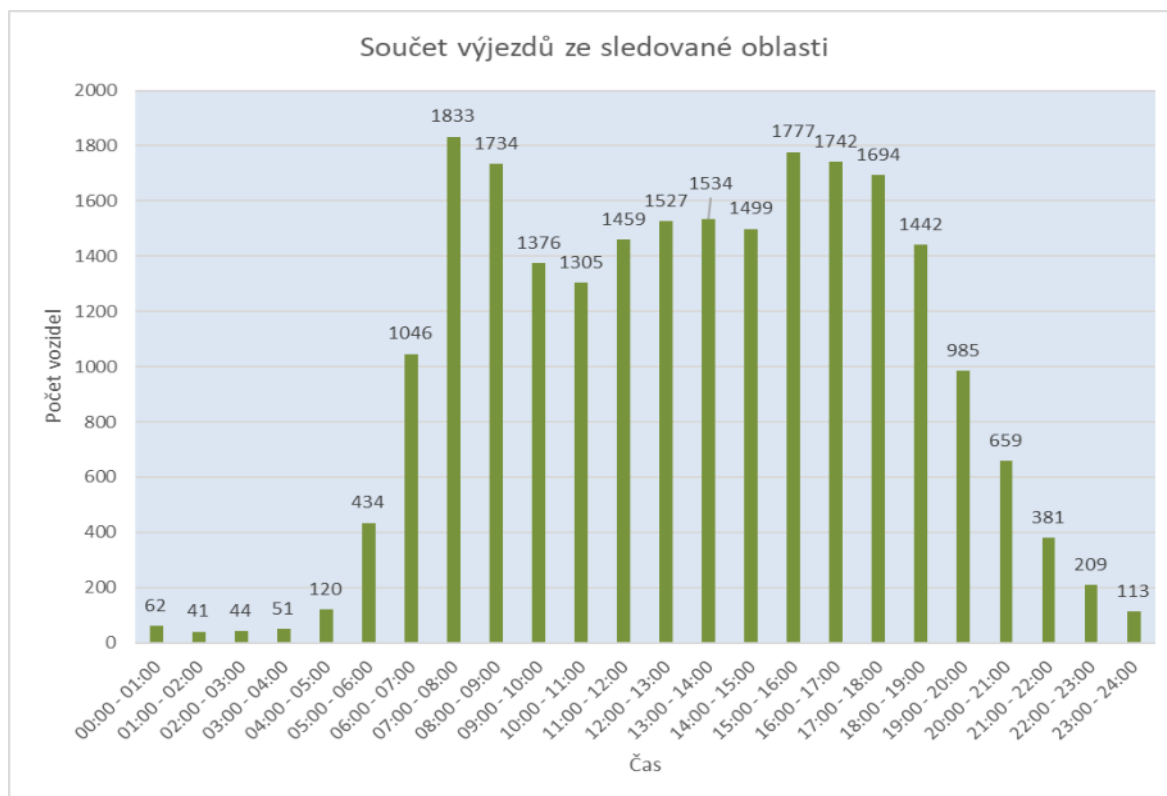


Obrázek 17 Oblast vyhodnocení pomocí křižovatkových průzkumů (zdroj: HDHV)

Z porovnání počtu vjezdů a výjezdů do oblasti je vidět, že mezi 5 až 7 hodinou ranní vyjelo z oblasti více vozidel, než do ní vjelo. Konkrétně se v tuto dobu jednalo o rozdíl 616 vozidel. Naproti tomu v odpoledních a večerních hodinách (mezi 15 až 20 hodinou) vjelo do oblasti více vozidel, než vyjelo, tak jak se obyvatelé vraceli domů. Součty vjezdů a výjezdů do oblasti v jednotlivých hodinách dne jsou zobrazeny na [obrázku 18](#) a [obrázku 19](#).



Obrázek 18 Součet vjezdů vozidel do oblasti (zdroj: HDHV)



Obrázek 19 Součet výjezdů vozidel z oblasti (zdroj: HDHV)

Grafické vyhodnocení průzkumů všech sledovaných křižovatek včetně pentlogramů je součástí **PŘÍLOHY Č. 2**.

4.3 Průzkumy dopravy v klidu

V květnu 2021 byly provedeny průzkumy dopravy v klidu plošným sčítáním na celém území MČ a záznamem registračních značek na vnějším kordonu městské části.

Aby bylo zachyceno parkování jak rezidentů, tak i návštěvníků městské části, proběhlo sčítání v denní dobu mezi 9 až 14 hodinou. Naopak cílem nočního sčítání bylo zjistit počty převážně parkujících rezidentů. Z tohoto důvodu proběhlo sčítání v době mezi 23 až 4 hodinou.

Plošnému sčítání parkujících vozidel přecházela pasportizace ploch s parkujícími vozidly na veřejně přístupných komunikacích a plochách. V rámci pasportizace byla identifikována místa nelegálního parkování (stání v rozporu se zákonem), která jsou motoristy využívána. Do výsledků nebyly započítány veřejně nepřístupné parkovací plochy (např. garáže) a plochy u velkých obchodních zařízení, která byla v noci prázdná a zkreslovala by výsledky obsazenosti.

Z důvodu možnosti porovnání s výsledky z předchozích let bylo pro vyhodnocení použito stejných 14 homogenních oblastí jako v již realizovaných průzkumech v rámci jiných projektů.

Podrobný popis průzkumů včetně výstupů je uveden v [kapitole 7 DOPRAVA V KLIDU](#).

Mapové výstupy z dopravního průzkumu dopravy v klidu jsou součástí [PŘÍLOHY Č. 3](#).

5 REALIZACE PARTICIPAČNÍCH AKTIVIT S VEŘEJNOSTÍ V RÁMCI ANALYTICKÉ ČÁSTI

Na základě komunikační strategie, která byla pro projekt vypracována samostatně a je jednou z nedílných součástí Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13, byly v průběhu zpracovávání projektu uveřejněny v měsíčníku STOP články popisující důvody pořízení tohoto dokumentu. Dále byli občané městské části požádáni o spolupráci při vyplňování anketního dotazníku pomocí dalších informačních kanálů MČ Praha 13 (televizní spot, facebookový profil, webové stránky MČ, mobilní aplikace MČ, místní Agenda 21). Anketní dotazník byl připraven ve spolupráci zadavatele a zpracovatele projektu. Z dotazníků byly získány podněty a připomínky, které byly občanům prezentovány na veřejném projednání a bude s nimi pracováno v návrhové části projektu.

5.1 Dotazníkové šetření

Na základě zadávacích podmínek byl připraven ve spolupráci se zadavatelem projektu anketní webový dotazník, který byl k dispozici občanům městské části na webových stránkách projektu <https://mobilita.praha13.cz> od 1. března do 26. května 2021.

V rámci propagace anketního dotazníku byly uveřejněny příspěvky v informačních kanálech MČ – v měsíčníku STOP, na webových stránkách MČ i na webových stránkách projektu, na facebookových stránkách, v mobilní aplikaci a v Místní agendě 21.

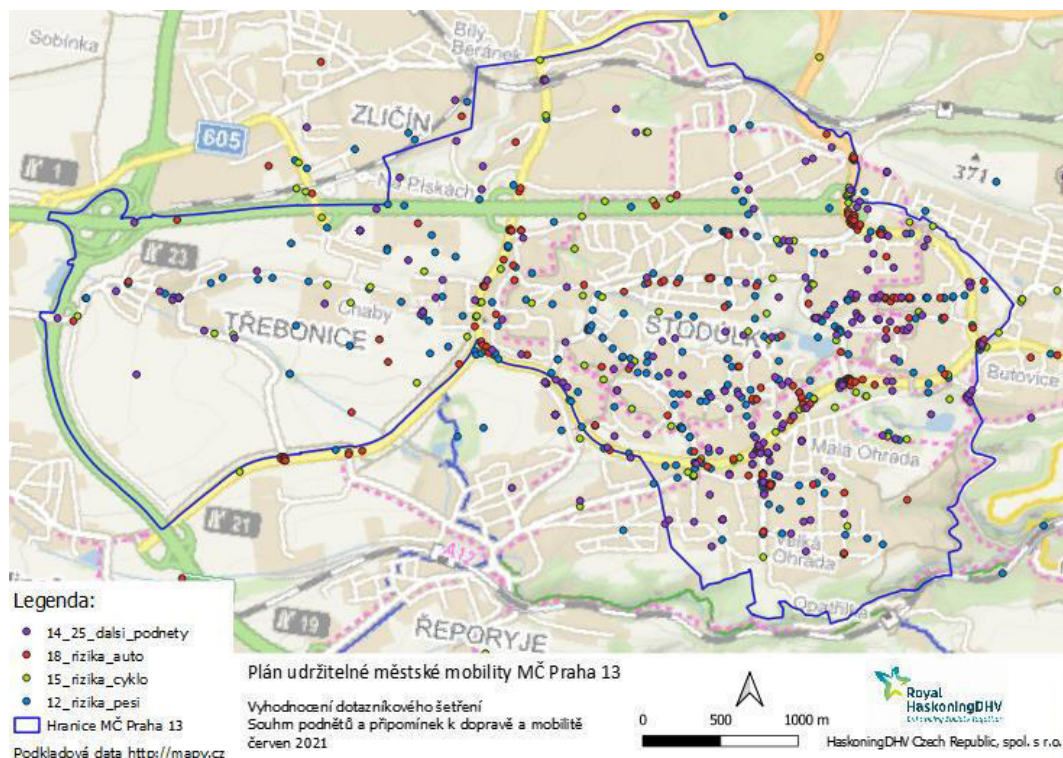
Anketního průzkumu se zúčastnilo 686 respondentů.

Dotazník obsahoval 25 otázek, z nichž některé z nich byly rozšířeny o doplňující podotázky. Kromě toho mohli občané u vybraných otázek doplnit do kolonek připomínky a podněty. Pro lepší názornost byly u některých otázek interaktivní mapky, do kterých mohli občané bodem vyznačit problém, který se týkal daného tématu a k bodu slovně napsat komentář.

Respondenti vyznačili do map celkem 1136 jedinečných podnětů, z toho:

- 326 k pěší dopravě
- 224 k cyklistické dopravě
- 229 k automobilové dopravě
- 144 k hromadné dopravě
- 213 k veřejnému prostoru

Vyznačené podněty v mapě jsou pro ilustraci zobrazeny na [obrázku 20](#). Konkrétní umístění podnětů v mapách a znění podnětů lze nalézt na webových stránkách projektu. Konkrétní webové odkazy na mapy a připomínky pro jednotlivé dopravní módy jsou uvedené v následujícím rozboru věnujícím se jednotlivým otázkám dotazníkového šetření.

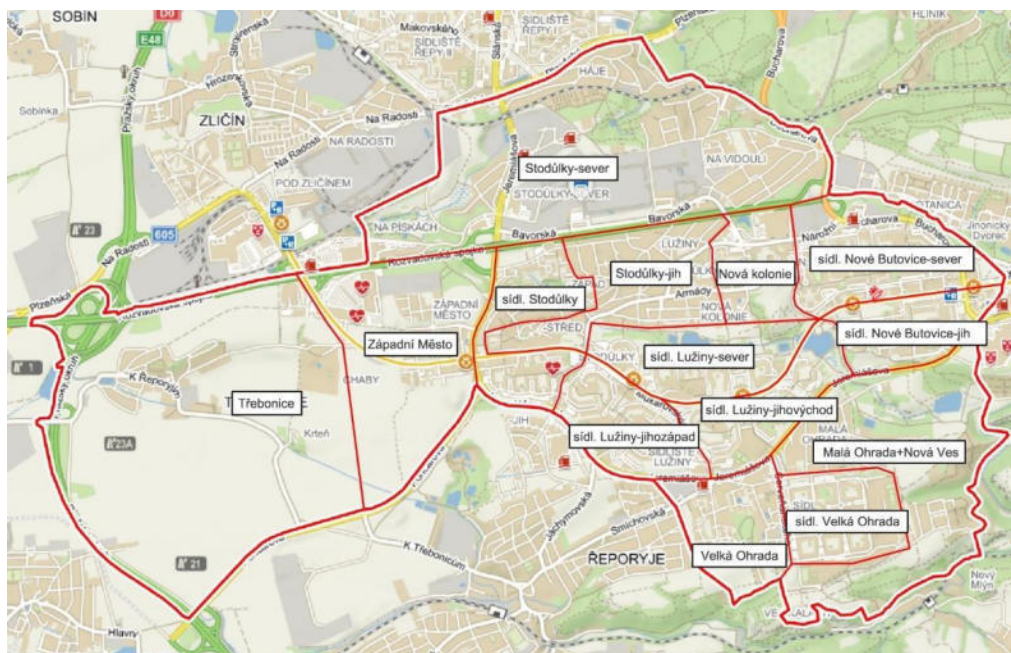


Obrázek 20 Zobrazení všech vyznačených podnětů do mapy v rámci dotazníkového šetření (zdroj: HDHV)

Všechny připomínky a podněty k jednotlivým módům dopravy, které se od respondentů podařilo sesbírat, a jejich grafické znázornění pomocí heat map, jsou uvedeny v **PŘÍLOZE Č. 4**.

Připomínky, podněty a názory uvedené v přílohách neprošly revizí ani cenzurou, jsou uvedeny v takovém znění, v jakém byly zaznamenány respondenty.

Území městské části bylo pro účely dotazníku rozděleno na 15 oblastí tak, aby byly pro srovnání s již dříve realizovanými průzkumy identické. Rozdělení území zobrazuje [obrázek 21](#).



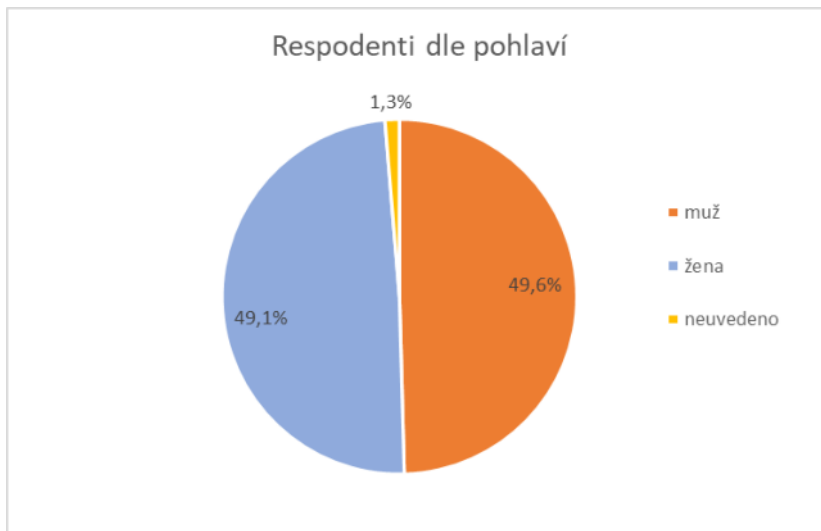
Obrázek 21 Mapa rozdělení území na menší sídelní jednotky (zdroj: zadavatel)

První otázky se týkaly socioekonomických údajů respondentů. Následující otázky byly rozděleny podle jednotlivých módů dopravy. V oblasti veřejné dopravy byly respondenti dotázáni na spokojenost s dostupností a jejím fungováním. V pěší dopravě se občané vyjadřovali ke stávající pěší infrastruktuře a veřejnému prostoru. V cyklistické dopravě kromě spokojenosti s infrastrukturou byli respondenti dotázáni na podněty, které by je motivovaly k využívání jízdního kola pro každodenní dopravu. V rámci automobilové dopravy byli respondenti dotazováni na spokojenost se stavem dopravní infrastruktury a s parkováním na území městské části. V oblasti parkování byly otázky dále zaměřeny na ochotu obyvatel parkovat v parkovacích domech a na případné zavedení regulace parkování na území městské části.

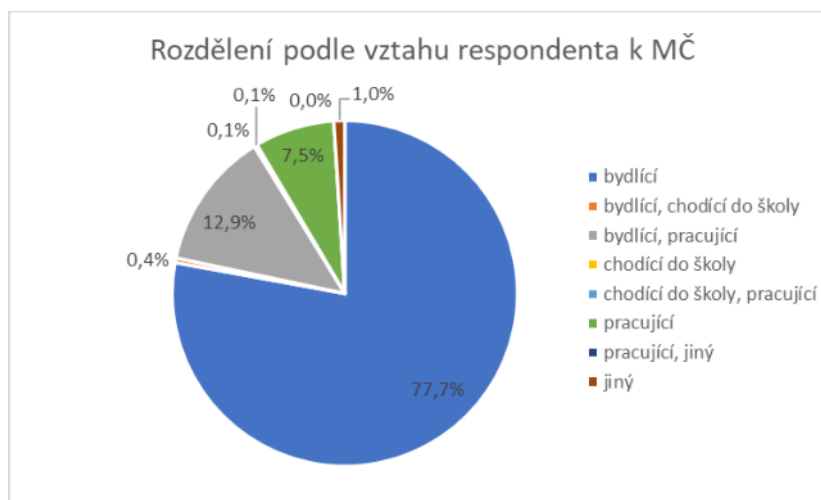
Rozbor jednotlivých otázek z dotazníku je uveden pomocí grafů a komentářů. Výsledky anketního dotazníku jsou uvedeny v grafech na [obrázcích 22 – 49](#).

Socioekonomická data

Anketního průzkumu se zúčastnil defacto stejný počet žen i mužů, kteří vyjádřili v následující otázce svůj vztah k městské části. Nejvíce dotazníků vyplnili obyvatelé bydlící na území Prahy 13. Následovala skupina obyvatel, která v městské části bydlí a zároveň i pracuje.

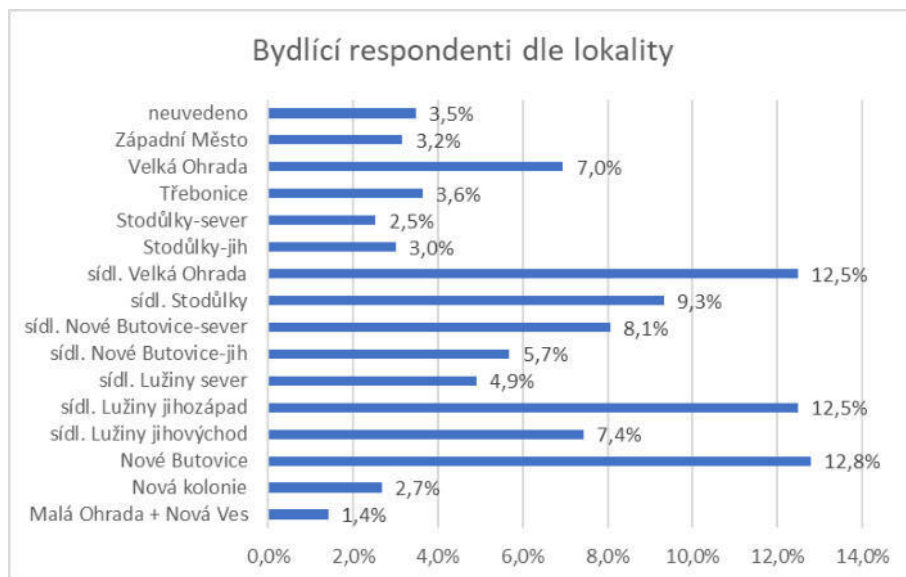


Obrázek 22 Rozdělení respondentů podle pohlaví (zdroj: HDHV)

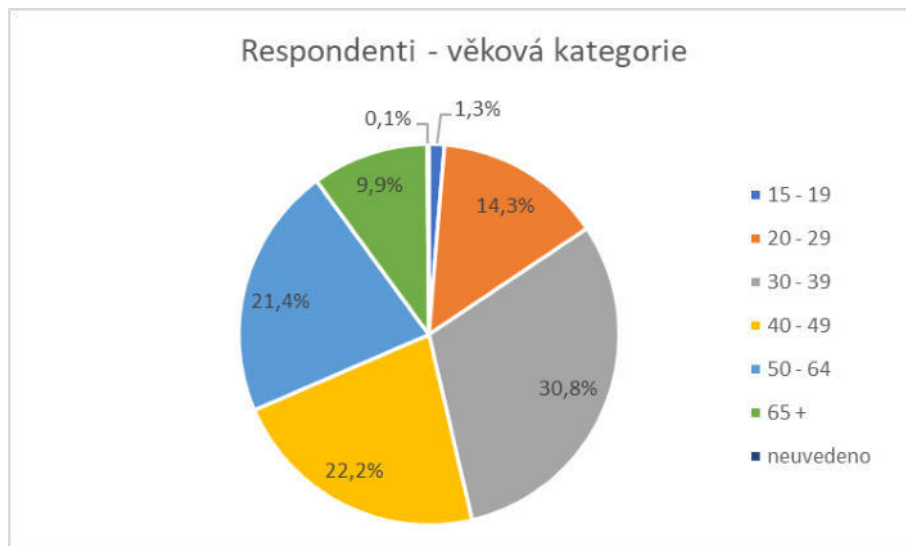


Obrázek 23 Rozdělení respondentů podle vztahu k městské části (zdroj: HDHV)

Nejvíce respondentů vyplňovalo dotazník z oblasti Nové Butovice a sídlišť Velká Ohrada a Lužiny jihozápad. Nejvíce dotazníků vyplnili lidé ve věkových kategoriích 40–49 a 50–64 let. Přes 30 % dotázaných v dotazníku však věk nevyplnilo. Na otázku týkající se ekonomické aktivity uvedlo přes 70 % dotázaných zaměstnanecký poměr.



Obrázek 24 Rozdělení respondentů podle bydliště (zdroj: HDHV)



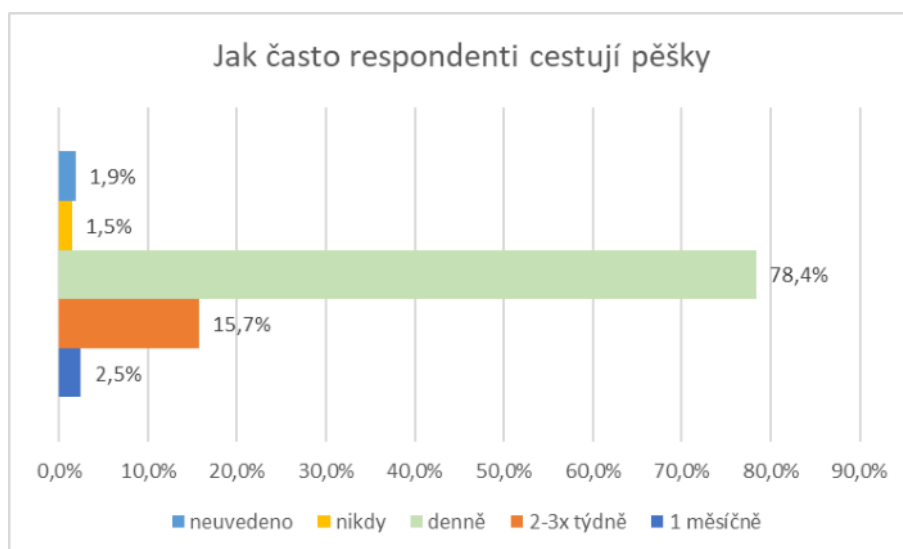
Obrázek 25 Rozdělení respondentů podle věku (zdroj: HDHV)



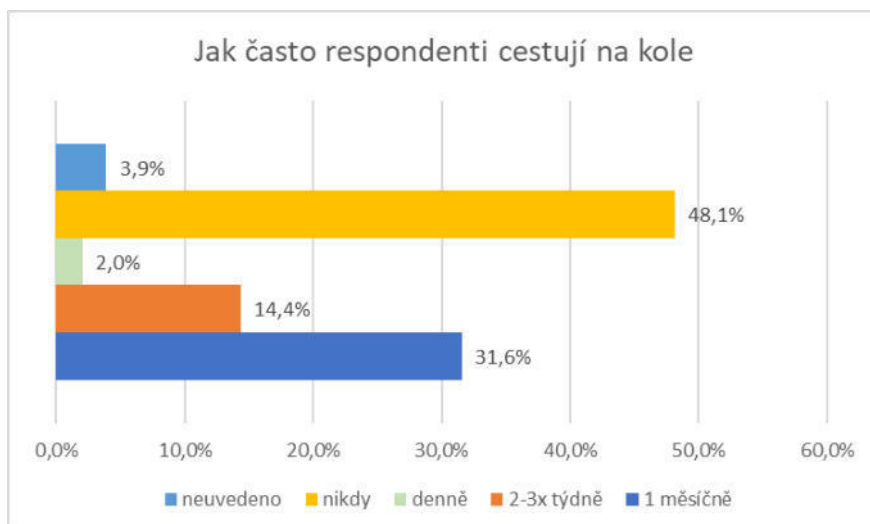
Obrázek 26 Rozdělení respondentů podle ekonomické aktivity (zdroj: HDHV)

Využívání jednotlivých druhů dopravy

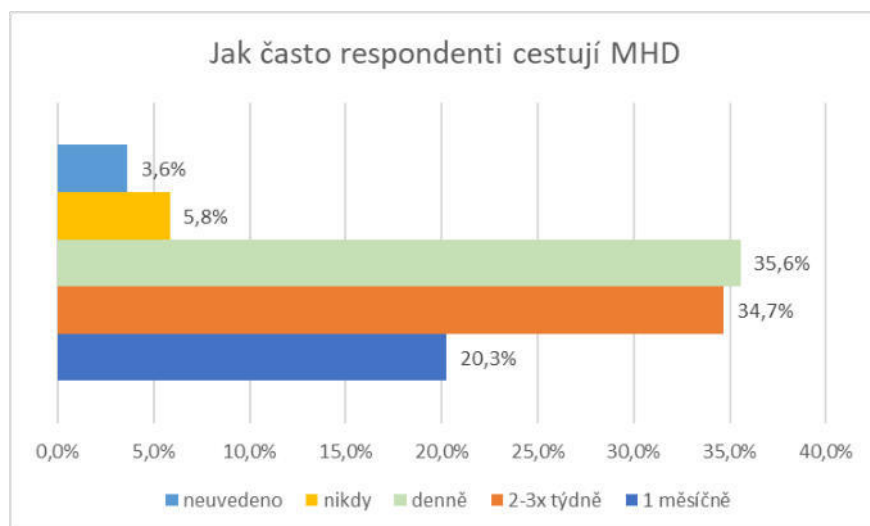
V odpovědích na využívání jednotlivých druhů dopravy odpovědělo na dotaz, jak často cestují pěšky 78 % respondentů denně a 15,7 % 2-3 x týdně. Na otázku týkající se cyklistické dopravy odpovědělo 48 %, že na kole nejedí nikdy a pouze 2 % využívají kolo denně. Městskou hromadnou dopravu přes 35 % a 2-3 x týdně 34,7 % obyvatel. MHD nikdy nevyužívá necelých 6 % dotázaných. Autem cestuje cca 46 % 2-3 x týdně a 26,7 % denně. Automobil nevyužívá nikdy necelých 11 % respondentů.



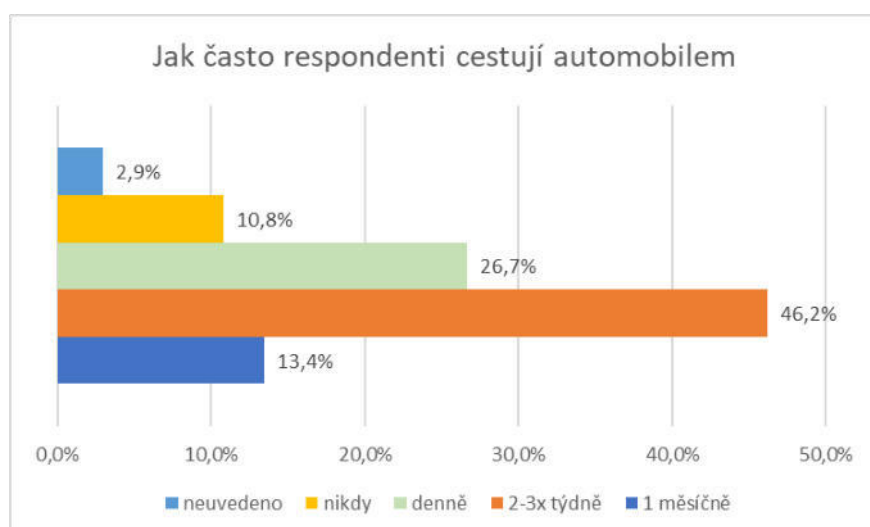
Obrázek 27 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují pěšky“ (zdroj: HDHV)



Obrázek 28 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují na kole“ (zdroj: HDHV)



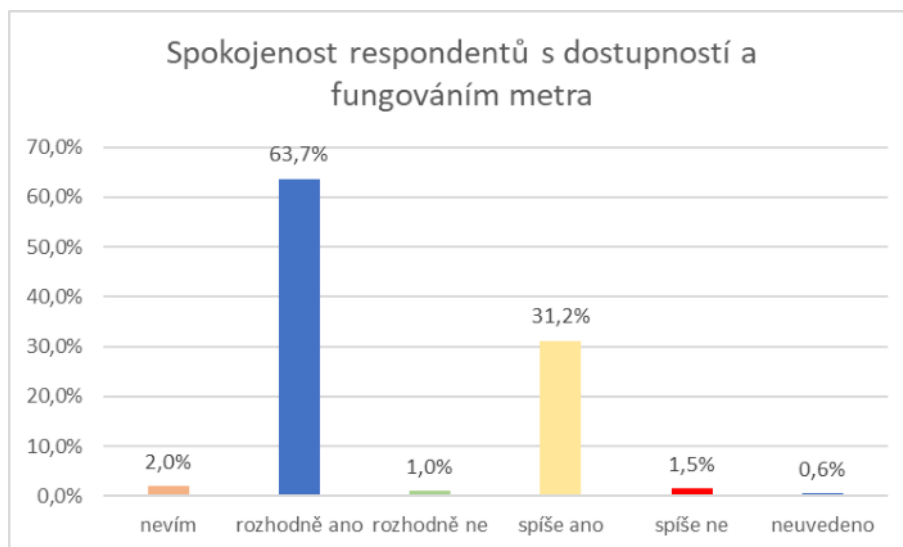
Obrázek 29 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují MHD“ (zdroj: HDHV)



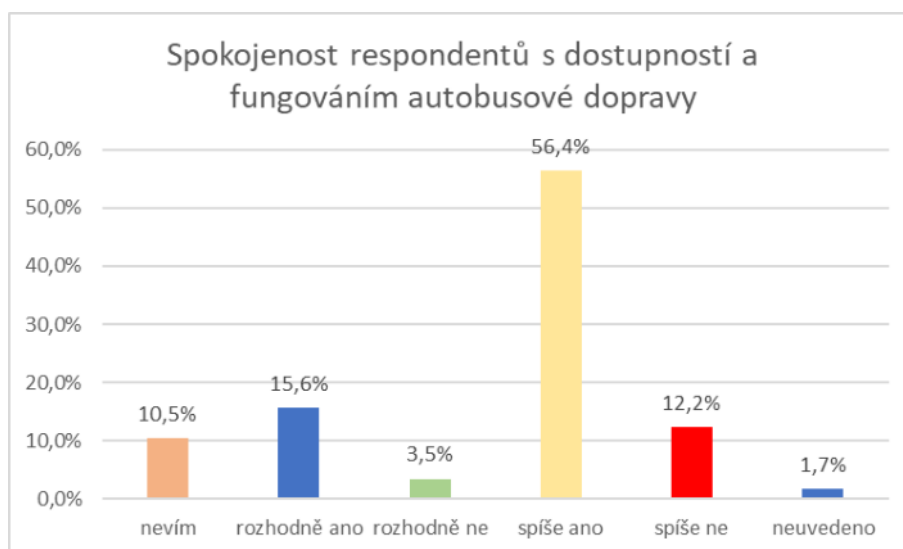
Obrázek 30 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují automobilem“ (zdroj: HDHV)

Veřejná hromadná doprava

V otázce ke spokojenosti s dostupností a fungováním městské hromadné dopravy se „rozhodně ano“ vyjádřilo k metru 63,7 % a k autobusové dopravě 15,6 % dotázaných. Spíše ano bylo spokojeno u metra 31,2 % a u autobusové dopravy 55,6 % respondentů. Rozhodně nespokojeno je s autobusovou dopravou 3,5 % a s metrem 1 % odpovídajících. Z výsledků je patrné, že se službami Pražské integrované dopravy je drtivá většina respondentů spokojena.

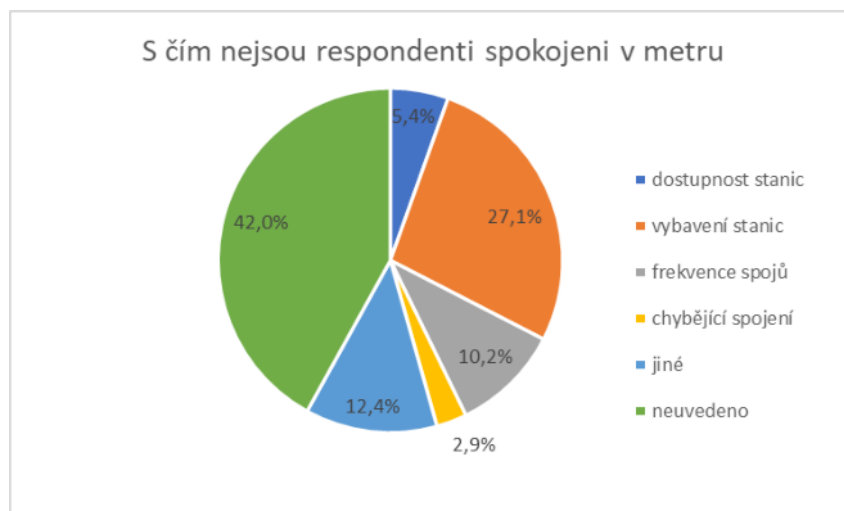


Obrázek 31 Vyhodnocení otázky „Spokojenost s dostupností a fungováním metra“ (zdroj: HDHV)



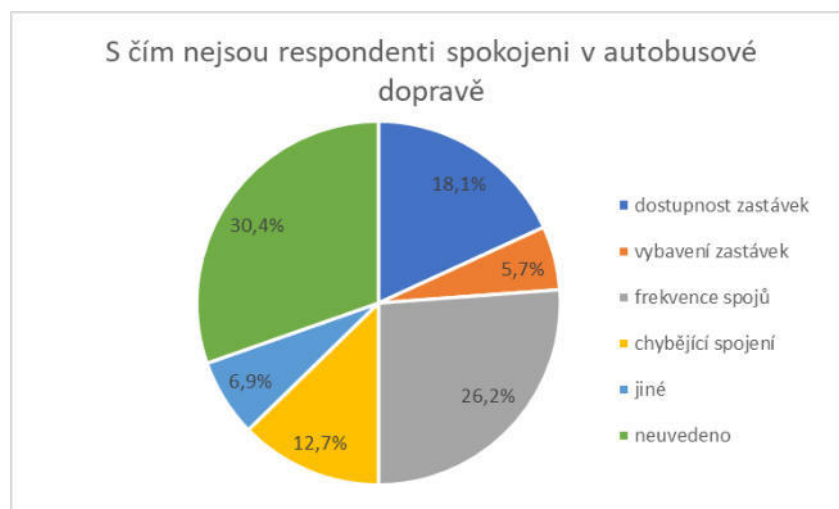
Obrázek 32 Vyhodnocení otázky „Spokojenost s dostupností a fungováním autobusové dopravy“ (zdroj: HDHV)

Na otázku „S čím nejsou respondenti spokojeni v městské hromadné dopravě“ se u metra objevovala nejčastěji odpověď týkající se vybavení stanic. Následovala odpověď na nevyhovující dostupnost stanic. Mezi konkrétními připomínkami převažovala nespokojenost s chybějícími eskalátory nebo výtahy ve stanicích, čistotou výtahů, stanic a jejich okolí. Všechny podněty ze strany občanů týkající se metra jsou uvedeny v [PŘÍLOZE Č. 4.4](#).



Obrázek 33 Vyhodnocení otázky „S čím nejste spokojeni v metru“ (zdroj: HDHV)

V autobusové dopravě je mezi respondenty největší nespokojenost s frekvencí spojů. Nespokojenost je také s dostupností zastávek a chybějícími spojeními, objevovaly se nejčastěji připomínky ke zpoždění a přeplnění některých autobusových linek. Tak jako u metra vadí respondentům nepořádek na zastávkách a jejich okolí. Seznam podnětů týkajících se autobusové dopravy je uveden v [PŘÍLOZE Č. 4.5](#).



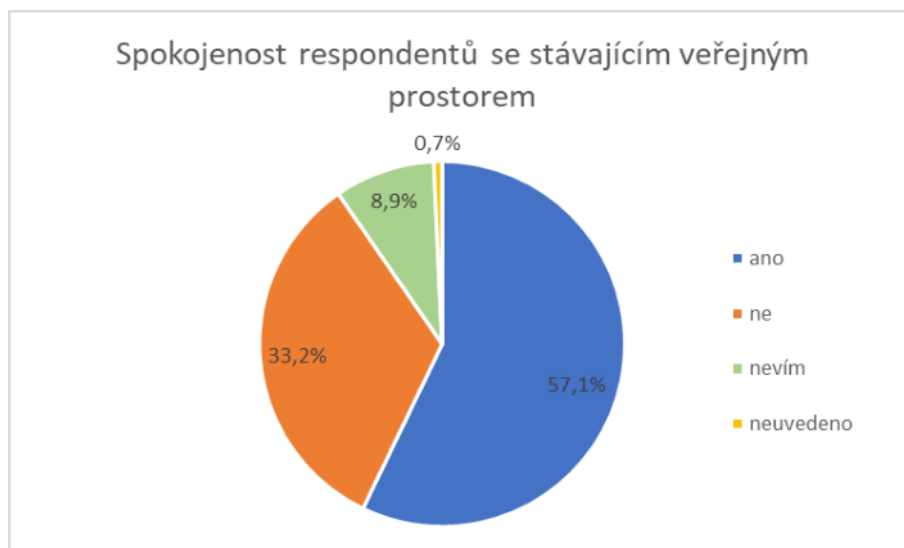
Obrázek 34 Vyhodnocení otázky „S čím nejste spokojeni v autobusové dopravě“ (zdroj: HDHV)

Pěší doprava a veřejný prostor

Další otázky se týkaly spokojenosti se stávající pěší infrastrukturou a veřejným prostorem. Se stávající pěší infrastrukturou je spokojeno přes 61 % respondentů. U veřejného prostoru to bylo cca 57 % respondentů. Nespokojeno bylo 30,5 % u pěší infrastruktury, respektive 33,2 % dotázaných k veřejnému prostoru.



Obrázek 35 Vyhodnocení otázky „Spokojenost se stávající pěší infrastrukturou“ (zdroj: HDHV)



Obrázek 36 Vyhodnocení otázky „Spokojenost se stávajícím veřejným prostorem (zdroj: HDHV)

V podnětech a připomínkách k pěší infrastruktuře zazněla ze strany občanů pochvala ke stavu Centrálního parku. Jinak převládaly připomínky ke špatnému stavu nebo chybějícím chodníkům. Zazněly také připomínky k úklidu chodníků od psích exkrementů. Všechny připomínky k pěší infrastruktuře jsou uvedeny v [PŘÍLOZE Č. 4.6.](#)

Tak jako v připomínkách k pěším trasám zazněly podobné připomínky k veřejnému prostoru. Respondentům vadí nepořádek a špatný stav povrchů, v některých lokalitách některým dotázaným chybí zcela veřejný prostor. Celkový výčet připomínek a podnětů je uveden v [PŘÍLOZE Č. 4.7](#).

Z pohledu chodce považují respondenti za riziková místa převážně chybějící chodníky a zcela chybějící nebo nenormové přechody pro chodce.

- Červeňanského (přechody – bezpečnost, osvětlení)
- Raichlova, Smíchovská, Jeremiášova – přechody, chybějící chodník
- Amforová – zrušený přechod
- Pod Hranicí – V Hůrkách – bezpečnost
- Petržilkova – bezpečnost
- Oistrachova – Mukařovského – bezpečnost
- Nenormové přechody pro chodce

Všechny připomínky k bezpečnosti ze strany chodců pohledem respondentů jsou uvedeny a přiřazeny do mapy na webovém odkazu <https://mobilita.praha13.cz/vyhodnoceni-mapa/otazka-12>.

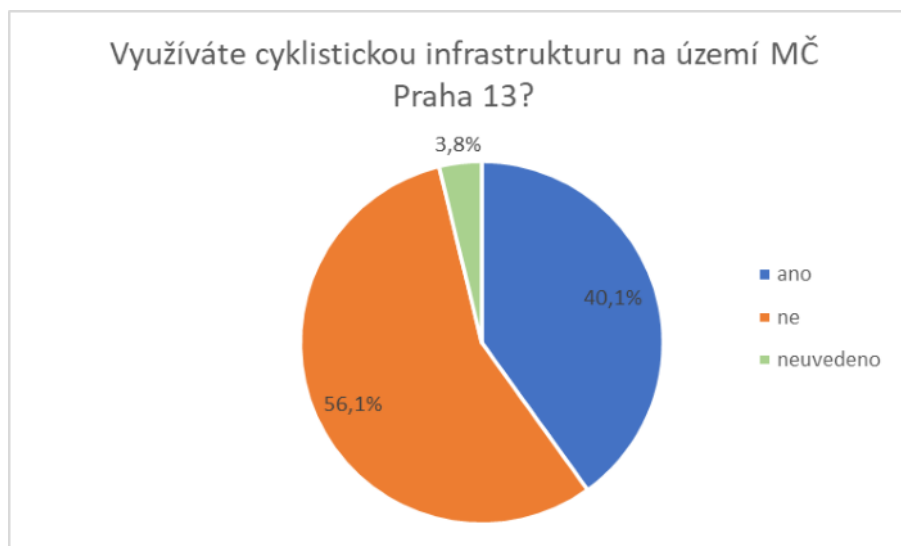
Z připomínek, které byly obyvateli zaznamenány do mapy, byla vytvořena tzv. heat mapa, ve které jsou zobrazena místa s nejčastějším výskytem připomínek. Podrobný popis je uveden v [kapitole 10.5](#).

Respondenti se v rámci pěší dopravy vyjádřili k chybějícím propojením mezi jednotlivými cíli cest. Kromě chybějících cest a chodníků k některým obchodním zařízením chybí dost často respondentům propojení s Prokopským a Dalejským údolím a přírodním parkem směrem na Motol a Košíře. Všechny připomínky jsou vypsány v [PŘÍLOZE Č. 4.8](#).

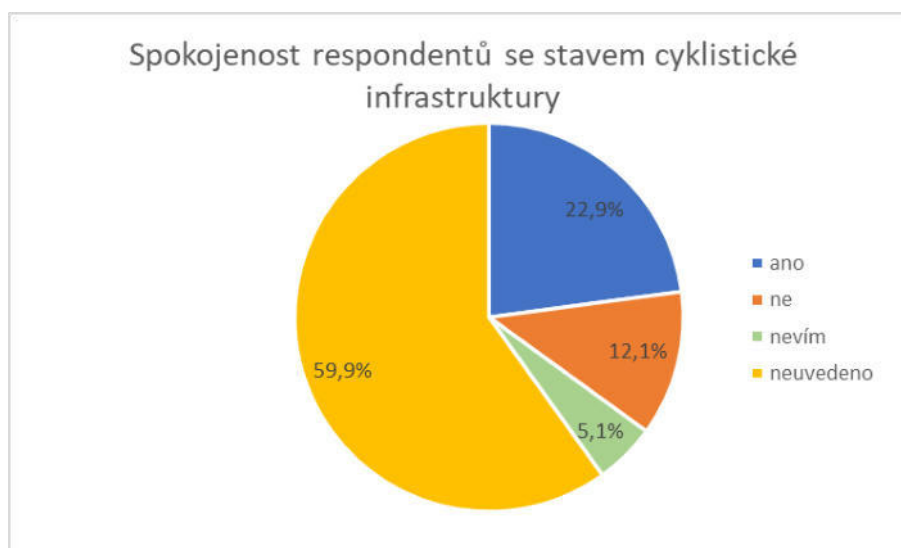
Občané mohli v rámci dotazníku přidat další podněty a připomínky a konkrétní lokality vyznačit do mapy. Jednotlivé výstupy jsou na webovém odkazu <https://mobilita.praha13.cz/vyhodnoceni-mapa/otazka-14>.

Cyklistická doprava

U cyklistické dopravy převažuje počet respondentů, kteří tento dopravní mód vůbec nevyužívají. Vzhledem k tomu, že využívání cyklistické infrastruktury ze strany obyvatel městské části je velmi malé, drtivá většina na otázku týkající se spokojenosti s cyklistickou infrastrukturou neodpověděla.



Obrázek 37 Vyhodnocení otázky týkající se využití cyklistické infrastruktury na území MČ (zdroj: HDHV)



Obrázek 38 Vyhodnocení otázky „Spokojenost se stavem cyklistické infrastruktury) (zdroj: HDHV)

V případě, kdy nebyli respondenti spokojeni se stavem infrastruktury, mohli napsat své připomínky. Nejčastěji se respondenti kriticky vyjadřovali ke křížení cyklistů s automobilovou dopravou na křižovatce Bucharova x sjezd z Rozvadovské spojky. Dále se lidé pozastavovali nad umístěním některých cyklopruhů podél komunikací, na kterých je velká intenzita automobilové dopravy spojená s vysokou rychlostí (ulice Jeremiášova). Seznam všech připomínek je součástí [PŘÍLOHY Č. 4.9](#).

Z připomínek, které byly obyvateli zaznamenány do mapy, byla vytvořena tzv. heat mapa, ve které jsou zobrazena místa s nejčastějším výskytem připomínek. Podrobný popis je uveden v [kapitole 9.6](#).

Všechny připomínky od respondentů týkající se rizik z hlediska dopravní bezpečnosti cyklistické dopravy jsou uvedeny a přiřazeny do mapy na webovém odkazu <https://mobilita.praha13.cz/vyhodnoceni-mapa/otazka-15>.

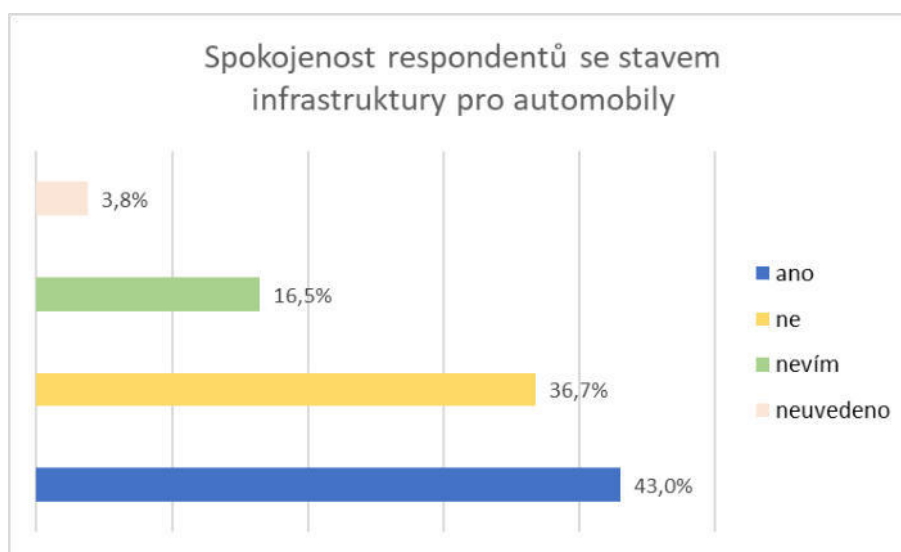
V otázce návrhu nových tras pro cyklisty zaznělo ze strany respondentů, že musí být nové trasy bezpečné. Obyvatelům hlavně chybí propojení se sousedními městskými částmi a obcemi. Celý seznam návrhů je uveden v **PŘÍLOZE Č. 4.10**.

V odpovědích „co by vás motivovalo k jízdě na kole“ bylo značné množství odpovědí „nevím“ nebo „nic“. Z relevantních odpovědí, co by motivovalo obyvatele městské části k jízdě na kole, se objevilo přání na více cyklostezek spíše oddělených od pěších, bezpečnějších tras a hlídaných stanišť pro kola. Přehledný seznam podnětů je uveden v **PŘÍLOZE Č. 4.11**.

Individuální automobilová doprava

V oblasti individuální automobilové dopravy byly otázky zaměřeny na stav dopravní infrastruktury a parkování na území MČ Praha 13.

Spokojenost se stávající infrastrukturou pro automobily vyjádřilo 43 % respondentů a nespokojenost necelých 37 %.

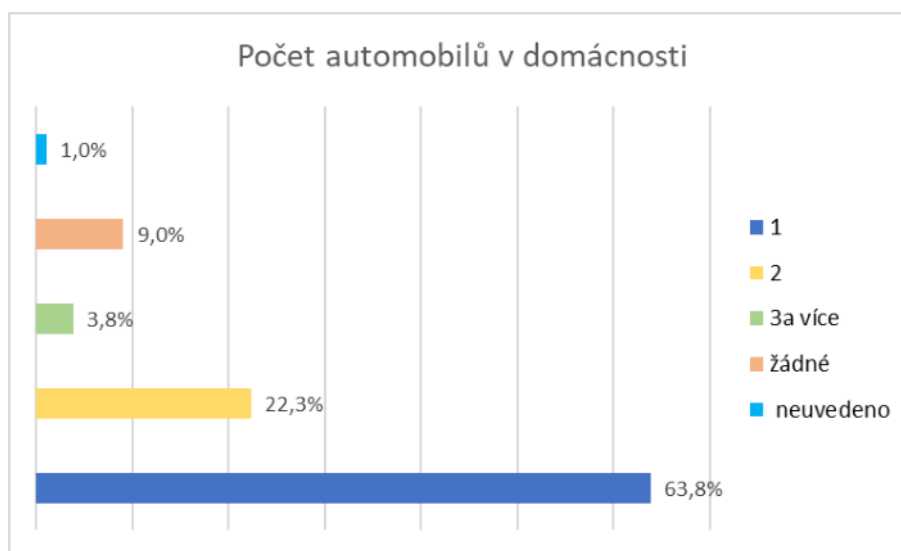


Obrázek 39 Rozdělení respondentů podle spokojenosti se stavem infrastruktury pro automobily (zdroj: HDHV)

Respondenti, kteří uvedli, že jsou nespokojeni s infrastrukturou, v převážně většině odpovědí uvedli špatný technický stav infrastruktury a nedostatečnou kapacitu parkovacích stání, která má za následek parkování vozidel na místech v rozporu se zákonem (nelegální). Takto zaparkovaná vozidla pak zvyšují riziko nehod v důsledku nepřehlednosti na komunikacích a snižují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Další četné připomínky se týkaly

vysokých intenzit automobilové dopravy, neexistence Radlické radiály, nekoordinace světelně řízených křižovatek na ulici Jeremiášova a nebezpečné křižovatky Poncarova x K Řeporyjím. Celkový seznam připomínek je v [PŘÍLOZE Č. 4.12](#).

Velké množství otázek týkající se automobilové dopravy bylo zaměřeno na parkování na území MČ Praha 13. Otázky byly zaměřeny na počet automobilů v jednotlivých domácnostech, problémy s parkováním během dne, jaké plochy využívají respondenti k parkování a zda by uvítali regulaci parkování ve svém okolí.



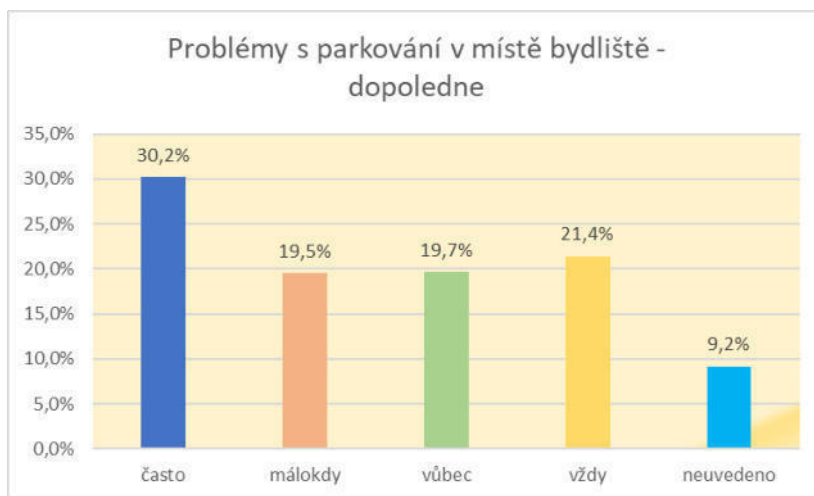
Obrázek 40 Rozdělení respondentů podle počtu automobilů v domácnosti (zdroj: HDHV)

V otázce, zda respondenti využívají pro cesty automobil nebo motocykl, mohli vyznačit do mapy a přidat komentář k místům, které jako motoristé považují za riziková. Mezi velmi riziková místa zařadili respondenti křižovatky Poncarova x K Řeporyjím a Jeremiášova x Pod Hranicí. Křižovatky jsou rozlehlé a na hlavních komunikacích je maximální dovolená rychlost 70 km/h, která je v mnoha případech řidiči překračována. Další nebezpečnou křižovatkou je z pohledů řidičů sjezd z Rozvadovské spojky na ulici Bucharova ve směru Motol. V tomto dopravním uzlu dochází ke kolizi mezi řidiči motorových vozidel a cyklisty jedoucí cyklopruhem. Mezi odpověďmi se často opakovala připomínka k nedodržování přednosti zprava, a především v ulici Petržilkova. Souhrnný seznam připomínek je uveden v [PŘÍLOZE Č. 4.13](#).

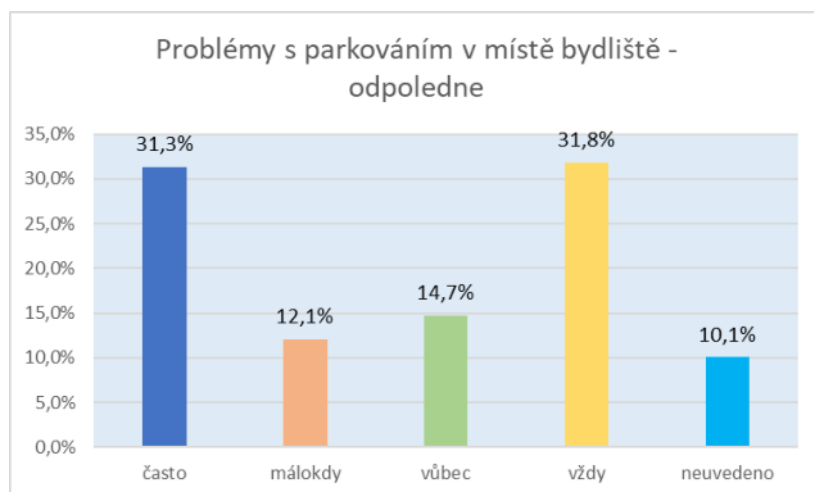
Z připomínek k automobilové dopravě, které byly obyvateli zaznamenány do mapy, byla vytvořena tzv. heat mapa, ve které jsou zobrazena místa s nejčastějším výskytem připomínek. Podrobný popis je uveden v [kapitole 6.8](#).

Všechny připomínky od respondentů týkající se automobilové infrastruktury jsou uvedeny a přiřazeny do mapy na webovém odkazu <https://mobilita.praha13.cz/vyhodnoceni-mapa/otazka-18>.

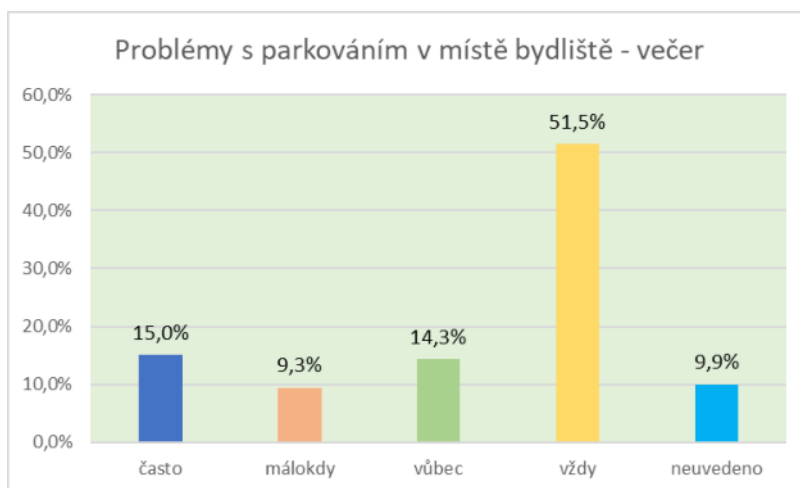
Problémy s parkováním během dne má často nebo vždy dopoledne přes 50 % dotázaných a v odpoledních a nočních hodinách se to týká více jak 60 % respondentů. Problémy s parkováním nepociťuje do 20 % odpovídajících.



Obrázek 41 Vyhodnocení otázky „Problémy s parkováním v místě bydliště – dopoledne“ (zdroj: HDHV)



Obrázek 42 Vyhodnocení otázky „Problémy s parkováním v místě bydliště – odpoledne“ (zdroj: HDHV)

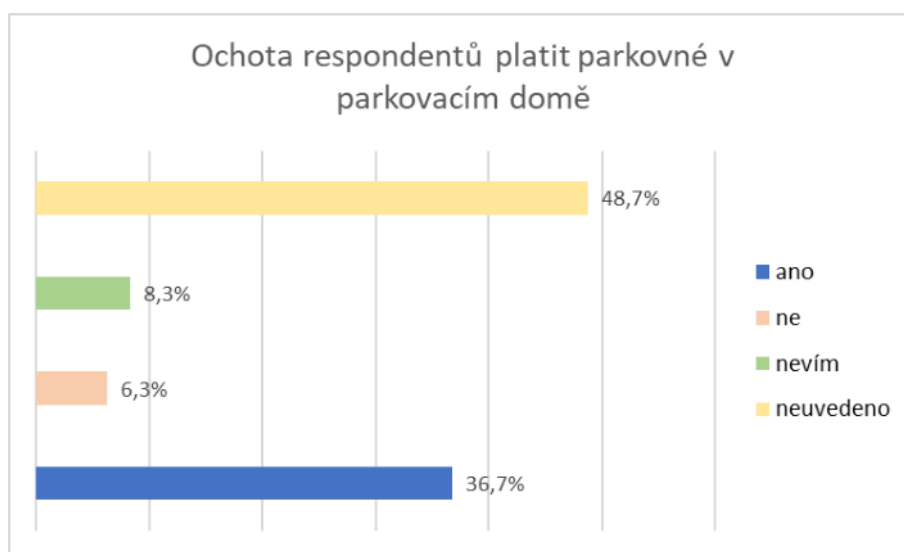


Obrázek 43 Vyhodnocení otázky „Problémy s parkováním v místě bydliště – večer“ (zdroj: HDHV)

Na otázku, zda by respondenti uvítali parkování v parkovacím domě v místě bydliště, byla u 51 % kladná odpověď. Přes 20 % odpovídajících by nechtělo parkovat ve svém bydlišti v parkovacím domě. Přes 36 % respondentů je ochotno platit za parkování v parkovacím domě a 48,7 % na tuto otázku neodpovědělo.



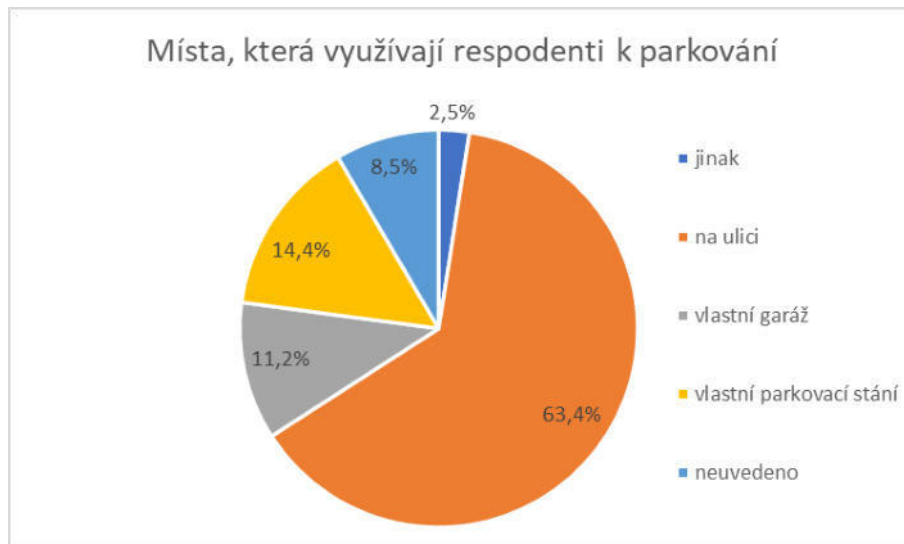
Obrázek 44 Vyhodnocení otázky „Uvítal by respondent možnost parkování v parkovacím domě“ (zdroj: HDHV)



Obrázek 45 Rozdělení respondentů podle ochoty platit v parkovacím domě (zdroj: HDHV)

K parkování využívají obyvatelé městské části převážně stání na ulici. Čtvrtina dotázaných využívá vlastní parkovací stání nebo vlastní garáž.

Ochota parkovat do 300 m je u 55 % obyvatel. 7,5 % tázaných je ochotno parkovat více jak 300 m od svého cíle a 36,5 % na tuto otázku neodpovědělo.

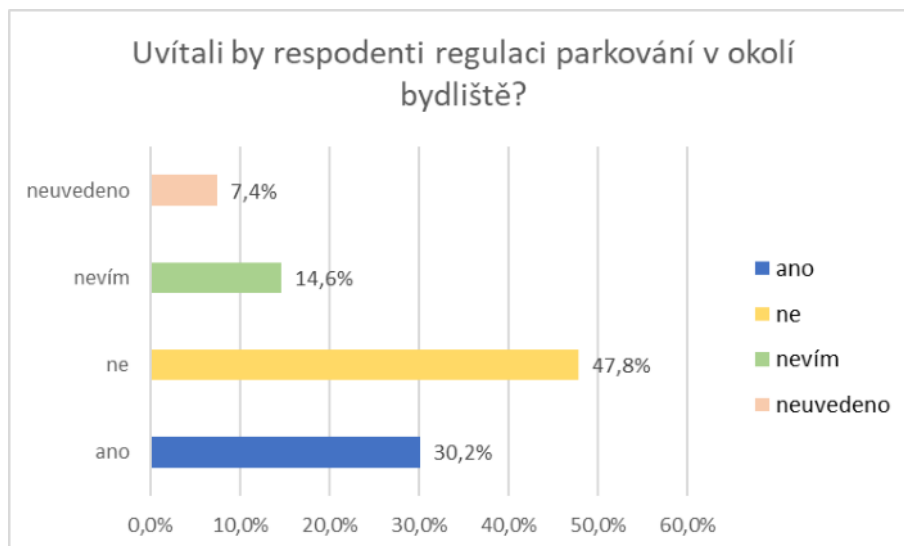


Obrázek 46 Rozdělení respondentů podle místa parkování (zdroj: HDHV)

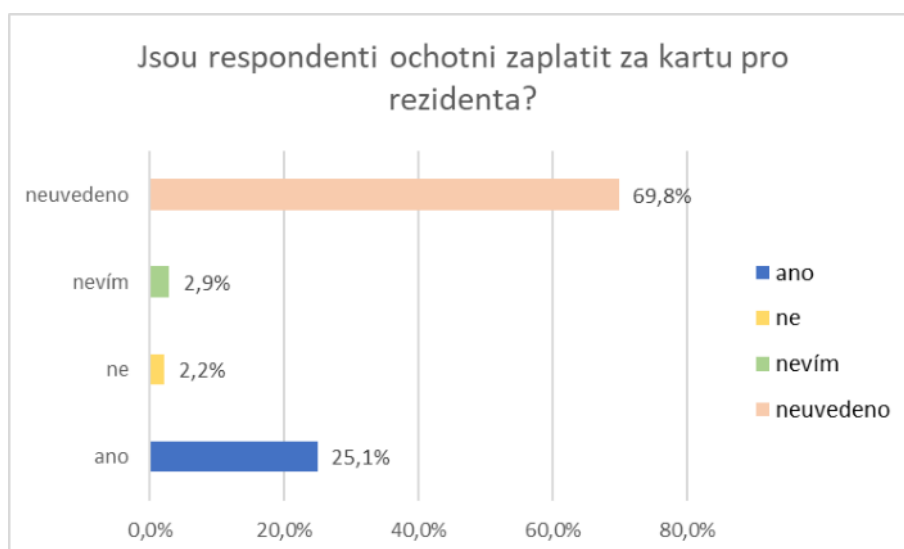


Obrázek 47 Rozdělení respondentů podle docházkové vzdálenosti k parkovacímu stání (zdroj: HDHV)

V otázce regulace parkování došlo oproti průzkumům v předchozích letech k poklesu zájmu o toto řešení. Pro regulaci se vyslovalo 30 % respondentů a proti cca 48 %. V případě regulace parkování je ochotno zaplatit za rezidentskou kartu 25 % obyvatel. 70 % obyvatel na tuto otázku neodpovědělo.



Obrázek 48 Rozdělení respondentů dle podpory regulace parkování (zdroj: HDHV)



Obrázek 49 Rozdělení respondentů podle ochoty platit za rezidenční kartu (zdroj: HDHV)

V poslední otázce dotazníku mohli respondenti přidat připomínku nebo záměr týkající se zlepšení dopravy a bezpečnosti na území městské části. V převážně většině se odpovědi týkaly parkování. Na jedné straně občané bydlící v městské části Praha 13 preferují zavedení regulace parkování, na straně druhé jsou proti ní. Kromě regulace navrhuje občané navýšení parkovacích kapacit. Mezi dalšími často zmiňovanými připomínkami byl špatný stav některých komunikací a chodníků.

V oblasti cyklistické dopravy zazněly kritické připomínky k nedostatečnému množství cyklistické infrastruktury, a především k vyznačení cyklopruhů na některých komunikacích (např. ulice Jeremiášova). Další připomínky nebo náměty na zlepšení dopravy a bezpečnosti, které byly vyznačeny do mapy jsou dostupné na webovém odkazu <https://mobilita.praha13.cz/vyhodnoceni-mapa/otazka-25>.

V tabulkové **PŘÍLOZE Č. 4.14** jsou uvedeny další konkrétní náměty a podněty ke zlepšení dopravy a bezpečnosti od respondentů.

5.2 Veřejné projednání

Veřejné projednání analytické části projektu proběhlo 23. 6. 2021 v obřadní síni městské části Praha 13 za přítomnosti zástupců zadavatele, zástupců Místní agentury 21, zástupců zpracovatele, odborné i laické veřejnosti.



Obrázek 50 Veřejné projednání analytické části PUMM (zdroj: HDHV)

Akce byla moderována profesionálním moderátorem, který zajišťoval hladký průběh celé akce. Po úvodním představení programu veřejného projednání předal moderátor slovo zástupcům Místní agentury 21, kteří se představili a stručně představili důvody setkání.

Poté následovalo představení zástupců zpracovatele a samotná prezentace analytické části projektu Plán udržitelné městské mobility MČ Praha 13. V rámci prezentace byla veřejnosti vysvětlena podstata a důvody pořízení Plánu udržitelné městské mobility MČ Praha 13 a jednotlivé časové milníky prací na projektu. Následně byly veřejnosti prezentovány výsledky všech dopravních průzkumů, které proběhly od března do konce května, vč. způsobů jejich získání. Prezentovány také byly výsledky dotazníkového šetření, na němž se podíleli rezidenti, příp. i návštěvníci MČ Praha 13 (viz [kapitola 5.1](#)). Na závěr byly prezentovány SWOT analýzy k jednotlivým dopravním módům jako výstup z analytické části projektu. Ty také zároveň poslouží jako vstupní podklady pro návrhovou část, která bude na analytickou část navazovat.

Po prezentaci analytické části moderátor zahájil diskusi k prezentovaným výsledkům průzkumů a k prezentovaným SWOT analýzám, a požádal občany o další podněty a připomínky, které v průběhu prezentace nezazněly. Po skončení prezentace byly zúčastněným rozdistribuovány formuláře s kontaktními adresami, na které mohli ještě dodatečně zaslat případné podněty a připomínky.

6 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA, NÁKLADNÍ DOPRAVA, POZEMNÍ KOMUNIKACE

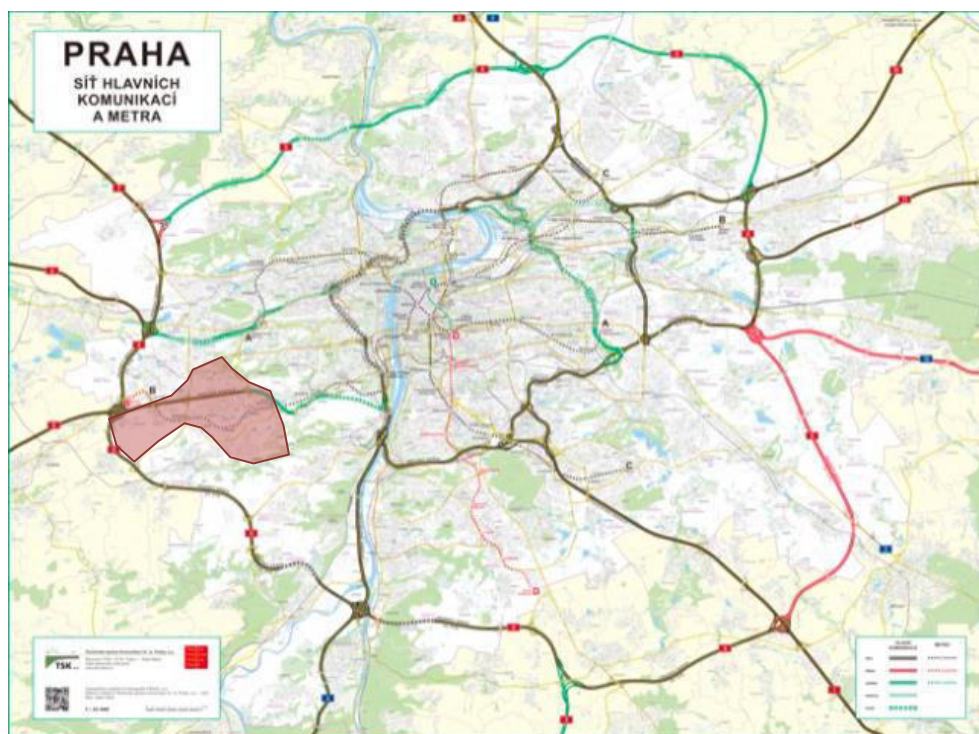
6.1 Charakteristika základní komunikační sítě a jejího stavu

Území MČ Prahy 13 leží při vnějším kordonu města Prahy. Dopravní síť MČ určená pro automobilovou dopravu je napojena na dvě klíčové dopravní tepny Prahy. Na západě se napojuje Pražský okruh a v severní části na první část Radlické radiály. V obou případech se jedná o rychlostní čtyřpruhové komunikace.

Pražský okruh označovaný také zkratkou SOKP (Silniční okruh kolem Prahy) je významnou dopravní stavbou celostátní úrovně, která v konečné podobě tvoří součást základního komunikačního systému hlavního města Prahy. Zásadní funkce okruhu jsou:

- převedení průjezdné tranzitní dopravy
- rozvádění zátěží zdrojových a cílových z vnější dálniční sítě na komunikační síť města
- přenášení části vnitroměstských dopravních vztahů především u městských čtvrtí sousedících s okruhem.

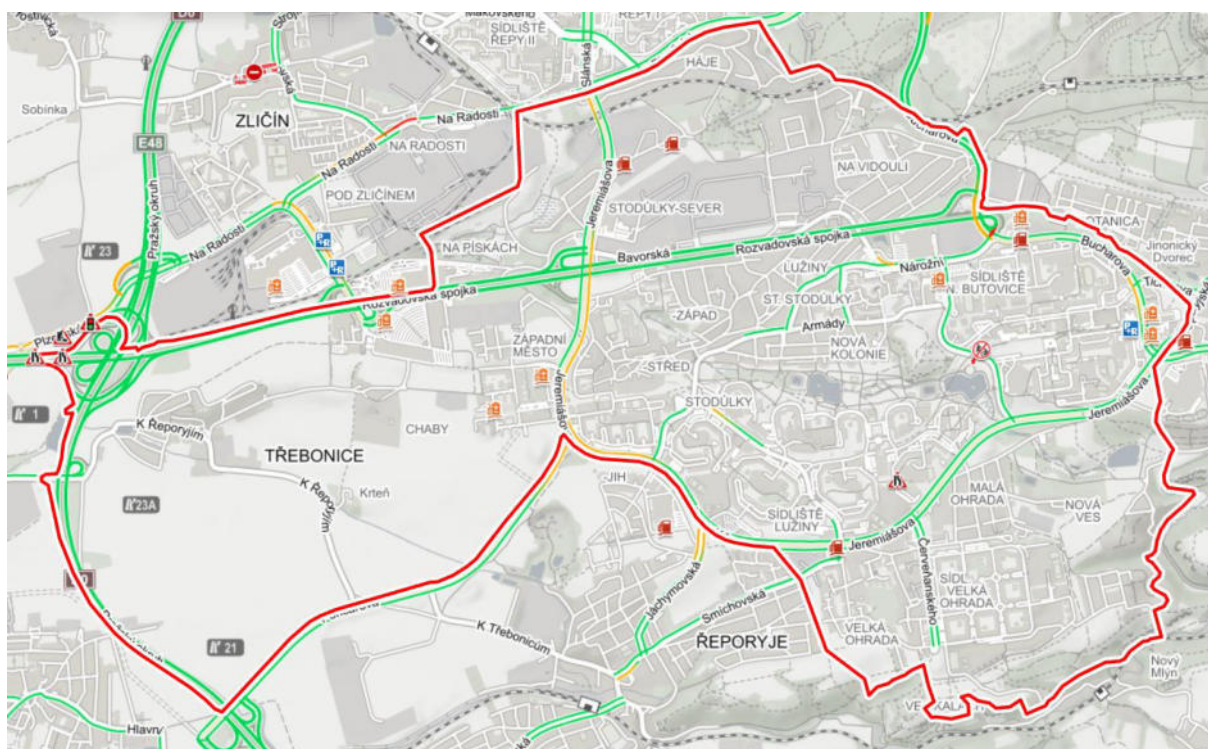
Radlická radiála nese v již zprovozněné části označení Rozvadovská spojka. Je pokračováním dálnice D5, na okraji Prahy je rozsáhlou mimoúrovňovou křižovatkou napojena na Pražský okruh a provizorně končí ve Stodůlkách napojením na Bucharovu ulici. V budoucnu má pokračovat až k napojení na Městský okruh.



Obrázek 51 Umístění MČ Praha 13 na síti hlavních komunikací Prahy (zdroj: TSK Praha, HDHV)

SOKP není stále dokončen do cílové podoby, a i proto část automobilové dopravy od západu míří radiálně na Městský okruh. Nedokončená Radlická radiála, která by jinak tuto dopravu přenášela, je v současnosti suplována Radlickou a Plzeňskou ulicí. Tyto dopravní koridory napojuje z konce Rozvadovské spojky Bucharova ulice. Vyvolané přetížení této sběrné komunikace se potom projevuje v nižší úrovni kvality dopravy na křižovatkách, které jsou pro MČ Praha 13 klíčové pro napojení na sběrnou síť, a navyšuje negativní vliv na plošnou prostupnost území pro cyklisty a chodce.

Vnitřní sběrnou síť MČ Praha 13 jsou komunikace Bucharova (dvou až čtyřpruhová) a Jeremiášova (čtyřpruhová), které vytváří pátevní polookruh napojený na Rozvadovskou spojku a Plzeňskou ulicí. Tento polookruh umožňuje návaznost do 3 světových stran, směrem do centra Prahy na východ, na Prahu 6 na sever a mimo Prahu směrem na západ. Jižní směr je s ohledem na přírodní bariéru v podobě Prokopského a Dalejského údolí možný pouze jihozápadním směrem čtyřpruhovou Poncarovou ulicí, která doplňuje polookruh a napojuje MČ na Pražský okruh další mimoúrovňovou křižovatkou.



Obrázek 52 Automobilová komunikační síť MČ Praha 13 (zdroj: mapy.cz)

Rozvadovská spojka, Jeremiášova a Bucharova ulice vytváří vnitřní okruh obklopující jádro MČ, které je protnuto několika sběrnými, převážně dvoupruhovými komunikacemi. Jedná se o ulice Nárožní, Pod Hranicí, Armády, Oistrachova, Mukařovského. Sběrnou komunikací pro severní část, zejména průmyslové zástavby, je Bavorská ulice, která současně mimoběžně propojuje městské jádro se severní částí nad Rozvadovskou spojkou.

Okrajové části MČ jsou napojeny specificky jejich poloze. Nejsevernější cíp Háje odříznutý železnicí je dopravně napojen pouze na Plzeňskou ulici, jižní sídliště Velká Ohrada má svojí neprůchozí sběrnou komunikaci Červeňanského zaústěnou do Jeremiášovy ulice. Sběrnou funkci plní také Smíchovská ulice, která je z vnějšku napojena na Jeremiášovu ulici a napojuje MČ Praha Řeporyje. Sídlíště Západní Město je napojeno z vnější strany do Jeremiášovy ulice a budoucí její plánovaná zástavba se následně napojí do Poncarovy ulice. Zcela odsazené sídlo Třebonice je napojeno do Poncarovy ulice a západně je mimoúrovňově napojeno na Pražský okruh (pouze směr na jih) a také za hranice Prahy na silniční síť Středočeského kraje směrem na obec Rudná.

6.2 Charakteristika organizace dopravy

Automobilová doprava je organizována na dvou úrovních sběrných komunikací. Čtyřpruhové páteřní komunikace, které napojují MČ na síť hlavních komunikací Prahy, jsou v mnoha úsecích limitovány rychlostí až 70 km/h (např. Jeremiášova, Poncarova). Tuto funkci dnes plní i Bucharova ulice, která je z větší části dvoupruhová. Pěší a cyklistická doprava kříží tyto komunikace mimo světelně signalizované křižovatky pouze mimoúrovňově.

Na tyto komunikace jsou kapacitně napojeny (světelně signalizovanými křižovatkami) zpravidla dvoupruhové sběrné komunikace rozvádějící dopravu do zastavěného území s rychlostními limity nepřekračujícími 50 km/h. Komunikace jsou pro pěší a cyklistickou dopravu vedle několika mimoúrovňových křížení upraveny úrovňovými přechody pro chodce. Vzájemné napojení vnitřních sběrných komunikací s ulicí Pod Hranicí je pomocí SSZ. V ulici K Vidouli je zřejmá snaha potlačit dominanci sběrného charakteru a úpravou předností byly nabídnuty alternativní průjezdy ulicemi Armády a Pod Kulturním domem. Do těchto ulic však přivádí diametrálním směrem generovanou dopravu velkoryse naddimenzovaná ulice Oistrachova. Napojení obslužných komunikací na sběrné ulice je v úrovňové podobě bez signalizace. Existuje několik výjimek připojení obslužných komunikací přímo na páteřní sběrné komunikace. Obslužné komunikace jsou bez signalizace napojeny přímo do Bucharovy ulice. Obslužná komunikace ve Vackově ulici je napojena do Jeremiášovy ulice, ale pouze pravými oblouky.



Obrázek 53 Zónový režim na sídlišti Lužiny a profilový režim na sídlišti Stodůlky – střed (zdroj: HDHV)

Obslužné komunikace na sídlištích jsou zpravidla zklidněné. Existují však rozdíly v dopravní organizaci zklidnění dopravy na jednotlivých sídlištích. Např. na sídlištích Lužiny a Nové Butovice je zpravidla vjezd na obslužné komunikace upraven zónou s maximální dovolenou rychlostí 30 km/h, předností zprava a omezením vjezdu a stání nákladních vozidel. Na sídlišti Stodůlky-střed je zklidnění pouze lokální (příčný práh, vyvýšený přechod pro chodce, snížena lokálně rychlost na 30 km/h), jinak zůstávají vyznačeny křižovatky s předností v jízdě a rychlost omezena pouze limitem pro uzavřenou obec. Obdobně i zde je omezen vjezd nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy. Na sídlišti Velká Ohrada jsou stanoveny tři různé režimy zónového zklidnění. Jsou zde dva druhy zón s omezenou rychlostí 30 km/h a alternativně buď omezení stání nákladních vozidel nebo zónová přednost zprava. Třetím typem je obytná zóna.



Obrázek 54 Dva odlišné zónové režimy na sídlišti Velká Ohrada (zdroj: HDHV)

Zklidnění pomocí zón je upraveno také v lokalitách se zástavbou rodinných domů. Část Starých Stodůlek mezi ulicemi Armády – K Vidouli – Rozvadovská spojka – Chalabalova je v režimu zóny zklidňující dopravu shodně jako na sídlišti Lužiny. Obslužné komunikace mezi ulicemi Armády a Centrálním parkem jsou pro automobily v ještě přísnějším režimu obytné zóny (20 km/h, parkování pouze na vyznačených místech). Podobně je zavedena obytná zóna se stavebním rozdělením uličního prostoru pro pěší, cyklisty a automobily v lokalitě Malá Ohrada.

Žádná zóna není na Západním Městě. Rychlost je omezena pouze uzavřenou obcí (výjimkou je pouze Siemsenova ulice – 30 km/h). Také je zde možný vjezd nákladních vozidel bez omezení.

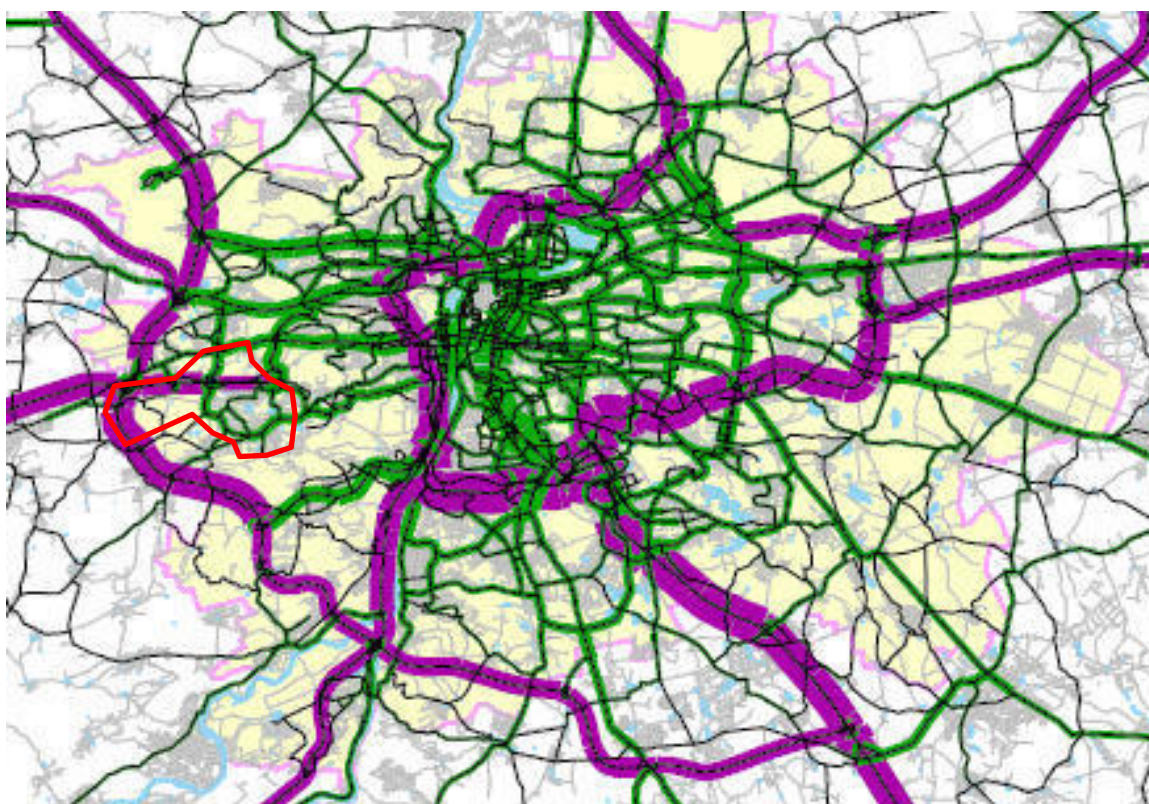


Obrázek 55 Zónový režim ve Starých Stodůlkách a na Malé Ohradě (zdroj: HDHV)

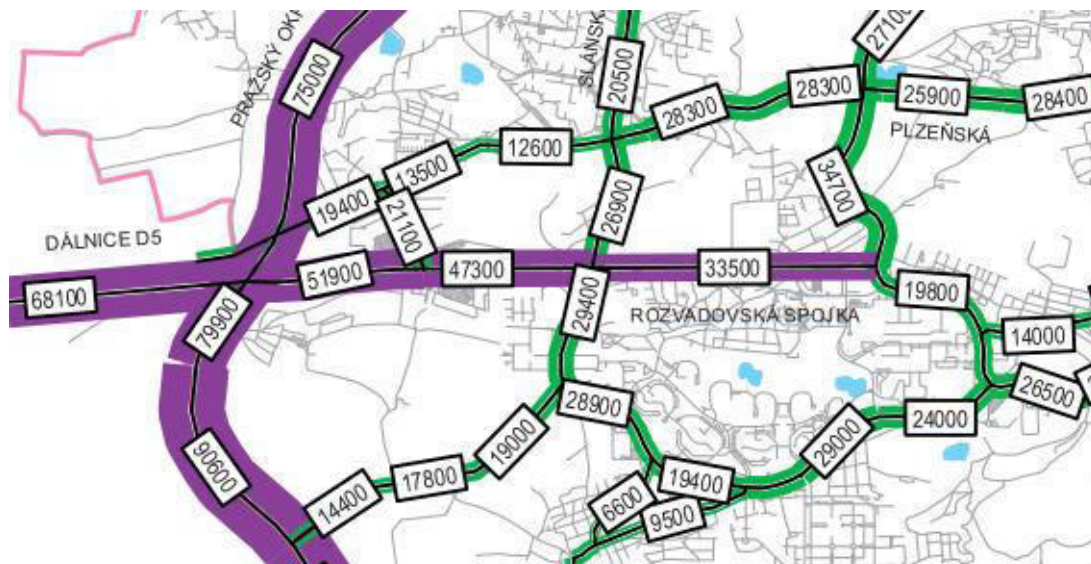
Oblast Třebonic má zcela odlišný charakter odpovídající malé obci s průtahem málo významné silnice. Komunikace jsou úzké a převážně bez chodníků. Velmi úzké obslužné komunikace jsou zaústěny do průběžné páteřní komunikace.

6.3 Analýza dopravního zatížení komunikační sítě

Proporce dopravního zatížení v širším území v rámci hl. m. Prahy a okolí je zřejmá z [obrázku 56](#). Dopravně nejvíce zatížené jsou radiální dálniční komunikace, dokončená část Pražského okruhu a Městský okruh (fialově). Na řešené území MČ Praha 13 má přímý vliv zatížení Pražského okruhu v úseku D5 – Poncarova (91 tis. voz/den) a Rozvadovské spojky (34 – 52 tis. voz/den).



Obrázek 56 Ilustrativní pentlogram dopravního zatížení hl. města Prahy (zdroj: TSK Praha)



Obrázek 57 Ilustrativní pentlogram dopravního zatížení MČ Praha 13 (zdroj: TSK Praha)

Dopravní zatížení sběrné páteřní sítě je následující:

- Bucharova v úseku Rozvadovská spojka – Radlická: 19 – 20 tis. voz/den
- Bucharova v úseku Rozvadovská spojka – Plzeňská: 35 tis. voz/den
- Jeremiášova: 20 – 30 tis. voz/den
- Plzeňská v úseku Jeremiášova – Bucharova: 21 – 28 tis. voz/den
- Poncarova: 14 – 20 tis. voz/den
- Smíchovská: 10 tis. voz/den

Tabulka 9 Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2019, pracovní den, 0-24 h (zdroj: TSK Praha)

			Osobní	Pomalá	Bus	Vozidel	Kapac.	Vyřízení
ULICE	Začátek	Konec	autom.	vozidla	MHD	celkem		
BUCHAROVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	33400	1300	556	35256	89000	40 %
JEREMIÁŠOVA	PLZEŇSKÁ	ROZVAD.SPOJ.	25500	1400	215	27115	89000	30 %
ROZVAD.SPOJ.	BUCHAROVA	JEREMIÁŠOVA	31900	1600	0	33500	97000	35 %
BUCHAROVA	ROZVAD.SPOJ.	TICHNOVA	19000	800	561	20361	45000	45 %
KARLŠTEJNSKÁ	KLIKATÁ	BUCHAROVA	13800	200	111	14111	40000	35 %
JEREMIÁŠOVA	BUCHAROVA	POD HRANICÍ	23400	600	417	24417	89000	27 %
RADLICKÁ	BUCHAROVA	BUTOVICKÁ	25300	1200	75	26575	89000	30 %
BUCHAROVA	JEREMIÁŠOVA	TICHNOVA	17800	800	548	19148	45000	43 %
JEREMIÁŠOVA	POD HRANICÍ	ČERVEŇANS.	28400	600	434	29434	89000	33 %
JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	6400	200	94	6694	40000	17 %
SMÍCHOVSKÁ	JÁCHYMOVSKÁ	JEREMIÁŠOVA	9300	200	146	9646	40000	24 %
ROZVAD.SPOJ.	JEREMIÁŠOVA	ŘEVNICKÁ	44700	2600	0	47300	97000	49 %
JEREMIÁŠOVA	ROZVAD.SPOJ.	PONCAROVA	28200	1200	309	29709	89000	33 %
JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	JÁCHYMOVSKÁ	19700	600	94	20394	89000	23 %
JEREMIÁŠOVA	OISTRACHOVA	PONCAROVA	28100	800	309	29209	89000	33 %
JEREMIÁŠOVA	JÁCHYMOVSKÁ	SMÍCHOVSKÁ	18800	600	0	19400	89000	22 %
JEREMIÁŠOVA	SMÍCHOVSKÁ	ČERVEŇANS.	25200	600	290	26090	89000	29 %
PONCAROVA	K TŘEBONICŮM	JEREMIÁŠOVA	18200	800	0	19000	89000	21 %

Podrobnější intenzity automobilové dopravy jsou uvedeny v [tabulce 9](#). Z orientačního posouzení úseků vyplývá nejvyšší vytížení (poměr intenzita/kapacita) na úsecích Bucharovy ulice a na Rozvadovské spojce. Ostatní úseky nepřekračují svým vytížením podíl 40 %. Současně je třeba si uvědomit, že pro městské komunikace jsou zpravidla úzkými hrdly křižovatky.

6.4 Analýza výkonnosti křižovatek

V rámci dopravních průzkumů bylo provedeno sčítání automobilové dopravy na 11 vybraných křižovatkách, které se nacházejí na hlavní komunikační síti MČ Praha 13.

Každá křižovatka má svoji kapacitu (výkonnost), která je dána počtem vozidel, která mohou projít křižovatkou za určitý časový interval.

Během dopravních průzkumů nebylo zaznamenáno, že by některá ze sledovaných křižovatek byla kapacitně nedostačující. V níže uvedené [tabulce 10](#) je uveden počet vozidel, která projela jednotlivými křižovatkami za 24 hodin.

Tabulka 10 Intenzity automobilové dopravy na sledovaných křižovatkách, pracovní den, 0-24 h (zdroj: HDHV)

Křižovatka		Všechna vozidla	Pomalá vozidla
K01	Jeremiášova - Smíchovská	27 888	513
K02	Jeremiášova - Jáchymovská	20 935	631
K03	Jeremiášova - Oistrachova	28 237	937
K04	Jeremiášova - Archeologická	29 781	561
K05	Jeremiášova - Pod Hranicí	29 841	225
K06	Jeremiášova - Bucharova	30 719	1 102
K07	Bucharova - Tichnova	21 040	836
K08	Jeremiášova - Lýskova	34 630	1 104
K09	Pod Hranicí - Petržilkova	12 358	53
K10	Bavorská - Nárožní	11 895	271
K11	Poncarova - K Řeporyjím	16 335	1 187

* všechna vozidla bez MHD / z toho pomalá vozidla bez MHD

6.5 Nákladní automobilová doprava

V rámci směrového dopravního průzkumu byla sledována také nákladní automobilová doprava (pomalá vozidla). Hlavními cíli pro nákladní dopravu jsou obchodní zařízení ležící podél ulice Jeremiášova a skladové plochy v oblasti Stodůlky sever.

V důsledku rozsáhlé bytové zástavby v jihozápadní části MČ Praha 13 mohlo dojít z tohoto důvodu k ovlivnění intenzit nákladní dopravy na některých vstupních stanovištích do sledované oblasti.

Ze získaných dat vyplývá, že nejzatíženějším stanovištěm byla Rozvadovská spojka (645 vjezdů a 642 výjezdů). Přehled vjezdů a výjezdů do sledovaného území během průzkumu na jednotlivých stanovištích je uveden v [tabulce 11](#).

Tabulka 11 Intenzita dopravy na vstupech, 7-19 h (zdroj: HDHV)

	Vstup	Výstup	Celkem
Stanoviště 1	645	642	1 287
Stanoviště 2	397	413	810
Stanoviště 3	220	286	506
Stanoviště 4	38	44	82
Stanoviště 5	301	299	600
Stanoviště 6	71	61	132
Stanoviště 7	407	377	784
Celkem	2 079	2 122	4 201

Zjištěné údaje o nákladní dopravě byly rozděleny do časových období podle dopravní špičky. V období ranní špičky (období mezi 7 – 10 hodinou) vjelo na území městské části 635 nákladních vozidel a opustilo ho 681 vozidel. V době dopravního sedla vjelo do oblasti o 33 pomalých vozidel více než vyjelo. V odpolední špičce naopak území opustilo o 30 nákladních vozidel více než do oblasti vjelo. Podrobné údaje jsou uvedeny v [tabulce 12](#).

Tabulka 12 Intenzita dopravy na vstupech v časových intervalech (zdroj: HDHV)

	Vstup 7 - 10	Vstup 10 - 16	Vstup 16 - 19	Výstup 7 - 10	Výstup 10 - 16	Výstup 16 - 19
Stanoviště 1	191	101	353	197	76	369
Stanoviště 2	106	53	238	142	54	217
Stanoviště 3	94	28	98	93	41	152
Stanoviště 4	11	9	18	10	11	23
Stanoviště 5	105	30	166	98	24	177
Stanoviště 6	25	12	34	23	9	29
Stanoviště 7	103	83	221	118	68	191
Celkem	635	316	1 128	681	283	1 158

V průběhu směrového průzkumu bylo zaznamenáno 920 nákladních vozidel, která území pouze projela a jednalo se tak o tranzitní dopravu. Nejsilnější vztah byl zaznamenán mezi ulicemi Rozvadovská spojka – Bucharova a Rozvadovská spojka – Radlická. Matice tranzitní dopravy je uvedena v [tabulce 13](#).

Tabulka 13 Tranzitní doprava nákladní dopravy, 7-19 h (zdroj: HDHV)

	1_z území	2_z území	3_z území	4_z území	5_z území	6_z území	7_z území	Celkem
1_do území	0	68	36	2	102	7	126	341
2_do území	48	0	87	0	13	0	1	149
3_do území	6	49	0	1	23	1	3	83
4_do území	1	2	1	0	3	0	0	7
5_do území	113	11	14	3	0	3	13	157
6_do území	11	4	0	0	1	0	1	17
7_do území	143	3	7	0	12	1	0	166
Celkem	322	137	145	6	154	12	144	920

6.6 Charakteristika interakce s ostatními dopravními módy

6.6.1 Cyklistická doprava

Cyklista je účastníkem silničního provozu, a to jako řidič nemotorového vozidla. Přestože nemusí vlastnit na jízdní kolo žádný řidičský průkaz, musí znát v potřebné míře pravidla silničního provozu a při jízdě po silnici nebo po stezce pro cyklisty se jimi řídit. Rovněž pro něj platí základní pravidla pro pohyb v dopravě, a sice ohleduplnost a opatrnost.

Obecně platí, že cyklisté jezdí po silnici vpravo, co nejbližší pravému okraji vozovky, a to pouze v řadě za sebou. Jestliže neohrozí chodce, mohou k jízdě rovněž použít pravou krajnici.

Na dopravní síti na území MČ Praha 13 se sdílí hlavní dopravní prostor pro automobily a cyklisty na sběrných komunikacích, a to ve většině případů bez integračních opatření.

Na některých ulicích však již k integračním opatřením došlo formou vyhrazených jízdních pruhů. Některá místa jsou prozatím považována za rozporuplná, např. křížení cyklistického pruhu na křižovatce Bucharova x Rozvadovská spojka s pravým obloukem z Rozvadovské spojky, který není jako jediný křižovatkový pohyb signalizován. Diskutabilní mohou být také vyhrazené jízdní pruhy na Jeremiášově ulici, kde je maximální dovolená rychlost 70 km/h.

Nejbezpečnějším sdílením dopravního prostoru automobilů a cyklistů je v dopravně zklidněných zónách, např. Zóna 30 nebo obytná zóna. Tyto zóny jsou plošně na většině obslužných komunikací na MČ zavedeny.

Velmi důležitým prvkem pro cyklistiku je zachovaná obousměrnost provozu cyklistů i v automobilových jednosměrkách. I tyto prvky integrace se na území MČ vyskytují.

Slabým místem cyklistické infrastruktury v řešeném území je křížení cyklistických tras s automobilovými komunikacemi. V řešeném území chybí důsledná opatření jasně vymezující prostor pohybu cyklistů, v případě příčného převedení cyklistů přes stávající přechod pro chodce chybí legalizace formou přejezdu pro cyklisty. Na mnoha světelně řízených křižovatkách jsou již vymezeny předsazené stopčáry pro cyklisty.

Obrázek 58 znázorňuje potenciál pro provozně prostorového uspořádání cyklistické komunikace. Interakci automobilů a cyklistů představují opatření integrované a zklidněné.



Obrázek 58 Provozně prostorové typy cyklistických komunikací (zdroj: TP 179)

6.6.2 Pěší doprava

Pěší doprava je nejpřirozenějším dopravním módem a obecně platí, že chodec je nejzranitelnějším účastníkem silničního provozu. Pro chodce jsou vyhrazeny samostatné stezky a chodníky.

Slabým místem pěší infrastruktury v řešeném území tak jsou zejména křížení pěších tras s automobilovými komunikacemi. I přes to, že je v území vyznačeno většinou dostatečné množství přechodů pro chodce (marginálně i míst pro přecházení), mohou a jsou tato místa pro chodce často nebezpečná. Jde zejména o případy, kdy je přechod pro chodce nenormový (nenormová délka přechodu pro chodce, špatné rozhledové poměry, chybějící osvětlení apod.).

6.6.3 Veřejná doprava

Veřejná hromadná doprava je v případě autobusové dopravy zcela závislá na silniční infrastruktuře. Pro autobusový provoz musí být silniční infrastruktura přizpůsobena potřebným parametrům (zejm. šířkové uspořádání, únosnost vozovky). Trasování jednotlivých linek tak musí být vždy přizpůsobeno silniční infrastruktuře.

Jako slabou stránku interakce veřejné dopravy a automobilové dopravy lze uvést vzájemné ovlivňování těchto dvou subsystémů na komunikační síti. Z důvodu absence vyhrazených jízdních pruhů pro vozidla VHD mohou být při vyšších intenzitách provozu motorové dopravy a vzniku kongescí negativně ovlivněny i autobusové linky projíždějící MČ Praha 13. Společně s motorovou dopravou mohou vozidla VHD stát v kongescích, což může výrazně negativně ovlivňovat kvalitu a atraktivitu VHD (prodlužování jízdních dob, nespolehlivost apod.).

6.7 Analýza nehodovosti

V rámci analýzy bezpečnosti dopravy na komunikační síti MČ Praha 13 byly zpracovány a statisticky vyhodnoceny přehledy o dopravních nehodách. Přehledy o dopravních nehodách byly získány z geografického informačního systému společnosti CDV, v. v. i., viz webový portál <https://nehody.cdv.cz>, který přebírá data od Policie ČR. Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona¹ přísluší vyšetřovat. Od roku 2009 nebylo nutné přivolat Policii ČR k dopravní nehodě se škodou do 100 tis. Kč a bez zranění účastníků. Uváděné následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hodin po nehodě.

Za posledních 10 let (v období od ledna 2011 do konce května 2021) bylo na území MČ Praha 13 zaznamenáno celkem 6 102 dopravních nehod, z nichž:

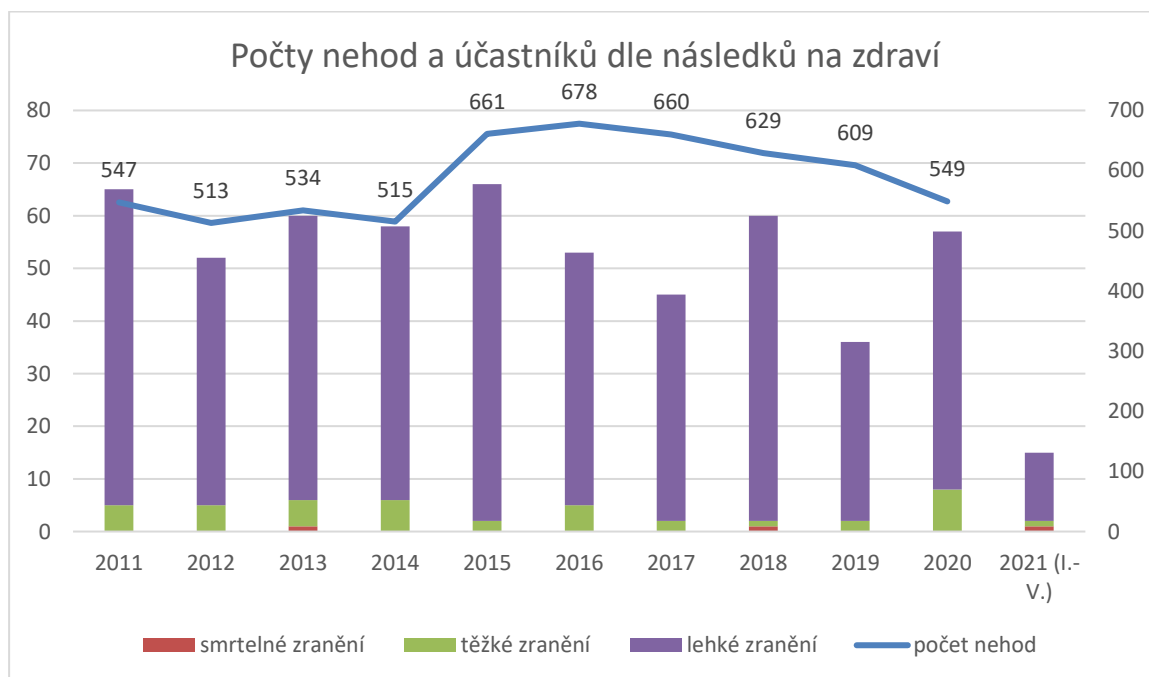
- 3 nehody skončily smrtí 3 osob
- 39 nehod skončilo těžkým zraněním 42 osob
- 425 nehod skončilo lehkým zraněním 528 osob
- 5635 nehod skončilo bez zranění.

Následující [tabulka 14](#) obsahuje podrobnou statistiku dopravních nehod pro sledované období a území, grafické znázornění tabulky je zobrazeno na [obrázku 59](#).

¹ Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod

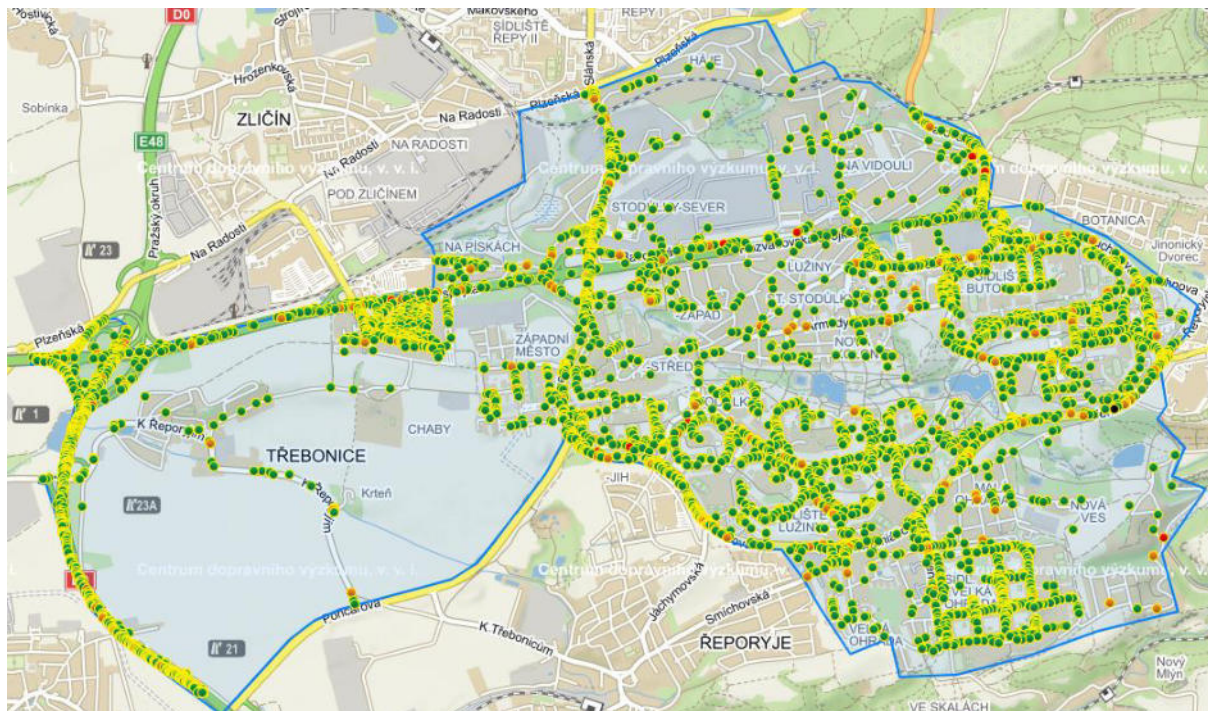
Tabulka 14 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 mezi lety 2011 a 2021 (zdroj dat: nehody.cdv.cz)

rok	počet nehod	účastníků nehod se		
		smrtelným zraněním	těžkým zraněním	lehkým zraněním
2011	547	0	5	60
2012	513	0	5	47
2013	534	1	5	54
2014	515	0	6	52
2015	661	0	2	64
2016	678	0	5	48
2017	660	0	2	43
2018	629	1	1	58
2019	609	0	2	34
2020	549	0	8	49
2021 (I.-V.)	207	1	1	13



Obrázek 59 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví (zdroj dat: nehody.cdv.cz)

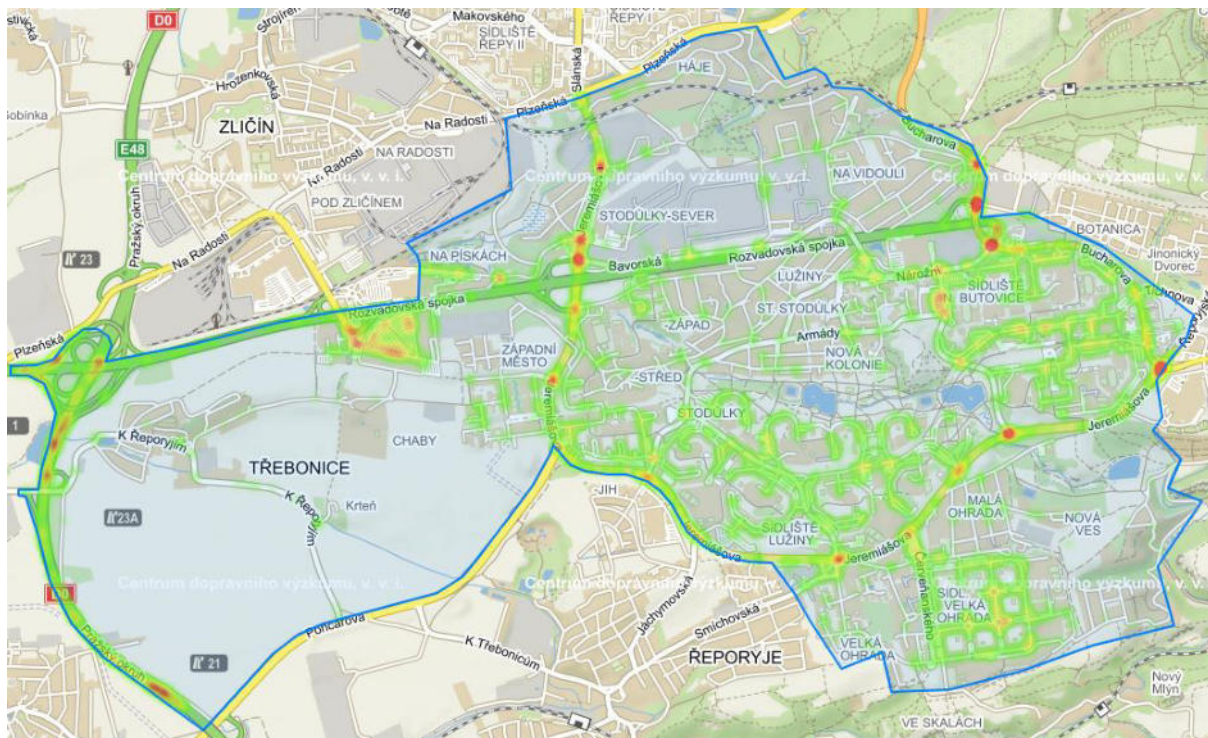
Následující **obrázek 60** prezentuje lokalizaci všech nehod na území MČ Praha 13. Nehody jsou rozděleny barevně dle závažnosti následků (zeleně bez následků, oranžově s lehkým zraněním, červeně s těžkým zraněním a černě se smrtelným zraněním).



Obrázek 60 Lokalizace všech nehod na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz)

Na následujícím **obrázku 61** jsou vyobrazeny všechny nehody pomocí tzv. heat mapy (znázornění dat pomocí jádrové hustoty). Čím je místo více červené, tím větší počet dopravních nehod se v dané oblasti stalo. Jako nejproblematictější místa s častým výskytem dopravních nehod lze vyhodnotit:

- Bucharova ul. – sjezd a nájezd z/na Rozvadovskou spojku
- Jeremiášova ul. – všechny křižovatky po celé délce ulice
- ul. Pod Hranicí – křižovatky a křížení s účelovými komunikacemi
- sídliště Velká Ohrada – vnitřní uliční skelet
- Skandinávská ul. – parkoviště a komunikace v areálu HomePark Zličín

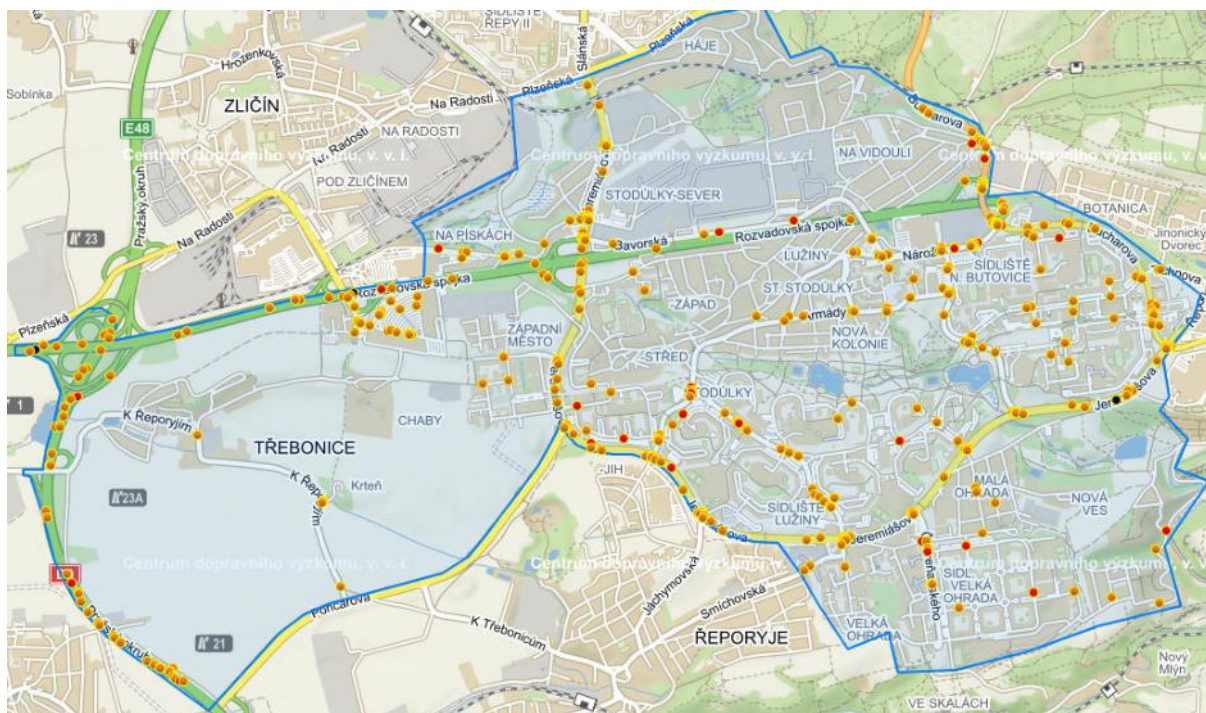


Obrázek 61 Zobrazení nehod na území MČ pomocí heatmapy (zdroj: nehody.cdv.cz)

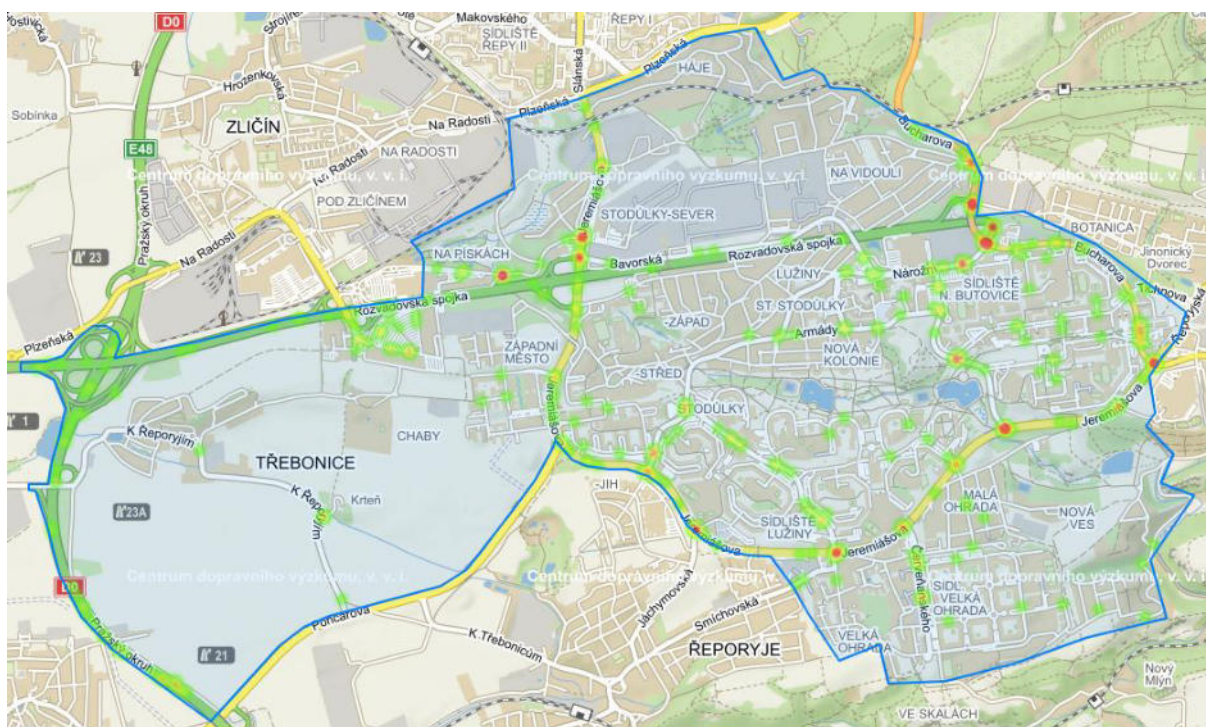
Na následujícím [obrázku 62](#) jsou na mapě MČ Praha 13 vyobrazeny pouze ty nehody, které měly za následek zranění nebo smrt účastníka. Oranžově jsou zobrazeny nehody s lehkým zraněním, červeně s těžkým zraněním a černě nehody s následkem smrti. Na [obrázku 63](#) jsou poté tyto nehody vyobrazeny pomocí tzv. heat mapy.

Ze zobrazení nehod lze vyčíst, že nehody s následky se stávaly v drtivé většině na sběrných komunikacích procházejících MČ Praha 13 (Bucharova, Jeremiášova, Nárožní, Armády, Pod Hranicí, Mukařovského, Rozvadovská spojka).

Zaznamenané nehody s následkem smrti účastníka dopravní nehody byly identifikovány na Rozvadovské spoje (2x) a na Jeremiášově ul.



Obrázek 62 Zobrazení všech nehod na území MČ s následkem na zdraví (zdroj: nehody.cdv.cz)

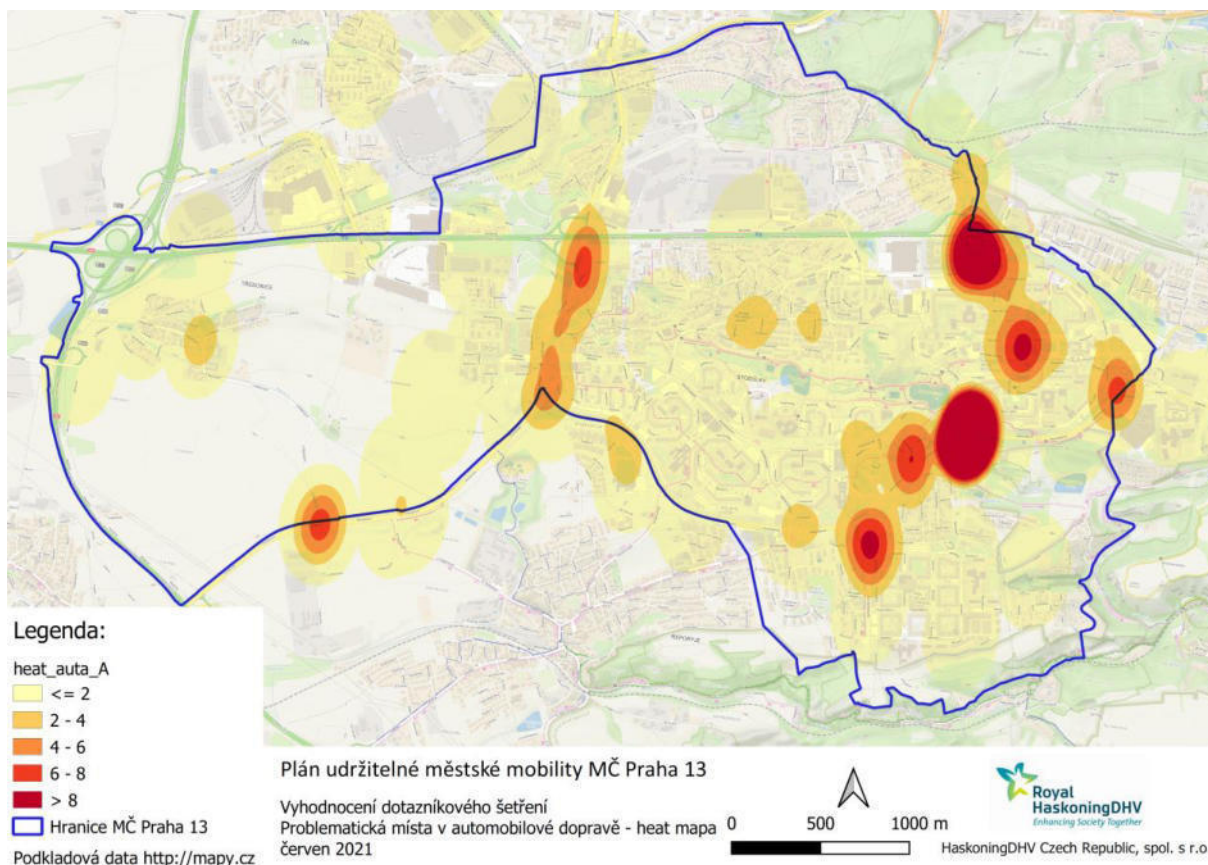


Obrázek 63 Zobrazení všech nehod na území MČ s následkem na zdraví pomocí heatmapy (zdroj: nehody.cdv.cz)

6.8 Identifikace problémů, závad a bezpečnostních rizik

Na základě provedených průzkumů v terénu, dotazníkového šetření a analýzy nehodovosti byly identifikovány lokality s dopravními závadami, problémy a bezpečnostními riziky na komunikační síti MČ Praha 13.

Obrázek 64 identifikuje pomocí teplotní mapy problematicky vnímaná místa z pohledu automobilové dopravy. Data v teplotní mapě byla získána v rámci dotazníkového šetření provedeného mezi rezidenty a návštěvníky MČ Praha 13 (viz kapitola 5.1).



Obrázek 64 Problematická místa v automobilové dopravě očima uživatelů (zdroj: HDHV)

Uživatelé vnímají největší problémy na území MČ na těchto lokalitách:

➤ Jeremiášova – Pod Hranicí

- úrovňová styková křižovatka bez SSZ
- nebezpečné odbočení vlevo z ulice Pod Hranicí
- počet vozidel na vjezdu do křižovatky je přibližně podobný ostatním křižovatkám na Jeremiášově ul., avšak ostatní jsou řízeny SZZ

- Kolize z Rozvadovské spojky na Bucharovu s cyklo pruhem
 - cyklistický pruh se kříží s vjezdem z Rozvadovské spojky na Bucharovu ulici směr Plzeňská ul.
 - automobilová doprava je na této křižovatce řízena SSZ
 - kolizní proud automobilové dopravy není signalizován
 - jedná se pravděpodobně o nejsilnější dopravní proud automobilové dopravy

- Petržálkova ulice (psychologie přednosti zprava)
 - komunikace je v režimu Zóna 30 s předností zprava
 - ulice postrádá stavební úpravy pro vyznačený režim
 - stav navozuje psychologickou přednost vozidel projíždějících Petržálkovou ul. a vede k překračování maximální dovolené rychlosti

- Poncarova – K Řeporyjím (bezpečnost)
 - úroňová styková křižovatka
 - Poncarova ve 4 pruhovém uspořádání
 - snížena rychlost na 50 km/h
 - na hlavní komunikaci nic nebrání překračování rychlosti a průjezd levým pruhem
 - levý pruh určen jako odbočovací a připojovací pruh bez dopravního stínu
 - vysoké riziko závažných dopravních nehod

6.9 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Kapacitní sběrná komunikační síť
- Dobré napojení na nadřazenou komunikační síť
- Kapacitní uzly na sběrné síti – MUK, SSZ
- Oddělená síť obslužných a sběrných komunikací
- Hustá síť obslužných komunikací

SLABÉ STRÁNKY

- Externalita z automobilové dopravy (emise, hluk, zábor prostoru, který je možný využít pro jiné účely)
- Nízké pokrytí infrastrukturou pro elektromobilitu (nabíjecí body, vyhrazená místa atd.)
- Neexistence Radlické radiály (komunikace Jeremiášova, Bucharova fungují jako průtah územím MČ Praha 13 – negativní přetížení)
- Zatížené křižovatky z nadřazených komunikací (Jeremiášova – Pod Hranicí)
- Špatně průjezdné komunikace z důvodu nelegálně parkujících vozidel (převážně na sídlištích)

PŘÍLEŽITOSTI

- Převedení intenzit z ul. Bucharova a Jeremiášova na novou komunikaci po realizaci Radlické radiály
- Zvýšení bezpečnosti na problematických křižovatkách a úsecích
- Zvýšení plynulosti dopravy koordinací křižovatek se SSZ
- Častější dohled policie na dodržování pravidel silničního provozu

HROZBY

- Komunikace Jeremiášova a Bucharova budou dále fungovat jako průtah územím MČ Praha 13 (negativní přetížení) při nerealizaci Radlické radiály
- Neřešení rizikových míst
- Další růst automobilizace a růst intenzit dopravy na území MČ Praha 13
- Neatraktivní nabídka alternativních způsobů dopravy
- Rostoucí znečištění životního prostředí
- Nerespektování dopravních předpisů nedisciplinovanými řidiči

7 DOPRAVA V KLIDU

Mezi problémové oblasti dopravního systému lze zcela jistě zařadit také systém statické dopravy, respektive vybranou uliční síť silně zatíženou, a ve většině případů i přetíženou parkujícími vozidly. Problémy s odstavováním vozidel jsou převážně evidovány v lokalitách se sídlištní zástavbou a v okolí stanic metra, kdy dochází k odstavování vozidel v rozporu se silničním zákonem. Vyzdvihnout lze však tyto lokality:

- sídliště Velká Ohrada
- sídliště Stodůlky (mezi ulicí Mukařovského a Centrálním parkem)
- sídliště Nové Butovice

Nejčastěji se jedná o vozidla nelegálně zaparkovaná na chodnících, v zeleni, v křižovatkách či v místech, kde nezůstane minimální průjezdný profil požadovaný zákonem. Negativním dopadem nelegálně parkujících vozidel je jejich vliv na dopravně - bezpečnostní situaci na navazujících přechodech pro chodce či v přilehlých křižovatkách.



Obrázek 65 Příklad parkování na sídlišti Velká Ohrada (zdroj: HDHV)

Poptávka po parkování a odstavování automobilů vzniká v souvislosti s aktuálním rozložením zásadních funkcí na území městské části. Z pohledu zvýšených nároků na odstavování vozidel se jedná o všechny oblasti s vysokopodlažní zástavbou a sídla významných zaměstnavatelů (sídliště, kancelářské oblasti atd.). Zvýšené nároky na parkování vozidel se objevují napříč celým územím s ohledem na rozložení služeb, veřejných a vzdělávacích institucí, obchodní vybavenosti atd. Zcela zásadní prolínání nároků po parkování a odstavování vozidel se poté objevuje v okolí páteřní trasy městské hromadné dopravy – metra B.

V rámci analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu byly pro potřeby strategického dokumentu PUMM provedeny průzkumy na základě, kterých bylo možné popsat stav a využití parkovacích kapacit. Na základě výsledků bude možno v návrhové části strategického dokumentu PUMM navrhnout úpravy a rozvoj systému parkování.

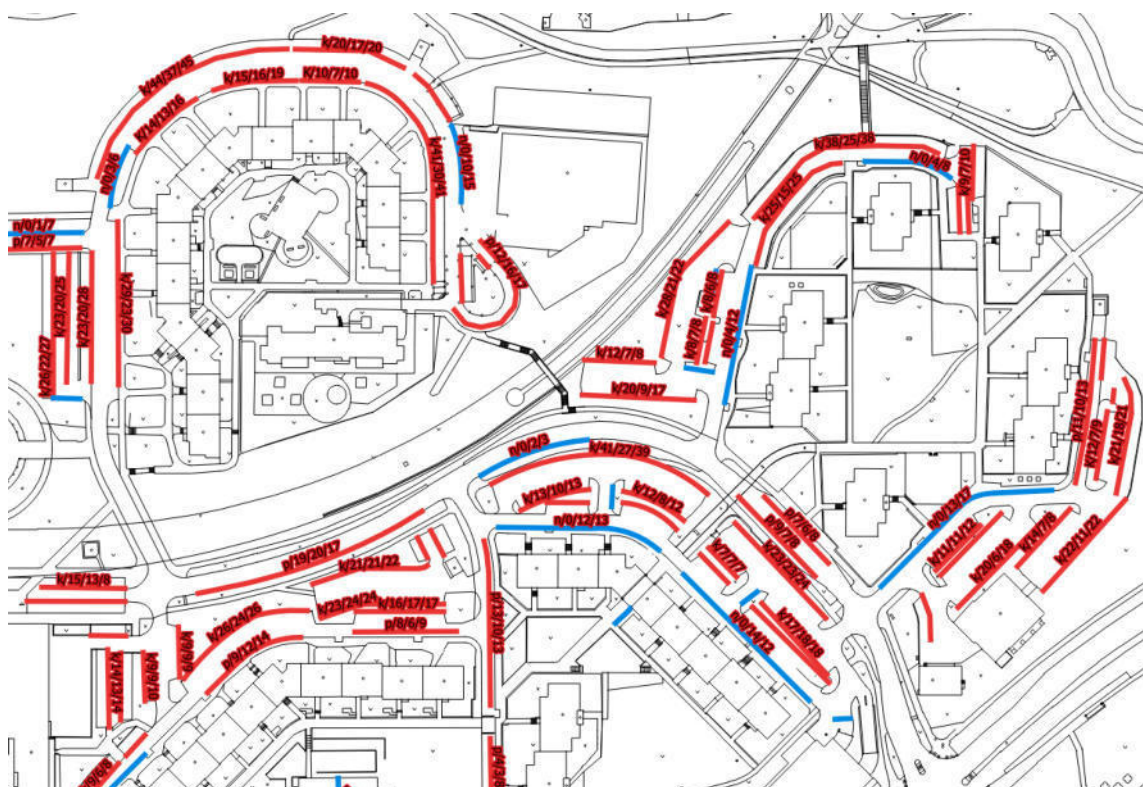
7.1 Analýza nabídky a poptávky po dopravě v klidu

Na území městské části Praha 13 jsou využívány pro parkování a odstavování vozidel všechny druhy parkovacích kapacit. Největší kapacita pro parkování a odstavování vozidel se nachází na místních komunikacích a parkovištích, která byla zrealizována v době výstavby sídlišť v oblastech Stodůlky, Lužiny sever a Lužiny jihozápad.

Aby bylo možné zjistit nabídku a poptávku po parkovacích stáních, museli být provedeny rozsáhlé dopravní průzkumy. Ke zjištění obsazenosti veřejně přístupných ploch parkujícími vozidly a počtu návštěvníků, kteří využívají parkovací kapacity na území městské části, bylo nutné realizovat dva druhy průzkumů.

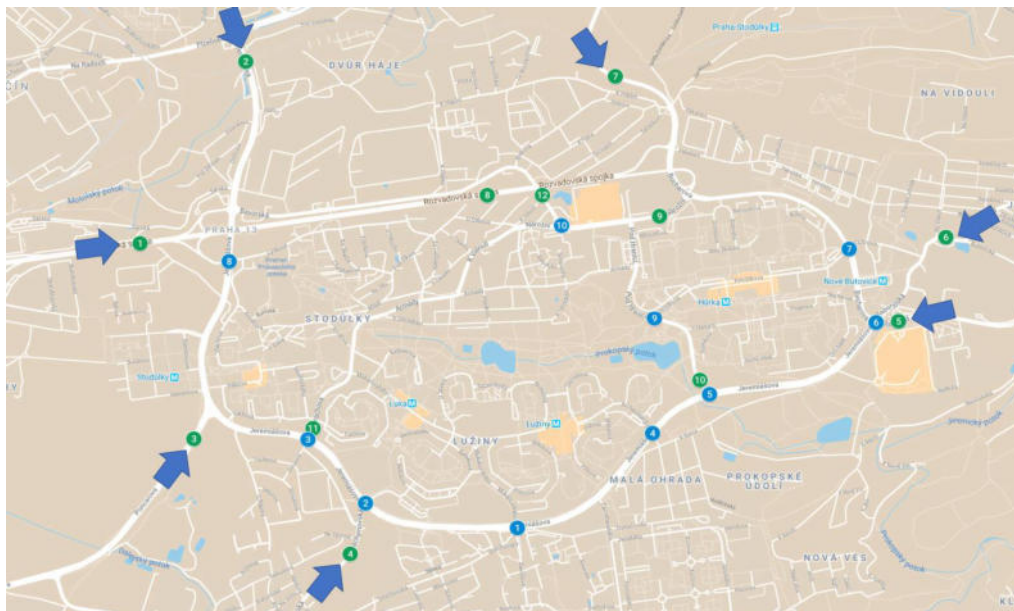
Při prvním průzkumu, při kterém byla zjišťována obsazenost veřejně přístupných ploch, bylo potřeba v prvním kroku provést pasportizaci ploch využívaných k parkování. Na základě zákresu těchto ploch do mapového podkladu (viz [obrázek 66](#)) byla podle normy ČSN 736056 vypočítána kapacita těchto ploch. Následně bylo provedeno sčítání parkujících vozidel na těchto plochách ve dvou časových obdobích. V rámci dne (mezi 9. a 14. hodinou) a v noci (mezi 23. a 4. hodinou). Na základě zjištěného počtu parkujících vozidel a kapacity stání byla zjištěna obsazenost během dne. Výsledky průzkumu jsou uvedeny v [kapitole 7.2](#) Balance nabídky a poptávky.

Výřez z provedeného pasportu zobrazuje uliční síť s vyznačenými úseky legálního (červeně) a nelegálního (modře) parkování. Ke každému úseku byly následně přiřazené atributy typ stání (kolmé, podélné, šikmé)/kapacita míst/parkujících vozidel ve dne/parkujících vozidel v noci.



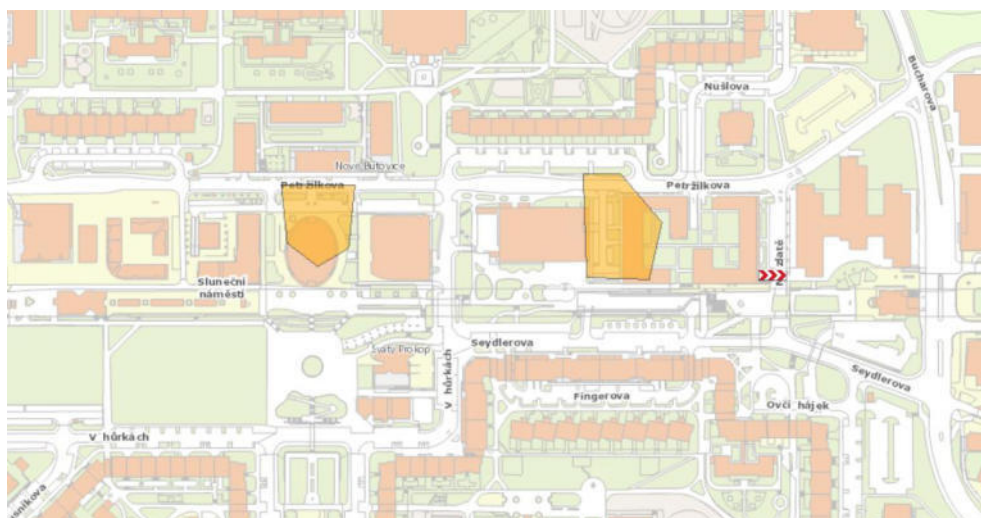
Obrázek 66 Výřez z pasportizace veřejně přístupných parkovacích ploch (zdroj: HDHV)

Při druhém průzkumu byla v rámci směrového dopravního průzkumu zaznamenána v období 7 – 19 hodin všechna vozidla, která vjela nebo vyjela z území městské části na vnějším kordonu sledovaného území (viz [obrázek 67](#)). Záznamem byla zjištěna registrační značka vozidla a čas vjezdu nebo výjezdu. Na základě těchto údajů bylo možné určit délku parkování vozidel, která projela danými stanovišti. Výsledky průzkumu jsou uvedeny v [kapitole 7.2](#). Bilance nabídky a poptávky.



Obrázek 67 Profilová stanoviště na vnějším kordonu MČ Praha 13 (zdroj: HDHV)

Kromě dvou parkovacích automatů v ulici Petržilkova (parkoviště u městského úřadu a u Polikliniky Lípa) a parkovišť označených dopravní značkou IP 13c v ulicích Petržilkova (u pošty), Na Zlatě a Archeologická (OC Lužiny) není v současné době na území městské části parkování plošně regulováno.



Obrázek 68 Zpoplatněné parkovací plochy (zdroj: https://bezpecnost.praha.eu/mapy/doprava/parkovaci_automaty)

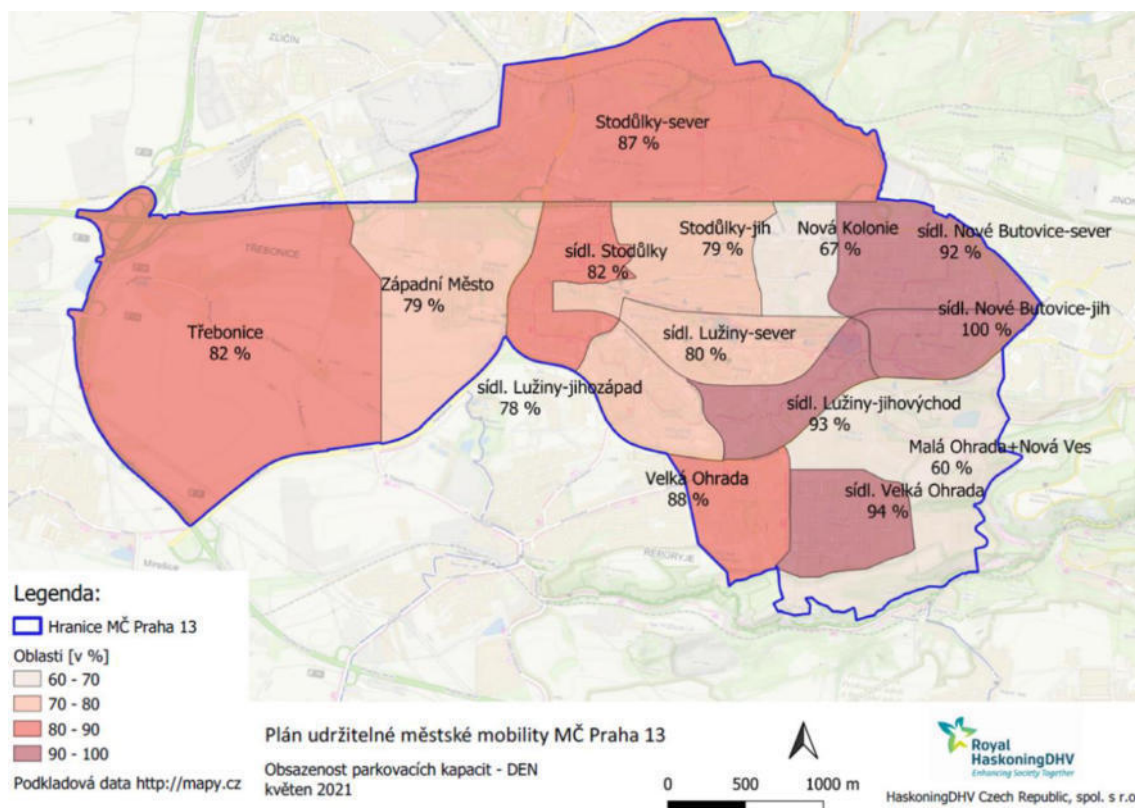
Pro návštěvníky je u stanice metra Nové Butovice k dispozici parkoviště P+R o kapacitě 57 stání.

7.2 Bilance nabídky a poptávky

Na základě pasportu parkovacích kapacit na veřejně přístupných plochách a průzkumu dopravy v klidu byla vyhodnocena bilance nabídky a poptávky na území městské části pro den a noc.

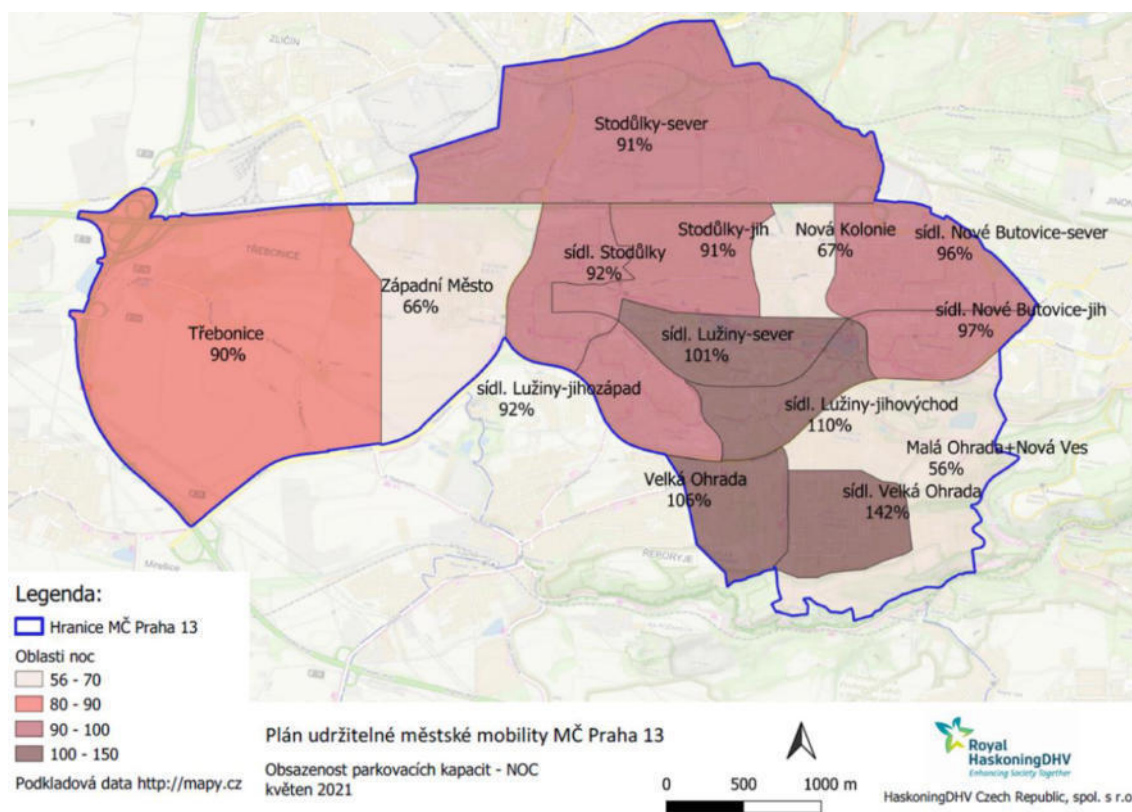
Ze získaných výsledků vyplývá, že během průzkumů bylo na území městské části Praha 13 zaznamenáno na veřejně přístupných plochách 13 440 parkujících vozidel ve dne a 15 559 v noci. Z celkově počtu parkujících a ostavených vozidel parkovalo nelegálně ve dne 1 972 vozidel (cca 15 % parkujících vozidel) a v noci 2 116 vozidel (cca 16 % parkujících vozidel).

Ze sledovaných oblastí byla obsazenost během dne nejvyšší v lokalitách sídliště Nové Butovice sever a jih, Lužiny – jihovýchod, Velká Ohrada a Stodůlky sever. Obsazenost se pohybovala v rozmezí od 60 do 100 %. Vysoká obsazenost je dána vysokopodlažní bytovou zástavbou a v případě Nových Butovic i kancelářskou zástavbou. Parkovací kapacity v ostatních oblastech byly v denním období naplněny mezi 60 až 82 %. Obsazenost parkovacích míst během dne v jednotlivých lokalitách zobrazuje [obrázek 69](#).



Obrázek 69 Obsazenost během dne (zdroj: HDHV)

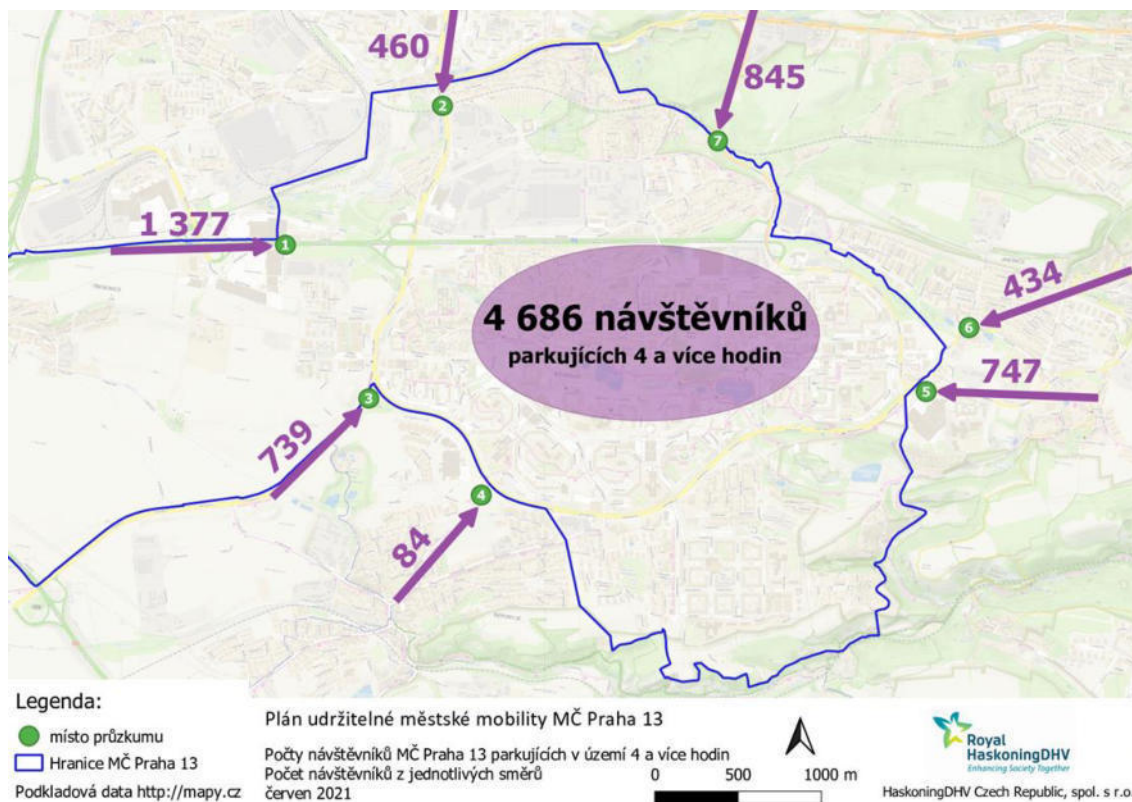
Z výsledků průzkumů provedených v nočním období je vidět, že kapacita parkovacích stání byla naplněna, respektive překročena na většině území městské části. Kromě oblastí Malá Ohrada, Nová Ves, Západní Město a Třebonice se obsazenost pohybovala mezi 91 a 142 %. Nejhorší situace s parkováním je v oblasti sídliště Velká Ohrada. Obsazenost parkovacích míst během noci v jednotlivých lokalitách zobrazuje [obrázek 70](#).



Obrázek 70 Obsazenost během noci (zdroj: HDHV)

Cílem průzkumů dopravy v klidu bylo také zjistit počty parkujících vozidel návštěvníků. Celkový počet návštěvníků, kteří přijeli na území městské části Praha 13, bylo možné zjistit ze směrových dopravních průzkumů. Během průzkumu byl kromě registrační značky vozidla zaznamenán i čas vjezdu a odjezdu z území městské části. Z těchto údajů byl zjištěn čas, po který se jednotlivá vozidla zdržela na území MČ.

Ze získaných výsledků vyplývá, že se na území městské části zdrželo během průzkumu 4 a více hodin celkem 4 686 vozidel, kterými přijeli nerezidenti. Nejvíce vozidel přijelo po Rozvadovské spoje a ulicí Radlická. Grafické znázornění počtu příjezdů vozidel do oblasti z jednotlivých směrů je na [obrázku 71](#).



Obrázek 71 Parkování návštěvníků během dne (zdroj: HDHV)

7.3 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Řešení problému parkování v rámci projektu udržitelné mobility
- Realizace průzkumů obsazenosti parkovacích kapacit na veřejně přístupných plochách

SLABÉ STRÁNKY

- Nedostatek parkovacích kapacit převážně na sídlištích a okolí stanic metra
- Nelegální parkování v zeleni, křižovatkách a na chodnících
- Neexistující systém záchytných parkovišť na vnějším kordonu území MČ
- Dlouhodobě odstavená nepoužívaná vozidla a přívěsné vozíky

PŘÍLEŽITOSTI

- Podpora alternativních druhů dopravy (snížení poptávky po parkování)
- Podpora parkování rezidentů omezením parkování nerezidentů
- Navýšení parkovacích kapacit výstavbou parkovacích domů v lokalitách s deficitní kapacitou nebo změnou organizace dopravy
- Realizace parkovacích systémů P+R ve spolupráci s hl. městem Prahou a Středočeským krajem
- Rozvoj inteligentních systémů – monitoring volných parkovacích kapacit a navigování vozidel na volné parkovací kapacity

HROZBY

- Růst poptávky po záchytném parkování v důsledku neřešení P R
- Růst poptávky po rezidentním parkování v důsledku zvyšování stupně automobilizace
- Nedostatek finanční prostředků na budování nových parkovacích kapacit
- Neochota řidičů platit za parkování
- Neřešení problematiky parkování

8 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

8.1 Analýza stavu dopravní obslužnosti zájmového území

Území MČ Praha 13 je obsluhováno pomocí městské hromadné dopravy zapojené do systému Pražská integrovaná doprava. Území obsluhuje kapacitní linka metra B a systém autobusových linek.

Následuje analytický popis jednotlivých linek VHD provozovaných po území MČ Praha 13. V trase linky jsou vždy tučně zvýrazněny zastávky ležící na území MČ Praha 13. V tabulkách rozsah provozu jsou pak uvedeny v minutách intervaly pro jednotlivá provozní období (Rš – ranní špička, Sed – období sedla, Oš – odpolední špička, Več – večerní období). V kolonce Tv – typ vozidla je uveden požadovaný typ nasazovaných vozidel (M – midibus, S – standardní autobus 12 m, K – kloubový autobus 18 m).

8.1.1 Linka metra B

Trasa:

Zličín – **Stodůlky** – **Luka** – **Lužiny** – **Hůrka** – **Nové Butovice** – Jinonice – Radlická – Smíchovské nádraží – Anděl – Karlovo náměstí – Národní třída – Můstek – Náměstí Republiky – Florenc – Křižíkova – Invalidovna – Palmovka – Českomoravská – Vysočanská – Kolbenova – Hloubětín – Rajská zahrada – Černý Most

8.1.2 Linka č. 130

Trasa:

Zličín (B) – Obchodní centrum Sárská – **Bavorská** – **Lýskova** – **Stodůlky (B)** – **Holýšovská** – Hlávková – Řeporyjské náměstí – Zahrádky – K Austisu (zpět) – Za Farou – Slivenec – K Holyni – Návětrná (zpět) – Smaragdová (zpět) – V Remízku (zpět) – Opálová (tam) – Nový Slivenec – Štěpařská – Poliklinika Barrandov – Chaplinovo náměstí

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	Rš	Sed	Oš	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
S	30	60	30	60	M	60	60	60	M	60	60	60

8.1.3 Linka č. 137

Trasa:

Na Knížecí (B) – Ženské domovy (zpět) – Santoška – Václavka – Malvazinky – Urbanova – Farkáš – U Waltrovky – U Waltrovky (tam) – Nádraží Jinonice (S) – U Trezorky – Jinonice (B) – Vidoule – Butovická – Stará Stodůlecká – **Nové Butovice (B) – Nové Butovice (B) (tam) – Nušlova – Bucharova – Nárožní – Nová kolonie – Mládí – Kovářova-Kulturní dům Mlejn – Luka (B) – Amforová – Píškova – Bašteckého – Malá Ohrada**

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	Oš	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
S	30	30	30	---	---	---	---	---	---	---	---	---

* – Vybrané spoje jsou vedeny pouze v trase Na Knížecí – U Waltrovky (neobsluhují území MČ Praha 13). Uvedené intervaly platí pro celý úsek linky Na Knížecí – U Waltrovky – Malá Ohrada.

8.1.4 Linka č. 142

Trasa:

Nové Butovice (B) – Ovčí hájek – Archeologická – Píškova – Bašteckého – Malá Ohrada – Červeňanského – Ohradské náměstí (tam) – Velká Ohrada

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	Oš	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
K	6	15	7,5	20	S	15	15	20	S	20	15	20

8.1.5 Linka č. 149

Trasa:

Dejvická (A) – Vítězné náměstí (A) (zpět) – Kafkova (tam) – Prašný most – Vozovna Střešovice – Na Petynce – Pod Královkou – Malovanka – Koleje Strahov – Stadion Strahov – Diskařská – Spiritka – Podbělohorská – Pod Lipkami (zpět) – Nad Klamovkou – Klamovka – Klamovka (zpět) – Jinonická (tam) – U Měchurky – Pod Šmukýřkou – U Waltrovky – Hutmanka – Vidoule – Jinonice (B) – Sídliště Jinonice – Butovická (zpět) – Karlštejská – **Nové Butovice (B) – Nové Butovice (B) (tam) – Nušlova – Bucharova – K Fialce – K Háji – Mototechna – Bavorská**

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	OŠ	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
S	6-15	30	15	40	S	30	30	40	S	40	30	40

8.1.6 Linka č. 168

Trasa:

Nové Butovice (B) – Nové Butovice (B) (tam) – Poliklinika Lípa– Hůrka (B) – Kodymova – Nárožní – K Fialce – Za Mototechnou – Ordovická – Šafránkova – Motol – Nemocnice Motol (A) – Na Šafránce – Nemocnice Na Homolce – Na Šafránce – Kukulova (zpět) – Vypich – Nad Markétou – Koleje Větrník (tam) – Větrník – Petřiny (A) – Sídliště Petřiny – Libocká – Litovický potok – Ruzyňská – Ruzyňská škola – Drnovská – Staré náměstí – Jiviny – Ruzyňský hřbitov – Bílá Hora (tam) – Bílá Hora

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	OŠ	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
M	15	30	15	60	M	60	60	60	M	60	60	60

8.1.7 Linka č. 174

Trasa:

Vypich (zpět) – Kukulova (tam) – Šafránecká – Nemocnice Motol (A) – Motol – **Šafránkova – Bucharova – Nárožní – Nová kolonie – Mládí – Kovářova-Kulturní dům Mlejn – Luka (B) – Amforová – Raichlova** – Slatinová – Náměstí U Lva – Řeporyjské náměstí (– Ve Výrech – **K Třebonicům – Třebonice**)

Rozsah provozu:

- Do zastávek K Třebonicům a Třebonice jsou vedeny pouze vybrané spoje.
- Vybrané spoje pokračují ze zastávky Luka jako linka č. 301 nebo 352.

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	OŠ	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
úsek Vypich – Luka												
S	5-6	15	5-8	20	S	15	15	20	S	20	15	20

úsek Luka – Řeporyjské náměstí												
S	5-15	15-30	7-20	20-40	S	15-30	15-30	20-40	S	20-30	15-30	20-40
úsek Řeporyjské náměstí – Třebonice												
S	20	60	20	60	S	60	60	60	S	60	60	60

8.1.8 Linka č. 180

Trasa:

Dejvická (A) – Vítězné náměstí (A) (zpět) – Kafkova (tam) – Prašný most – Vozovna Střešovice – Na Petynce – Kajetánka – Břevnovská – Vypich – Kukulova (tam) – Šafránecká – Nemocnice Motol (A) – Motol – Krematorium Motol – Hlušická – Slánská – Blatiny – Sídliště Řepy (S) – Strojírenská – Halenkovská – Sídliště Zličín – Zličín (B) – **Obchodní centrum Zličín**

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	OŠ	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
K	12	12	7,5	10-20	K	15	15	20	K	20	15	20

8.1.9 Linka č. 184

Trasa:

Vypich (zpět) – Kukulova (tam) – Šafránecká – Nemocnice Motol (A) – Motol – **Šafránkova – Nušlova – Nové Butovice (B) (zpět) – Nové Butovice (B) – Ovčí hájek – Archeologická – Píškova – Červeňanského – Ohradské náměstí (tam) – Velká Ohrada**

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	OŠ	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
K	6-7,5	15	7,5-10	20	K	15	15	20	K	20	15	20

8.1.10 Linka č. 225

Trasa:

VELKÁ OHRADA – Ohradské náměstí (zpět) – Červeňanského – Píškova – Amforová – Luka (B) – Vackova – Stodůlky (B) – Lýskova – Bavorská – Bílý Beránek – Slánská – Bazovského –

Za Slánskou silnicí – Radnice Řepy – Reinerova – Jiviny – Staré náměstí – Nádraží Ruzyně (S) – Ciolkovského – Sídliště Na Dědině – Vlastina – Divoká Šárka – Nad Džbánem – Nádraží Veleslavín (A) (S) – Na Pastvinách – Nové Vokovice)

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	Oš	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
S	6	15	7,5	20	S	15	15	20	S	20	15	20

8.1.11 Linka č. 246

Trasa:

Zličín (B) – Obchodní centrum Sárská – **Bavorská – Lýskova – Stodůlky (B) – Holýšovská** – Hlávkova – Řeporyjské náměstí – Zahrádky – Zmrzlík – Zadní Kopanina – Maškův mlýn – Cikánka – Lomy – U Lomů – Cementárna Radotín – V Sudech – Safírová – Prvomájová – Nádraží Radotín (S) (zpět) – Nádraží Radotín (S) – U Jankovky – Vrážská – Přestínská – Přístav Radotín – Lahovický most (zpět) – Lahovice – Most Závodu míru (tam) – Zbraslavské náměstí

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	Oš	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
M	60	60	60	60	M	60	60	60	M	60	60	60

- Uvedené intervaly platí pro spoje v celém úseku trasy Zličín – Zbraslavské náměstí.

8.1.12 Linka č. 301

Trasa:

Luka (B) – Amforová – Raichlova – Slatinová – Náměstí U Lva – Řeporyjské náměstí – Nádraží Řeporyje (S) – Ořešská – Mrákovská – Ořech – Ořech, u školy – Ořech, K Ovčínu – Chýnice, Pod Radnicí – Chýnice

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	Oš	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več
S	20-60	vs	60	vs	S	vs	vs	vs	S	vs	vs	vs

- Spoje pokračují ze zastávky Luka jako městská linka č. 174 směr Vypich.

8.1.13 Linka č. 352

Trasa:

Luka (B) – Amforová – Raichlova – Slatinová – Náměstí U Lva – Řeporyjské náměstí – Nádraží Řeporyje (S) – Ořešská – Mrákovská – Ořech – Ořech, u sokolovny – Zbuzany, Obecní úřad – Zbuzany, nádraží (S) – Jinočany, Hlavní – Jinočany, náměstí

Rozsah provozu:

Pracovní dny					Soboty				Neděle, svátky			
Tv	RŠ	Sed	OŠ	Več	Tv	Dop	Odp	Več	Tv	Dop	Odp	Več

- Spoje pokračují ze zastávky Luka jako městská linka č. 174 směr Vypich.

8.1.14 Linka č. 394

Rychlíková regionální linka spojuje středočeské obce Zdice, Králův Dvůr a Beroun s Prahou. Její trasa je mezi Berounem a Prahou vedena bez zastávek po dálnici a v Praze má pouze výchozí, resp. konečnou zastávku u stanice metra Nové Butovice.

Trasa:

Nové Butovice (B) – Beroun, U Slavaše (tam) – ... – Beroun, sídliště – ... – Králův Dvůr, Počaply – ... – Zdice, náměstí

8.1.15 Linka č. 902

Noční autobusová linka.

Trasa:

(Třebonice – K Třebonicům – Ve Výrech –) Řeporyjské náměstí – Náměstí U Lva – Slatinová – Raichlova – Amforová – Luka – Kovářova-KD Mlejn – Mládí – Nová kolonie – Nárožní – Bucharova – Šafránková – Motol – Nemocnice Motol – Šafránecká – Vypich – Břevnovská – Kajetánka – Na Petynce – Vozovna Střešovice – Prašný most – Vítězné náměstí – Lotyšská – Čínská – Nádraží Podbaba – Výzkumný ústav vodohospodářský – V Podbabě – Břetislavka – Pod Hájem – Žákovská – Lysolaje

Rozsah provozu:

Interval 60 minut, v úseku Třebonice – Ve Výrech interval 120 minut. Provoz cca mezi půlnocí a 4. hodinou ranní.

8.1.16 Linka č. 904

Noční autobusová linka.

Trasa:

Sídliště Stodůlky – Luka – Amforová – Píškova (zpět) – Velká Ohrada– Ohradské náměstí (zpět) – Červeňanského – Píškova – Archeologická – Hůrka – Bucharova – Nušlova – Nové Butovice – Stará Stodůlecká – Sídliště Jinonice – Jinonice – U Trezorky – Radlická – Škola Radlice – Laurová – Křížová (tam) – Anděl – Zborovská – Jiráskovo náměstí (tam) – Palackého náměstí (zpět) – Myslíkova (tam) – Karlovo náměstí (zpět) – Štěpánská (tam) – Ve Smečkách (zpět) – I. P. Pavlova – Vyšehrad – Pražského povstání (zpět) – Pražského povstání – Děkanka – Na Hřebenech – Kavčí Hory – Milevská (tam) – Sídliště Pankrác – Sídliště Pankrác (zpět) – Krčský hřbitov – Na Strži – Ryšánka – Antala Staška – Poliklinika Budějovická – Lísek – U Labutě – Nemocnice Krč – Zálesí – Sídliště Krč – Tempo – Nové Dvory (tam) – Chýnovská (zpět) – Přírodní – Pavlíkova – Jirčanská – U Libušské sokolovny – Sídliště Písnice

Rozsah provozu:

Interval 30 minut. Provoz cca mezi půlnocí a 4. hodinou ranní.

8.2 Analýza umístění zastávek a stanic ve vztahu ke zdrojům a cílům cest, ve vztahu k obytným celkům

MČ Praha 13 je veřejnou dopravou obsloužena velmi kvalitně. Celé území MČ protíná od východu na západ linka metra B s celkem 5 stanicemi. Díky budování trasy metra se MČ Praha 13 začala prudce rozvíjet. Velká část obyvatel MČ tak bydlí v přijatelných pěších docházkových vzdálenostech ke stanicím metra. Ze vzdálenějších lokalit (nizkopodlažní i vysokopodlažní zástavby) je možné využít frekventovaných autobusových linek směřujících k nejbližším stanicím metra.

V rámci standardů PID je stanovena maximální možná docházková vzdálenost na nejbližší zastávku VHD. Směrodatná je tzv. reálná docházková vzdálenost, která zohledňuje typologii komunikační sítě a komunikací pro pěší. Pro různé typy zástaveb jsou stanoveny tyto maximálně přípustné docházkové vzdálenosti:

- 400 metrů pro kompaktní, vysokopodlažní zástavbu
- 800 metrů pro kompaktní, nizkopodlažní zástavbu
- 1500 metrů pro rozptýlenou zástavbu.

V ojedinělých případech jsou přijatelné vzdálenosti 600 metrů (vysokopodlažní zástavba), resp. 1000 metrů (nizkopodlažní zástavba).

Drtivá většina zastavěného území MČ Praha 13 má splněné standardy docházkových vzdáleností. Překročeny jsou v těchto oblastech:

- východní část sídliště Velká Ohrada (vysokopodlažní zástavba) – až 650 metrů
- Velká Ohrada, oblast ulic Přeučilova, Nad Dalejským údolím, Karla Kryla – až 600 metrů
- rozvojová lokalita Západní Město – při dalším rozšiřování vysokopodlažní zástavby

8.3 Analýza stavu dopravní infrastruktury

Veřejná hromadná doprava je v případě autobusové dopravy zcela závislá na silniční infrastruktuře. Pro autobusový provoz musí být silniční infrastruktura přizpůsobena potřebným parametrům (zejm. šířkové uspořádání, únosnost vozovky). Popis a technický stav silniční infrastruktury je popsán v kapitole věnující se silniční dopravě.

8.3.1 Bezbariérovost zastávek, stanic, přístupů a provozovaných vozidel

V rámci poskytování služeb pro skupiny osob se sníženou schopností pohybu a orientace je potřebné zajistit nejen bezbariérově přístupná vozidla, ale i bezbariérový přístup do těchto vozidel ze zastávek a nástupišť splňujících definovanou bezbariérovou podobu. Na takové zastávky a nástupiště pak musí být zajištěn také bezbariérový přístup. Pouze synergií těchto tří skutečností je možná dosáhnout plnohodnotných služeb pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a zvyšovat tak kvalitu i atraktivitu služeb VHD.

Metro

Všechny stanice metra na území MČ Prahy 13 jsou bezbariérově přístupné. Na nástupištích jsou instalovány nástupní rampy (vždy u prvních dveří soupravy po směru jízdy), které minimalizují rozdíl mezi výškou nástupiště a podlahou vozidla.

- Stodůlky – osobní výtah spojující uliční úroveň s úrovní nástupiště, výtah se nachází jako samostatný objekt na náměstí Junkových
- Luka – osobní výtah spojující úroveň vestibulu s úrovní nástupiště, vestibul je bezbariérově přístupný pomocí ramp z uliční úrovně
- Lužiny – osobní výtah spojující uliční úroveň s úrovní nástupiště, výtah se nachází v bezprostřední blízkosti vstupu do vestibulu
- Hůrka – osobní výtah spojující úroveň vestibulu s úrovní nástupiště, vestibul se nachází v uliční úrovni
- Nové Butovice – šikmá schodišťová plošina umístěná v části pevného schodiště spojující úroveň západního vestibulu (v uliční úrovni) s úrovní nástupiště

Autobusy

Analýza bezbariérovosti zastávek a přístupů na ně byla zpracována v Koncepti bezbariérovosti Městské části Praha 13 na období let 2020 – 2030 (zpracováno 2020). V koncepci bylo analyzováno celkem 35 zastávek (se 75 nástupišti), u 20 z nich (resp. 35 nástupišť) byly zjištěny nedostatky s ohledem na užívání osobami se sníženou schopností pohybu. Téměř u všech (mimo vybraných několik nově zrekonstruovaných zastávek) pak byla zjištěna absence hmatových úprav. U 9 zastávek (11 nástupišť) byla závažnost nedostatků definována jako nízká, u 13 zastávek (19 nástupišť) jako středně závažná s možnými bezpečnostními riziky při využívání specifickými skupinami obyvatel.

Všechny autobusové linky projíždějící územím MČ v rámci Pražské integrované dopravy jsou provozovány Dopravním podnikem hl. m. Prahy (mimo linky č. 394, která projíždí územím MČ, ale nepodílí se na její dopravní obsluze). Dopravní podnik již v současnosti disponuje pouze nízkopodlažním vozovým parkem autobusů a na všechny autobusové linky jsou tak vypravována pouze nízkopodlažní vozidla.

8.4 Analýza preferenčních opatření pro provoz VHD

Důležitou součástí celého systému VHD je preference vozidel na komunikační síti. Preferencí vozidel se rozumí jejich upřednostňování jak v dopravním proudu, tak na světelně řízených křižovatkách.

Vozidla lze v dopravním proudu preferovat pomocí regulačních opatření na komunikacích. Jedná se zejména o zřizování vyhrazených jízdních pruhů pomocí SDZ a VDZ (tzv. BUS pruhy). Možnost vjezdu do vyhrazeného jízdního pruhu pak mají obvykle pouze vozidla hromadné dopravy, vozidla taxi, vozidla IZS a cyklisté. Vyhrazené jízdní pruhy umožňují těmto vozidlům volný průjezd, nejsou omezovány ostatními účastníky silničního provozu a mají významný vliv na přesný, plynulý a rychlejší pohyb vozidel po komunikační síti.

Na křižovatkách řízených světelným signalizačním zařízením lze vozidla preferovat aktivním či pasivním způsobem. Při pasivní detekci křižovatka zaznamenává nárok vozidla na přidělení signálu „volno“ pouze pomocí běžného automobilového detektoru (indukční smyčka či videosmyčka). Při aktivní detekci je pak využíváno radiosignálů mezi vozidlem a příslušnou SSZ. V současnosti je vhodné využívat preferenci na SSZ v kombinaci s dopravně telematickými systémy.

V současné době se aktivní preference pro autobusy PID zřizuje na všech nově realizovaných či obnovovaných křižovatkách se SSZ. Aktivní preference autobusů funguje v MČ Praha 13 na těchto křižovatkách:

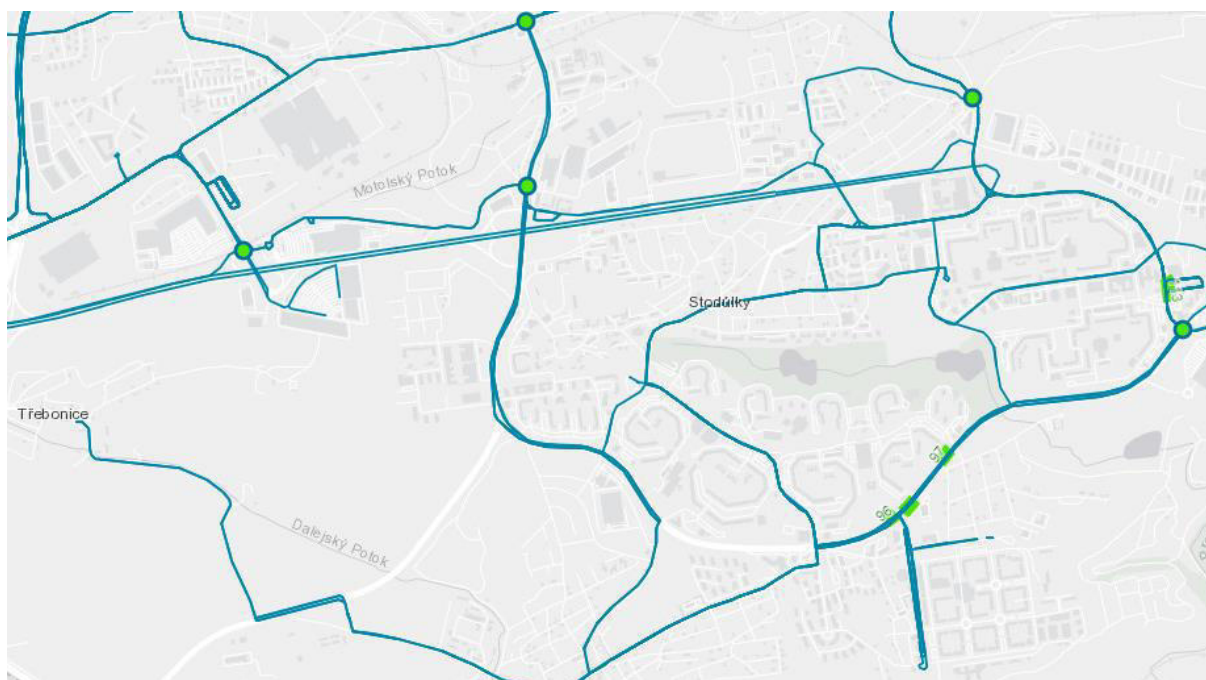
- SSZ 5.555 Bucharova × K Hájm
- SSZ 5.554 Radlická × Jeremiášova
- SSZ 5.539 Jeremiášova × Sárská

Ostatní světelně řízené křižovatky v současnosti neumožňují preferenci autobusů.

Vyhrazené jízdní pruhy (tzv. BUS pruhy) nejsou na území MČ Praha 13 v současné době zřízeny.

Pozn.: Oficiální dokumenty PID (viz webové stránky PID <https://pid.cz/o-systemu/preference>) uvádějí na území MČ Praha 13 existenci 4 míst s vyhrazenými pruhy pro autobusy, ve všech případech se však jedná ve své podstatě pouze o zastávkové zálivy, nikoli o „standardní“ liniovou preferenci ve formě vyhrazeného jízdního pruhu. Jedná se tato místa: Jeremiášova ul. (od ul. Červeňanského po čelo zastávky Píškova do centra, 80 m), ul. Jeremiášova (od ul. Červeňanského po čelo zastávky Píškova z centra, 60 m), ul. Jeremiášova (od ul. Archeologická po čelo zastávky Archeologická z centra, 75 m), ul. Bucharova od ul. Seydlerova po čelo zastávky Nové Butovice, 120 m).

Zobrazení preferencí na křižovatkách SSZ (zelené kolečko) a vyhrazených jízdních pruhů dle PID (zelené úseky) zobrazuje mapa na [obrázku 72](#).



Obrázek 72 Výstřižek z interaktivní mapy preference PID – opatření (zdroj: pid.cz)

8.5 Charakteristika interakce s ostatními dopravními módy

8.5.1 Charakteristika interakce s pěší dopravou

Každé cestě veřejnou hromadnou dopravou předchází i následuje chůze. Interakce mezi veřejnou hromadnou dopravou a pěší dopravou tak představuje zejména kvalitní dostupnost zastávek hromadné dopravy a kvalitu zastávek samotných, vč. přístupů na ně. Oběma těmito souvislostem se věnují předcházející kapitoly.

8.5.2 Charakteristika interakce s cyklistickou dopravou

Interakce mezi veřejnou hromadnou dopravou a cyklistickou dopravou mohou představovat zejména návazné služby pro cyklisty. V rámci multimodálního dopravního chování je vhodné u významných zastávek a stanic veřejné dopravy zřizovat parkovací místa typu B+R, příp. alespoň stojany pro jízdní kola. Stojany pro kola se v návaznosti na veřejnou dopravu objevují na území MČ Praha 13 velmi ojediněle. Jedinou možností pro úschovu jízdního kola ve smyslu B+R je poté parkoviště P+R u stanice metra Nové Butovice.

Jedinou návaznou službou pro cyklisty ve vztahu k hromadné dopravě je možnost přepravy jízdního kola v prostředcích metra. V metru mohou být kola přepravována s výjimkou první plošiny přímo za strojvedoucím na každé první a poslední plošině jednotlivých vozů soupravy (max. dvě jízdní kola na každé plošině, tzn. každý spoj metra může přepravit až 18 jízdních kol). Přeprava jízdních kol v metru je zdarma.

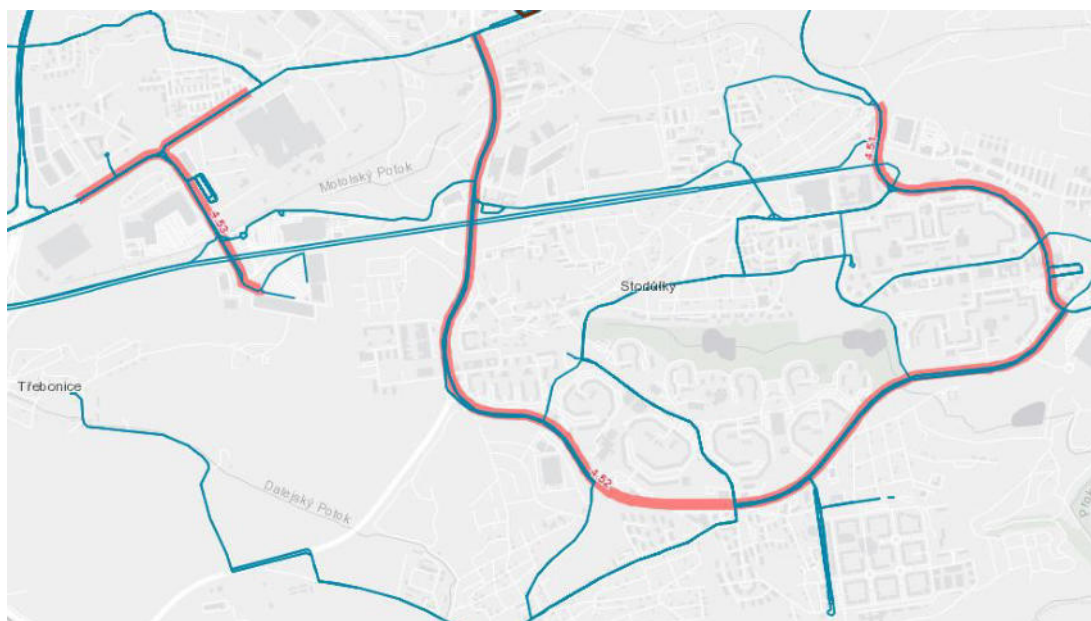
Na autobusových linkách není přeprava jízdních kol umožněna.

8.6 Identifikace problémů, závad a bezpečnostních rizik

Jako slabou stránku lze identifikovat nedostatečné upřednostnění vozidel VHD na komunikační síti. Na území MČ Praha 13 nejsou zřízeny ucelené vyhrazené jízdní pruhy, při vyšších intenzitách provozu motorové dopravy a vzniku kongescí negativně tak mohou být ovlivněny i autobusové linky projíždějící MČ Praha 13. Společně s motorovou dopravou mohou vozidla VHD stát v kongescích, což může výrazně negativně ovlivňovat kvalitu a atraktivitu VHD (prodlužování jízdních dob, nespolehlivost apod.).

Jako problémové úseky lze identifikovat zejména průtahové komunikace napříč MČ. Jedná se o tyto problémové úseky, které následně prezentuje [obrázek 73](#):

- Jeremiášova ul. – nedostatečné upřednostnění vozidel VHD na křižovatkách
- Bucharova ul. – nedostatečné upřednostnění vozidel VHD na křižovatkách



Obrázek 73 Výstřižek z interaktivní mapy preference PID – problémové úseky (zdroj: pid.cz)

8.7 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Páteřní trasa metra napříč územím MČ
- Hustá síť MHD
- Dobrá dostupnost zastávek

SLABÉ STRÁNKY

- Čistota zastávek a jejich okolí
- Chybějící bezbariérovost části autobusových zastávek -
- Delší docházková vzdálenost u vybraných lokalit
- Problémové úseky pro autobusovou dopravu na průtazích MČ

PŘÍLEŽITOSTI

- Modernizace zastávek MHD
- Bezbariérové řešení veškeré infrastruktury
- Rozvoj alternativních pohonů v autobusové síti (snížení negativního dopadu na životní prostředí)

HROZBY

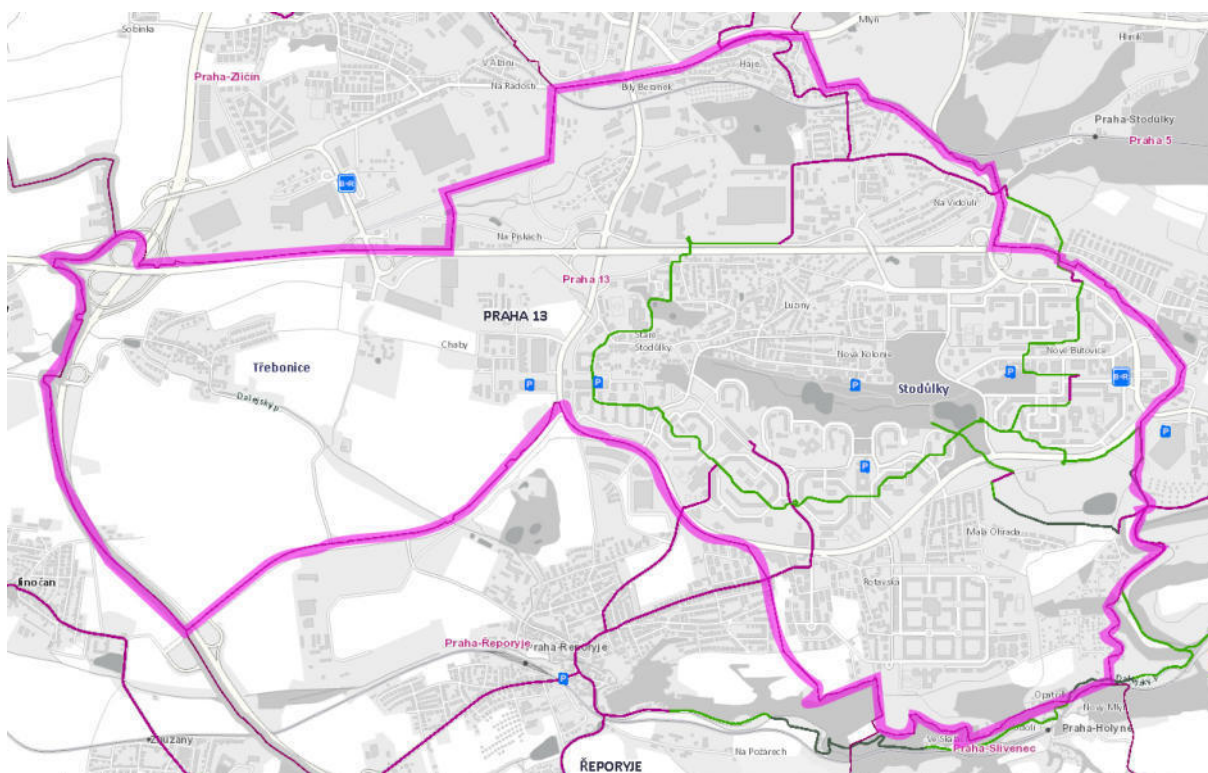
- Omezování komfortu dopravy (zvyšování intervalů mezi spoji)
- Nízká politická podpora na podporu udržitelných forem dopravy

9 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

9.1 Současná nabídka pro cyklistickou dopravu, stav infrastruktury

Cyklistická doprava má již nyní svoje místo v řešeném území. Území Prahy 13 je vhodné pro cyklistickou dopravu, i když není zcela ideální z pohledu sklonových podmínek. Nejvyšší nadmořská výška dosahuje 392 m n.m. u Třebonic a nejnižší místo je 250 m n.m. v Prokopském údolí. Jádru města se však nachází v přijatelných sklonech pro cyklistiku a skutečně nejvyšší převýšení je až na jižní a severní hranici MČ, a týká se tak hlavně vnějších dopravních vztahů.

Na dopravní infrastruktuře jsou zřejmé cyklotrasy, které jsou fyzicky vyznačeny SDZ (viz [obrázek 74](#)). Tyto trasy navazují a pokračují do širšího okolí a tvoří tak součást celopražské cyklistické sítě.

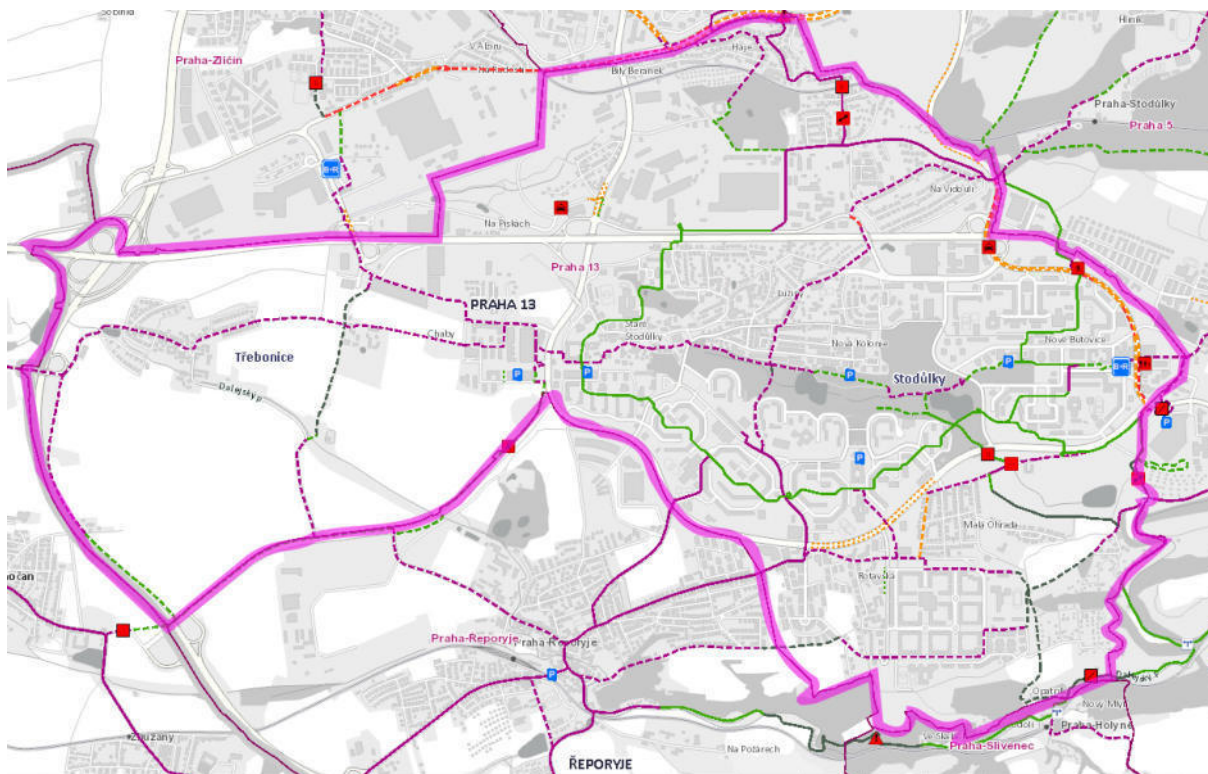


Obrázek 74 Značené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál hl. m. Prahy, 05/2021)

Na několika místech jsou již také provedeny integrační opatření v podobě vyhrazených jízdních pruhů a existuje mapa doporučených v terénu neznačených cyklotras (viz [obrázek 75](#)). Tyto doporučené trasy většinou odpovídají koridorům, které si cyklisté přirozeně vybírají na základě mnoha subjektivních kritérií pro své cesty.

Současná značená nabídka umožňuje až na výjimky legální pohyb cyklistů jak v hlavním dopravním prostoru, tak v podobě chráněných komunikací. Na chráněných komunikacích

se vždy jedná o sdílený dopravní/pobytový prostor s chodci. Opakovaně nelegálními místy jsou přechody pro chodce, na kterých musí cyklista kolo vést.



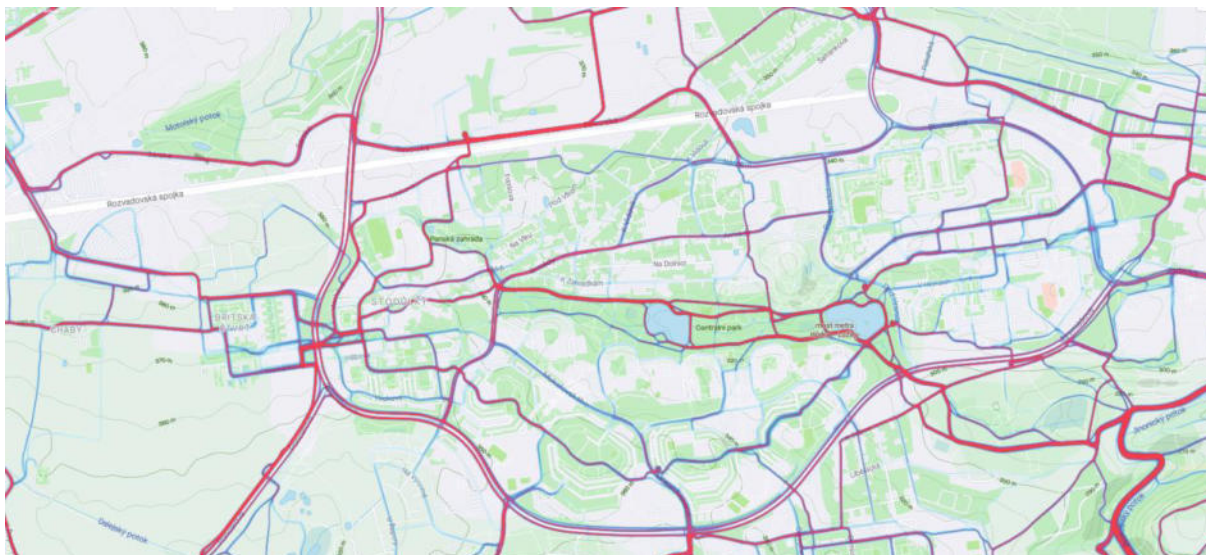
Obrázek 75 Doporučené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál HL. města Prahy, 05/2021)

Cyklisté mohou také relativně bezpečně využívat všechny zklidněné obslužné komunikace. Mnoho komunikací je v režimu obytné zóny nebo Zóna 30.

Křížení se sběrnými komunikacemi je pro cyklisty možné po mimoúrovňových lávkách, podjezdech nebo přes světelně signalizované křižovatky. Na křižovatkách jsou již v některých případech představené stopčáry pro cyklisty, mnoho cyklistů však využívá chráněného prostoru pro pěší dopravu a překonává „pololegálně“ kolizní uzly a úseky po chodnících.

9.2 Identifikace základních tras využívaných pro cyklistickou dopravu, jejich atraktivita

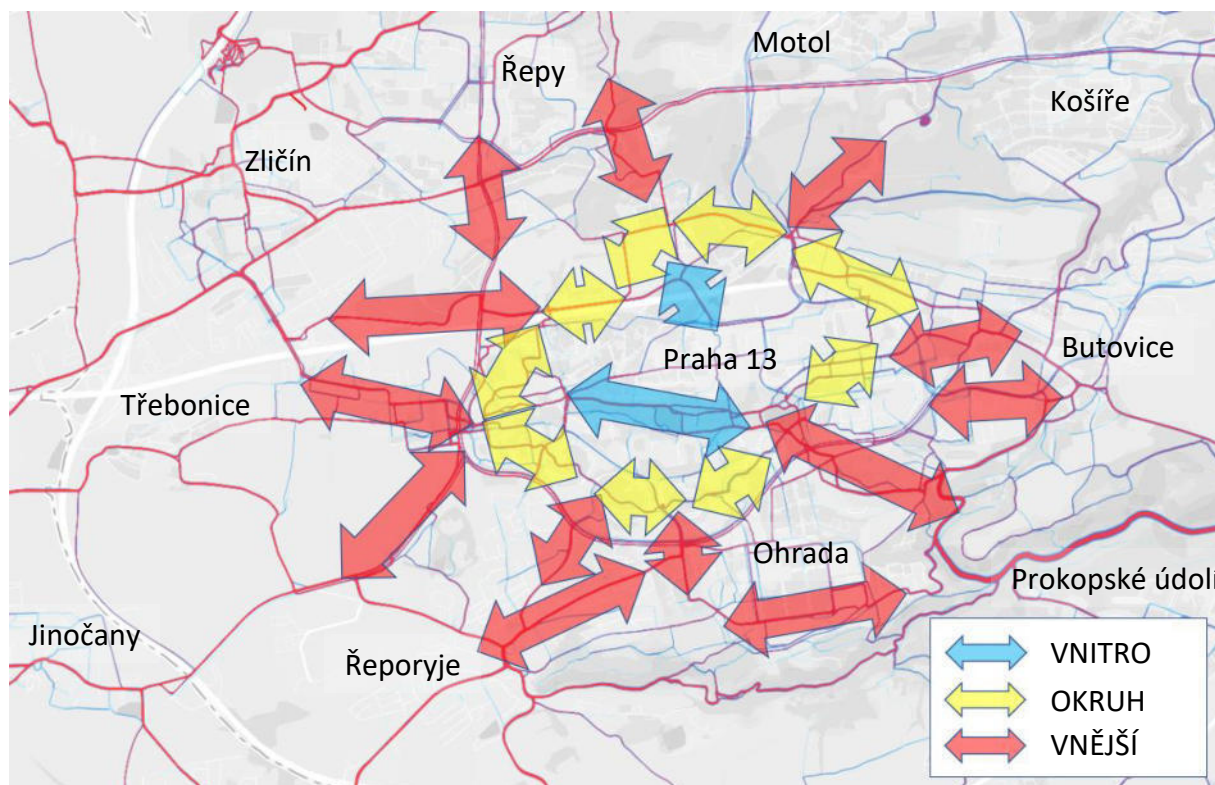
Obrázek 76 indikuje na teplotní mapě pohyb cyklistů na základě záznamu jejich pohybu pomocí mobilní aplikace na záznamovém zařízení se systémem GPS. Nejedná se o reprezentativní vzorek tras, ale i tak je ukazatelem toho, jaké komunikace jsou na současné dopravní infrastrukturu pro jízdu na kole atraktivní.



Obrázek 76 Teplotní mapa pohybu cyklistů (zdroj: Strava Global Heatmap 05/2021)

9.3 Dopravní vztahy v cyklistické dopravě (analýza zdrojů a cílů)

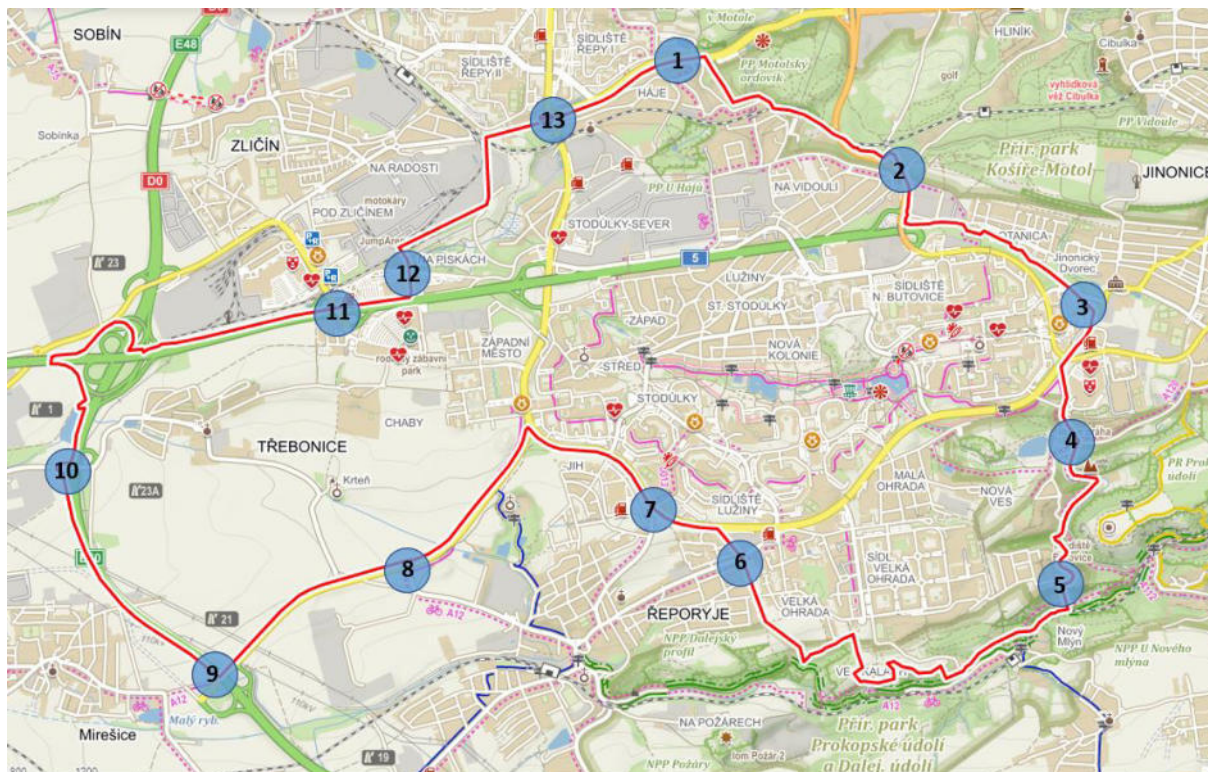
Na základě znalosti dopravní sítě a orientační teplotní mapě pohybu cyklistů lze odvodit předpokládané dopravní vztahy cyklistické dopravy. Na [obrázku 77](#) jsou znázorněny vztahy ve třech kategoriích. Jedná se o pravděpodobnou poptávku v naznačených relacích rozlišenou pro cesty uvnitř městského jádra (modře), po jeho obvodu (žlutě) a vnější návaznost (červeně).



Obrázek 77 Převažující dopravní vztahy v cyklistické dopravě (zdroj: vlastní analýza)

Pohyb uvnitř městského jádra není příliš významný. Infrastruktura je určena spíše pomalým uživatelům s účelem volnočasové aktivity (projíždka s dětmi do Centrálního parku apod.). Další relativně silný vztah spíše pro odvážnější uživatele je zřejmý po mostě Bavorskou ulicí. Pro každodenní cesty na kole do práce, za službami, za nákupem apod. není infrastruktura příliš atraktivní. Stezky pro cyklisty jsou příliš pomalé z důvodu možné kolize s chodci a automobilové komunikace nejsou přímočaré s ohledem na závěkovou obsluhu přilehlých bytových domů, případně jednosměrností komunikací. Využití integračních opatření je prozatím pouze v zárodku (Bucharova a Jeremiášova ulice) a bude ho třeba ještě dále diskutovat s ohledem na možné kolize s automobilovou dopravou a přijatelné rychlosti souběžného dopravního automobilového proudu. V současnosti má cyklista na výběr pomalé legální trasy, rychlé trasy po sběrných komunikacích pro odvážné nebo pololegální trasy kombinující předchozí komunikace s nelegálními přejezdy po chodnících, případně přírodních samovzniklých stezkách s mnoha bariérami, nejčastěji v podobě obrubníků nebo nezpevněného povrchu.

Vnější vztahy pravděpodobně dominují. Existuje poměrně velké množství cílů v širším území. Zásadní styčné body cyklistické infrastruktury s vnější sítí jsou uvedeny v [tabulce 15](#) a zobrazeny na [obrázku 78](#).



Obrázek 78 Návaznost cyklistické infrastruktury na širší území (zdroj: mapy.cz, HDHV)

Tabulka 15 Zásadní styčné body cyklistické infrastruktury s vnější sítí

1	Řepy, Praha 6
2	Motol, Smíchov, Břevnov
3	Jinonice, Praha 5
4	Prokopské údolí
5	Prokopské údolí
6	Řeporyje, Ořech, Zadní Kopanina
7	Řeporyje, Ořech, Zadní Kopanina
8	Řeporyje, Prokopské údolí
9	Jinočany, Zbuzany
10	Chrástany
11	Zličín, Chrástany, Sobín
12	Zličín, Chrástany, Sobín
13	Řepy, Praha 6

Jako nejvýznamnější vnější vztah lze odvozovat směr do Prokopského údolí, který poskytuje relativně atraktivní možnost dosažení páteřních cyklistických tras podél Vltavy. Pro denní dojížďku do zaměstnání v centru Prahy je tato možnost nejvýhodnější jak z pohledu rychlosti,

tak bezpečnosti a psychologické segregovanosti od automobilové dopravy. Další významné vnější trasy jsou bezpochyby směrem na Staré Butovice (dále na Dívčí hrady a do centra Prahy), Košíře (nejkratší cesta na Prahu s možností několika alternativ), Motol (směr páteřní koridory parkem Ladronka na Strahov nebo oborou Hvězda na Prahu 6), Řepy (cesta na Prahu 6, letiště nebo páteřní trasa Divokou Šárkou), Zličín (cesty na atraktivní cyklistické trasy ve Středočeském kraji přes Sobín), Třebonice (cesty směr Rudná), Řeporyje (cesty na jihovýchod napojující obce Středočeského kraje).

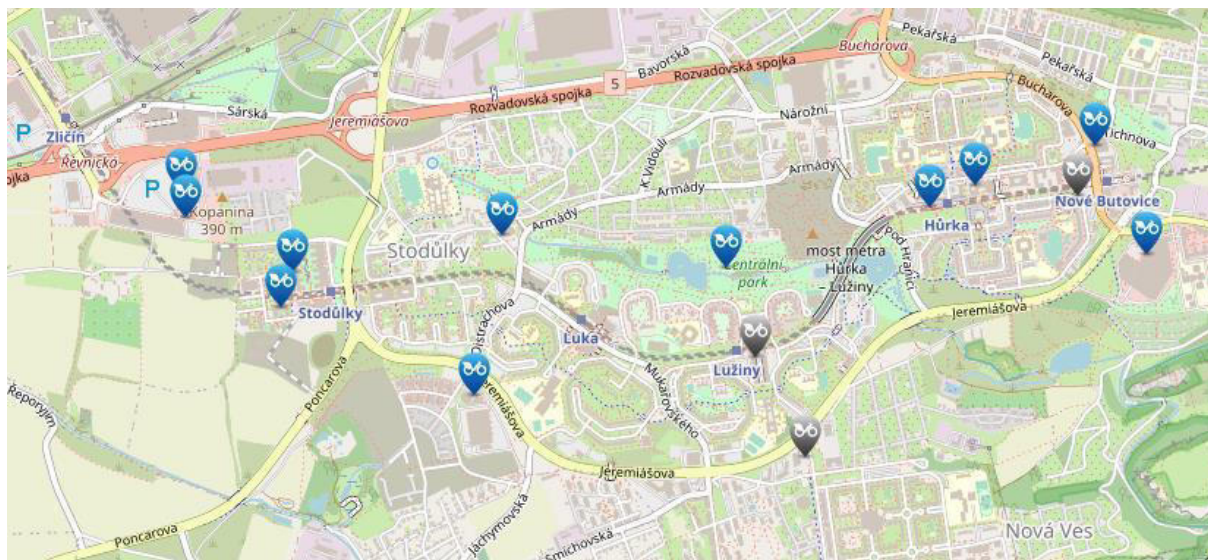
Pro uskutečnění vnějších vztahů jsou používány radiální trasy z území. Pro jejich dosažení je často vhodnější místo přímého průjezdu územím využít alespoň z části obvodový koridor vyplývající z [obrázku 77](#) jako žlutý okruh. Bohužel povaha této infrastruktury vykazuje velmi mnoho nedostatků (zvýšené obruby chodníků, sdílený prostor s chodci nebo AD, nevyhovující povrch, omezení jízdy zákazem, závleky trasy apod.).

Samotné radiální trasy z území nelze ani v jednom případě považovat za vhodně provedené. Jako zásadní nedostatek lze vytknout nepropojenost městského jádra s okrajovými částmi a vnějším územím adekvátní cyklistickou infrastrukturou. Mělo by se jednat o páteřní trasy s maximálním důrazem na rychlost a bezpečnost cyklistů. Dostatečná šířková dimenze, kvalitní povrch a minimum kolizních míst by mělo být samozřejmostí. Bohužel tyto parametry nejsou pro území vnějších cyklokoridorů prozatím naplněny.

Z [obrázku 77](#) je pravděpodobné, že je území Prahy 13 využíváno také k tranzitním cestám. Tyto cesty se uskutečňují po obdobných trasách jako vnější doprava. Nejčastějším účelem jsou zřejmě volnočasové aktivity a cesty do zaměstnání. Jako významný vztah přes řešené území považujeme cesty z Prokopského údolí, příp. z Dívčích hradů přes Stodůlky na Zličín a dále mimo Prahu. Pro tranzitní cesty bohužel není vhodná infrastruktura, která by nabízela parametry páteřní cyklotrasy. Stávající infrastruktura (modré a žluté relace na [obrázku 77](#)) je velmi problematická se silnou kolizí s pěší dopravou nebo velkým množstvím bariér.

9.4 Analýza nabídky doplňkové infrastruktury

Vybavenost doprovodnou infrastrukturou (stojany, boxy, úschovny, kamerový dohled) je ojedinělá. Možnost sdílení jízdních kol je na řešeném území již nabízena. Na [obrázku 79](#) jsou znázorněny oficiální stanice pro možnost výpůjčky sdílených kol společnosti Nextbike. Jediným oficiálním místem pro využití jízdního kola v kombinaci s hromadnou dopravou je místo B+R v areálu záchytného parkoviště P+R u stanice metra Nové Butovice.



Obrázek 79 Oficiální stanice pro možnost výpůjčky sdílených kol společnosti Nextbike na Praze 13 (zdroj: nextbike.cz)

9.5 Analýza nehodovosti

V rámci analýzy bezpečnosti dopravy na komunikační síti MČ Praha 13 byly separátně zpracovány a statisticky vyhodnoceny přehledy o dopravních nehodách za účasti cyklistů. Přehledy o dopravních nehodách byly získány z geografického informačního systému společnosti CDV, v. v. i., viz webový portál <https://nehody.cdv.cz>, který přebírá data od Policie ČR. Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona² přísluší vyšetřovat. Od roku 2009 nebylo nutné přivolat Policii ČR k dopravní nehodě se škodou do 100 tis. Kč a bez zranění účastníků. Uváděné následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hodin po nehodě.

Za posledních 10 let (v období od ledna 2011 do konce května 2021) bylo na území MČ Praha 13 zaznamenáno celkem 38 dopravních nehod s účastí cyklistů, z nichž:

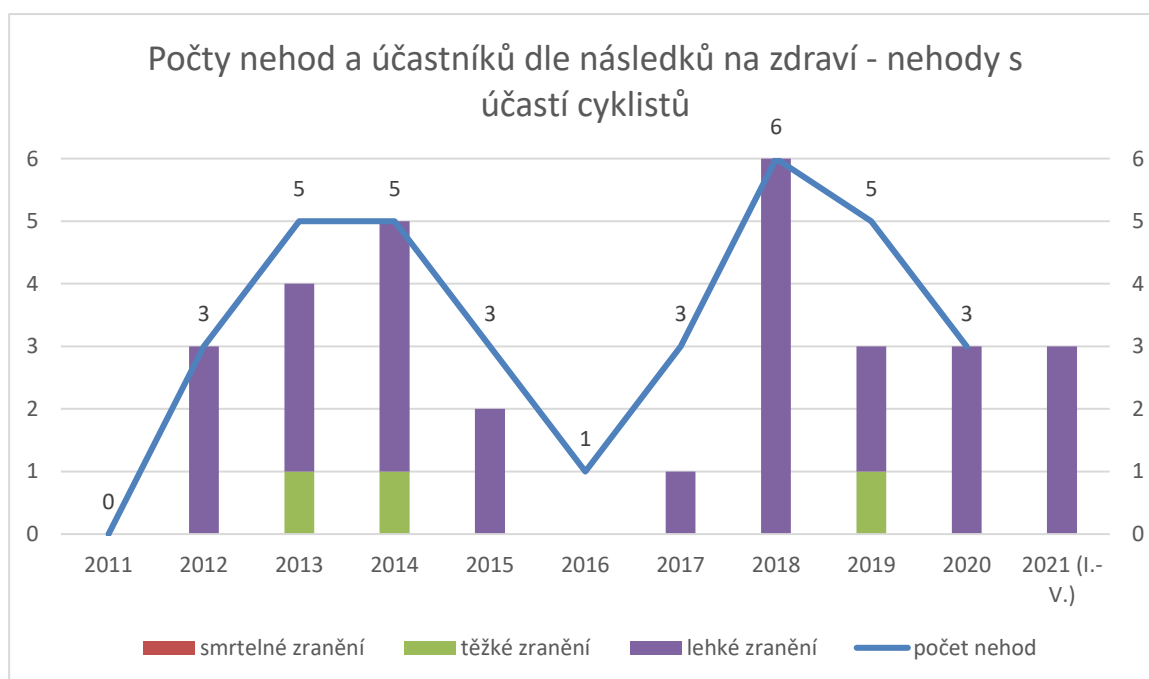
- 0 nehod skončilo smrtí
- 3 nehody skončily těžkým zraněním 3 osob
- 27 nehod skončilo lehkým zraněním 27 osob
- 8 nehod skončilo bez zranění.

² Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod

Následující **tabulka 16** obsahuje podrobnou statistiku dopravních nehod s účastí cyklistů pro sledované období a území, grafické znázornění tabulky je zobrazeno na **obrázku 80**.

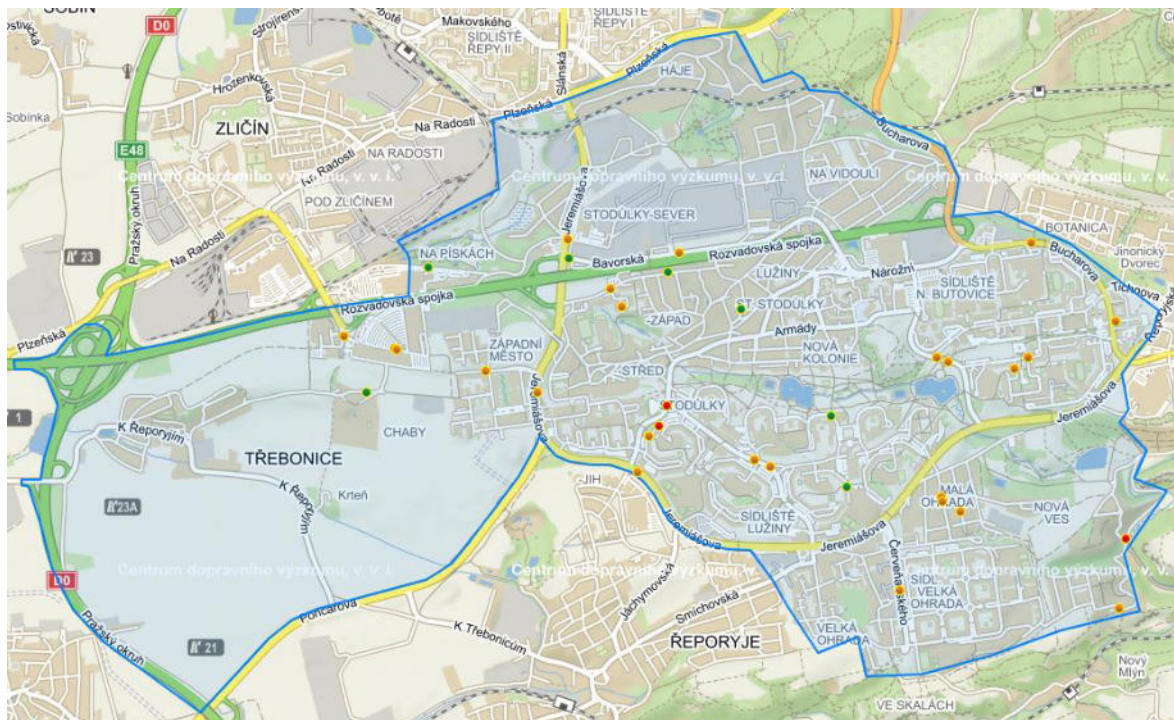
Tabulka 16 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 s účastí cyklistů mezi lety 2011 a 2021 (zdroj dat: nehody.cdv.cz)

rok	počet nehod	účastníků nehod se		
		smrtelným zraněním	těžkým zraněním	lehkým zraněním
2011	0	0	0	0
2012	3	0	0	3
2013	5	0	1	3
2014	5	0	1	4
2015	3	0	0	2
2016	1	0	0	0
2017	3	0	0	1
2018	6	0	0	6
2019	5	0	1	2
2020	3	0	0	3
2021 (I.-V.)	4	0	0	3



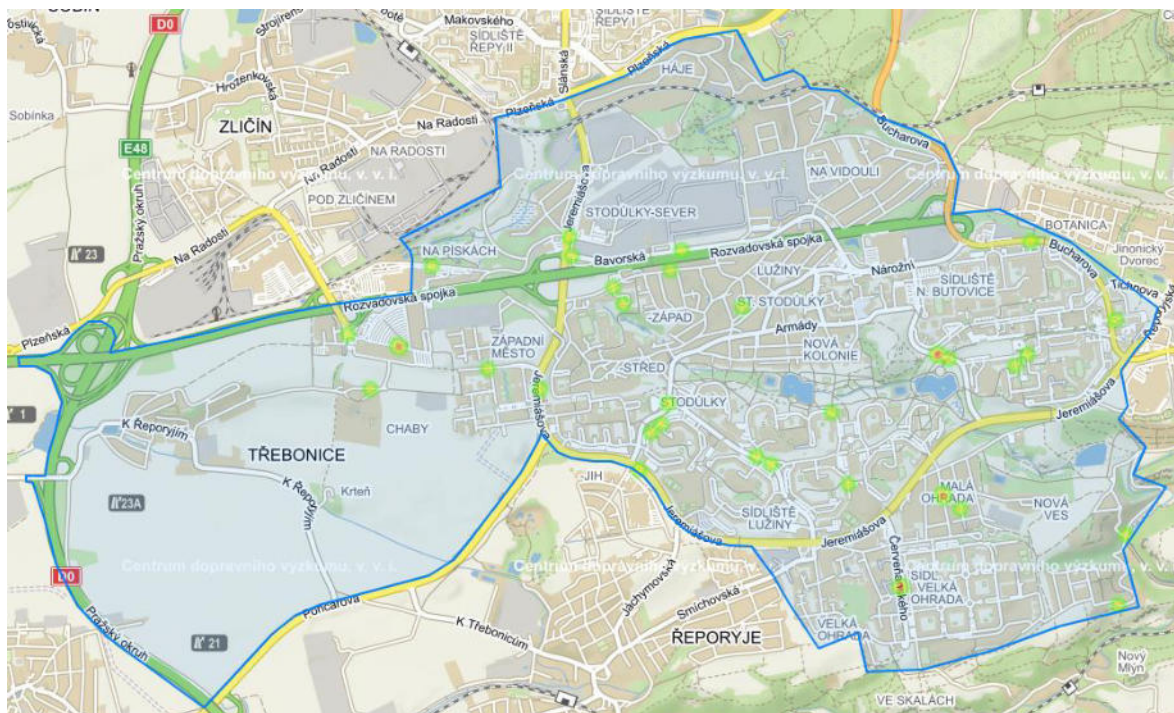
Obrázek 80 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví – nehody s účastí cyklistů (zdroj dat: nehody.cdv.cz)

Následující **obrázek 81** prezentuje lokalizaci nehod s účastí cyklistů na území MČ Praha 13. Nehody jsou rozděleny barevně dle závažnosti následků (zeleně bez následků, oranžově s lehkým zraněním, červeně s těžkým zraněním a černě se smrtelným zraněním).



Obrázek 81 Lokalizace nehod za účasti cyklistů na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz)

Na [obrázku 82](#) jsou vyobrazeny nehody s účastí cyklistů pomocí tzv. heat mapy (znázornění dat pomocí jádrové hustoty). Čím je místo více červené, tím větší počet dopravních nehod se v dané oblasti stalo.

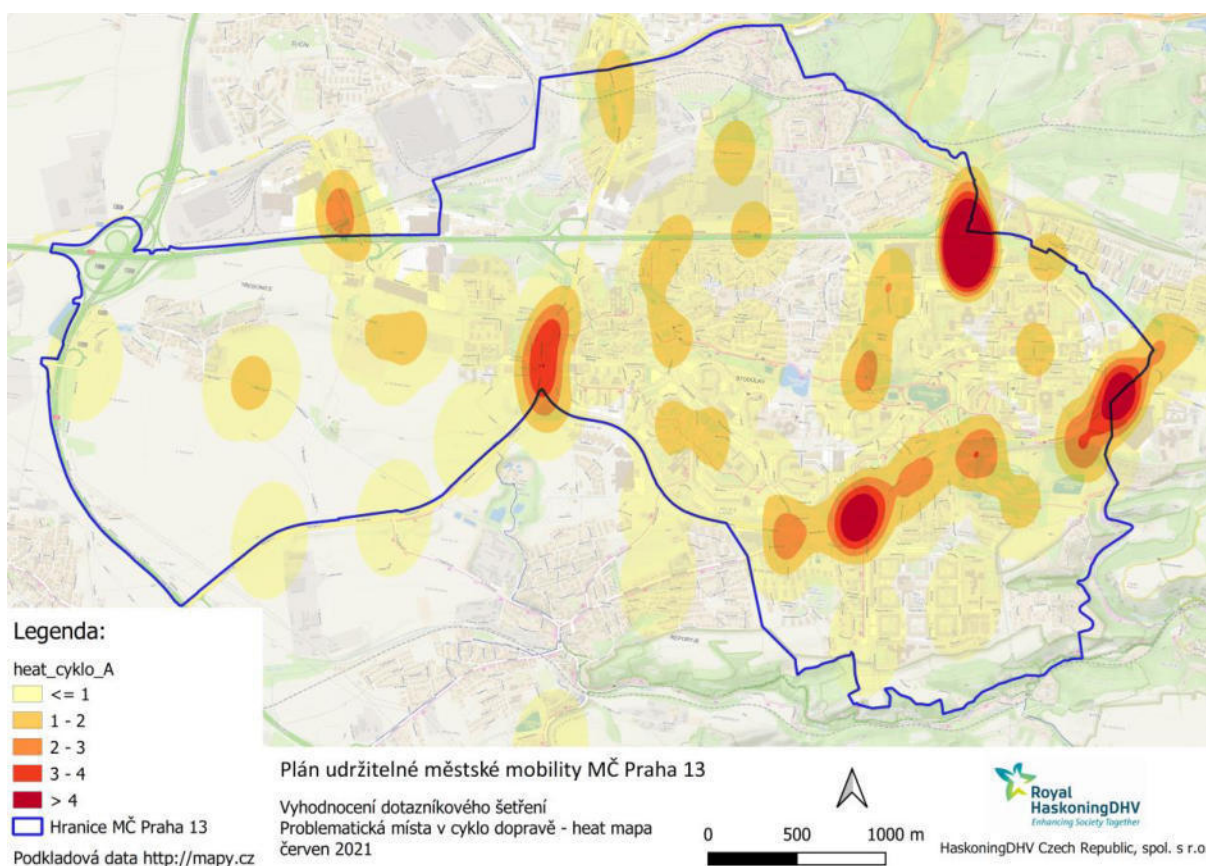


Obrázek 82 Zobrazení nehod za účasti cyklistů na území MČ pomocí heat mapy (zdroj: nehody.cdv.cz)

9.6 Identifikace problémů, závad a bezpečnostních rizik

Na základě provedených průzkumů v terénu, dotazníkového šetření a analýzy nehodovosti byly identifikovány lokality s dopravními závadami, problémy a bezpečnostními riziky na komunikační síti MČ Praha 13.

Obrázek 83 identifikuje pomocí teplotní mapy problematicky vnímaná místa z pohledu cyklistické dopravy. Data v teplotní mapě byla získána v rámci dotazníkového šetření provedeného mezi rezidenty a návštěvníky MČ Praha 13 (viz kapitola 5.1).



Obrázek 83 Problematická místa v cyklistické dopravě očima uživatelů (zdroj: HDHV)

Uživatelé vnímají největší problémy na území MČ na těchto lokalitách:

- Nebezpečná kolize z Rozvadovské spojky na Bucharovu s cyklo pruhem
 - cyklistický pruh se kříží s vjezdem z Rozvadovské spojky na Bucharovu ulici směr Plzeňská ul.
 - automobilová doprava je na této křižovatce řízena SSZ
 - kolizní proud automobilové dopravy není signalizován
 - jedná se pravděpodobně o nejsilnější dopravní proud automobilové dopravy

➤ Bucharova – Jeremiášova

- nebezpečné sdílení hlavního dopravního prostoru bez vymezených odstupů
- jedna z nejvíce zatížených křižovatek MČ
- vjezdy bez vyhrazených pruhů
- pouze předsazené stopčáry pro cyklisty
- průjezd z městského jádra Prahy 13 na Staré Butovice nemá žádnou alternativní atraktivní volbu

➤ Jeremiášova ulice

- vysoká rychlost automobilové dopravy
- příčná bariéra

➤ Jeremiášova x Červeňanského

- styková světelně signalizovaná křižovatka dvou sběrných komunikací
- pro cyklisty bez jakékoli podpory
- nemá legální alternativu do městského jádra
- chybí propojení s chráněnou cyklostezkou v Červeňanské ulici (Tlumačovská – Jeremiášova)

➤ Prostupnost ulice Jeremiášova ve Stodůlkách

- v území by se měly potkávat páteční trasy cyklodopravy
- stávající propojení podjezdem je provizorní a jeho stav je nevyhovující
- průjezd podchodem u vstupu do metra není vhodný
- s ohledem na budoucí rozvoj Západního města a propojení páteřních tras zde chybí lávka přes Jeremiášovu ulici u křižovatky s Poncarovou ulicí

9.7 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Kompaktní území pro vhodné používání jízdního kola v rámci Prahy 13
- Mnoho cílů pro každodenní dojížděku mimo území Prahy 13
- Atraktivní trasy v okolí (např. Prokopské údolí, Třebonice)
- Je zřejmá významná tranzitní cyklistická doprava (Př. park Prokopské údolí – Západní město – okolí Prahy)
- Existence infrastruktury pro legální pohyb cyklistů mimo automobilové komunikace A (Praha JZM) ŘE-HL, stezka přes Centrální park (vhodné i pro děti)
- Mnoho mimoúrovňově vyřešených kolizních míst s AD přes sběrné komunikace
- Relativně klidný automobilový provoz na obslužných komunikacích příznivý pro sdílení hlavního dopravního prostoru
- Existence dopravního vyznačení spojitě základní sítě cyklotras navazujících na vnější trasy

SLABÉ STRÁNKY

- Sběrné čtyřpruhové komunikace jsou bariérou pro plošné příčné vztahy
- Neexistuje spojitá kvalitativně strukturovaná síť komunikací vhodných pro cyklistickou dopravu (infrastruktura pro různé skupiny uživatelů)
- Stávající páteřní cyklistická infrastruktura je nevhodně sdílena s pěší dopravou
- Chybí rychlé sběrné cyklotrasy konkurenceschopné v rámci dopravního systému
- Absence vyznačených přejezdů pro cyklisty
- Zásadní nedostatky v napojení cyklistické infrastruktury na vnější okolí (povrchy, bariéry, značení, kolize s pěší a AD)
- Velké množství dopravně – bezpečnostních rizik na stávající infrastruktuře
- Nedostatek doprovodné infrastruktury (stojany, boxy, osvětlení, lavičky, odpadkové koše, kamerový dohled atd.)
- Neexistuje rozšířená nabídka sdílení jízdního kola

PŘÍLEŽITOSTI

- Vytvořením atraktivní cyklistické infrastruktury využít potenciál pro zvýšení podílu každodenních cest na jízdním kole (výhledově nižší nároky na vlastnictví automobilu, kapacitu MHD)
- Dosáhnout stavu vnímání cyklistické dopravy jako atraktivní samozřejmost dopravního systému pro každodenní cesty
- Budování samostatných stezek pro cyklisty stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru,
- Atraktivní propojení cyklistické infrastruktury s okolními částmi Prahy a sousedními obcemi,

- Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty: mobiliář, sdílení jízdních kol, cyklopointy pro ambulantní servis, úschova kol pro přestup na MHD a další,
- Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů,
- Atraktivní infrastruktura přinese potenciál využít systém Bike&Ride,
- Umožnit uspokojení rostoucí poptávky o zdravý životní styl,
- Využít nových technologií (využívání elektrokol) pro akceleraci atraktivity cyklistické dopravy

HROZBY

- Podcenění významu cyklistické dopravy (denní i rekreační),
- Cyklistická doprava zůstane pro odvážné uživatele
- Nastupující generace nebude mít svobodnou volbu v rozhodování o způsobu dopravy (nebude využít potenciál pro volbu jízdního kola)
- Malá angažovanost městské části o cyklistickou dopravu
- Nedostatečné finanční zdroje
- Komplikace spojené s pozemky pro novou cyklistickou infrastrukturu

10 PĚŠÍ DOPRAVA

Jakákoli vykonaná cesta vždy minimálně začíná a končí pěším módem dopravy. Pěší doprava je nejpřirozenějším prostředkem k přemísťování obyvatel, chodci jsou však nejzranitelnějšími účastníky silničního provozu. I přes to je však většinou chodcům věnován nejmenší prostor v rámci hlavního dopravního prostoru a jejich prostor je zároveň nejvíce ovlivňován ostatními druhy dopravy, nejen četnými kříženími s pozemními komunikacemi. Z těchto důvodů je potřebné v maximální možné míře chránit, vylepšovat a zabezpečovat co nejlepší podmínky pro pěší chůzi.

Chodci jsou postupem let stále častěji a stále více omezováni automobilovou dopravou, a navíc se vzrůstajícími intenzitami provozu se uliční prostory stávají čím dál méně bezpečnými. Tento trend je pozorovatelný již z minulosti, kdy byla v rámci městského urbanismu vždy preferována silniční motorová doprava a pro tento dopravní mód byly budovány kapacitní a často naddimenzované komunikace napříč územím. Současná filozofie městského urbanismu a dopravního plánování se již postupně klaní k opačnému pohledu, a to k preferování chodců a cyklistů na úkor automobilové dopravy. Dopravní prostor v ulicích by tak měl být šířkově přeuspořádáván ve prospěch nemotorové dopravy (pěší a cyklistické).

Pěší doprava významně přispívá k udržitelnosti dopravního systému, úsporám energie, znečištění životního prostředí, zlepšení zdravotního stavu obyvatel a také k ekonomickému rozvoji. Právě chodci však musí často využívat nedostatečně kvalitní infrastrukturu, která není bezpečná, atraktivní, ani pohodlná. Největší intenzita pěší dopravy je především v centrální části městské části, v tzv. zeleném pásu, v parcích a na komunikacích směřujících do parků, kolem stanic metra a u významných autobusových zastávek, v sídlištních celcích, u nákupních zařízení a obchodních center a v místech s výskytem další občanské vybavenosti nebo jiných lokálních cílů cest. Nejen v okolí těchto míst je proto důležité dbát na bezpečnost a pohodlí pěší dopravy.

Zcela zásadní je pro pěší dopravu také problematika míst střetů pěší a motorové dopravy. Na nebezpečná místa poukazuje zejména statistika dopravních nehod za účastí chodců uvedená v [kapitole 10.5 Analýza nehodovosti](#).

10.1 Analýza stavu infrastruktury pro pěší dopravu, nabídky a poptávky po pěší dopravě (každodenní i rekreační), jejich atraktivita, analýza zdrojů a cílů cest pěší dopravy

Běžné denní cesty

Problematika běžné denní pěší dopravy je řešena z pohledu zásadních zdrojů a cílů cest. Mezi hlavní zdroje lokálních pěších cest proto patří všechny obytné oblasti, ať se jedná o oblasti rodinných domů, či oblasti s hromadným bydlením. Mimo to jsou rozhodujícími zdroji nebo cíli pěších cest také objekty a zařízení zdravotnictví a sociálních služeb, školství, kultury,

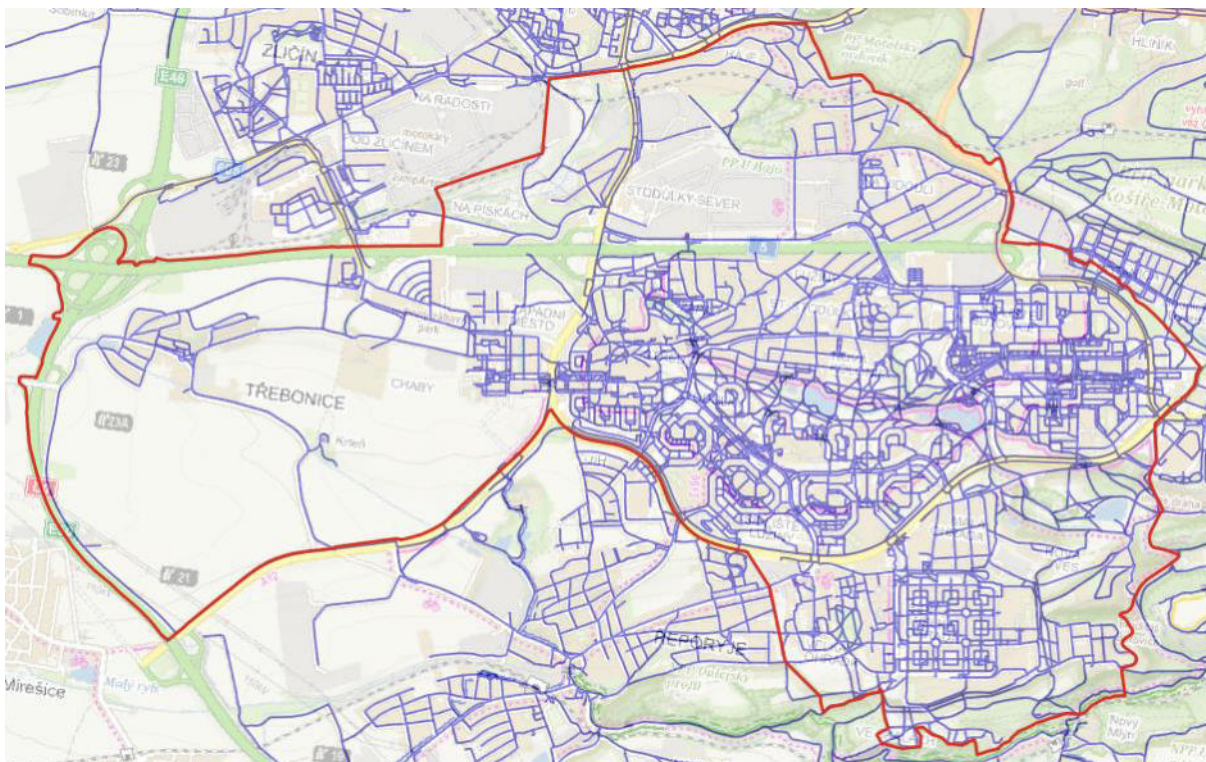
veřejné správy a další instituce. Množství zdrojových pěších cest je poté vázáno na zastávky a stanice hromadné dopravy, kterou na svých cestách do škol, zaměstnání, na úřady či za lékařem využívají nejen občané městské části, ale i obyvatelé celé Prahy nebo jejich návštěvníci. V městském prostředí je standardem vytvářet samostatné plochy pro pěší dopravu v podobě chodníků, příp. smíšené stezky pro pěší a cyklisty. Z minulosti je však stav komunikační infrastruktury často zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb. Tyto problémy poté velmi negativně ovlivňují běžný život občanů, ale i návštěvníků MČ a do jisté míry snižují i turistický potenciál území.

Z pohledu MČ Praha 13 se největší hustota pěší infrastruktury soustředí do okolí všech 5 stanic metra. I díky stanicím metra se do jejich bezprostřední blízkosti soustředí jak služby (nákupní zařízení, obchodní centra, lokální živnostníci, stravovací provozy apod.), tak další veřejné objekty. V těchto místech jsou tak na pěší infrastrukturu kladeny vysoké nároky.

Chodci mají v centrální části MČ k dispozici poměrně rozsáhlý „bulvár“, který začíná na východě u stanice metra Nové Butovice a pokračuje západním směrem podél ul. Seydlerova, mimoúrovňově kříží ul. V Hůrkách a kolem úřadu MČ Praha 13 pokračuje přes Sluneční náměstí a stanici metra Hůrka až ke křížení s ul. Pod Hranicí, kterou lze mimoúrovňově po pěší lávce překonat a skončit v Centrálním parku. Na tento „bulvár“ v Centrálním parku dále navazuje hustá cestní síť Centrálního parku, rozprostírající se podél celého sídliště Lužiny až ke staré zástavbě Stodůlek. Chodci mají v těchto oblastech velkoryse naddimenzované šířkové uspořádání chodníků, nejsou omezováni automobily a ostatní motorovou dopravou a veškerá křížení s komunikacemi jsou v komfortním mimoúrovňovém provedení.

I další páteřní úseky navazující na stanice metra jsou často řešeny co nejvíce uživatelsky přívětivě a bezkolizně s automobilovou dopravou.

Na [obrázku 84](#) je zobrazena mapa infrastruktury pro pěší. Zobrazeny jsou všechny pěší trasy včetně mimoúrovňových a pasáží. Mapa byla zobrazena z opendat poskytovaných IPR Praha.



Obrázek 84 Mapa pěší infrastruktury na území MČ Praha 13 (zdroj: IPR Praha)

Rekreační cesty

Síť pěší infrastruktury pro rekreační dopravu je tvořena zejména cestní sítí v parcích a návaznými komunikacemi do okolních lokalit s rekreační funkcí.

Jako nejvýznamnější pěší infrastrukturu pro rekreační cesty lze identifikovat chodníky, stezky pro chodce a společné stezky pro chodce a cyklisty v Centrálním parku. Neméně důležitá je návaznost pěší infrastruktury z Centrálního parku jihovýchodním směrem do okolí retenční nádrže Asuán a dále do Prokopského údolí. Celý tah začíná na západním konci území ve Starých Stodůlkách, mimoúrovňově pokračuje do Centrálního parku, a přes Centrální park pokračuje opět mimoúrovňově pod Jeremiášovou ulicí zmiňovaným jihovýchodním směrem. Z Centrálního parku je zřetelný další silný vztah na promenádu přes Sluneční náměstí až ke stanici metra Nové Butovice. Západním směrem lze ještě identifikovat silný pěší rekreační tah ze Západního Města směrem na Třebonice a jižním směrem na Řeporyje a Dalejské údolí.

Pro rekreační funkci jsou pak využívány také další parky a lesoparky na území MČ Praha 13 – Přírodní památka Háje, údolí Motolského potoka či Dalejský park na Velké Ohradě.

Turistické trasy Klubu českých turistů (KČT) nejsou na území MČ Praha 13 vyznačeny, jedinou výjimku tvoří modrá turistická trasa začínající u stanice Stodůlky, která je od stanice metra vedena jižním směrem již mimo území MČ Praha 13 ke skanzenu Řepora, do Řeporyj a dále mimo Prahu do Ořechu a Třebotova.

10.2 Analýza pěší infrastruktury z pohledu regulace (pěší zóny, obytné zóny, segregované stezky)

Pěší zóna

Pěší zóna je místní komunikace s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy za stanovených podmínek provozu. Pěší zóny tvoří jedna nebo více zklidněných komunikací (ulic, náměstí, příp. další veřejné prostory), obvykle v obchodním nebo historickém centru města, nebo v centrech občanského vybavení. Prostor místní komunikace v této zóně je zpravidla řešen v jedné úrovni a stavebně upraven. Prostor pěší zóny je vymezen SDZ.

Na území MČ Praha 13 jsou vyznačeny tyto pěší zóny:

- sídl. Velká Ohrada – z ul. Pavrovského k Centru Velká Ohrada

Obytná zóna

Obytná zóna je na vstupech a výstupech osazena svislým dopravním značením IZ5a a IZ5b. Takto označená oblast výrazným způsobem preferuje chodce a omezuje provoz motorových vozidel. V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53 (například chůze po chodníku – chodník v obytné zóně neexistuje, chodí se po celé šíři komunikace). Nejvyšší povolená rychlost na komunikacích je 20 km/h. Zóny se zřizují v části obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci.

Na území MČ Praha 13 je vyznačeno mnoho obytných zón. Lokality v tomto zónovém uspořádání však nejsou jednotné, každá vyznačená zóna má svá specifika, chybí jednotnost, čitelnost a snadná identifikovatelnost. V každé ze zón platí jiná pravidla (stále v obytné zóně existují chodníky, nejsou vymezena místa pro parkování vozidel apod.).

Na území MČ Praha 13 jsou vyznačeny obytné zóny např. v ucelené lokalitě Malá Ohrada, v ucelené lokalitě Nová Ves, v nové zástavbě Velké Ohrady (oblast kolem Ohradského nám., Švejcárovo náměstí), v části Západního Města, v oblasti mezi ul. Armády a Centrálním parkem a na dalších místech.

Zóna 30

Oproti obytné zóně je v oblasti vyznačené jako „Zóna 30“ zachováno členění na vozovku a chodník. Minimální šířka jízdního pruhu je 2,5 m, respektive volná šířka pozemní komunikace by měla být minimálně 5 m. V zóně nejsou vyznačeny přechody pro chodce, ti mohou přecházet kdekoliv. Zóny se zřizují v části obce, jejíž komunikace mají pobytovou funkci a zároveň je potřeba zohlednit nároky hromadné dopravy.

Rozvoj těchto opatření může podpořit bezpečnost a komfort chodců, motivovat občany, aby méně využívali vozidla a preferovali dopravu pěšky či na kole. Spolu s dalšími opatřeními, které rozvíjejí pěší a cyklistickou dopravu, mohou tyto zóny vhodně koexistovat na mnoha místech ve městě.

Na území MČ Praha 13 je vyznačeno mnoho zón 30. Lokality v tomto zónovém uspořádání však nejsou jednotné, každá vyznačená zóna má svá specifika, chybí jednotnost, čitelnost a snadná identifikovatelnost. V každé ze zón platí jiná pravidla (přechody pro chodce jsou často stále vyznačené, platí nebo naopak neplatí přednost zprava apod.).

10.3 Analýza bezbariérových tras mobility a podmínek pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace

Jedním z důležitých faktorů pro kvalitní přemísťování po městě je bezbariérovost pěší infrastruktury. Bezbariérovost a přístupnost je zcela zásadní nejen pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, ale i pro jinak hendikepované občany, pro seniory, matky s kočárky, matky s dětmi nebo dočasně imobilní občany. Zvýšený obrubník nebo jinou překážku v cestě zdravý člověk snadno překoná, pro výše uvedené skupiny obyvatelstva však mohou tyto bariéry způsobit neřešitelný problém. Proto je potřebné nabídnout kvalitní, bezbariérovou a funkční pěší infrastrukturu na celé síti pěší infrastruktury pro co nejsnazší a nejjednodušší možnosti pěšího přemísťování.

MČ Praha 13 má od roku 2020 zpracovanou Koncepci bezbariérovosti. Koncepce bezbariérovosti podrobně analyzovala situaci spojenou s dostupností a uspokojování běžných lidských potřeb (situaci při obstarávání běžných nákupů, denních, periodicky či občasně využívaných komerčních služeb, dostupnost veřejných služeb, zdravotních služeb, sociálních služeb, úřadů a institucí, dostupnost vzdělávání dětí, mladých i dospělých, dostupnost zaměstnání, dostupnost sportovního, kulturního a volnočasového vyžití a dostupnost sociálních kontaktů). Byla stanovena 4 prioritní témata k analýze a následným návrhům a implementacím pro odstraňování bariér. Jednalo se o oblast dopravy (VHD, parkování), oblast objektů (veřejné a veřejně přístupné budovy), oblast tras a komunikací (pěší infrastruktury, chodníků, průchodů, podchodů a nadchodů) a oblast informačních a technologických bariér souvisejících umožněním či usnadněním pohybu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace. V dokumentu jsou podrobně analyzovány uvedené oblasti a jednotlivé konkrétní budovy a objekty, rizika, slabá místa a v analyzovaných trasách a objektech. V akčním plánu je poté nadefinováno několik projektových aktivit, které bude nutné v následujících letech zrealizovat.

Mezi navržené aktivity vztahující se k mobilitě a dopravě patří (výběr relevantních aktivit):

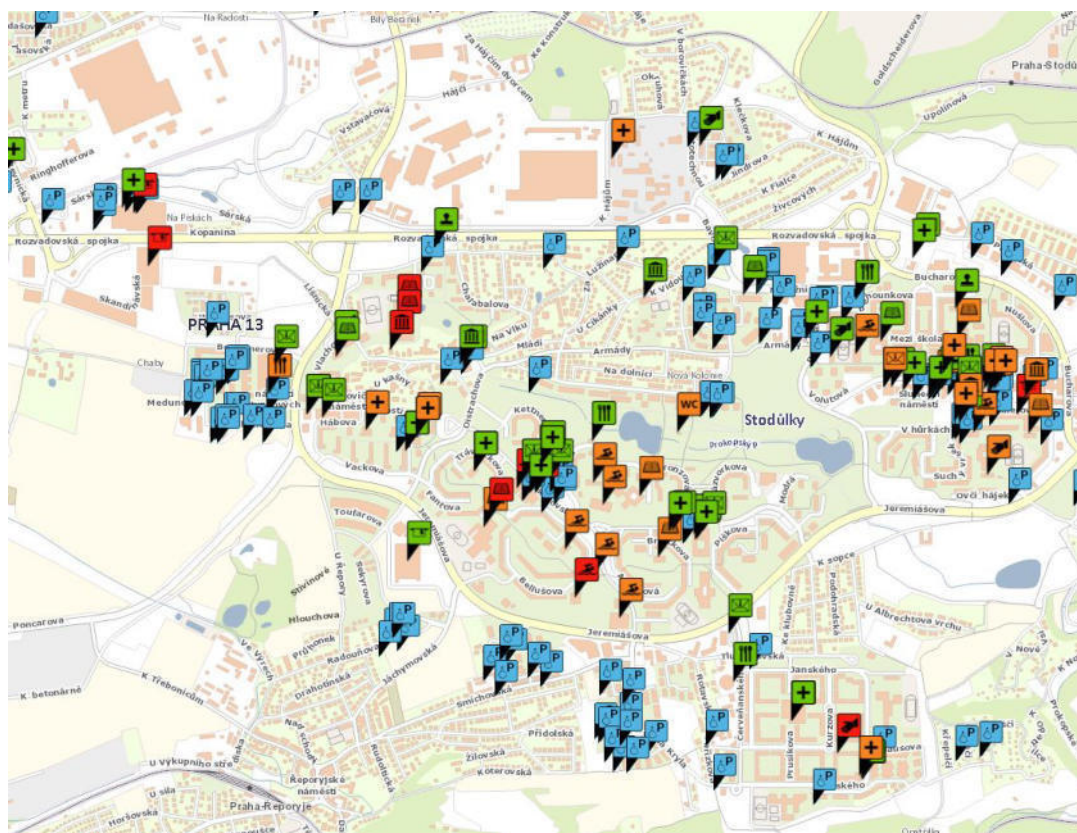
- Projektová aktivita 4.1.2.: Plná bezbariérovost vozíčkářské trasy
- Projektová aktivita 4.3.3.: Vybudování plně bezbariérových komunikací propojujících klíčové lokality MČ

- Projektová aktivita 4.3.4.: Vybudování bezbariérové páteřní komunikace – turistická trasa
- Projektová aktivita 4.3.5.: Vybudování plně bezbariérových komunikací propojujících klíčové lokality MČ – výkup pozemků

Mapa přístupnosti

Hlavní město Praha ve spolupráci s Pražskou organizací vozíčkářů a institucí IPR Praha vytvořily ucelenou mapu přístupnosti jednotlivých veřejných institucí, objektů a zařízení (kultura, úřady, služby, sociální služby, zdravotnictví, bankomaty, sport, restaurační zařízení, vzdělávání, zeleň, veřejná WC, dopravní stavby). Mapa obsahuje veškerá vyjmenovaná zařízení na území MČ Praha 13 (a v celé Praze) a zobrazuje jejich přístupnost ve třech různých úrovních (přístupný objekt, částečně přístupný objekt a obtížně přístupný nebo nepřístupný objekt). Přístupnost, resp. nepřístupnost každého objektu je následně detailně popsána, popsány jsou možnosti a způsob vstupu, možnosti pohybu a případná rizika v interiérech budovy, možnost využití bezbariérového WC, nejbližší vyhrazená parkovací místa a další atributy. Součástí mapy je i lokalizace veřejně přístupných vyhrazených parkovacích míst. Výstřižek z mapy je na [obrázku 85](#).

Jedná se o komplexní a ucelený soubor informací pro tuto specifickou skupinu obyvatel, která je dostupná online na webovém odkazu www.mapapristupnosti.cz.



Obrázek 85 Výstřižek z mapy přístupnosti veřejných objektů a zařízení (zdroj: mapapristupnosti.cz)

Vozíčkářský okruh

První pražská vozíčkářská trasa byla otevřena v roce 2012 na území MČ Praha 13. Vyznačená vozíčkářská trasa se střední obtížností měří celkově 5,8 km a její začátek lze najít u úřadu na Slunečním náměstí. Vozíčkářskou trasu tvoří okruh napříč MČ – ze Slunečního náměstí pokračuje po zpevněných a bezpečných komunikacích západním směrem po pěší lávce překračující ul. Pod Hranicí do Centrálního parku. Po severním okraji Centrálního parku pokračuje západním směrem až k Oistrachově ulici, kterou trasa překonává podchodem a vede ke kulturnímu domu Mlejn. Od Mlejna se vrací zpět do Centrálního parku a po jeho jižním okraji se vrací zpět k Nepomuckému rybníku na východním okraji parku. Následně trasa překonává mimoúrovňově Jeremiášovu ul. a pokračuje do ul. K Sopce. U zastávky Ovčí Hájek překonává mimoúrovňově zpět ul. Jeremiášovu a vrací se přes ul. Ovčí hájek a Suchý vršek na Sluneční náměstí. Podél celé trasy je rozmístěno 6 infopointů. Vozíčkářskou trasu vyznačenou na mapě zobrazuje **obrázek 86** (světle růžovou barvou s piktogramem vozíčkáře).



Obrázek 86 Výstřižek z mapy s vyznačeným vozíčkářským okruhem (zdroj: mapy.cz)

10.4 Analýza nehodovosti

V rámci analýzy bezpečnosti dopravy na komunikační síti MČ Praha 13 byly separátně zpracovány a statisticky vyhodnoceny přehledy o dopravních nehodách za účasti chodců. Přehledy o dopravních nehodách byly získány z geografického informačního systému společnosti CDV, v. v. i., viz webový portál <https://nehody.cdv.cz>, který přebírá data od Policie ČR. Policie ČR eviduje dopravní nehody na pozemních komunikacích, které jí ze zákona³ přísluší vyšetřovat. Od roku 2009 nebylo nutné přivolat Policii ČR k dopravní nehodě se škodou do 100 tis. Kč a bez zranění účastníků. Uváděné následky na zdraví jsou ze stavu do 24 hodin po nehodě.

³ Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška 32/2001 Sb. o evidenci dopravních nehod

Za posledních 10 let (v období od ledna 2011 do konce května 2021) bylo na území MČ Praha 13 zaznamenáno celkem 120 dopravních nehod s účastí chodců, z nichž:

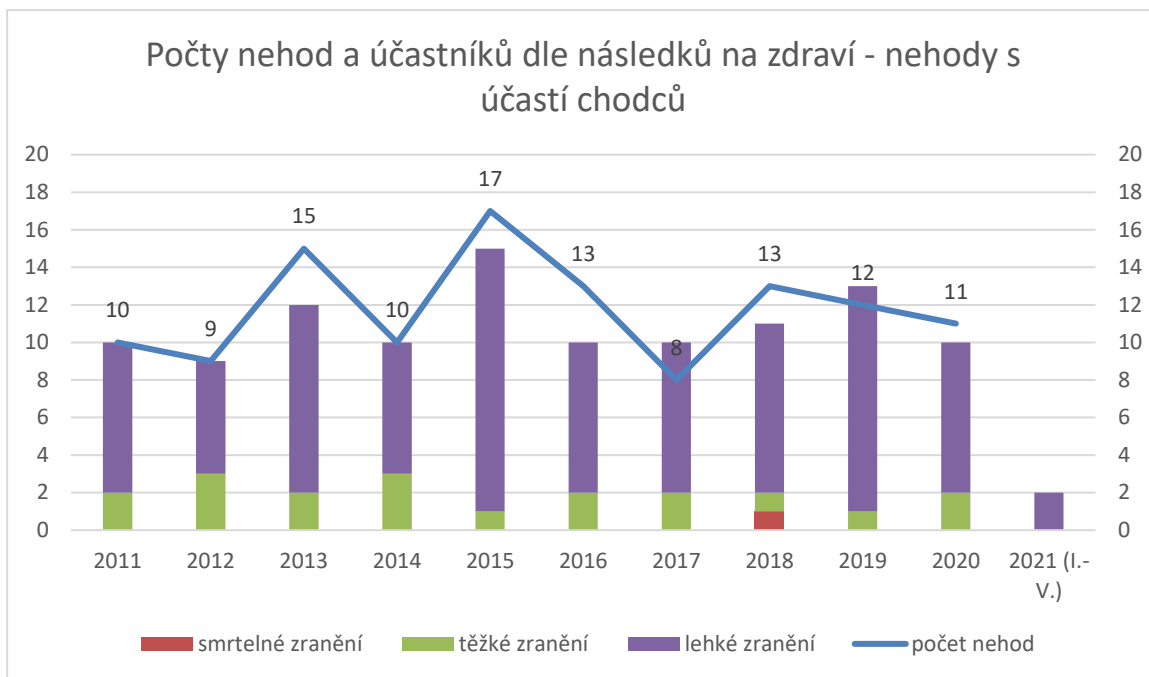
- 1 nehoda skončila smrtí
- 19 nehod skončilo těžkým zraněním 19 osob
- 88 nehod skončilo lehkým zraněním 92 osob
- 12 nehod skončilo bez zranění.

Ze statistiky vyplývá, že u dopravních nehod s účastí chodců skončí tato nehoda v **90 % případů** s následkem na zdraví chodce (oproti všem nehodám, kde skončí dopravní nehoda s následkem na zdraví v necelých 8 % všech nehod). Jedná se o extrémně vysoký podíl, který potvrzuje, že chodci jsou nejvíce ohroženi účastí silničního provozu.

Následující [tabulka 17](#) obsahuje podrobnou statistiku dopravních nehod s účastí chodců pro sledované období a území, grafické znázornění tabulky je zobrazeno na [obrázku 87](#).

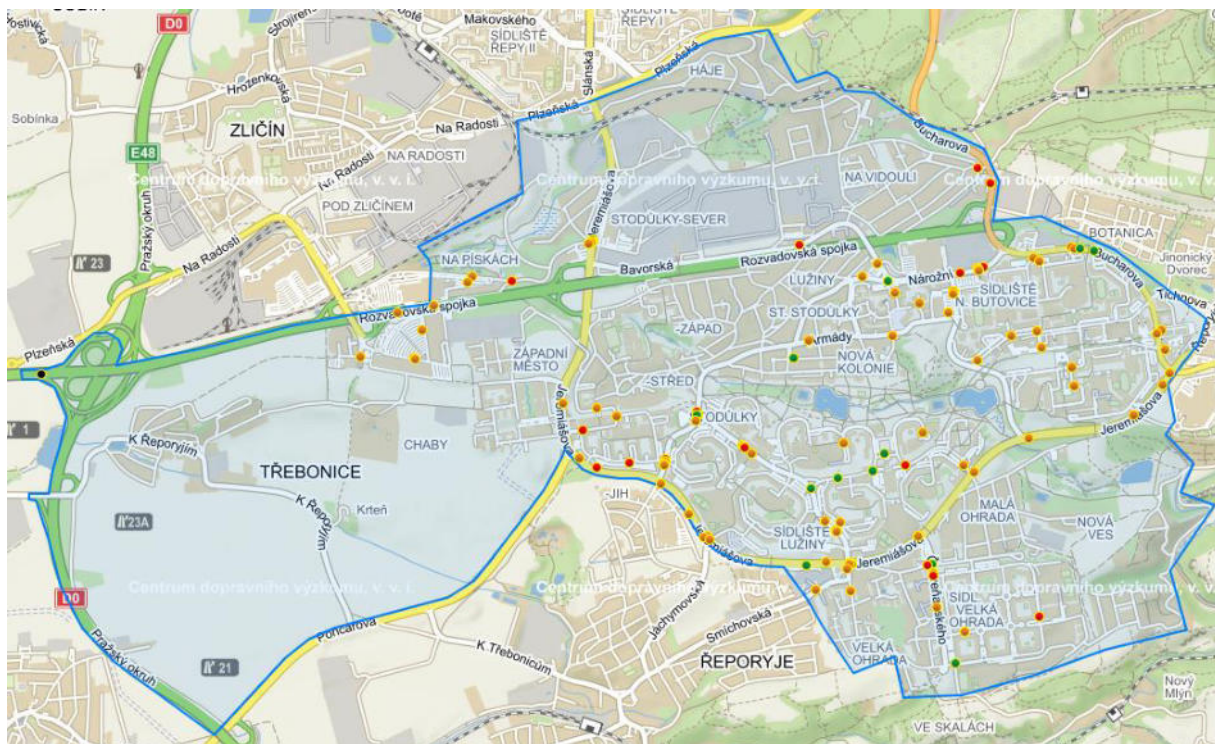
Tabulka 17 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 s účastí chodců mezi lety 2011 a 2021 (zdroj dat: nehody.cdv.cz)

rok	počet nehod	účastníků nehod se		
		smrtelným zraněním	těžkým zraněním	lehkým zraněním
2011	10	0	2	8
2012	9	0	3	6
2013	15	0	2	10
2014	10	0	3	7
2015	17	0	1	14
2016	13	0	2	8
2017	8	0	2	8
2018	13	1	1	9
2019	12	0	1	12
2020	11	0	2	8
2021 (I.-V.)	2	0	0	2



Obrázek 87 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví – nehody s účastí chodců (zdroj dat: nehody.cdv.cz)

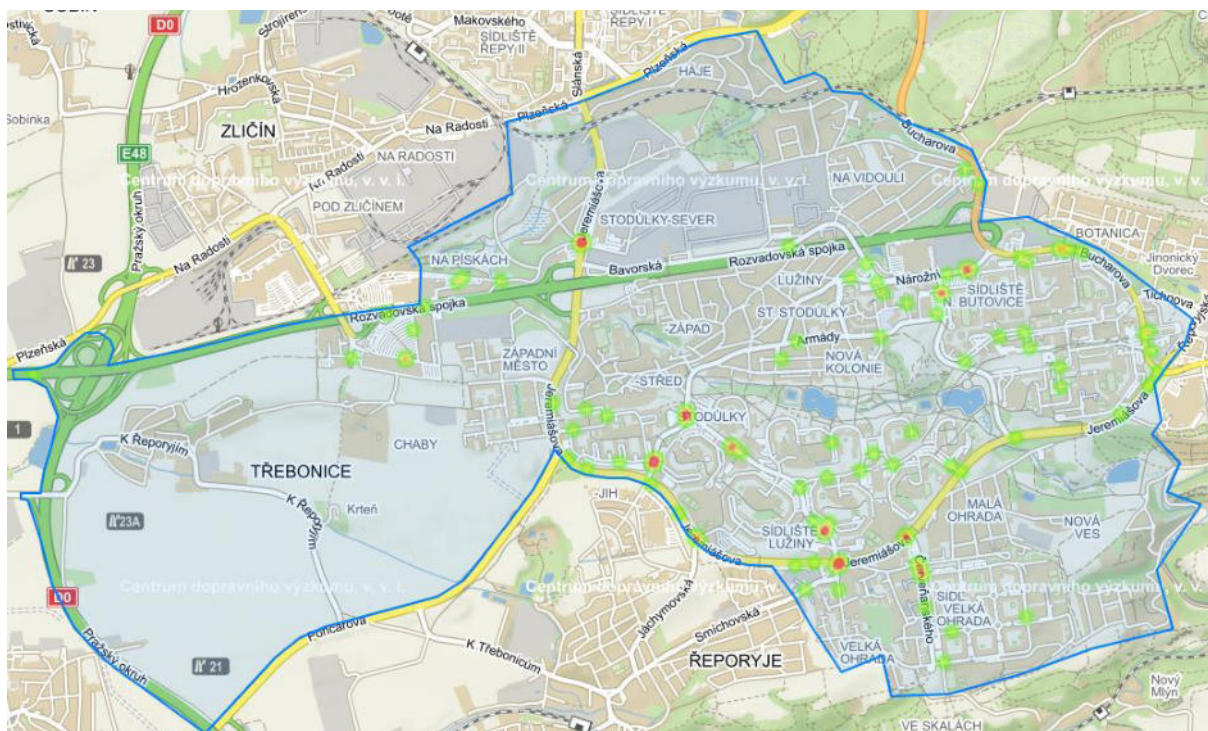
Následující **obrázek 88** prezentuje lokalizaci nehod s účastí chodců na území MČ Praha 13. Nehody jsou rozděleny barevně dle závažnosti následků (zeleně bez následků, oranžově s lehkým zraněním, červeně s těžkým zraněním a černě se smrtelným zraněním).



Obrázek 88 Lokalizace nehod za účasti chodců na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz)

Na následujícím **obrázku 89** jsou vyobrazeny nehody s účastí chodců pomocí tzv. heat mapy (znázornění dat pomocí jádrové hustoty). Čím je místo více červené, tím větší počet dopravních nehod se v dané oblasti stalo. Jako nejproblematictější místa s častým výskytem dopravních nehod s účastí chodců lze vyhodnotit:

- křižovatka Jeremiášova × Sárská
- křižovatka Oistrachova × Mukařovského
- křižovatka Oistrachova × Vackova
- křižovatka Mukařovského × Amforová
- křižovatka Jeremiášova × Smíchovská
- křižovatka Jeremiášova × Červeňanského
- ulice Červeňanského – přechody pro chodce
- přechod pro chodce přes ul. Pod Hranicí u křiž. s ul. Běhounkova (příchod ke Kauflandu)
- ul. Nárožní – přechod pro chodce u zastávek Bucharova



Obrázek 89 Zobrazení nehod za účasti chodců na území MČ pomocí heatmapy (zdroj: nehody.cdv.cz)

10.5 Identifikace problémů, závad a bezpečnostních rizik

Obecně lze označit jako slabá místa či bezpečnostní rizika pro pěší dopravu zejména křížení pěších tras s pozemními komunikacemi. I přes to, že je v území vyznačeno většinou dostatečné množství přechodů pro chodce (marginálně i míst pro přecházení), mohou a jsou tato místa pro chodce často nebezpečná. Jde zejména o případy, kdy je přechod pro chodce nenormový

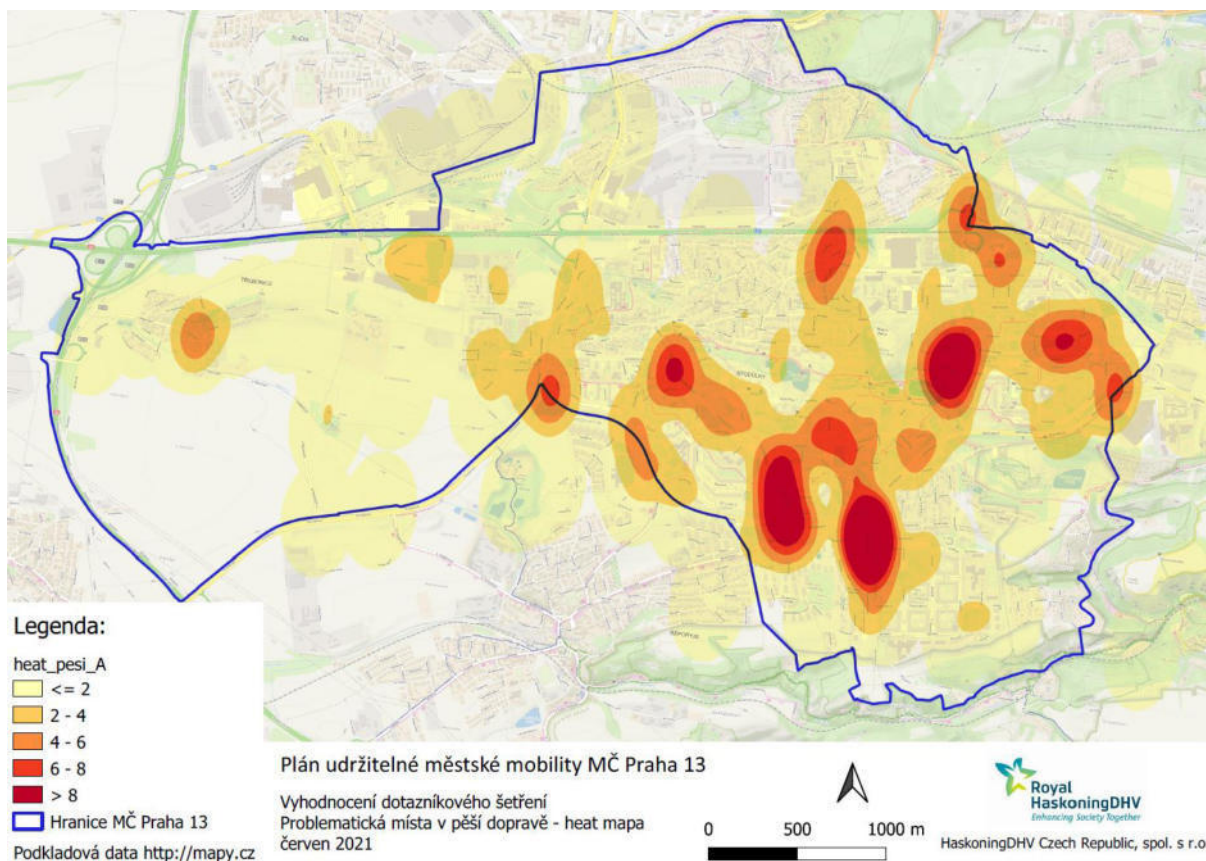
(nenormová délka přechodu pro chodce, špatné rozhledové poměry, chybějící osvětlení apod.).

I přes to, že území MČ Prahy 13 bylo ve větší míře zastavěné až v posledních desetiletích minulého století, stále se největšímu dopravnímu prostoru dostávalo automobilismu před jinými dopravními módy. Dopravní prostor v MČ Praha 13, zejména pro chodce, je sice velkorysejší než v jiných městech či městských částech Prahy, i zde se však najdou místa s nedořešenou infrastrukturou pro pěší, jež obsahuje množství úzkých, rizikových či až nebezpečných míst a úseků pro chodce. Obecně jsou rizikovými s nebezpečnými místy zejména:

- místa či úseky s chybějícími chodníky
- místa či úseky chodníků s nevyhovujícím šířkovým uspořádáním
- místa s nenormovými přechody pro chodce (délka přechodu) či místy pro přecházení (délka místa pro přecházení)
- místa s nedostatečnými rozhledovými poměry
- liniové bariéry s nedostatečným počtem míst umožňujících bezpečné překonání komunikace
- nedostatečné či zcela absentující nasvětlení přechodů pro chodce, míst pro přecházení a dalších důležitých dopravních lokalit
- fyzické bariéry či absence bezbariérových prvků na pěší infrastruktuře
- sdružené stezky pro chodce a cyklisty s neoddělenými dopravními proudy

Na základě provedených průzkumů v terénu, dotazníkového šetření a analýzy nehodovosti byly identifikovány lokality s dopravními závadami, problémy a bezpečnostními riziky na komunikační síti MČ Praha 13.

Obrázek 90 identifikuje pomocí teplotní mapy problematicky vnímaná místa z pohledu cyklistické dopravy. Data v teplotní mapě byla získána v rámci dotazníkového šetření provedeného mezi rezidenty a návštěvníky MČ Praha 13 (viz kapitola 5.1).



Obrázek 90 Problematická místa v pěší dopravě očima uživatelů (zdroj: HDHV)

Uživatelé vnímají největší problémy v pěší dopravě na těchto lokalitách:

- Červeňanského ul.
 - přechod pro chodce s ul. Tlumačovská (k Lidlu)
 - přechod pro chodce u zastávek Červeňanského
 - nebezpečná místa, nenormová délka přechodů, absence ochranných ostrůvků, nasvětlení
- Raichlova × Smíchovská × Jeremiášova ul.
 - chybějící úsek chodníku od křiž. ul. Smíchovská a Jeremiášova směrem do Raichlovy ul. (podél protihlukové stěny i na opačné straně Smíchovské ul.)
 - chybějící přechod pro chodce na křižovatce ul. Smíchovská a Raichlova
- Amforová ul.
 - zrušený přechod pro chodce
- Pod Hranicí – V Hůrkách (bezpečnost)
 - nebezpečný přechod pro chodce se špatnými rozhledovými poměry (oblouk)
 - vysoké rychlosti automobilů

➤ Petržilkova (bezpečnost chodců)

- komunikace je v režimu Zóna 30 s předností zprava
- ulice postrádá stavební úpravy pro vyznačený režim
- stav navozuje psychologickou přednost vozidel projíždějících Petržilkovou ul. a vede k překračování maximální dovolené rychlosti
- chodci se na ulici a na křižkách s komunikací necítí bezpečně

➤ Oistrachova – Mukařovského (bezpečnost)

- nenormové přechody pro chodce (nenormová délka, absence hmatových úprav, absence ochranného ostrůvku, absentující nasvětlení přechodu)
- vysoké rychlosti automobilů

➤ Nenormové přechody pro chodce napříč územím

- nenormová délka přechodu, absence hmatových úprav, absence ochranného ostrůvku, nedostatečné či absentující nasvětlení přechodu

10.6 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY

- Velmi dobré podmínky pro pěší chůzi v oblasti Centrálního parku
- Existence pěšího bulváru (Nové Butovice – Hůrka – Centrální park)
- Existence zelené páteře napříč MČ
- Ekonomická výhodnost chůze a její prospěšnost na zdraví pro jedince

SLABÉ STRÁNKY

- V rámci celé městské části chybí ucelenější síť bezbariérových tras
- Velké množství rizikových a nebezpečných míst
- Sběrné komunikace vytváří pro pěší bariéru
- Omezování chodců nelegálně parkujícími vozidly (např. parkování na chodníku)

PŘÍLEŽITOSTI

- Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- Realizace bezpečných míst pro překonání sběrných komunikací

HROZBY

- Ohrožená bezpečnost peších, zejména u tras vedených v přidruženém prostoru společně s cyklodopravou (např. na chodnících, cyklostezkách)
- Snižování komfortu a bezpečnosti chodců na chodnících v důsledku parkování motorových vozidel
- Nedostatek financí na zatraktivnění pěších tras a doprovodného mobiliáře

11 VYHODNOCENÍ POTENCIÁLU ELEKTROMOBILITY

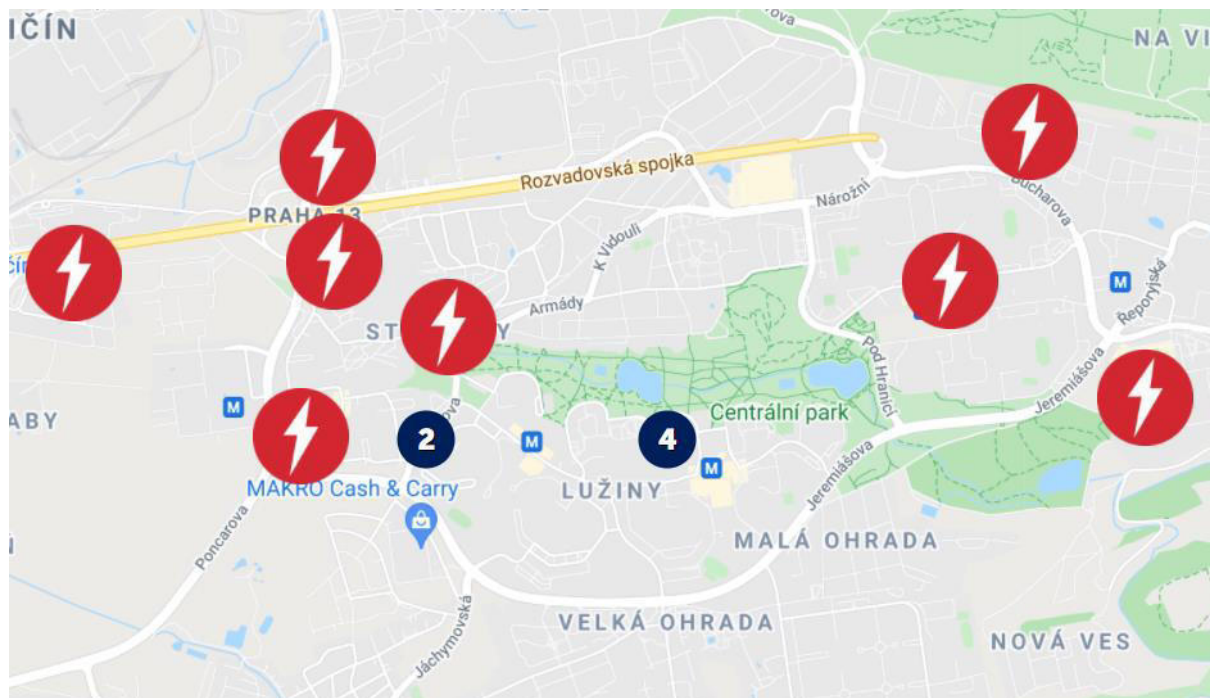
Elektromobilita je pohyb pomocí elektrické energie nebo provoz dopravních prostředků s elektrickým pohonem. Pod tento pojem patří provoz elektrických aut (elektromobilů), elektrokol, elektrických motocyklů a také hromadných dopravních prostředků (např. elektrobuses, trolejbusů či parciálních trolejbusů).

Elektromobilita je spolu s obnovitelnou energií součástí dopravní infrastruktury, jenž pomáhá zmírnit změny klimatu způsobené vlivem člověka, což je nezbytným předpokladem pro udržitelný rozvoj.

Rozvoj elektromobility by měl přinést snižování skleníkových plynů ze spalovacích motorů a zároveň i ke snížení celkové hlukové zátěže z provozu osobních a nákladních automobilů a autobusů veřejné hromadné dopravy.

Vzhledem k tomu, že ze strany státu neexistuje podpora na nákup elektromobilů, využívají města, obce a další instituce dotačních titulů z operačních programů státu. Dotace jsou převážně využívány na nákup autobusů pro městské dopravce a vozidel pro státní úřady. Dotace jsou též využívány na rozvoj dobíjecích stanic.

Na území městské části Praha 13 má nejrozsáhlejší síť dobíjecích stanic společnost PRE (viz [obrázek 91](#)). V oblasti západní části Stodůlek (Britská čtvrť) se nachází další 3 dobíjecí stanice, soukromými dobíjecími stanicemi disponují i některé kancelářské budovy.



Obrázek 91 Mapka s dobíjecími stanicemi PRE (zdroj: chargepre.smatrics.com/cs/)

Tabulka 18 Přehled dobíjecích stanic PRE (zdroj dat: chargepre.smatrics.com/cs/)

Název dobíjecí stanice	Umístění	Počet nabíjecích bodů
Charger IKEA Zličín	Skandinávská 131/1	2
Charger Sconto Stodůlky	Jeremiášova 947	2
Charger TS 4459 Lýskova	Lýskova 59	2
Charger TS 4452 Hábova	Hábova 6	2
Charger KD Mlejn	Kovářova 1615/4	2
Charger TS 4472 Fantova	Fantova 1797	2
Charger TS 4473 Fantova	Fantova 1797	2
Charger OC Lužiny	Archeologická 2256/1	1
Charger TS 4485 Píškova	Píškova 16	1
Charger TS 4487 Mohylová	Mohylová 1963	2
Charger TS 4481 Amforová	Amforová 28	2
Charger ÚMČ Praha 13	Sluneční náměstí 2580/13	2
Charger SMIGHT Otopašská	Otopašská 2-4	2
Charger Galerie Butovice	Radlická 117	4

I přes to, že již v současné době je síť dobíjecích stanic pro elektrovozidla na území MČ Praha 13 poměrně rozvinutá, s budoucím rozvojem elektromobility bude síť zcela jistě nedostatečná. Bude proto nutné síť veřejných dobíjecích stanic dále rozvíjet na další místa po celém území MČ tak, aby byly stojany dostupné pro co největší skupiny motoristů. Dobíjecí místa je také nutné doplnit o nabíjecí místa pro elektrokola, resp. vybudovat separátní síť pro tyto uživatele.

Kromě podpory nákupu elektromobilů a výstavby dobíjecích stanic musí být zajištěn i rozvoj rozvodné sítě, která bude napájet jednotlivé nabíjecí body.

12 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ PROVOZU, INFORMAČNÍ A DOPRAVNĚ-TELEMATICKÉ SYSTÉMY

Inteligentní dopravní systém (ITS) je v dnešní době nedílnou součástí pro organizaci a řízení provozu a dopravy. Využívání inteligentních, informačních a dopravně-telematických systémů, organizace, funkční a efektivní řízení dopravních proudů ve městě i jeho okolí je nutným předpokladem pro fungující systém městské mobility. Právě inteligentní dopravní systémy však prochází velmi rychlým a kontinuálním vývojem a rozvojem. Ty systémy, které byly před pár lety velmi moderní a funkční, dnes již nemusí splňovat svůj účel a efektivitu. Právě v tomto oboru je nutné sledovat současné požadavky a trendy a dopravní systémy těmito směry rozvíjet a modernizovat.

Kromě křižovatek vybavených světelným signalizačním zařízením (SSZ), jež jsou rozmístěné po celém území MČ Praha 13, se drtivá většina prvků inteligentního dopravního systému nachází na území MČ Praha 13 pouze na Rozvadovské spojce.

12.1 Stav infrastruktury a technologických zařízení

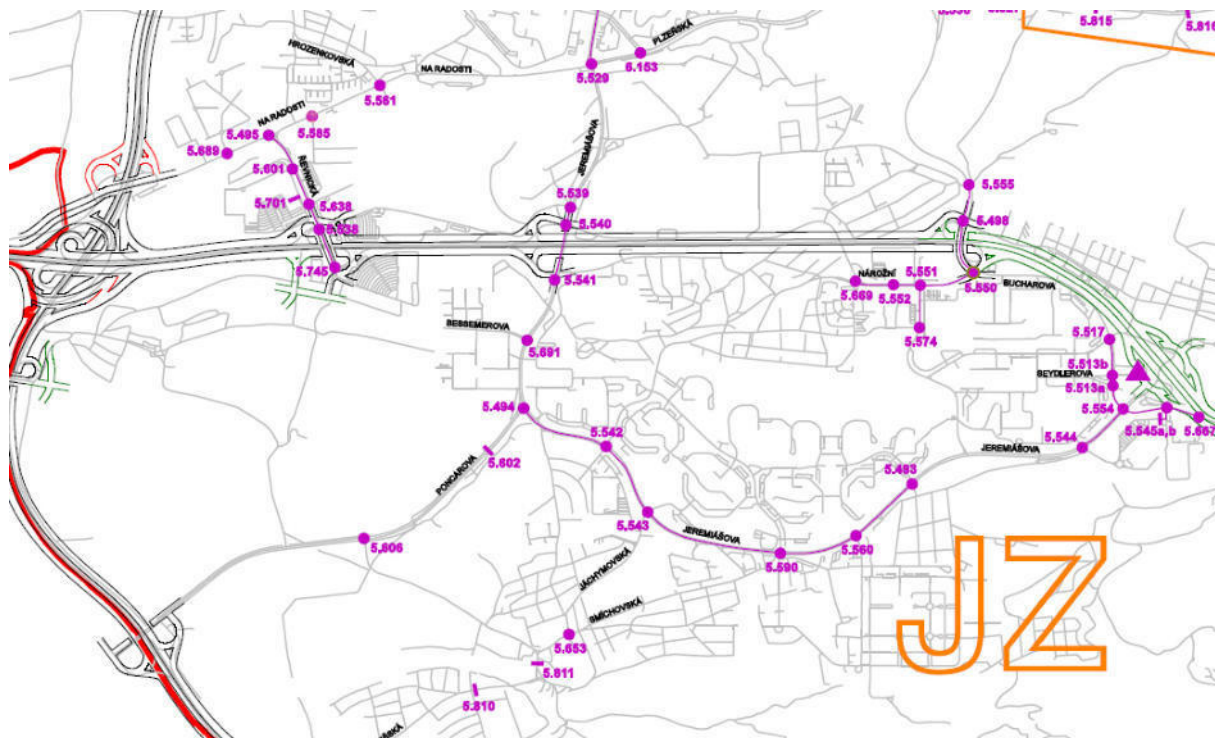
Řízení provozu na křižovatkách pomocí světelných signalizačních zařízení (SSZ)

Řízení křižovatky pomocí SSZ se používá u významně vytížených křižovatek či na intenzitami zatížených místech, kde je potřeba světelně řídit přechod pro chodce. Systémy světelně řízených křižovatek jsou vybaveny technologiemi umožňujícími vizuální dohled a sběr dopravních dat (pomocí indukčních smyček apod.). Všechny světelně řízené křižovatky díky tomu umožňují dynamické řízení provozu v závislosti na intenzitách příjezdících vozidel do křižovatky a v závislosti na dopravní situaci.

Na území MČ Praha 13 je zřízeno 29 světelných signalizačních zařízení (na křižovatkách či na separátních přechodech pro chodce). Umístění a popis jednotlivých SSZ zobrazuje [obrázek 92](#). Jedná se o výřez z mapy SSZ na území hl. m. Prahy zpracovanou společností TSK Praha se stavem ke dni 31. 12. 2019.

Mezi přílehlými SSZ je zřízena tzv. koordinační vazba ve skupině SSZ, takto koordinované SSZ poté spolu mohou komunikovat a lze vytvořit tzv. zelenou vlnu. Zřízenou koordinační vazbu mezi jednotlivými SSZ zobrazuje na [obrázku 92](#) barevná čára mezi jednotlivými stanovišti. Pokud koordinační vazba existuje, je technicky možné takto propojené SSZ vzájemně koordinovat, ne vždy však musí být této možnosti využíváno (zejména pro další externí faktory vstupující do jednotlivých SSZ, z důvodu majetkových vztahů apod.). Ve vybraných lokalitách se v současnosti koordinačních vazeb nevyužívá, i když jsou zřízeny (typicky v noci). Většina SSZ je v majetku hl. m. Prahy se správou TSK Praha, vybrané SSZ jsou však v soukromém majetku (např. SSZ 5.691 Jeremiášova – Bessemanova).

Dohled nad všemi zřízenými SSZ je možný z oblastní dopravní řídicí ústředny (Scala), jde o systémový uzel pro řízení dopravy s využitím světelných signalizačních zařízení. Pro celou dopravní oblast „JZ“ je umístěna v areálu stanice metra B Nové Butovice.



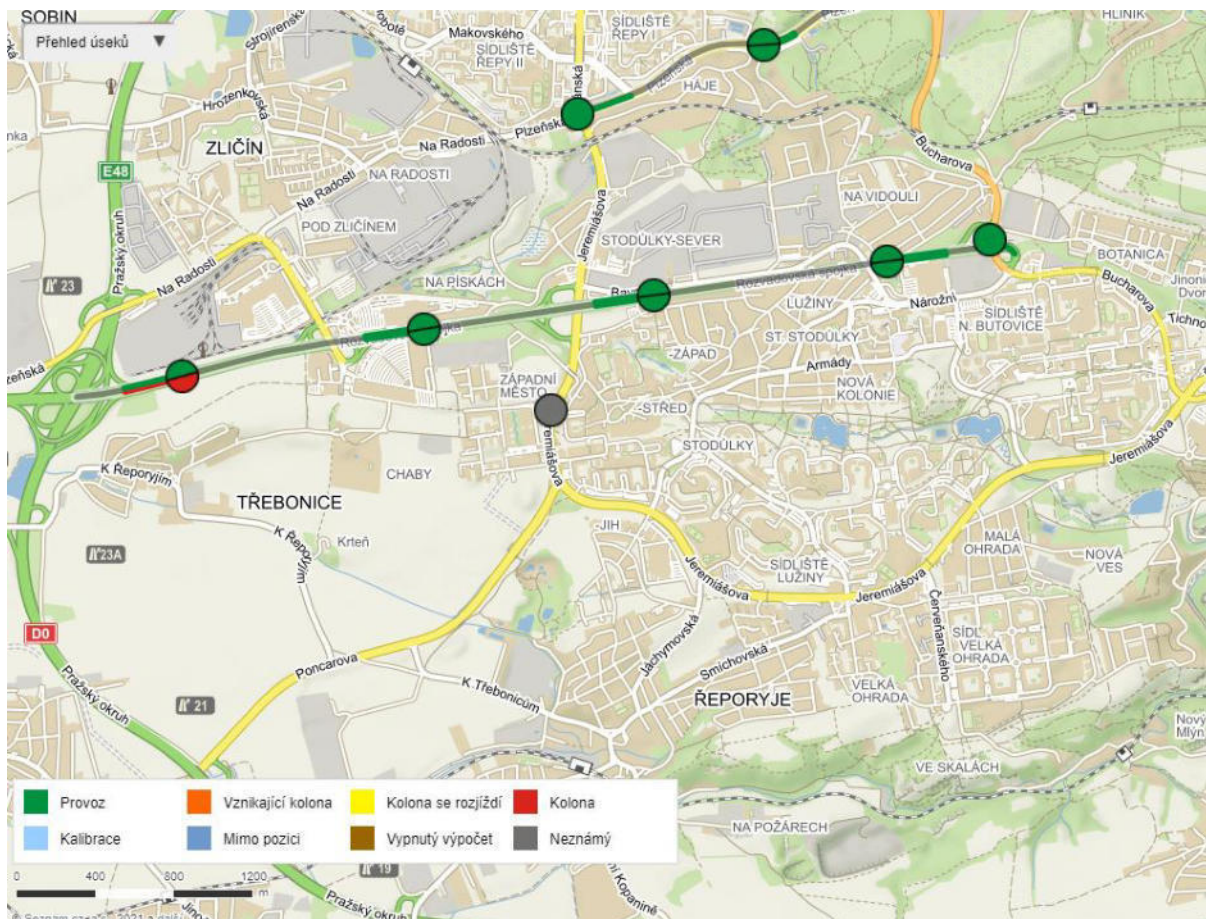
Obrázek 92 Výřez z mapy SSZ na území hl. m. Prahy (zdroj: TSK Praha a. s.)

Kamerové dohledové systémy

V městském prostředí se lze setkat s několika typy kamer (dle jejich účelu). Pro monitoring dopravní situace je k dispozici na území celého hl. m. Prahy 448 kamer spravovaných TSK Praha, pro monitoring dopravy a technického zázemí v tunelovém komplexu Blanka a návazných SSZ celkem 395 kamer, pro monitoring bezpečnostní (dopravní) situace 1 100 kamer ve správě Odboru bezpečnosti MHMP a pro monitoring situace v prostorech metra ve správě DP hl. m. Prahy 1 200 kamer.

Všechny kamerové systémy jsou propojeny do Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDRÚ). Hlavními uživateli kamerových systémů jsou operátoři a dispečeri v HDRÚ a Dopravním informačním centru Praha.

Vybrané novější typy kamer, instalované zejména na Městském okruhu a radiálách, mohou detekovat a vyhodnocovat základní charakteristiky dopravního proudu. Tyto kamery jsou součástí systému Komplexní telematický dohledový systém (KTDS). Statické obrázky a vyhodnocování dopravního proudu jsou dostupné na webových stránkách TSK Praha, viz <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/KTDS>. Na území MČ Praha 13 se tyto kamery nachází na Rozvadovské spojnici a na křižovatce Jeremiášova × Bessemerova.



Obrázek 93 Výstřižek z mapy Komplexního telematického dohledového systému (zdroj: <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/KTDS/maps>)

12.2 Systém sběru dopravních informací

Strategické dopravní detektory

Strategické smyčkové detektory, tzv. indukční smyčky, jsou součástí každé SSZ. Mohou detekovat dopravní proud a na základě dat je možné příslušnou křižovatku řídit dynamicky (s ohledem na dopravní proudy z jednotlivých směrů).

Dalším podstatným zdrojem dopravních dat jsou strategické detektory řezové (SDDŘ) – jedná se o portály s kamerami určenými pro sběr úsekových dopravních dat a strategické detektory úsekové (SDDÚ) – jedná se o videodetektory umístěné na sloupech veřejného osvětlení určené pro sběr profilových dopravních dat.

Systém vážení vozidel za jízdy (WIM)

Princip systému vážení vozidel za jízdy je v hl. m. Praze umístěn na 8 nákladní dopravou významně zatížených komunikacích. Jedno místo je zřízeno i na území MČ Praha 13 – na Rozvadovské spojce (před Řevnickou ul., směrem do centra). Umožňuje během průjezdu vozidla měřit dynamické účinky jednotlivých kol na vozovku, jeho rychlost, akceleraci

a dekceleraci. Systém provádí kategorizaci vozidel do tříd a v návaznosti s dalšími lokalitami umožňuje vyhodnocovat, zda jde o tranzitní či cílovou dopravu.

Přestupkové telematické systémy

Kromě sběru dopravních informací slouží některé kamery také k měření rychlosti jízdy vozidel. Rozlišujeme dva typy přestupkových telematických systémů. Zařízení pro měření úsekové rychlosti (MÚR) složené z dvojice profilů s kamerami a zařízení pro měření okamžité rychlosti vozidel (MOR). Oba systémy jsou složeny z citlivých detailových kamer schopných číst RZ vozidel, ze kterých se data chráněnou cestou předávají ke zpracování městské nebo státní policii. Na území celého hl. m. Prahy se nachází 60 lokalit s MÚR, z toho 2 lokality se nachází na území MČ Praha 13. Jedná se o lokality Rozvadovská spojka – Bavorská v obou směrech. Na obou těchto lokalitách je zároveň měřena pomocí dvojice indukčních smyček a kamery okamžitá rychlost vozidel. Třetím místem s měřením okamžité rychlosti vozidel je lokalita Bucharova – Pekařská směrem na Motol.

Na výše zmíněné křižovatce Bucharova – Pekařská (SSZ 5.498) a na křižovatce Jeremiášova – Plzeňská (SSZ 5.529) je instalován také systém na zjišťování a dokumentaci jízd vozidel na červenou. Systém je vybaven dvěma kamerami zaznamenávajícími aktuální stav signalizace a okamžik průjezdu vozidla místem stopčáry.

12.3 Poskytování dopravních informací

Dopravní informační centrum Praha

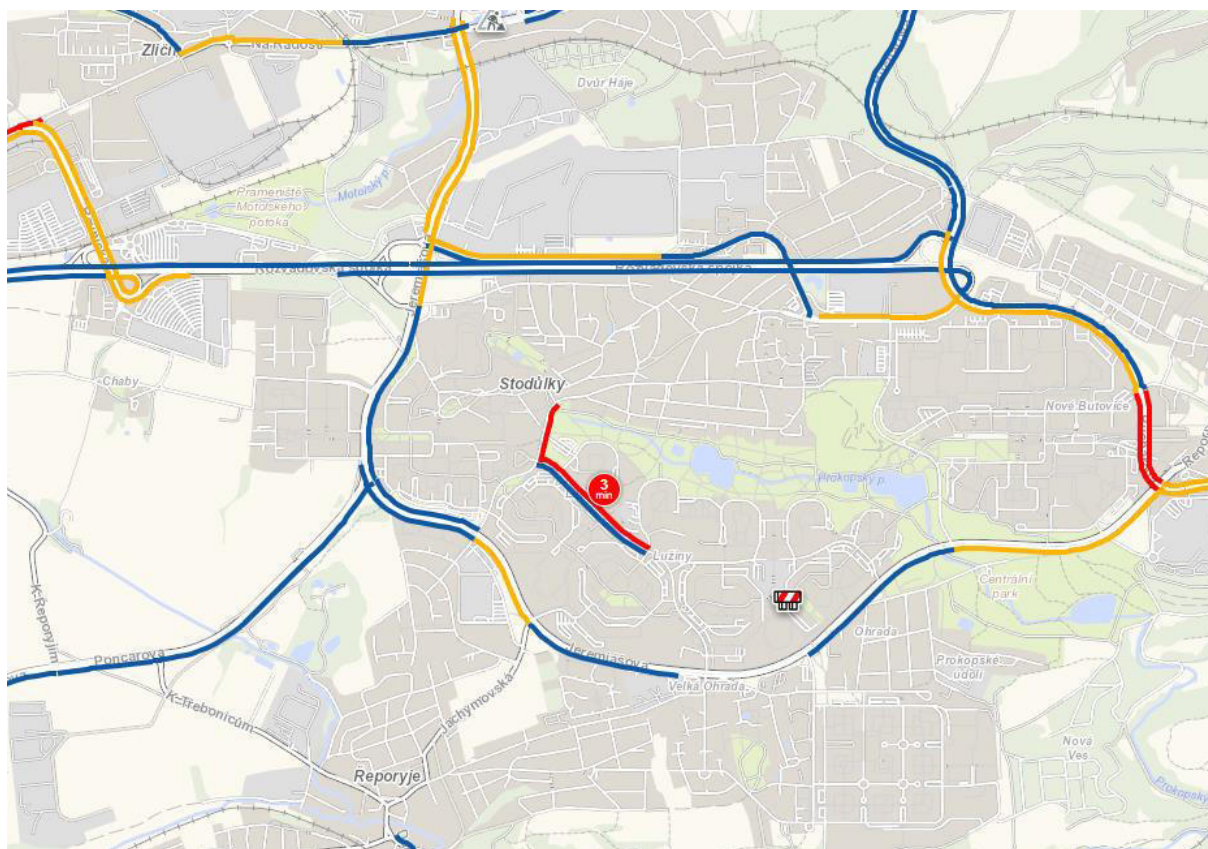
Dopravní informační centrum Praha poskytuje od roku 2005 prostřednictvím zařízení pro provozní informace (ZPI) řidičům aktuální informace o stupních provozu, o dopravních nehodách, mimořádných situacích na komunikacích, dlouhodobě plánovaných uzavírkách a informace o regulaci provozu v pražských tunelech. Operátoři v Dopravním informačním centru zabezpečují vkládání dat a informací do redakčního systému a aktivně spolupracují s dalšími řídicími a informačními centry a informačními kanály. Data jsou také předávána do webových a mobilních dopravních aplikací.

Zařízení pro provozní informace (ZPI)

Zařízení pro provozní informace jsou proměnné telematické informační tabule instalované na 98 místech na území hl. m. Prahy. Slouží k přímému i nepřímému řízení a ovlivňování dopravy a informování řidičů. Pomocí ZPI jsou informováni řidiči o mimořádných situacích, uzavírkách a omezeních, nebo o aktuální dopravní situaci bezprostředně před řidičem. Na území MČ Praha 13 jsou tato zařízení instalována na dvou místech na Rozvadovské spojkě.

Dojezdové doby

Za účelem informování o aktuálních dojezdových časech mezi vybranými lokalitami je vybudována síť se senzoricky sledovaným časem jízdy (systém sbírá a šifruje projíždějící bezdrátová zařízení uživatelů). V roce 2020 byly měřeny dojezdové doby na 40 úsecích komunikací na území hl. m. Prahy, z toho 4 byly na Rozvadovské spojce. Mimo tento systém provozovaný TSK Praha jsou k dispozici na www.dopravniinfo.cz data na hustší síti komunikací v rámci celé MČ Praha 13 (kromě Rozvadovské spojky i ul. Bavorská, Bucharova, Jeremiášova a částečně ul. Nárožní, Mukařovského, Oistrachova, Poncarova, ad.), na těchto aktivních úsecích lze zjistit aktuální dobu zdržení, délku kolony a aktuální průměrnou rychlost dopravního proudu.



Obrázek 94 Výstřižek území MČ Praha 13 z aplikace www.dopravniinfo.cz (zdroj: www.dopravniinfo.cz)

13 SEZNAM ZKRATEK, OBRÁZKŮ, TABULEK

13.1 Seznam zkratk

AD	automobilová doprava
ad.	a další
apod.	a podobně
B+R	Bike And Ride (česky „zaparkuj kolo a jed“)
BUS	autobus
CDV v.v.i.	Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce
č.	číslo
ČNI	Český normalizační institut
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
EK	Evropská komise
FtF	Face-to-Face (osobní setkání)
H	hodina
Ha	hektar
HDHV	HaskoningDHV
hl. m.	hlavní město
HMP	hlavní město Praha
hod.	hodina
IPR	Institut plánování a rozvoje
ITS	Intelligent Transport System (česky inteligentní dopravní systém)
km/h	kilometr za hodinu
MČ	městská část
MD	ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	ministerstvo pro místní rozvoj
MOR	měření okamžité rychlosti
MÚR	měření úsekové rychlosti
MZd	ministerstvo zdravotnictví
MŽP	ministerstvo životního prostředí
např.	například
OC	obchodní centrum
OPD	Operační program Doprava
Oš	odpolední špička
OŽP	odbor životního prostředí
P+R	Park And Ride (česky „zaparkuj a jed“)
PID	Pražská integrovaná doprava
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
resp.	respektive
Rš	ranní špička
RZ	registrační značka
Sb.	sbíрка

SC	specifický cíl
SDDŘ	strategické detektory řetězové
SDDÚ	strategické detektory úsekové
SDZ	svislé dopravní značení
Sed	sedlo
sídl.	sídliště
SOKP	silniční okruh kolem Prahy
SK	Středočeský kraj
spol. s r.o.	společnost s ručením omezeným
SSZ	světelné signalizační zařízení
TEN-T	Trans-European Transport Networks (česky „Transevropská dopravní síť“)
tis.	tisíc
TP	technické podmínky
TSK	Technická správa komunikací
Tv	typ vozidla
tzn.	to znamená
tzv.	takzvaný
ul.	ulice
vč.	včetně
VDZ	vodorovné dopravní značení
Več	večer
VHD	veřejná hromadná doprava
WIM	Weight in Motion (česky „vysokorychlostní vážení vozidel“)
ZPI	zařízení pro provozní informace

13.2 Seznam obrázků

Obrázek 1 Výstřižek z návrhu Metropolitního plánu, stav k 07/2021 (zdroj: https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/)	11
Obrázek 2 Priority a opatření k tematické oblasti 2 Strategického plánu MČ Praha 13 (zdroj: Strategický plán MČ Praha 13)	16
Obrázek 3 Území MČ Praha 13 na mapě širších vztahů (zdroj: geoportal.gepro.cz)	19
Obrázek 4 Náměstí Junkových – vstup do metra Stodůlky (zdroj: HDHV)	20
Obrázek 5 Sídliště Lužiny (zdroj: mapy.cz)	20
Obrázek 6 Nové Butovice – radnice na Slunečním náměstí (zdroj: HDHV)	21
Obrázek 7 Velká Ohrada a sídliště Velká Ohrada (zdroj: mapy.cz)	21
Obrázek 8 Třebonice (zdroj: wikipedia.org)	22
Obrázek 9 Vývoj počtu obyvatel mezi roky 2015 – 2019 (zdroj dat: ČSÚ)	23
Obrázek 10 Podíl obyvatel dle jejich věku (zdroj dat: ČSÚ)	23
Obrázek 11 Plánovaný silniční okruh hl. m. Prahy (zdroj: okruhprahy.cz)	24
Obrázek 12 Napojení MČ Praha 13 na komunikační síť (zdroj: geoportal.gepro.cz , HDHV)	25
Obrázek 13 Frekvence využití typů dopravy (zdroj: TSK Praha)	26
Obrázek 14 Využití území jako obraz vzniku dopravních objemů a vztahů (zdroj: IPR Praha, HDHV)	27
Obrázek 15 Stanoviště směrových a křižovatkových průzkumů (zdroj: MČ Praha 13)	28
Obrázek 16 Nejsilnější vztahy tranzitní dopravy (zdroj: HDHV)	30
Obrázek 17 Oblast vyhodnocení pomocí křižovatkových průzkumů (zdroj: HDHV)	35
Obrázek 18 Součet vjezdů vozidel do oblasti (zdroj: HDHV)	36
Obrázek 19 Součet výjezdů vozidel z oblasti (zdroj: HDHV)	37
Obrázek 20 Zobrazení všech vyznačených podnětů do mapy v rámci dotazníkového šetření (zdroj: HDHV)	40
Obrázek 21 Mapka rozdělení území na menší sídelní jednotky (zdroj: zadavatel)	41
Obrázek 22 Rozdělení respondentů podle pohlaví (zdroj: HDHV)	42
Obrázek 23 Rozdělení respondentů podle vztahu k městské části (zdroj: HDHV)	42
Obrázek 24 Rozdělení respondentů podle bydliště (zdroj: HDHV)	43
Obrázek 25 Rozdělení respondentů podle věku (zdroj: HDHV)	43
Obrázek 26 Rozdělení respondentů podle ekonomické aktivity (zdroj: HDHV)	44

Obrázek 27 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují pěšky“ (zdroj: HDHV)	44
Obrázek 28 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují na kole“ (zdroj: HDHV)	45
Obrázek 29 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují MHD“ (zdroj: HDHV)	45
Obrázek 30 Vyhodnocení otázky „Jak často respondenti cestují automobilem“ (zdroj: HDHV)	45
Obrázek 31 Vyhodnocení otázky „Spokojenost s dostupností a fungováním metra“ (zdroj: HDHV)	46
Obrázek 32 Vyhodnocení otázky „Spokojenost s dostupností a fungováním autobusové dopravy“ (zdroj: HDHV)	46
Obrázek 33 Vyhodnocení otázky „S čím nejste spokojeni v metru“ (zdroj: HDHV)	47
Obrázek 34 Vyhodnocení otázky „S čím nejste spokojeni v autobusové dopravě“ (zdroj: HDHV)	47
Obrázek 35 Vyhodnocení otázky „Spokojenost se stávající pěší infrastrukturou“ (zdroj: HDHV)	48
Obrázek 36 Vyhodnocení otázky „Spokojenost se stávajícím veřejným prostorem (zdroj: HDHV)	48
Obrázek 37 Vyhodnocení otázky týkající se využití cyklistické infrastruktury na území MČ (zdroj: HDHV)	50
Obrázek 38 Vyhodnocení otázky „Spokojenost se stavem cyklistické infrastruktury (zdroj: HDHV)	50
Obrázek 39 Rozdělení respondentů podle spokojenosti se stavem infrastruktury pro automobily (zdroj: HDHV)	51
Obrázek 40 Rozdělení respondentů podle počtu automobilů v domácnosti (zdroj: HDHV)	52
Obrázek 41 Vyhodnocení otázky „Problémy s parkováním v místě bydliště – dopoledne“ (zdroj: HDHV)	53
Obrázek 42 Vyhodnocení otázky „Problémy s parkováním v místě bydliště – odpoledne“ (zdroj: HDHV)	53
Obrázek 43 Vyhodnocení otázky „Problémy s parkováním v místě bydliště – večer (zdroj: HDHV)	53
Obrázek 44 Vyhodnocení otázky „Uvítal by respondent možnost parkování v parkovacím domě“ (zdroj: HDHV)	54
Obrázek 45 Rozdělení respondentů podle ochoty platit v parkovacím domě (zdroj: HDHV)	54
Obrázek 46 Rozdělení respondentů podle místa parkování (zdroj: HDHV)	55

Obrázek 47 Rozdělení respondentů podle docházkové vzdálenosti k parkovacímu stání (zdroj: HDHV)	55
Obrázek 48 Rozdělení respondentů dle podpory regulace parkování (zdroj: HDHV)	56
Obrázek 49 Rozdělení respondentů podle ochoty platit za rezidenční kartu (zdroj: HDHV)	56
Obrázek 50 Veřejné projednání analytické části PUMM (zdroj: HDHV)	57
Obrázek 51 Umístění MČ Praha 13 na síti hlavních komunikací Prahy (zdroj: TSK Praha, HDHV)	59
Obrázek 52 Automobilová komunikační síť MČ Praha 13 (zdroj: mapy.cz)	60
Obrázek 53 Zónový režim na sídlišti Lužiny a profilový režim na sídlišti Stodůlky – střed (zdroj: HDHV)	61
Obrázek 54 Dva odlišné zónové režimy na sídlišti Velká Ohrada (zdroj: HDHV)	62
Obrázek 55 Zónový režim ve Starých Stodůlkách a na Malé Ohradě (zdroj: HDHV)	62
Obrázek 56 Ilustrativní pentlogram dopravního zatížení hl. města Prahy (zdroj: TSK Praha)	63
Obrázek 57 Ilustrativní pentlogram dopravního zatížení MČ Praha 13 (zdroj: TSK Praha)	64
Obrázek 58 Provozně prostorové typy cyklistických komunikací (zdroj: TP 179)	68
Obrázek 59 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví (zdroj dat: nehody.cdv.cz)	70
Obrázek 60 Lokalizace všech nehod na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz)	71
Obrázek 61 Zobrazení nehod na území MČ pomocí heatmapy (zdroj: nehody.cdv.cz)	72
Obrázek 62 Zobrazení všech nehod na území MČ s následkem na zdraví (zdroj: nehody.cdv.cz)	73
Obrázek 63 Zobrazení všech nehod na území MČ s následkem na zdraví pomocí heatmapy (zdroj: nehody.cdv.cz)	73
Obrázek 64 Problematická místa v automobilové dopravě očima uživatelů (zdroj: HDHV)	74
Obrázek 65 Příklad parkování na sídlišti Velká Ohrada (zdroj: HDHV)	77
Obrázek 66 Výřez z pasportizace veřejně přístupných parkovacích ploch (zdroj: HDHV)	78
Obrázek 67 Profilová stanoviště na vnějším kordonu MČ Praha 13 (zdroj: HDHV)	79
Obrázek 68 Zpoplatněné parkovací plochy (zdroj: https://bezpecnost.praha.eu/mapy/doprava/parkovaci_automaty)	79
Obrázek 69 Obsazenost během dne (zdroj: HDHV)	80
Obrázek 70 Obsazenost během noci (zdroj: HDHV)	81
Obrázek 71 Parkování návštěvníků během dne (zdroj: HDHV)	82

Obrázek 72 Výstřižek z interaktivní mapy preference PID – opatření (zdroj: pid.cz)	93
Obrázek 73 Výstřižek z interaktivní mapy preference PID – problémové úseky (zdroj: pid.cz)	95
Obrázek 74 Značené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál hl. m. Prahy, 05/2021)	97
Obrázek 75 Doporučené cyklotrasy (zdroj: Mapový portál Hl. města Prahy, 05/2021)	98
Obrázek 76 Teplotní mapa pohybu cyklistů (zdroj: Strava Global Heatmap 05/2021)	99
Obrázek 77 Převažující dopravní vztahy v cyklistické dopravě (zdroj: vlastní analýza)	100
Obrázek 78 Návaznost cyklistické infrastruktury na širší území (zdroj: mapy.cz, HDHV)	101
Obrázek 79 Oficiální stanice pro možnost výpůjčky sdílených kol společnosti Nextbike na Praze 13 (zdroj: nextbike.cz)	103
Obrázek 80 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví – nehody s účastí cyklistů (zdroj: dat: nehody.cdv.cz)	104
Obrázek 81 Lokalizace nehod za účasti cyklistů na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz)	105
Obrázek 82 Zobrazení nehod za účasti cyklistů na území MČ pomocí heat mapy (zdroj: nehody.cdv.cz)	105
Obrázek 83 Problematická místa v cyklistické dopravě očima uživatelů (zdroj: HDHV)	106
Obrázek 84 Mapa pěší infrastruktury na území MČ Praha 13 (zdroj: IPR Praha)	112
Obrázek 85 Výstřižek z mapy přístupnosti veřejných objektů a zařízení (zdroj: mapapristupnosti.cz)	115
Obrázek 86 Výstřižek z mapy s vyznačeným vozíčkářským okruhem (zdroj: mapy.cz)	116
Obrázek 87 Počty nehod a účastníků dle následků na zdraví – nehody s účastí chodců (zdroj: dat: nehody.cdv.cz)	118
Obrázek 88 Lokalizace nehod za účasti chodců na území MČ ve sledovaném období (zdroj: nehody.cdv.cz)	118
Obrázek 89 Zobrazení nehod za účasti chodců na území MČ pomocí heatmapy (zdroj: nehody.cdv.cz)	119
Obrázek 90 Problematická místa v pěší dopravě očima uživatelů (zdroj: HDHV)	121
Obrázek 91 Mapka s dobíjecími stanicemi PRE (zdroj: chargepre.smatrics.com/cs/)	124
Obrázek 92 Výřez z mapy SSZ na území hl. m. Prahy (zdroj: TSK Praha a. s.)	127
Obrázek 93 Výstřižek z mapy Komplexního telematického dohledového systému (zdroj: http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/KTDS/maps)	128

Obrázek 94 Výstřižek území MČ Praha 13 z aplikace www.dopravniinfo.cz (zdroj: www.dopravniinfo.cz) 130

13.3 Seznam tabulek

Tabulka 1 Demografický vývoj obyvatelstva v MČ Praha 13 v letech 2015 – 2019 (zdroj: ČSÚ)	22
Tabulka 2 Tranzitní doprava mezi vstupy a výstupy do/z oblasti za 12 hodin (počet všech vozidel)	30
Tabulka 3 Matice dopravních vztahů za 12 hodin (počet všech vozidel)	31
Tabulka 4 Intenzita dopravy na vstupech, 7 – 19 hod. (zdroj: HDHV)	31
Tabulka 5 Intenzita dopravy na vstupech v časových intervalech (zdroj: HDHV)	32
Tabulka 6 Údaje o intenzitách dopravy elektromobilů na území MČ (zdroj: HDHV)	32
Tabulka 7 Rozdělení vozidel podle krajů (zdroj: HDHV)	33
Tabulka 8 Rozdělení vozidel podle států (zdroj: HDHV)	34
Tabulka 9 Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2019, pracovní den, 0-24 h (zdroj: TSK Praha)	64
Tabulka 10 Intenzity automobilové dopravy na sledovaných křižovatkách, pracovní den, 0-24 h (zdroj: HDHV)	65
Tabulka 11 Intenzita dopravy na vstupech, 7-19 h (zdroj: HDHV)	66
Tabulka 12 Intenzita dopravy na vstupech v časových intervalech (zdroj: HDHV)	66
Tabulka 13 Tranzitní doprava nákladní dopravy, 7-19 h (zdroj: HDHV)	67
Tabulka 14 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 mezi lety 2011 a 2021 (zdroj dat: nehody.cdv.cz)	70
Tabulka 15 Zásadní styčné body cyklistické infrastruktury s vnější sítí	101
Tabulka 16 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 s účastí cyklistů mezi lety 2011 a 2021 (zdroj dat: nehody.cdv.cz)	104
Tabulka 17 Přehled dopravních nehod v MČ Praha 13 s účastí chodců mezi lety 2011 a 2021 (zdroj dat: nehody.cdv.cz)	117
Tabulka 18 Přehled dobíjecích stanic PRE (zdroj dat: chargepre.smatrics.com/cs/)	125