

Obsah

Tramvajová výluka v Modřanech.....	1
Evropský týden mobility – Den Eska	1
Program Dne Eska v pondělí 21.9.2009	2
Evropský týden mobility.....	3
Nové BUS pruhy na Praze 4	4
Autobusy Plzeňskou ulicí konečně plynule	6

Tramvajová výluka v Modřanech

Z důvodu havarijního stavu mostu mezi zastávkami Nádraží Modřany a Čechova čtvrť je do odvolání (cca konec září 2009) přerušen provoz tramvají v úseku Nádraží Braník – Sídliště Modřany / Levského. Tramvajové linky 3 a 17 jsou zkráceny do zastávky Nádraží Braník, linka 21 je zrušena. V úseku Nádraží Braník – Sídliště Modřany je zavedena náhradní autobusová doprava X-3 v nepřetržitém provozu. Dále je posílen provoz linky 253 na Smíchovské nádraží. Pro zajištění návazností na tramvaje pro obyvatele sídliště Písnice je prodloužena nedávno zavedená autobusová linka 153 ze zastávky U Libušského potoka přes zastávku Poliklinika Modřany do zastávky Nádraží Braník.

Evropský týden mobility – Den Eska



Podobně jako v předešlých letech bude v rámci Evropského týdne mobility jeden den věnován železnici. Pod hlavičkou Dne Eska se mohou Pražané v **pondělí 21.9.2009** těšit na celou řadu akcí.

ROPID ve spolupráci s Hlavním městem Prahou, Českými drahami, Správou železniční dopravní cesty a Královstvím železnic připraví bohatý program, jehož cílem bude přiblížit železnici Pražanům a ukázat vlaky Eska jako plnohodnotnou součást městské dopravy. Železnice je páteří Pražské integrované dopravy a zejména v Praze v sobě skrývá obrovský potenciál růstu. Proto chceme veřejnosti představit také hlavní plány rozvoje a novinky v blízké i vzdálenější budoucnosti.

Během **ranního závodu** si s námi můžete vyzkoušet, který dopravní prostředek je nejrychlejší při cestě do centra. Z Radotína po osmé hodině vyjedou týmy závodníků vlakem, autobusem, autem a na kole. Cíl je stanoven na Andělu před obchodním centrem Anděl City. Závodu se také zúčastní děti z radotínské základní školy, pro něž je jako odměna připravena bezplatná exkurze v přilehlém Království železnic.

Na tento závod navážou hned tři akce současně:

Prezentační jízdy elektrickou jednotkou CityElefant po pražských nádražích a po Novém spojení. Zájemci se budou moci zdarma svézt klimatizovaným vlakem centrem Prahy, prohlédnou si rozlehlou stavbu Nového spojení ze všech úhlů a vyzkouší si nově zrekonstruovanou trať do Běchovic. CityElefant bude vyrážet z Masarykova nádraží každé dvě hodiny (první vlak vyjíždí v 9:05, poslední vlak v 17:05) a po cestě bude možné přistupovat i vystupovat.

Prohlídky dopravní kanceláře na Hlavním nádraží. Každých 15 minut od 9:00 až do 16:00 se budou konat exkurze do dopravní kanceláře, který je mozkiem celého hlavního nádraží a okolních tratí. Z prostorových důvodů je omezen počet návštěvníků do skupinek po 10 lidech.

Výstava, hry a soutěže na Andělu.

Hlavní program Dne Eska nabídne od 9 do 18 hodin výstavu o současnosti i budoucnosti železnice v Praze a okolí, soutěže a hry pro malé i velké a spoustu materiálů o Pražské integrované dopravě a vlacích včetně aktuálních jízdních řádů vlaků PID. Kdo nestihne shlédnout výstavu v Den Eska, může později navštívit Království železnic v bezprostřední blízkosti místa konání, kam bude výstava přemístěna. Součástí programu bude také soutěž o největšího pražského „štouše“ neboli „nejchytřejšího“ zájemce o veřejnou dopravu v Praze a okolí.



Poslední akcí bude **orientační závod PID**. Kdo má rád závodění a turistiku, neměl by si nechat ujít orientační závod, jehož cílem bude navštívit za co nejkratší dobu pomocí co nejvíce druhů dopravy co nejvíc určených míst v Praze. Organizaci závodu zajišťujeme ve spolupráci s vydavatelstvím Žaket. Startuje se opět u Anděla mezi 15:00 a 16:00.

Program Dne Eska v pondělí 21.9.2009

1. Závod s Eskem

- **sraz závodníků:** parkoviště P+R v Radotíně v 08:00
- **start závodu:** parkoviště P+R v Radotíně v 08:15
- **cíl závodu:** Anděl City, ul. Stroupežnického, Praha 5 (před obchodním centrem, u autobusových zastávek Anděl)
- šest skupin závodníků, **pět typů dopravních prostředků:**
 - o 1. vlak + metro
 - o 2. vlak + tramvaj
 - o 3. autobus + metro
 - o 4. autobus + tramvaj
 - o 5. kolo
 - o 6. auto

2. Prezentační jízdy Eskem

- bezplatné projížďky jednotkou 471 City Elefant všemi tratěmi nového spojení
- jízdní řád:

Praha Masarykovo nádr.	odj.	09.05	11.05	13.05	15.05	17.05
Praha-Holešovice	přij.	09.14	11.14	13.14	15.14	17.14
	odj.	09.20	11.20	13.20	15.20	17.20
Praha hl. n.	přij.	09.30	11.32	13.30	15.30	17.31
	odj.	09.40	11.40	13.40	15.40	17.40
Praha-Libeň	přij.	09.47	11.47	13.47	15.47	17.47
	odj.	09.48	11.48	13.48	15.48	17.48
Praha-Běchovice	přij.	09.58	11.58	13.58	15.58	17.58
	odj.	10.03	12.03	14.03	16.03	18.03
Praha-Libeň	přij.	10.13	12.13	14.13	16.13	18.13
	odj.	10.14	12.14	14.15	16.14	18.14
Praha Masarykovo nádr.	přij.	10.21	12.21	14.22	16.21	18.21

3. Den Eska v centru Prahy

- Anděl City (Piazza), ul. Stroupežnického, Praha 5 (před obchodním centrem, u autobusových zastávek Anděl) od 9:00 do 18:00
- vyhodnocení závodu Eska / MHD / auto / kolo v 9:00
- výstava o současnosti i budoucnosti železnice v Praze a okolí (výstava bude poté přesunuta do Království železnic)
- soutěže a hry pro malé i velké
- soutěž o největšího pražského „šotouše“ od 15:00
- informační a propagační materiály o Pražské integrované dopravě a železnici
- jízdní řády Eska
- partneři programu: Království železnic, Village Cinemas

4. Prohlídky řídicího centra

- možnost prohlídky řídicího centra na hlavním nádraží s průvodcem
- prohlídky každých 15 minut od 9:00 do 16:00
- jedna skupina max. 10 osob
- začátek prohlídek na 1. nástupišti (přístup: prostřední podchod, výstup vpravo)

5. Orientační závod

- navštivte co nejvíce předem určených míst za co nejkratší dobu s využitím PID
- start: Anděl City (Piazza) mezi 15. a 16. hod.

Evropský týden mobility



Celoevropská akce „Evropský týden mobility“, do které se letos v termínu 16. až 22. září 2009 zapojí více než osmdesát měst a obcí z České republiky, se koná již poosmé. Hlavním účelem kampaně je upozornit na negativní klimatické změny a zahájit prevenci proti nim. Města mohou zlepšit kvalitu ovzduší například podporou hromadné dopravy, omezením hluku v obytných částech města nebo budováním staveb „pro život“ (např. cyklistických stezek, záchytných parkovišť, klidových zón). Jde o to, aby si i samotní občané měst uvědomili zodpovědnost za životní prostředí, které svými návyky spoluvytvářejí. Kampaň zaměřená na ekologické druhy dopravy se pokusí občanům ukázat i jiné alternativy přepravy než je automobilová doprava a sami občané mohou zastupitelům navrhnout, co by se v jejich městě nebo obci dalo ke společnému prospěchu změnit.

Naše město – naše klima

Hlavní město Praha se k evropské kampani připojí pořádáním akcí zaměřených na udržitelné formy dopravy a dopravní výchovu.

- **středa 16. září – Praha cyklistická a pěší**
 - o otevření nové části cyklotrasy Pelc-Tyrolka – Kolčavka, prezentace dalšího rozvoje cyklostezek
- **čtvrtek 17. září – Den dopravní výchovy**
 - o programy na dětských dopravních hřištích na území celého města pro rodiče i děti, divadelní představení
- **pátek 18. září – Den informací o dopravě**
 - o v informačním středisku tunelu Blanka na Letné prezentace informací o výstavbě městského okruhu, rozvoji metra a dalších ekologických staveb
- **sobota 19. září – Den otevřených dveří**
 - o v depu Zličín, autobusových garážích Řepy a tramvajové vozovně Střešovice (do muzea vstup zdarma)
- **neděle 20. září – Evropský den bez aut**
 - o pro automobilovou dopravu uzavřeno Smetanovo nábřeží a Palachovo náměstí, kulturní program připravovaný Magistrátem hl. m. Prahy ve spolupráci s dalšími partnery
- **pondělí 21. září – Den Eska**
 - o závod s Eskem, výstava a soutěže pro děti (Anděl City), prezentační jízdy jednotkou 471 City Elefant, prohlídka řídicího centra na hlavním nádraží, orientační závod PID
- **úterý 22. září – Den tiskových konferencí**
 - o vyhodnocení akce, další rozvojové aktivity a projekty

Nové BUS pruhy na Praze 4



Vídeňskou ulicí projede každý pracovní den přes 2,7 tisíce autobusových spojů Pražské integrované dopravy, v ranní špičce pracovního dne pak ve směru do centra až 150 spojů za hodinu (v průměru tedy autobus každých 24 sekund). Úsekem mezi ulicí Zálesí a terminálem stanice metra Kačerov projíždí většina obyvatel spádového území mezi Vltavou, Sázavou a dálnicí D1. Při těchto intenzitách provozu veřejné dopravy a současně vysokém zatížení oblasti individuální automobilovou dopravou docházelo k častému zpoždování provozu autobusových linek. S ohledem na nedostatečnou kapacitu

kommunikací a křižovatek a absenci kapacitního (kolejového) systému veřejné dopravy byl připravován projekt preference pro autobusové linky, který navazoval na dříve provedená opatření v ulicích Zálesí (vyhrazený jízdní pruh pro autobusy trvale od roku 2005) či doplnění světelné signalizace křižovatky Budějovická x Michelská x Jižní spojka (cca od roku 2005).

Projektantem (Metroprojekt Praha a.s.) byla na základě zadání objednatele (Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.) původně prověřována liniová preference v linii ulic Michelská – Vídeňská – Zálesí – Štúrova v úseku mezi ulicemi Vyskočilova a Durychova. Po příslušném projednávání byly některé úseky vyhodnoceny bez výrazných stavebních úprav jako nerealizovatelné (např. ve Štúrově ulici z důvodu nutnosti napojení oblasti sídliště Krč a bezpečnosti na přechodech pro

chodce) a došlo ke zkrácení vyhrazených pruhů zejména v návaznosti na křižovatky. Z projektu byl vypuštěn i původně uvažovaný vyhrazený jízdní pruh v ulici Zálesí mezi ulicemi Štúrova a Vídeňská, protože by přinesl kritické snížení kapacity pro průjezd přetíženou křižovatkou Vídeňská x Zálesí a tím následně prodloužení kolon v ulicích Štúrově i Zálesí.

V návaznosti na opravu povrchu ulice Michelská byla v předstihu již v roce 2008 realizována úprava na výjezdu z terminálu Kačerov. Úprava řazení jízdních pruhů zajišťuje autobusům plynulou a přednostní jízdu.

Ulice Vídeňská (do centra, za zastávkou Klárův ústav)

Poměrně krátký vyhrazený jízdní pruh navazuje na dvoupruhový úsek ulice Vídeňské, která se u zastávky Klárův ústav rozšiřuje na čtyřpruh. Pravý jízdní pruh se tak v návaznosti na zastávku stává vyhrazeným jízdním pruhem, který umožňuje přednostní příjezd autobusů k hranici křižovatky Vídeňská x Zálesí a následně do zastávky Nemocnice Krč.

Ulice Vídeňská (do centra, mezi zastávkami Nemocnice Krč a Michelský les)

Vyhrazený jízdní pruh v pravém jízdním pruhu začíná na konci zastávkového zálivu Nemocnice Krč, a měl by tak umožnit plynulý výjezd ze zastávky a preferenční příjezd k signalizované křižovatce Vídeňská x U Michelského lesa x U Krčského nádraží. Na základě poznatků z provozu bude prověřena úprava začátku vyhrazeného jízdního pruhu tak, aby přímo navazoval na výjezdový klín zastávkového zálivu a autobusy tak nebyly zdržovány „zipujícími se“ vozidly z pravého jízdního pruhu. V oblasti křižovatky pokračuje úprava pro autobusy obsluhující zastávku Michelský les, kterým je umožněna jízdním pruhem určeným pro pravé odbočení přímá jízda.



Ulice Vídeňská (z centra, před zastávkou Nemocnice Krč)

Vyhrazený jízdní pruh začíná na úrovni výjezdu z čerpací stanice a je ukončen na počátku zastávkového zálivu Nemocnice Krč. Vyhrazený jízdní pruh má za cíl umožnit přednostní jízdu autobusů v úseku, který bývá často blokován kolonami od křižovatky Vídeňská x Zálesí.

Ulice Michelská (do centra, za zastávkou Na Návrší)

Vyhrazený jízdní pruh začíná na začátku zastávkového zálivu Na Návrší, je přerušen v oblasti křižovatky Michelská x Podle Kačerova x Hodonínská a ukončen před ulicí Na Rolích. Jízdní pruh by měl zajistit preferenci autobusů v úseku dotčeném nedostatečnou kapacitou křižovatky Michelská x Vyskočilova x V Zápolí, a to včetně výjezdu ze zastávky Na Návrší. Související výhodou je i zvýšení bezpečnosti na blízkém přechodu pro chodce, který je veden přes dva jízdní pruhy – omezením provozu v pravém jízdním pruhu je většina vozidel směřována pouze do levého jízdního pruhu, a tím se snižuje nebezpečí sražení chodce vozidlem v souběžném jízdním pruhu (obdobný režim již několik let funguje u zastávek Hasova a Krčský hřbitov).



V souladu se zásadami hl. m. Prahy jsou vyhrazené jízdní pruhy určeny pro autobusy Pražské integrované dopravy, jízdní kola a vozidla taxislužby. Platnost je časově omezena pro pondělí až pátek v období od 6:00 do 10:00 a od 14:00 do 19:00, což v řadě případů omezuje možnosti jasnějšího řešení v oblasti křižovatek.

Autobusy Plzeňskou ulicí konečně plynule

Po deseti letech došlo k dalšímu pokroku v preferenci na trase jedné z nejméně frekventovaných pražských autobusových linek – linka 167 zajišťuje spojení k motolské nemocnici až ve třiminutových intervalech. Opatření má zásadní vliv pro linky 123, 130, 167, 191 a 217.

Historie

První liniové preferenční opatření v oblasti bylo realizováno v létě roku 1999 v podobě vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy ve směru do centra mezi ulicemi Prachnerovou a U Trojice. Vyhrazený jízdní pruh byl v řadících pruzích a křižovatkách přerušován a jeho platnost nebyla původně časově omezena, dodatečně bylo doplněno omezení platnosti na období přepravních špiček od pondělí do pátku (konkrétní časový rozsah byl upravován, nakonec se ustálil na dnešním rozsahu 6:00 – 10:00 a 14:00 – 19:00). V květnu 2009 byla na základě rozhodnutí odboru dopravy rozšířena platnost vyhrazeného jízdního pruhu i pro jízdní kola (především z bezpečnostních důvodů, aby nebyli cyklisté sevřeni mezi dvěma proudy rychlejších vozidel) a vybraná vozidla taxislužby.

Provoz před úpravou

V období přípravy prodloužení buspruhu byl dokumentován provoz v oblasti, spoje linky 167 mezi zastávkami „Kotlářka“ a „Klamovka“ běžně získávaly zpoždění 15–20 minut, spoje linky 123 mezi zastávkami „Schodová“ a „Klamovka“ zpoždění i 10 minut. Průměrná cestovní rychlost mezi zastávkami „Kotlářka“ a „Kavalírka“ dosahovala u linky 167 i jen 3,4 km/h (pro srovnání: rychlost chůze 4–5 km/h, plánovaná cestovní rychlost 25 km/h). Rychlost autobusu vycházela samozřejmě z rychlosti popojíždějící kolony (tramvaje jezdily rychleji).

Tento dopravní stav měl nepříznivý vliv i v souběžné Nepomucké ulici, kterou se řidiči pokoušeli objíždět kolony v Plzeňské ulici. Provoz průjezdné dopravy znamenal zhoršení bezpečnostních poměrů na důležitém pěším přístupu z oblasti Cibulka k zastávkám „Kotlářka“ a na přístupech k základní škole a vedl ke vzniku kolon vozidel i v Musílkově ulici s negativním vlivem na provoz linky 123. Situaci navíc komplikovalo nelegální blokování křižovatek vozidly, což přispívalo ke zdržování jinak preferovaných tramvajů.

Následkem těchto skutečností bylo nejen prodloužení jízdní doby pro cestující, ale „rozpad“ plánovaného jízdního řádu a často kapacitní nedostatečnost jednotlivých spojů (v obou směrech), protože provoz linek nemohl být zajišťován v plánovaných intervalech. Ve směru do centra města cestující často volili přestup na tramvaje, kterých se kolony téměř netýkají.

Projekt

Výchozím podkladem pro prodloužení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy, jízdní kola



a taxi byla již dříve zpracovaná studie (Metroprojekt Praha a.s.) na základě zadání Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., která byla v polovině roku 2009 dopracována do projektu vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy, jízdní kola a taxi. Součástí projektu byla i změna jednosměrnosti Nepomucké ulice, která je nově průjezdná pouze ve směru z centra. Na dokončený projekt byla příslušnými silničními správními úřady (odbory dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, resp. MČ Praha 5) vydána Stanovení místní úpravy provozu a na přelomu srpna a září 2009 byly úpravy realizovány přímo na komunikacích.

Preference v Košících v číslech

Délky úseků s preferencí:

úsek liniové preference	v provozu od roku	délka úseku [m]
Pod Kotlářkou (50 m za) – Prachnerova (50 m za)	2009	1350
Prachnerova (50 m za) – U Trojice	1999	950
Pod Kotlářkou (50 m za) – U Trojice	celkem	2300

Intenzity provozu autobusových linek PID:

mezi ulicemi	mezi zastávkami	linky	počet spojů 7:00-8:00	průměrný interval [min.]
Pod Kotlářkou – Musílkova	Kotlářka – Kavalírka	167	18	3,33
Musílkova – Jinonická	Kavalírka – Klamovka	123, 167	25	2,40
Jinonická – Prachnerova	Klamovka	123, 130, 149, 167	29	2,07
Prachnerova – U Trojice	Klamovka – Anděl	123, 130, 167, 191, 217	39	1,54

Přínosy a dopady nového stavu

Uplatnění nového opatření přispělo ke zlepšení pravidelnosti a plynulosti provozu autobusových linek, což umožňuje zajistit rychlou a kvalitní přepravu dle jízdního řádu.

Problémem zůstávají místa, kde se slučuje více proudů vozidel do jednoho jízdního pruhu – začátek vyhrazeného jízdního pruhu u zastávky „Kotlářka“ (obdobné problémy se „zipováním“ byly u staršího úseku za Prachnerovou ulicí) a místa za křižovatkami se silnějšími vjezdy. Tato zdržení jsou však ve srovnání s celkovým původním zdržením minimální a u časově omezeného vyhrazeného jízdního pruhu obtížně řešitelná (je nutné zajistit „plnohodnotné“ řazení).



Prodloužení vyhrazeného jízdního pruhu má samozřejmě dopady na provoz individuální automobilové dopravy. Teoreticky by se začátek kolony (před prodloužením obvykle mezi zastávkami „Poštovka“ a „Kotlářka“) měl posunout o cca 700–1000 m (tzn. mezi zastávky „Vozovna Motol“ a „Hotel Golf“). Toto prodloužení je způsobeno „přemístěním“ vozidel popojíždějících v pravém jízdním pruhu ulice Plzeňské, v Nepomucké a Musílkově ulici. Celkově by však pro automobilovou dopravu nemělo dojít k zásadní změně v času potřebném pro průjezd úsekem mezi Motolem a Smíchovem, pouze se mění rychlost

jízdy v jednotlivých úsecích. Naopak pro oblast Cibulka přináší nová úprava rychlejší výjezd z obytné zástavby, protože výjezd na Plzeňskou ulici není zahlcován tranzitní dopravou původně využívající průjezd Nepomuckou ulicí.

Nadále zůstávají pro propustnost celého tahu limitující křižovatky. Úplně původně to byly křižovatky v oblasti Duškova – Mozartova – Plzeňská, v případě původního buspruhu také křižovatka Vrchlického x Na Popelce x Starokošířská, v novém stavu to je dvojice křižovatek Plzeňská x Jinonická a Plzeňská x Prachnerova.

Možná, že provedené změny přispějí i k tomu, že někteří řidiči či spolucestující zkusí vyměnit automobil za tramvaj, autobus nebo jízdní kolo. Tím by prospěli nejen městu a životnímu prostředí, ale i sobě – civilizační nemoci jsou často přímo připisovány omezení pohybu, které souvisí i s nepřiměřeným užíváním automobilu.