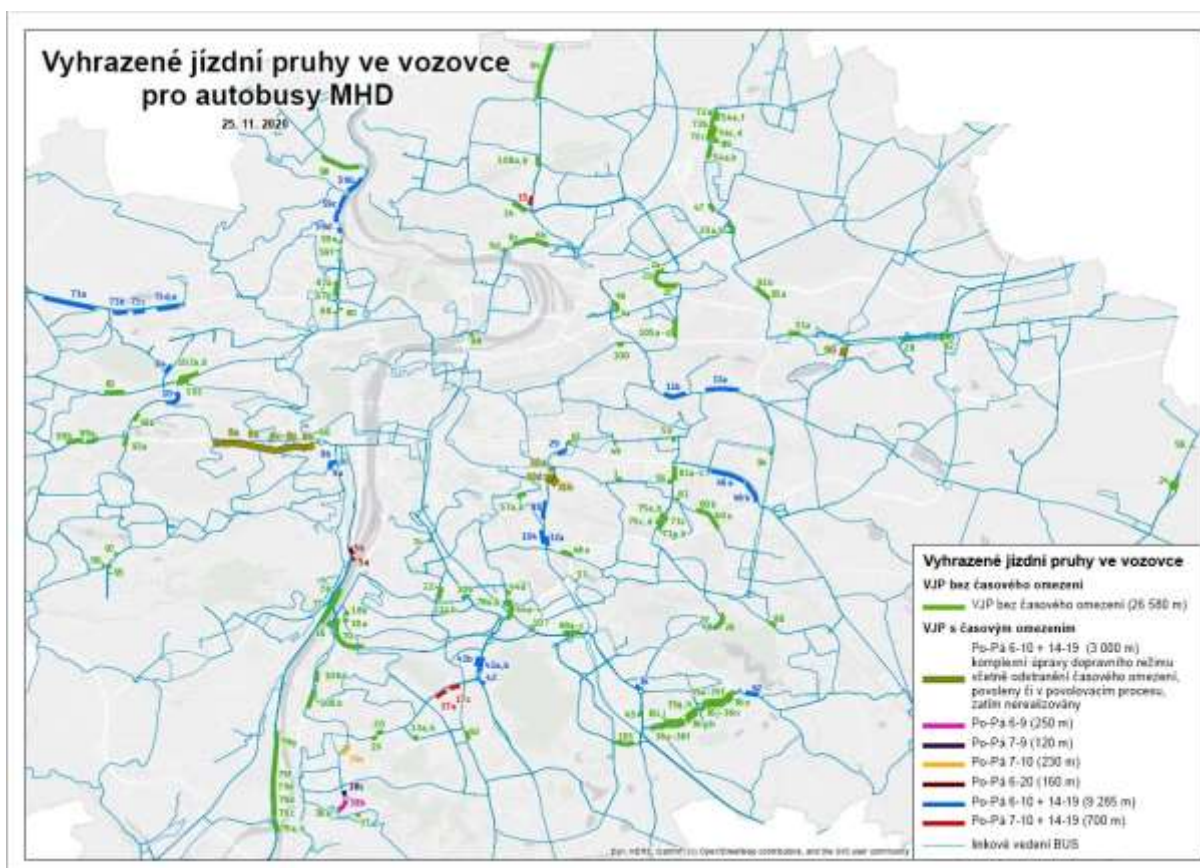


Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy v Praze

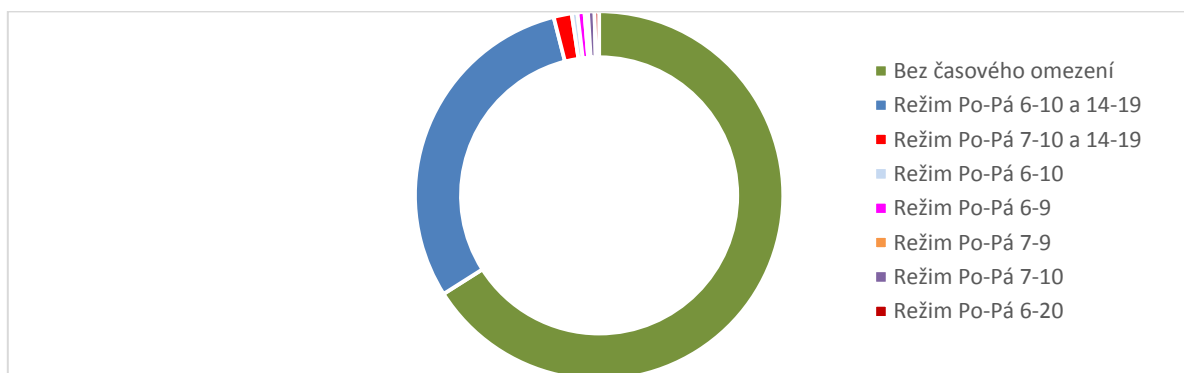
Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy (dále VJP) jsou jedním ze základních typů preferenčních opatření potřebných pro zajištění rychlé, spolehlivé a atraktivní městské hromadné dopravy. Upřednostňování spojů MHD je jedním ze základů udržitelného města, protože kromě zrychlení pro cestující v prostředcích MHD snižuje i provozní náklady hromadné dopravy a nepřímo může přispět i k mírnému snížení počtu ostatních vozidel v dopravním proudu. Proto je realizace vyhrazených pruhů pro autobusy obsažena ve všech strategických dokumentech hl. m. Prahy. Aktuálnost problematiky dokazuje to, že průměrná rychlost autobusů za posledních 5 let klesla z 24,5 km/h na 23,8 km/h (zdroj ročenka dopravy – TSK 2014 a 2019).

Aktuální režim vyhrazených jízdních pruhů

V současné době je v Praze celkem 8 různých režimů vyhrazených jízdních pruhů (VJP) pro autobusy (ve většině případů včetně vozidel taxi, cyklistů, vozidel IZS a MP), nicméně převažují dva základní. Nejčastější režim VJP je bez časového omezení, dalším je omezení na špičková období pracovních dní.



Typy režimů ve vyhrazených jízdních pruzích pro autobusy ve vozovce (stav 11/2020)		
Režim		Délka aktuální
VJP ve vozovce	Bez časového omezení	26 580 m (66,0 %)
	Režim Po-Pá 6-10 a 14-19	12 085 m (30,0 %)
	Režim Po-Pá 7-10 a 14-19	640 m (1,6 %)
	Režim Po-Pá 6-10	200 m (0,5 %)
	Režim Po-Pá 6-9	250 m (0,6 %)
	Režim Po-Pá 7-9	120 m (0,3 %)
	Režim Po-Pá 7-10	230 m (0,6 %)
	Režim Po-Pá 6-20	160 m (0,4 %)
Celkem ve vozovce		40 265 m (100 %)
VJP na TRAM	Bez časového omezení (na tramvajovém tělese)	15 675 m (99,4 %)
	Režim Po-Pá 6-20 (na tramvajovém tělese)	90 m (0,6 %)
	Celkem na tramvajovém tělese	15 765 m (100 %)
Celkem Bez časového omezení		42 255 (75,4 %)
Celkem S časovým omezením		13 775 (24,6 %)
Celkem VJP		56 030 (100 %)



Podíl jednotlivých typů režimů VJP ve vozovce

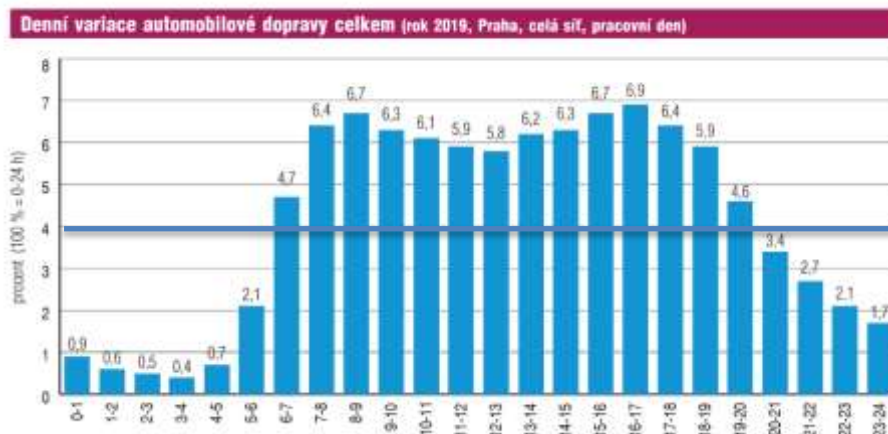
Odstraňování časového omezení z hlediska provozu PID

Z hlediska provozu PID lze považovat odstranění časového omezení platnosti VJP za vhodné, neboť dojde ke sjednocení režimu a tím i zlepšení respektovanosti VJP. Tuto souvislost dokládá i průzkum respektovanosti vyhrazených pruhů pro autobusy zpracovaný TSK v roce 2016. Data ukazují, že v časově omezených VJP dochází v době jejich platnosti k jejich 3,5násobně většímu zneužívání.

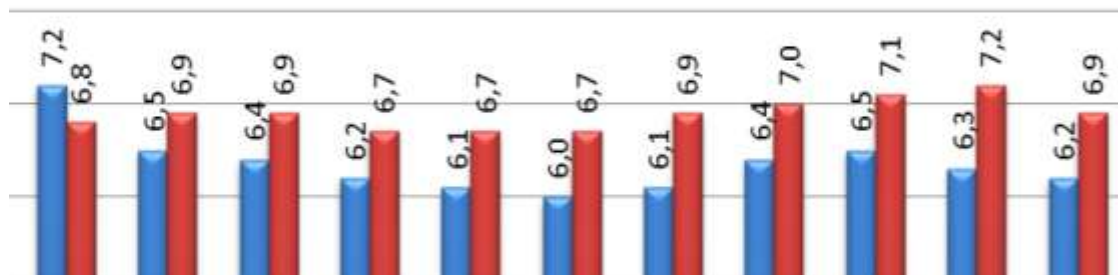
Podíl vozidel nerespektujících VJP	
Platnost 0-24 h	Časová platnost Po-Pá 6-10 + 14-19
4%	14%

Uvedené číslo ukazuje, kolik procent řidičů z celkově projíždějících daným úsekem v pracovní den v období 6-10 a 14-19 poruší platnost VJP a projede neoprávněně tímto VJP (zdroj studie TSK a intenzity TSK)

Dalším aspektem je změna dopravního chování obyvatel. Postupně dochází k rozměňování špiček jak do sedla, tak do okrajových období. Dle dat z průběžných analýz TSK je patrné, že základní období s vyššími intenzitami v průběhu pracovního dne je 6-20, kdy intenzita dopravy je na či nad 4 % denní zátěže (případně 5-23 kdy dosahuje více než 2 % denních intenzit). Průběh intenzit může být zásadně odlišný dle lokality (průmyslová zóna na okraji města versus centrum města).



Denní variace dopravy v běžném stavu (ročenka dopravy - TSK 2019) s vyznačením hranice 4 % denních intenzit.



Detail intenzit v období sedla pro 42. týden roku 2020 z dat TSK, který ukazuje zplošťování špiček a zahušťování období sedla detailní výřez na mezišpičkové období 7-18 hodin, modře 2019 a červeně 2020 (S ohledem na vládní opatření nejsou ostatní období dne zcela vypovídající)

Je patrné, že intenzity v ostatních obdobích nebudou představovat pro provoz PID zásadní problém, zároveň je však zřejmé, že takový provoz vozidel dokážou komunikace pojmout, neboť to zvládají i při významně vyšších intenzitách.

Z hlediska norem a bezpečnosti (viz ČSN 736110: Projektování místních komunikací, článek 10.1.3.3.1 není možné zřizovat nové nesignalizované přechody přes dva jízdní pruhy shodného směru (s výjimkou míst, kde jsou dva řadící pruhy před křižovatkou). Stávající lokality by pak měly být směrem ke znění normy upravovány postupně. Hl. m. Praha s ohledem na zvyšování bezpečnosti při přecházení dlouhodobě směřuje ke snižování počtu těchto míst, které je v cílovém stavu realizovatelné aktuálně pouze doplněním světelné signalizace nebo či zúžením komunikace na 1 jízdní pruh.

Ze strany veřejnosti jsou opakované požadavky na uvedení do souladu se stávající legislativou a na existenci přechodů pro chodce, které neodpovídají stávajícím normám, je opakovaně v rámci pracovní skupiny BESIP upozorňováno i ze strany Policie ČR.

Obě možná řešení (instalace SSZ nebo zúžení) mají obvykle značný dopad na plynulost dopravy (IAD i MHD). Proto na řadě míst začala být bezpečnost přecházení chodců přes dva jízdní pruhy zvyšována vyhrazením alespoň jednoho z obou pruhů pro část vozidel (zejména autobusy).

Ačkoliv toto opatření není plně v souladu s aktuální normou, jedná se o lepší stav z hlediska bezpečnosti chodců než stav bez něj. VJP omezuje počet vozidel v jednom z jízdních pruhů a omezuje nebezpečné předjíždění vozidel před přechody. To zvyšuje přehlednost a tedy i bezpečnost na přechodu. Navíc řidiči vozidel MHD jsou profesionální řidiči, což také přispívá bezpečnosti.

Aby bylo tohoto přínosu dosaženo, je vhodné, aby dopravní režim zvyšující bezpečnost chodců platil pokud možno stále, popřípadě, aby se v rámci dne měnil co nejméně a přehledně i pro chodce. Každá mimořádnost (dopravní nehoda) má vedle osobních následků také velký dopad na plynulost dopravy nejméně po dobu vyšetřování nehody.

Základními důvody pro zrušení časového omezení jsou:

- pravidelnost jízdních dob i v okrajových obdobích
- menší náchylnost na vliv mimořádností (např. nehod, kulturních či sportovních akcí)
- bezpečnost na nesignalizovaných přechodech pro chodce přes dva jízdní pruhy stejného směru
- vyšší respektovanost VJP
- jednoznačnější dopravní značení i jednodušší možnost značení začátku i konce VJP (menší počet dopravních značek, dopravní značení při trvalé platnosti VJP je odlišné, výraznější, než v okamžiku dočasné platnosti, kdy vodorovné i svislé značení musí umožňovat obě varianty jízdy vozidel)
- neproměnlivost a srozumitelnost pro pravidelné i občasné řidiče
- srozumitelnější situace při jízdě autobusu „výlučným směrem“ v křižovatce (např. z pruhu pro odbočení vpravo možná přímá jízda autobusu přímo do VJP)
- v některých lokalitách snížením intenzit v jednom z dvojice pruhů vstupujících do křižovatky (jeho převodem na VJP) je možné zlepšit poměry pro odbočení či připojení vozidel z vedlejší na hlavní a tím zvýšit bezpečnost provozu (v Praze např. Bělohorská – Tomanova, Kukulova – Podbělohorská)
- v některých případech může VJP doplňovat cykloinfrastrukturu, zejména v lokalitách bez možností vhodné alternativy (např. údolí Motolského potoka)
- eliminace situací, kdy je pruh s časově omezeným VJP využíván pro průjezdy („předjíždění“) i nadlimitními rychlostmi.
- v případě zastávky v jízdním pruhu dochází k bezkonfliktnímu a plynulejšímu řazení vozidel

Jednotlivé zásadní oblasti pro časově omezené VJP jsou shrnuty dále.

Oblast 1 – nesignalizovaný přechod přes více jízdních pruhů

Ze zbývajících VJP s časovým omezením, které obsahují nesignalizovaný přechod přes dva jízdní pruhy shodného směru (viz výše), jde o následující lokality.

Ve variantě A) se jedná se celkem o 4 985 m, což odpovídá 12,4 % z celkové délky VJP ve vozovce. Ve variantě B) se jedná celkem o 1030 m, což odpovídá 2,6 % z celkové délky VJP ve vozovce. Výběr varianty je na projednání příslušného Silničního správního úřadu s Policií ČR, Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy, Odborem služby dopravní policie.

Oblast 1 varianta A – nesignalizovaný přechod přes více jízdních pruhů

Číslo	Komunikace	Směr	Délka [m]
8	Plzeňská/Vrchlického/Duškova	do centra (Kotlářka - MO)	2305
9	U Santošky/Ostrovského	do centra	300
30, 31	Bělocerkevská	oba směry	495
32, 104	Bohdalecká	oba směry	535
46	Černokostecká	z centra	1350

Oblast 1 varianta B – nesignalizovaný přechod přes více jízdních pruhů

Číslo	Komunikace	Směr	Délka [m]
30, 31	Bělocerkevská	oba směry	495
32, 104	Bohdalecká	oba směry	535



Lokalita 8 - ulice Vrchlického (mapy.cz)

Úpravy lokality 8 byly ROPIDem zpracovány samostatnou dokumentací, která sjednocení režimu doporučuje, zlepšuje podmínky pro autobusy, chodce (bezpečnější přechody) i IAD (např. vznik několika parkovacích míst, jednoznačné řazení včetně prodloužení řadicích pruhů, bezpečnější a snazší připojení v oblasti LIDLu na Klamovce). Tato dokumentace byla vyvěšena na úřední desku magistrátu 10. 9. 2020.



Lokalita 9 – ulice U Santošky v blízkosti školy (mapy.cz)

Lokality 8 a 9 jsou navíc v těsné blízkosti Městského okruhu (MO) a dopravně souvisejícího Smíchovského okruhu. Provoz na MO je obtížně predikovatelný a může záležet na mnoha vnějších faktorech. Regulace provozu tak způsobí zásadní zhoršení v okolí vjezdů do MO v podstatě v jakoukoliv denní dobu kterýkoliv den v týdnu (například nedělní „návratová špička“). V době regulace dochází ke zpožděním až v řádu desítek minut, proto je doporučeno tyto VJP realizovat bez časového omezení. Mimošpičkové zpoždění z poslední doby je např. patrné z následujícího obrázku (24. listopad 2020):

Detail spoje 123/133

vůz 3947 na oběhu 123/4

24. 11. 2020

Zastávka	Stanoviště	Čas JŘ	Čas skut.	Odchylna
Kavaliřka (ul. Plzeňská)	D	13:20	13:21:31	OK 1 min. 31 s
Klamovka	F	13:22	13:22:38	OK 0 min. 38 s
Anděl (ul. Stroupežnického)	N	13:26	13:48:47	zpoždění 22 min. 47 s
Na Knižecí	V	Přij. 13:28	Přij. 13:50:01	zpoždění 22 min. 01 s

Ukázka zpoždění spoje v mimošpičkovém období v okamžiku regulace MO (systém MPVnet)



Lokalita 30, 31 - ulice Bělocerkevská (mapy.cz)

Úpravy lokality 30, 31 byly zpracovány v samostatné dokumentaci s více úpravami VJP, která sjednocení režimu obsahuje. Stanovení místní úpravy provozu bylo vydáno 31. 8. 2020.



Lokalita 32, 104 - ulice Bohdalecká (mapy.cz)



Lokalita 46 - ulice Černokostecká, jeden z celkem čtyř obdobných nesignalizovaných přechodů v daném úseku (mapy.cz)

Oblast 2 – sjednocení v souvislém tahu

Existují místa, kde VJP na sebe navazují a je tedy z hlediska přehlednosti a provázanosti dopravního značení žádoucí dopravní režim sjednotit.

Jedna z hlavních severojižních tangent propojuje stanici metra Želivského a oblast Jižního Města. V úseku mezi zastávkami Želivského a Chodovská obsahuje několik preferenčních opatření. S ohledem na hustotu provozu zde dochází ke zpožděním i mimo období dopravních špiček. V oblasti se nachází několik přechodů přes 2 jízdní pruhy shodného směru (Bajkalská, V Dolině), jsou zde zastávky v jízdním pruhu (Bělocerkevská obousměrně, další zastávka je připravována u Šrobárovy). Ve středu úseku se nachází stadion Slavie, který dokáže oblast dopravně zahltit i v době konání akcí v nepravidelné časy i večer či o víkendu.

Další lokalitou je ulice Kukulova, která dnes má dva úseky s VJP. Severní, blíže k Vypichu, je historicky s časovým omezením, nový jižní je bez časového omezení. Severní úsek obsahuje dvě rizikové křižovatky s ulicí Podbělohorská a s ulicí Nad Motolskou nemocnicí, kde s ohledem na vysoké intenzity a nepřehlednost úseku dochází k častým nehodám (viz následující obrázek). Nejednotnost režimu přehlednost jízd v těchto křižovatkách zhoršuje a připojující vozidla z vedlejších komunikací mají připojení velice složité. Sjednocení režimu může provoz i pro IAD v této oblasti zlepšit.



Situace a nehodovost v Kukulově ulici od roku 2017 (<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/NehodyVMape/Search.aspx> a mapy.cz)

Z těchto důvodů je doporučeno, aby tyto VJP byly bez časového omezení.

Jedná se celkem o 960 m, což odpovídá 2,4 % z celkové délky VJP ve vozovce.

Číslo	Komunikace	Směr	Délka [m]
29	Soběslavská	směr Želivského	220
85	U Vršovického hřbitova	z centra	400
10	Kukulova	směr Vypich	340

Oblast 3 – Méně zásadní lokality


Méně zásadní lokality nenaplňují jednoznačně znaky pro to, aby byly prioritně řazeny do kategorie bez časového omezení. Nicméně i tyto lokality si zaslouží další zkoumání, jestli by z dalších důvodů nebyla vhodnější jejich úprava do režimu bez časového omezení. V případě realizace předchozích dvou tematických oblastí bude zbývat cca 7 km VJP s časovým omezením, což je 17,2 % celkové délky VJP v jízdnicích pruzích.

Další aspekty, které je vhodné posuzovat:

- zastávka v jízdnicím pruhu: Horňátecká (1x), Českobrodská (1x).
- sjednocení režimu v souvislém úseku (ne v tak těsném vztahu jako VJP uvedené v oblasti 2): Výstavní (s Opatovskou), Vídeňská (s Michelskou), Horňátecká (s dvěma úseky Ústecké), Roztocká/Podbabská (s Kamýckou a Jugoslávských partyzánů), Zálesí a Vídeňská vzájemně.
- blízkost nesignalizovaného přechodu přes 2 jízdnicí pruhy shodného směru: Zálesí (před začátkem VJP).
- vývoj zatížení komunikací i v mimošpičkových časech s vlivem na pravidelnost (všechny úseky, ale zejména úseky v blízkosti MO a velkých křižovatek jako Vídeňská, Ankarská, Evropská či Českobrodská).

Variantou k trvalému režimu VJP je rozšíření doby platnosti na Po-Pá (pracovní dny) 6-20 h, respektive 6-19 h, které by mělo pokrýt zásadní období s vlivem na pravidelnost provozu (viz denní variace v úvodu dokumentu). Toto období je většinou shodné s platností časových omezení parkovacích zón, které mají často změnu režimu v 6 a 20 hodin. Provoz vybraných linek PID (zejména posilových či doplňkových) je také v režimu cca od 6 do 20 hodin.

Výběr varianty časového omezení 6-20 h, respektive 6-19 h je ponechán na projednání příslušného Silničního správního úřadu s Policií ČR, Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy, Odborem služby dopravní policie.

K diskusi se správním úřadem a Policií ČR je taktéž možnost náhrady textu Po-Pá za text Prac. den, aby nebyly VJP platné např. ve státní svátky. Za ROPID lze toto úpravu doporučit, je ale možné, že má jiný legislativní problém. K prověření žádáme, zda by, pro zkrácení textu a čitelnosti, nemohla být v dodatkové tabulce použita značka .

Výjimkou je lokalita Strakonická/Nádražní (okolí zastávek Lihovar), kde se ani nejedná o vyhrazený pruh, ale s ohledem na konkrétní lokalitu časově omezený (Po-Pá 6-20 h) zákaz vjezdu. Večerní a víkendový provoz z hlediska obslužné dopravy zde není nutný, proto je vhodnější ponechat současný stav.

Ve variantě A se jedná se celkem o 6 940 m, což odpovídá 17,2 % z celkové délky VJP ve vozovce. Ve variantě B se jedná celkem o 10 895 m, což odpovídá 27,1 % z celkové délky VJP ve vozovce. Výběr varianty je ponechán na projednání příslušného Silničního správního úřadu s Policií ČR, Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy, Odborem služby dopravní policie.

Oblast 3 varianta A – Méně zásadní lokality

Číslo	Komunikace	Směr	Délka [m]
62	Výstavní	do centra	300
17	Zálesí	do centra	430
41,42	Vídeňská	oba směry v okolí Nem. Krč	640
15	Horňátecká	do centra před Kobyliským n.	210
64	Ankarská	směr Vypich	200
73	Evropská	do centra	2340
11	Českobrodská	do centra (Kolonie a Spojovací)	1300
34	Türkova	do centra	170
59	Roztocká/Podbabská	do centra	1190
5	Strakonická/Nádražní	do centra, odbočení	160

Oblast 3 varianta B – Méně zásadní lokality

Číslo	Komunikace	Směr	Délka [m]
8	Plzeňská/Vrchlického/Dušková	do centra (Kotlářka - MO)	2305
9	U Santošky/Ostrovského	do centra	300
46	Černokostecká	z centra	1350
62	Výstavní	do centra	300
17	Zálesí	do centra	430
41,42	Vídeňská	oba směry v okolí Nem. Krč	640
15	Horňátecká	do centra před Kobyliským n.	210
64	Ankarská	směr Vypich	200
73	Evropská	do centra	2340
11	Českobrodská	do centra (Kolonie a Spojovací)	1300
34	Türkova	do centra	170
59	Roztocká/Podbabská	do centra	1190
5	Strakonická/Nádražní	do centra, odbočení	160

Oblast 4 – Ostatní lokality

Ulice Čs. exilu je ve směru do centra zatížena v podstatě pouze v ranní špičce a je zde nesouhlas silničního správního úřadu (OD ÚMČ Praha 12) se zrušením časového omezení (stávající Po-Pá 6-9 h / 7-9 h / 6-10 h; odlišně v jednotlivých úsecích). Lze zde doporučit například sjednocení na Po-Pá (Pracovní den) 6-10 h, případně v rámci sjednocování režim Po-Pá (Pracovní den) 6-20 h, respektive 6-19 h, neboť s ohledem na začátek rekonstrukce Barrandovského most je možné, že zde bude docházet ke zpožděním i v mimošpičkových obdobích. Ulice Čs. exilu nebyla součástí stanovení místní úpravy provozu dle žádosti TSK.

Jedná se celkem o 600 m, což odpovídá 1,5 % z celkové délky časově omezených VJP.

Číslo	Komunikace	Směr	Délka [m]
38	Čs. exilu	do centra	600

VJP v ulici Broumarská délky 200 m je v současné době měněn na režim bez časového omezení na základě platného opatření obecné povahy vydaného ÚMČ Praha 14.

Jedná se celkem o 200 m, což odpovídá 0,5 % z celkové délky časově omezených VJP.

Číslo	Komunikace	Směr	Délka [m]
90	Broumarská	na jih	200