

Uzavírka Barrandovského mostu – II. etapa

Zhodnocení vlivu na dopravu



Zpracoval ke dni 15. září 2023:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Úsek dopravního inženýrství

Předkládá: Ing. Martin Pípa, náměstek generálního ředitele pro oblast telematiky a dopravního inženýrství

Zpracoval: Ing. Václav Bláha a kolektiv Úseku dopravního inženýrství

Obsah

Obsah	1
Úvod	3
Přípravná činnost před rekonstrukcí	5
Optimalizace podoby dopravního omezení.....	5
Opatření pro minimalizaci negativních vlivů rekonstrukce na dopravu.....	6
Stavební akce.....	6
Úpravy organizace dopravy.....	6
Úpravy světelných signalizací.....	7
Telematické systémy.....	7
Preference hromadné dopravy – prostorová preference vozidel BUS formou vyhrazených jízdních pruhů.....	8
Provozní opatření městské hromadné dopravy.....	8
Koordinace stavebních akcí z pozice správce komunikace.....	8
PR a marketingová činnost	9
Samostatné webové stránky k rekonstrukci.....	10
Sociální sítě.....	11
Marketingová část.....	11
Vyhodnocení PR kampaně dle typu médií v období ledna až srpna 2023.....	12
Vyhodnocení vlivu druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu na automobilovou dopravu	15
Intenzity automobilové dopravy.....	15
Tunelový komplex Blanka.....	20
Bubenečský tunel.....	21
Dejvický tunel.....	22
Brusnický tunel.....	23
Porovnání doby regulace v tunelech ve směru Barrandovský most.....	25
Dojezdové doby.....	26
Nuselský most (5. května – Sokolská).....	26
Strakonická (Výpadek – Barrandovský most).....	27
Vídeňská (Dobronická – Zálesí).....	27
Modřanská (Československého exilu – Jižní spojka).....	28
Radlická (Jeremiášova – Křížová).....	28
Vrchlického (Plzeňská – tunel Mrázovka).....	29
Jižní spojka (Sulická – Barrandovský most).....	29
Pražský okruh (K Barrandovu – Lochkov).....	30
Strakonická (Barrandovský most – Nádražní).....	30
Strakonická (Hořejší nábřeží – Dobříšská).....	31

Měřicí vozidlo	33
Trasa K Barrandovu – Jižní spojka přes Pražský okruh a Strakonickou ulici.....	33
Trasa Zbraslav – Kačerov přes Pražský okruh a dálnici D1.....	34
Dopravní nehodovost	36
Vliv na hromadnou dopravu	37
Optimalizace organizace dopravy a dopravního značení na jižní části Barrandovského mostu a jeho okolí	38
Shrnutí	39
Seznam obrázků.....	40
Seznam tabulek.....	42
Příloha č. 1 – Dopravní nehodovost.....	43
Mimoúrovňová křižovatka na levém břehu.....	43
Barrandovský most.....	45
K Barrandovu	47
Strakonická od jihu	49
Modřanská od jihu	51
Jižní spojka.....	53
Modřanská od severu.....	55
Strakonická od severu.....	57
Dobříšská	59

Úvod

Barrandovský most je z pohledu intenzit automobilové dopravy nejvytíženější dopravní stavbou na území hlavního města Prahy. Denně po této významné dopravní stavbě v pracovní den projede průměrně 140 tisíc vozidel. Od roku 2022 je postupně realizována jeho oprava, jež je rozplánována do celkem čtyř fází s předpokladem realizací jednotlivých etap ve čtyřech stavebních sezónách. V letošním roce se opravovala rampa z ulice K Barrandovu ve směru mostní konstrukce a severní část jižního mostu, tedy ve směru od Smíchova do Braníka. Po dobu rekonstrukce byly pro každý z obou směrů zachovány vždy tři jízdní pruhy.

V letošním roce dopravní omezení na mostě začaly v pondělí 15. května a podle uzavřené smlouvy neměly přesáhnout plánovaných 92 dní, tedy ukončení této rekonstrukční etapy nemělo podle těchto předpokladů přesáhnout polovinu měsíce srpna. Oproti původním předpokladům konce oprav mostu, se termín dokončení prací nakonec prodloužil, a to na přelom srpna a září.

V měsících předcházejících rekonstrukci se pražská komunikační síť připravovala na stav, kdy budou opravy probíhat. Kontrolovala a optimalizovala se dopravní omezení, aby co nejméně ovlivňovala veškeré pracovní činnosti na Barrandovském mostě. Přípravné práce na mostě a v jeho těsné blízkosti byly zahájeny během druhého květnového víkendu bezprostředně předcházejícímu zahájení oprav, kdy došlo k úpravám a změnám organizace dopravy na přílehlající komunikační síti v nejbližším okolí rekonstruovaného místa.

Těsně před otevřením opravované části mostu pro dopravu byly na jižním mostě realizovány zatěžovací zkoušky, kdy na uzavřený most během noci ze středy 30. na čtvrtek 31. září a poté ještě v následující noc z čtvrtka na pátek najelo vždy šest plně naložených nákladních automobilů, každé o hmotnosti 48 tun, a postupně se v různých sestavách pohybovaly po jednotlivých polích mostu (obrázky číslo 1 a 2). Po provedených testech se renovovaná část mostu otevřela v ranních hodinách v neděli 3. září 2023. Následně ještě do poloviny měsíce září na mostě probíhaly dokončovací práce.



Obrázek 1: Vozidla připravená k zátěžové zkoušce na rampě z ulice K Barrandovu



Obrázek 2: Zátěžová zkouška Barrandovského mostu

Přípravná činnost před rekonstrukcí

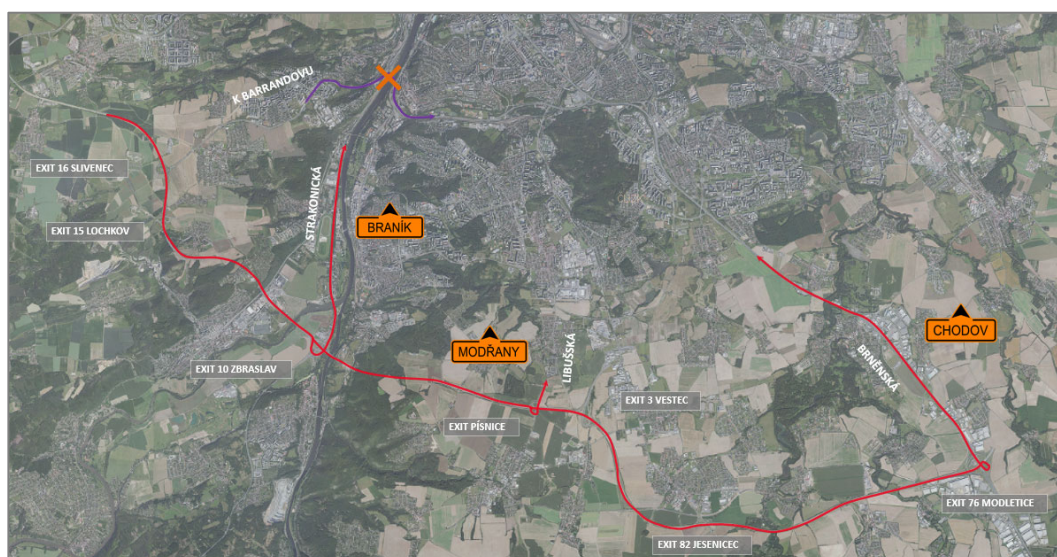
Optimalizace podoby dopravního omezení

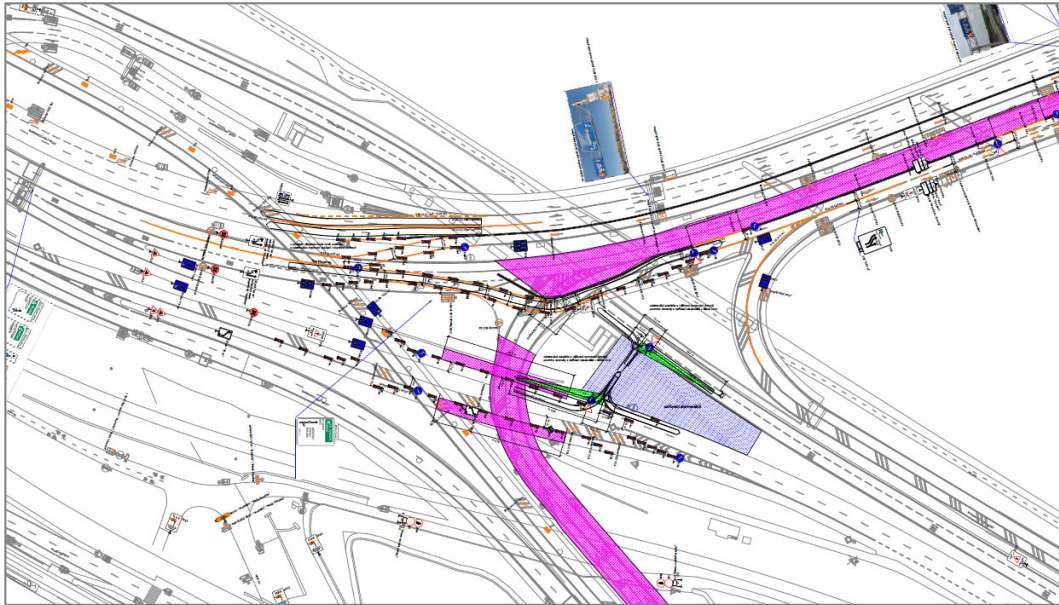
Před zahájením oprav na Barrandovském mostě byla realizována dopravněinženýrská činnost spočívající mimo jiné v optimalizaci dopravněinženýrských opatření, jež zahrnovala identifikaci hlavních objízdných alternativních odlehčovacích tras a systematickou kontrolu návrhu organizace dopravy v detailu dopravního značení od stupně dokumentace pro výběr zhotovitele až po projednání žádosti o vydání dopravněinženýrského rozhodnutí s dotčenými orgány státní správy.

Kontrola dopravněinženýrských opatření pro druhou etapu rekonstrukce prvně proběhla již ve stupni přípravy dokumentace pro výběr zhotovitele. Opětovně byla problematika otevřena na podzim roku 2022, kdy projektant části dopravněinženýrského opatření dodal návrh omezení na Barrandovském mostě a přidal rovněž podobu objízdných tras. V postupných iteračních krocích byl až do období vydání dopravněinženýrského rozhodnutí v rámci velmi četné a intenzivní spolupráce s projektantem a příslušným silničním správním úřadem na základě výstupů z dopravních modelů a zkušeností z první etapy rekonstrukce Barrandovského mostu optimalizován návrh v následujících oblastech:

- rozšíření objízdných tras dle vybraných cílů dopravy
- identifikace kolizních a zbytných podetap dopravněinženýrských opatření
- kontrola a návrh optimalizace návrhu v detailu dopravního značení (upozornění na kritická místa, nebezpečné lokality, rozpor s normou či technickými podmínkami, ...)
- strategie nastavení dopravních informací (podoba a místa zobrazení dopravní informace)
- podoba a funkce dočasného liniového proměnného dopravního značení na Městském okruhu

To vše bylo realizováno ve snaze předejít očekávaným negativním vlivům dopravního omezení, ošetřit dopravně problematické lokality a maximálně navýšit potenciální plynulost a propustnost kapacitně limitních míst v nejbližším okolí Barrandovského mostu a na objízdných či alternativních trasách, a to včetně zachování standardů bezpečnosti provozu





Opatření pro minimalizaci negativních vlivů rekonstrukce na dopravu

Příprava druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu zahrnovala také dopravněinženýrskou činnost, která byla, co se týče rozsahu a typu vykonávané činnosti, jedinečná a poprvé realizovaná pro investiční akci takového rozsahu. Dopravněinženýrská činnost se zaměřila na optimalizaci dotčené komunikační sítě za účelem zmírnění negativních dopadů vyvolaného dopravního omezení. Dopravní inženýři z Úseku dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy pracovali v průběhu roku 2021 na studii, která tyto vztahy definovala a navrhla dílčí úpravy. Z analýzy dopravních modelů pro druhou etapu se vytypovaly kritické lokality na komunikační síti, které byly v rámci pracovní skupiny pro návazná opatření druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu intenzivně diskutovány mezi Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, dotčenými orgány státní správy a zástupci hlavních městských organizací. Z těchto jednání vznikl návrh celé řady opatření pro zmírnění negativních dopadů na dopravu, a to v několika kategoriích:

Stavební akce

- vratná rampa Lihovar – možnost otáčení vozidel na Strakonické severně od Barrandovského mostu; opatření realizováno v předstihu před první etapou
- rozšíření rampy Barrandovského mostu na Modřanskou – navýšení kapacity zásobníku před světelně signalizačním zařízením 4.454 a snížení počtu jevů prodloužení kolon do průběžných jízdních pruhů Městského okruhu; opatření realizováno v předstihu před první etapou

Úpravy organizace dopravy

- otevření mimoúrovňové křižovatky Písnice – opatření pro lepší rozptyl dopravy v rámci objízdných tras přes dálnici D0; opatření nasazeno po dobré zkušenosti s předchozí etapou
- optimalizace prostorové koordinace dopravněinženýrského opatření v oblasti Lihovaru – důsledná koordinace dopravních omezení stavby Dvoreckého mostu a otevření vratné rampy
- ochrana obytné zóny Písnice – Vrtilka – optimalizace organizace dopravy pro zamezení objíždění kolon na ulici Libušská obytnou zástavbou; opatření nasazeno po dobré zkušenosti s předchozí etapou

- optimalizace křižovatek u mostu Závodu míru – zkapacitnění dopravního řešení
- Zajištění nového zatřídění obslužné propojovací komunikace v mezi prostoru ul. K Lochkovu – D0 k zajištění dopravní obslužnosti městské části Praha – Slivenec

Úpravy světelných signalizací

- 5.571 Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy, doplnění návěstidla ve směru do centra pro účely regulace a zajištění spolehlivého provozu tramvají v ulici Na Zlíchově
- 5.568 K Barrandovu – Pod Habrovou, doplnění regulačních programů pro možnost redukce intenzit ve směru do centra pro využití v upravené dopravně závislé volbě programů (TASS, tedy *Traffic Actuated Signalplan Selection*) za účelem nezahlcování oblasti u Lihovaru
- 5.506 Strakonická – Nádražní, spolupráce na úpravě dopravně-inženýrského opatření dočasného řízeného přechodu u zastávky Lihovar pro zvýšení propustnosti pro vozidla jedoucí po Strakonické do centra
- 5.510 Duškova – Tomášková, prodloužení maximální délky volna z Duškovy ulice za účelem zkrácení kolon, ve kterých se zdržují i autobusy městské hromadné dopravy v místě, kde před touto křižovatkou končí vyhrazený jízdní pruh pro autobusy
- 5.558 Radlická – větve městského okruhu, úprava mění v programech používaných především při dopravně závislé volbě programů (TASS) poměr délky volna z Radlické od Jinonic a od Smíchova tak, aby se nevytvářely velmi dlouhé kolony (běžně 1–2 km) v Radlické ulici ve směru od Jinonic
- 5.559 Křížová – větve MO, úprava mění v programech používaných především při dopravně závislé volbě programů délku volna ve směru k Barrandovskému mostu tak, aby se nezaplňoval úsek mezi křižovatkami 5.558 a 5.559
- 6.136 Milady Horákové – U Vorlíků, úprava umožnila při aktivaci v systému TASS regulovat provoz pouze na vjezdu do Dejvického tunelu ve směru k Brusnickému tunelu. Zároveň se změnou byla realizována úprava spočívající ve zvýšení komfortu chodců při přecházení severní rampy
- 5.589 Výpadevová – Vrážská, doplnění ručního řízení tak, že lze samostatně ovládat křižovátku i odsazený přechod
- optimalizace řízení světelně signalizovaných křižovatek na předpolích Palackého mostu – příprava regulačních programů pro preferenci tramvajové dopravy (operativní zásah z Hlavní dopravní řídicí ústředny); realizováno již před první etapou

Telematické systémy

- TASS představující dopravně závislý výběr signálních programů – odladění systému pro dopravní omezení v rámci rekonstrukce Barrandovského mostu
 - záměr: zabránit vytvoření stojících kolon vozidel v tunelech Městského okruhu, které by vedly k jejich uzavření
 - princip řízení: automatické vyhodnocování dopravní situace na Dobříšské ulici → tvorba kolon → regulace dopravy na vjezdech do tunelů na Městském okruhu pomocí světelně signalizačních zařízení
- Mobilní dodatkové proměnné dopravní značení na Městském okruhu
 - optimalizace algoritmizace a parametrizace systému proměnného dopravního značení za účelem efektivního dopravně závislého řízení kolon v oblasti Strakonické a Jižní spojky

Preference hromadné dopravy – prostorová preference vozidel BUS formou vyhrazených jízdních pruhů

- souvislá preference na Strakonické směr centrum – trvalý stav
- vyhrazený jízdní pruh v ulici K Barrandovu směr Barrandovský most od ulice Lamačova – součást regulačního opatření ulice K Barrandovu
- vyhrazený jízdní pruh v ulici Jeremenkově
- vyhrazený jízdní pruh v ulicích Ke Krči – Branická – Vrbova
- vyhrazený jízdní pruh v Modřanské ulici od Dvorců směr z centra

Rozsah provizorních prostorových opatření byl navržen pro doplnění a rozšíření stávající sítě preferenčních vyhrazených jízdních pruhů za účelem snížení dob zdržení linek vozidel veřejné hromadné dopravy při průjezdu skrz oblast Barrandovského mostu.

Provozní opatření městské hromadné dopravy

Pro období druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu byla posílena tramvajová linka 21 a autobusová linka 125, která jezdí ze Smíchovského nádraží přes Háje až na Skalku. Autobusová linka byla rozdělena v pracovní dny přes den na dvě samostatné části. Jedna část spojů jezdí jen v úseku Skalka – Sídliště Petrovice – Háje a druhá část spojů v úseku Jižní Město – Háje – Smíchovské nádraží. Toto řešení zabránilo přenášení zpoždění z Barrandovského mostu.

Koordinace stavebních akcí z pozice správce komunikace

Na základě dopravněinženýrských analýz byl zpracován seznam pozemních komunikací určený ke zvýšené zřeteli na koordinaci dopravních omezení vzhledem k optimálním podmínkám pro minimalizaci negativních vlivů na objízdných a alternativních trasách během druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu.

V rámci procesu koordinačních vyjádření a povolení ke zvláštnímu užívání komunikací pro všechny investory v metropoli z pozice správce komunikací, byla pro stavební sezónu 2023 vydávána koordinační vyjádření s upozorněním na podmíněnou nutnost koordinace s akcí rekonstrukce 2021-1025-02837 Barrandovský most. V případě kolize s uvedeným seznamem pozemních komunikací bylo investorovi doporučeno vhodně prostorově či časově naplánovat dopravní omezení vlastních akcí tak, aby bylo zamezeno kolizním situacím v pražské silniční síti, a to de facto v celém prostoru území Prahy. V praxi to znamená primárně plánovat dopravního omezení v čase mimo období trvání druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu či vhodně upravit návrh podoby uzavírky k eliminaci jejich vlivu na dopravní proud. V případě potřeby individuálního posouzení bylo Úsekem dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy cestou Investičního úseku této společnosti vyžádán návrh dopravněinženýrského opatření, posouzen návrh dopravního značení včetně vlivu akce na dopravu a následně vydáno doporučení ke vhodné koordinaci či časovému posunu akce. V mnoha případech probíhala také vzájemná koordinace se silničními správními úřady pro zajištění jednotného postupu a koncepčního řešení vzhledem k jednotlivým žadatelům o stanovení přechodné úpravy na místních komunikacích. Pro ilustraci lze doplnit, že celkový objem koordinačních posudků a vyjádření ne/doporučení překročil do doby zahájení druhé rekonstrukční etapy počet 150.

PR a marketingová činnost

Součástí přípravy na druhou etapu rekonstrukce Barrandovského mostu byla také důkladná public relation a marketingová činnost za účelem informování široké veřejnosti, dotčených městských částí, krajů i orgánů státní správy a samosprávy.

Přehled mediálních výstupů ke druhé etapě rekonstrukce Barrandovského mostu v radničních a obecních periodikách a další aktivity:

- prezentace v Centru architektury a městského plánování (CAMP) 22. března 2023
- v rámci celé Prahy byly rozsáhlé informace o chystané rekonstrukci Barrandovského mostu zveřejněny v druhé polovině března i v bezplatném periodiku Naše Praha, které je distribuováno po celém území metropole.
- z hlediska radničních a obecních periodik jsme se zaměřili na městské části, které jsou pod největším dopadem důsledků vyvolaných druhou etapou rekonstrukce Barrandovského mostu, tedy na Prahu 4, Prahu 5, Velkou Chuchli, Zbraslav a Prahu 16 (Radotín).
- realizováno bylo rovněž průběžné dodávání informací do informačních kanálů Středočeského kraje, který je dál distribuoval do všech měst a obcí středních Čech.

Periodika uvedených pražských městských částí s obsahem informací k plánovanému dopravnímu omezení:

- městská část Praha 4 – měsíčník Tučňák
- městská část Praha 5 – měsíčník Pětka
- městská část Praha-Zbraslav – Zbraslavské noviny
- městská část Praha-Velká Chuchle – Chuchelský zpravodaj
- městská část Praha 16 – Radotín – Noviny Prahy 16 (obrázek číslo 3)

NOVINY PRAHY 16

4

Radotín a okolí

Druhá etapa rekonstrukce Barrandovského mostu uzavře rampu z Barrandova



Červeně vyznačené části čeká letos rekonstrukce.

V polovině května odstartují hlavní práce na druhé etapě rekonstrukce Barrandovského mostu, klíčové dopravní tepny v Praze, kterou denně využije 144 tisíc vozidel. V letošním roce se bude opravovat severní polovina jižního mostu a barrandovská rampa vedoucí z ulice K Barrandovu na most. Přimo na mostě bude doprava vedena ve třech provizorních jízdních pruzích v každém směru. Tedy tři pruhy směrem na Smíchov a tři pruhy směrem na Braník.

Největším dopravním omezením, které zásadně dopravu v Praze ovlivní, bude uzavření barrandovské rampy od Barrandova ve směru z ulice K Barrandovu na Jižní spojkou, a to současně s dopravním omezením přímo na mostě. Tuto rampu denně využije jedenapůlkrát více vozidel, než kolik jich jezdí po již zrekonstruované strakonické rampě. Z toho je zřejmé, že zásah do dopravy v celé Praze bude významnější než při první etapě rekonstrukce v roce 2022.

„Barrandovský most je svoji komplexností ojedinělým stavebním dílem, jehož význam dalece přesahuje

hranice metropole. A tomu logicky odpovídá i složitost a náročnost jeho rekonstrukce. Dopravní omezení, která budou v druhé etapě ještě větší než v té první, budou vyžadovat nejen velké úsilí stavebářů, ale i spolupráci a trpělivost všech, kteří po něm jezdí. Věřím, že se to vyplatí a na konci budeme mít pečlivě zrekonstruovaný most, který bude sloužit dalším generacím,“ uvádí Bohuslav Svoboda, primátor hlavního města Prahy.

Zahájení prací se zásadním dopadem na dopravu je plánováno na polovinu května 2023. Na Barrandovském mostě bude doprava vedena ve třech provizorních jízdních pruzích v každém směru, jako tomu bylo v první etapě v loňském roce, tedy tři pruhy směrem na Smíchov a tři pruhy směrem na Braník.

Největším dopravním omezením, které zásadně dopravu v Praze ovlivní, bude uzavření barrandovské rampy od Barrandova ve směru z ulice K Barrandovu na Jižní spojkou. Objížděná trasa povede po D0 (Pražský okruh) Lochkovským tunelem a po Strakonické ulici zpět na Barrandovský most

a Jižní spojkou. Pro vzdálenější cíle, jako jsou Modřany, Kamyk či Chodov, bude možné pokračovat po okruhu D0 na sjezd Písnice, který se plánuje v době rekonstrukce mostu otevřít, a poté do centra po Libušské ulici či jet dál po D0 na sjezd Vestec. Možností je také dojet až k dálnici D1 a odtud zamířit do centra po ulicích Brněnská a 5. května.

V letošním roce se budou frézovat povrchy, odstraňovat mostní svršek i stávající vybavení v severní polovině jižního mostu a na barrandovské rampě od Barrandova. Dále dojde k výměně dilatačních závěrů, sanaci spodní části nosné konstrukce jižního mostu, postaveny budou nové římsy, bude položeno nové vozovkové souvrství a instalováno vybavení hlavního mostu i barrandovské rampy. Na Barrandovském mostě dojde také k výměně zbyvajících částí ložisek a most bude zesílen vložением dodatečného předpětí. Na rampě od Barrandova projdou opravou i obě opěry. Po ukončení hlavní uzavírkou budou probíhat dokončovací práce, které již významně neomezí provoz. ■

(red)

Obrázek 3: Článek v místním periodiku Prahy 16

Informování měst a obcí Středočeského kraje:

- tištěné periodikum „**Středočech**“ (570 tisíc výtisků) – distribuce do téměř všech domácností v kraji.
- elektronický „**Zpravodaj pro obce**“ – distribuuje Středočeský kraj. Objevila se v něm i pozvánka na setkání, včetně možnosti online připojení k besedě věnující se druhé etapě rekonstrukce Barrandovského mostu konané v prostorách Centra architektury a městského plánování a také informace k samotné plánované rekonstrukci. Distribuován je elektronicky každý měsíc a jeho příjemcem jsou všechny města a obce (celkem 1144 adres) a vychází každý měsíc.
- Ve středu 26. dubna 2023 se uskutečnil v budově Krajského úřadu Středočeského kraje online webinář k finálním dopravním opatřením souvisejících s druhou etapou rekonstrukce Barrandovského mostu. Určen byl především pro starosty měst, obcí a městských částí.

Do všech pražských městských částí a také do všech měst a obcí Středočeského kraje bylo v druhé polovině dubna distribuováno již hotové krátké video upozorňující řidiče na předpokládané dopravní komplikace související s druhou etapou rekonstrukce Barrandovského mostu a přinášející doporučení, jak se jim vyhnout.

Nad rámec oficiální PR kampaně proběhly odborné přednášky a diskuze pod záštitou dopravních inženýrů z Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. se zástupci integrovaného záchranného systému, městské policie, Armády České republiky, vojenské policie, Celní správy a Správy služeb hlavního města Prahy.

Samostatné webové stránky k rekonstrukci

Na webových stránkách, které byly na adrese www.barrandak.cz spuštěny před první etapou rekonstrukce, je možné najít nejen aktuální informace k projektu rekonstrukce, k průběhu stavby, dopravním opatřením a jak cestovat městskou hromadnou dopravu, ale i k historii mostu a umění na mostě. Návštěvnost kopíruje události, které jsou spojeny se změnou v dopravě nebo v době, kdy byla prezentována druhá rekonstrukce v médiích. Podoba úvodní stránky webu je ukázána na následujícím obrázku (obrázek číslo 4).

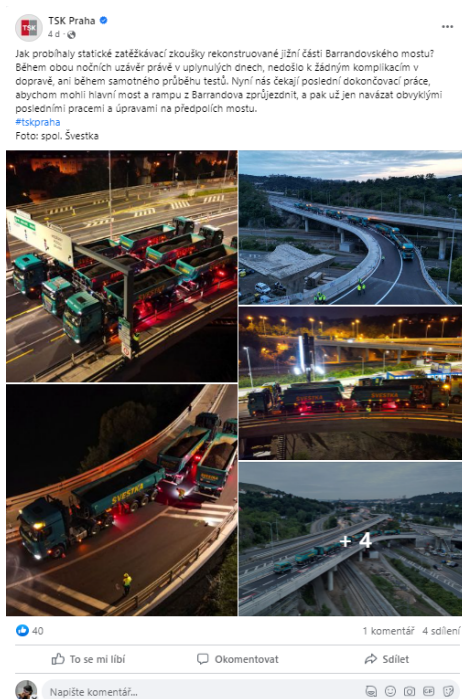


Obrázek 4: Webová prezentace k rekonstrukci mostu

Sociální sítě

Sociální sítě byly rovněž aktivně zapojeny do celkové mediální komunikace a nejednalo se jen o oficiální kanály Technické správy komunikací hl. m. Prahy (TSK). Zapojily se i další subjekty, mezi něž patřilo hlavní město Praha se svými profily, městské části, Středočeský kraj či organizace zřizované městem nebo krajem jako například Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP), Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID), Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK) či Krajská správa a údržba silnic (KSÚS).

Celkem bylo publikováno 63 informativních příspěvků na sociálních sítích TSK (obrázek číslo 5), a to nejen o rekonstrukci Barrandovského mostu, ale i příkladně k dopravní situaci (Twitter 21 příspěvků, Instagram 17 příspěvků a Facebook 25 příspěvků). TSK také připravila celou řadu videí, které jsou umístěny na oficiálním YouTube kanále. Některé byly edukativní (historie mostu nebo dopravní situace) a jiné časosběrné z průběhu stavby.



Obrázek 5: Ukázka příspěvku na Facebooku

Marketingová část

K marketingové kampani v podobě upozornění na blížící se dopravní omezení spojená s druhou etapou rekonstrukce Barrandovského mostu (obrázek číslo 6) byl využit nespočet reklamních ploch na čerpacích stanicích, billboardy podél hlavních komunikací a další plochy například ve vestibulech hromadné dopravy. Dopravní informace byly v předstihu uveřejňovány na dopravních webech, přímo k řidičům na pozemní komunikace se informace v předstihu dostaly v podobě dopravních informací na zařízeních pro provozní informace (proměnných tabulích). Nejintenzivnější kampaň proběhla termínově nejbližší začátku dopravních omezení.



Obrázek 6: Ukázka informační kampaně

Vyhodnocení PR kampaně dle typu médií v období ledna až srpna 2023

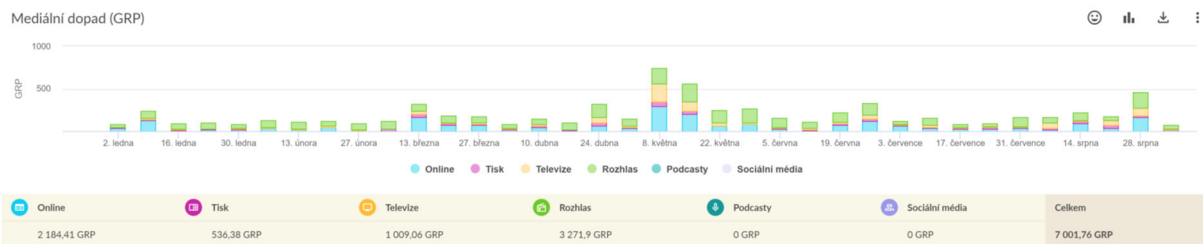
V průběhu hlavních dopravních opatření probíhala aktivní komunikace o průběhu stavby formou tiskových zpráv a speciálních kontrolních dní pro média:

- Tiskových zpráv bylo vydáno celkem 25. Všechny byly zveřejněny na oficiálním webu www.barrandak.cz a vybrané hlavní zprávy i na webu TSK.
- Dále byly připraveny články s aktuálním obsahem z průběhu stavby dle požadavků nejvíce dotčených městských částí a Středočeského kraje pro jejich periodika.
- Realizovaly se speciální kontrolní dny pro média a setkání s novináři v klíčových momentech stavby, tedy například v době pokládky povrchu na hlavním mostě nebo statické zatěžovací zkoušky.

Aktivitu kampaně lze posoudit z dat ze systému Monitora mapující období od ledna do srpna 2023 (obrázky číslo 7, 8, 9, 10, 11 a 12).



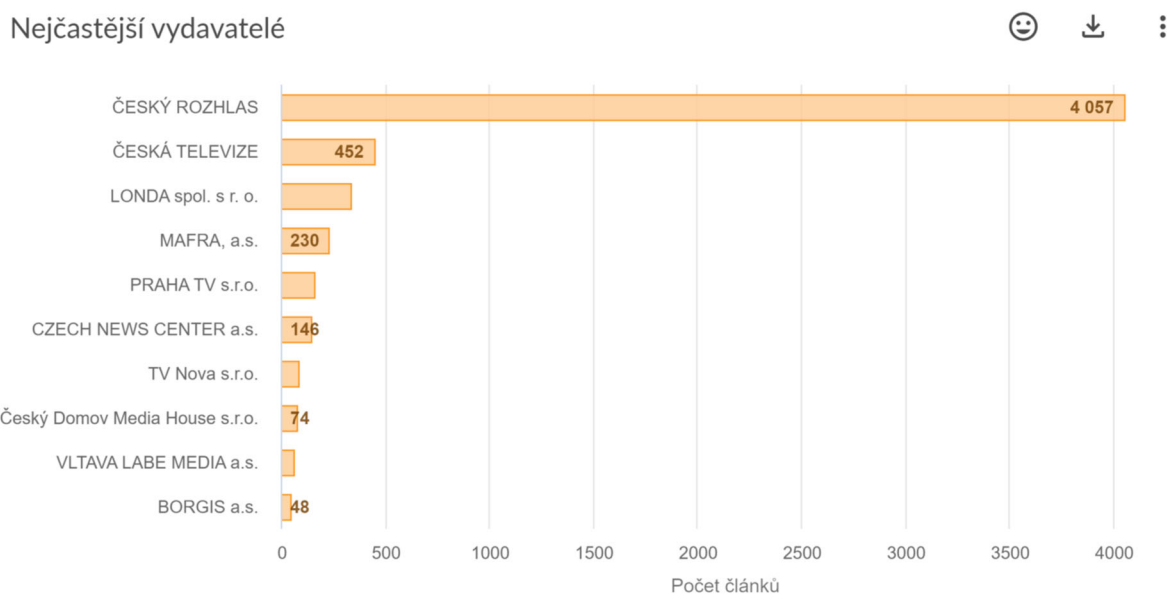
Obrázek 7: Barrandovský most byl zmíněn ve více než 8 tisících zprávách v médií



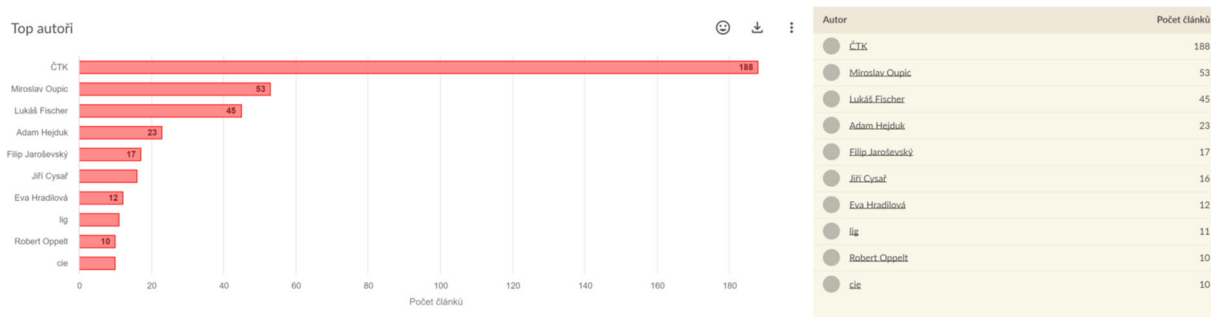
Obrázek 8: Porovnání podílu (dle GRP) podle jednotlivých typů médií



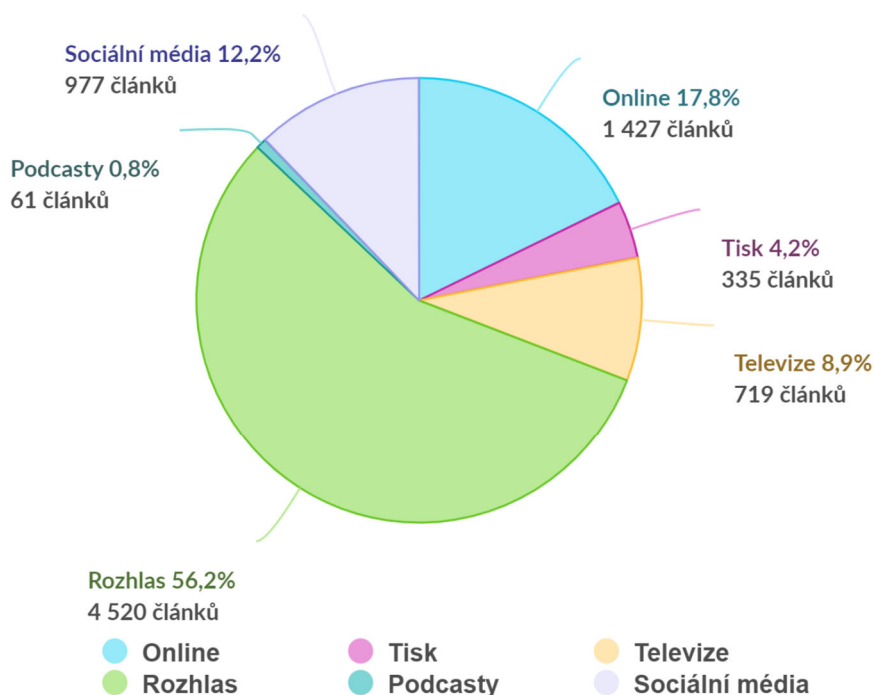
Obrázek 9: Hodnota Advertising Value Equivalent (AVE) činila 9,49 mld. Kč



Obrázek 10: Nejvyšší zastoupení médií v celkovém podílu mediální komunikaci měl Český rozhlas



Obrázek 11: Autorem nejvíce publikovaných zpráv byla Česká tisková kancelář (ČTK)



Obrázek 12: Rozložení článků dle typu médií (v procentech)

V období září 2023 byla celková kampaň zakončena poděkováním řidičům za jejich ohleduplnost a trpělivost na velkoplošných nosičích (obrázek číslo 13).



Obrázek 13: Kampaň děkující řidičům

Vyhodnocení vlivu druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu na automobilovou dopravu

Při posuzování dopadů dopravního omezení na automobilovou dopravu realizovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Úsek dopravního inženýrství, oddělení Dopravních analýz a DI koordinace zhodnocení z pohledu intenzit dopravy, kontrolních měřicích jízd, dojezdových dob a dopravní nehodovosti.

Intenzity automobilové dopravy

Vliv oprav na intenzity automobilové dopravy (obrázek číslo 14) byl proveden sčítáním dopravy na vybraných lokalitách. V tabulce je uvedeno jejich porovnání mezi stavem před započítáním rekonstrukce a v jejím průběhu (tabulka číslo 1), a sice během měsíce června. Uvažovány jsou intenzity za průměrný pracovní den.



Obrázek 14: Pohled na rekonstruovaný Barrandovský most od západu

Tabulka 1: Intenzity dopravy na sledované síti a jejich porovnání

Č.	Lokalita	U1	U2	Úsek	Intenzity [vozidel/24 hodin pracovního dne]		
					Před	Během června	Rozdíl [%]
0	Barrandovský most	4100	5033	Jižní spojka – Strakonická	69 100	70 000	1
		5033	4100	Strakonická – Jižní spojka	71 100	63 700	-10
1	Jižní spojka	4101	4094	Vrbova – Na Strži	56 000	54 200	-3
		4094	4101	Na Strži – Vrbova	54 400	55 900	3
2	Modřanská	4047	4048	Pikovická – Čsl. exilu	14 900	14 800	-1
		4048	4047	Čsl. exilu – Pikovická	14 800	15 700	6
3	Modřanská	4042	4043	Podolské nábřeží – Branická	13 100	15 600	19
		4043	4042	Branická – Podolské nábřeží	12 900	14 300	11
4	Komořanská	4051	5042	Revoluce – most Závodu míru	6 200	5 600	-10
		5042	4051	most Závodu míru – Revoluce	6 300	5 600	-11
5	Pražský okruh	4066	5036	Libušská – Strakonická	30 800	33 400	8
		5036	4066	Strakonická – Libušská	29 000	39 000	34
6	most Závodu míru	5041	5042	rampa mostu – Břežanské údolí	9 200	8 500	-8
		5042	5041	Břežanské údolí – rampa mostu	9 700	8 800	-9
7	Strakonická	5036	5037	Pražský okruh – Bartoňova	26 000	26 300	1
		5037	5036	Bartoňova – Pražský okruh	27 200	24 700	-9
8	Strakonická	5033	5109	Barrandovský most – Mezichuchel.	28 200	28 500	1
		5109	5033	Mezichuchel. – Barrandovský most	27 200	34 000	25
9	K Barrandovu	5033	5094	Strakonická – Pod Habrovou	28 300	27 600	-2
		5094	5033	Pod Habrovou – Strakonická	27 100	16 800	-38
10	Strakonická	5033	5120	Barrandovský most – Dobříšská	60 800	72 900	20
		5120	5033	Dobříšská – Barrandovský most	65 000	70 300	8
11	Dobříšská	5120	5126	Strakonická – tunel Mrázovka	42 000	45 400	8
		5126	5120	tunel Mrázovka – Strakonická	49 600	43 900	-11
12	Strakonická	5032	5118	Nádražní – Moulíkova	16 900	18 500	9
		5118	5032	Moulíkova – Nádražní	11 700	14 100	21
13	Jiráskův most	2001	5001	Jirás. nábřeží – Janáčkovo nábřeží	21 400	23 000	7
		5001	2001	Janáčkovo nábřeží – Jirás. nábřeží	20 100	23 200	15
14	Nuselský most	2011	4011	Sokolská – 5. května	37 700	28 400	-25
		4011	2011	5. května – Legerova	35 000	47 000	34

Vedle lokalit na sledované komunikační síti TSK byly intenzity dopravy monitorovány i na sedmi dalších lokalitách v blízkosti Barrandovského mostu. Zjištěné hodnoty během měsíce června jsou uvedeny v následující tabulce (tabulka číslo 2).

Tabulka 2: Červnové intenzity dopravy mimo sledovanou síť a jejich porovnání

Ulice	Směr	Stav		Rozdíl [%]
		před omezením	během června	
Dostihová	od ulice Strakonická	300	300	0
	k ulici Strakonická	1 400	700	-50
Hlubočepská	od ulice K Barrandovu	1 700	2 200	29
	k ulici K Barrandovu	1 100	1 500	36
K Holyni	od ulice K Barrandovu	2 000	1 800	-10
	k ulici K Barrandovu	600	600	0
Ke Smíchovu*	od ulice K Barrandovu	3 300	3 800	15
	k ulici K Barrandovu	1 400	2 000	43
Mezichuchelská	od rampy ze Strakonické	2 600	3 600	38
	k rampě na Strakonickou	6 100	6 800	11
Slivenecká	od ulice K Barrandovu	2 600	3 100	19
	k ulici K Barrandovu	1 500	1 600	7
Starochuchelská	od ulice Strakonická	900	1 000	11
	k ulici Strakonická	1 300	2 300	77

* Sběr dat probíhal v západní části ulice Ke Smíchovu u křižovatky s ulicemi K Barrandovu a K Austisu

Rozdíl mezi intenzitami ve stavu před zahájením rekonstrukce a v červnu je přehledně graficky uveden na následujícím schématu na straně 19.

Na zmíněných lokalitách ležících mimo sledovanou síť byly intenzity navíc zjišťovány i během letních prázdnin (tabulka číslo 3). Data nejsou k dispozici ze Smíchovské ulice, kde v průběhu letních prázdnin probíhala dlouhodobá rekonstrukce.

Tabulka 3: Prázdninové intenzity dopravy mimo sledovanou síť a jejich porovnání

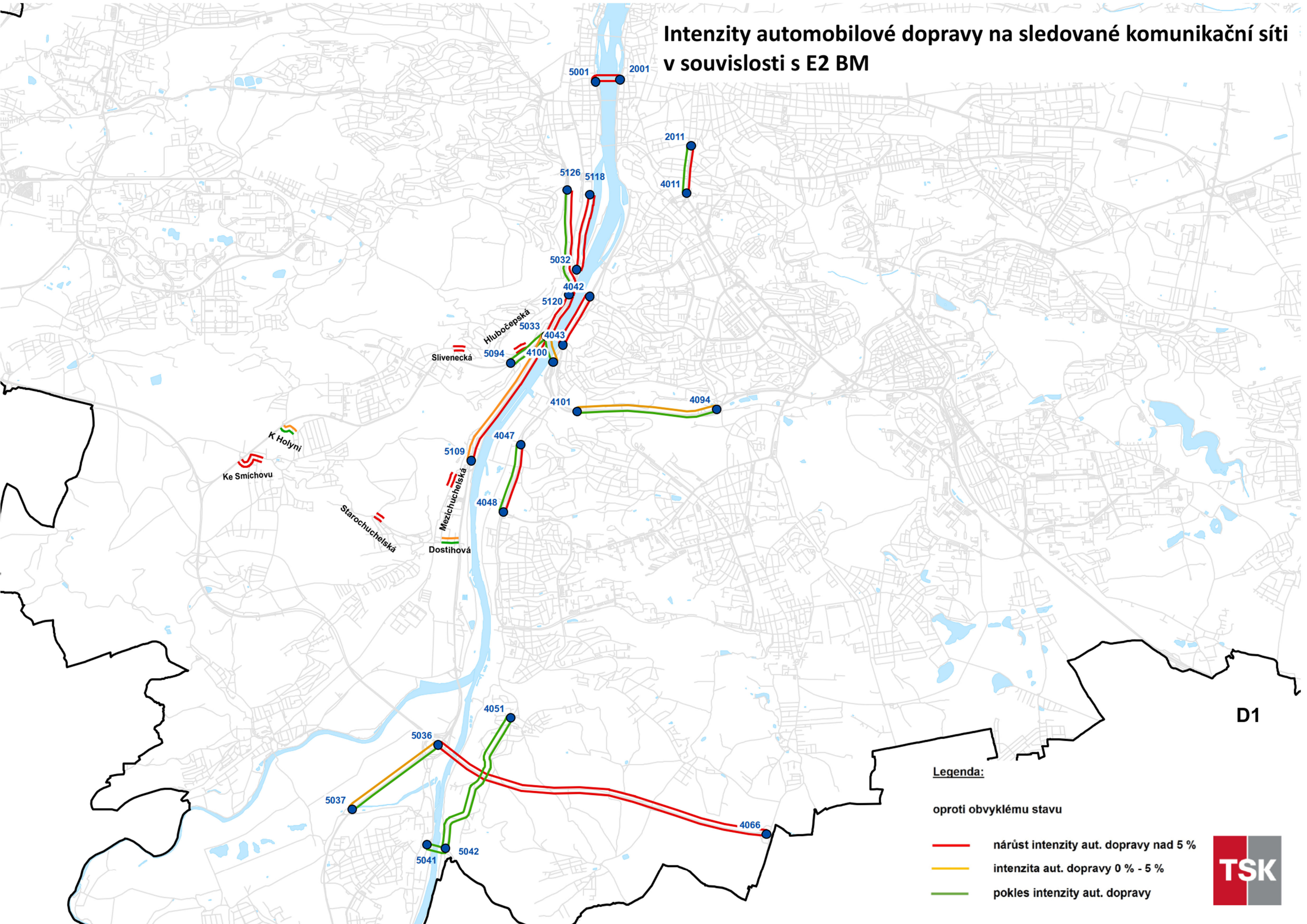
Ulice	Směr	Stav		Rozdíl [%]
		před omezením	během prázdnin	
Dostihová	od ulice Strakonická	300	200	-33
	k ulici Strakonická	1 400	600	-57
Hlubočepská	od ulice K Barrandovu	1 700	2 700	59
	k ulici K Barrandovu	1 100	1 200	9
K Holyni	od ulice K Barrandovu	2 000	2 900	45
	k ulici K Barrandovu	600	1 300	117
Mezichuchelská	od rampy ze Strakonické	2 600	3 300	27
	k rampě na Strakonickou	6 100	5 600	-8
Slivenecká	od ulice K Barrandovu	2 600	2 600	0
	k ulici K Barrandovu	1 500	1 200	-20
Starochuchelská	od ulice Strakonická	900	700	-22
	k ulici Strakonická	1 300	1 200	-8

Jak během první, tak také druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu bylo řidičům v oblasti Lihovaru umožněno otočení do protisměru provizorně zřízenou vratnou rampou. Ze zjištěných dat intenzit dopravy lze porovnávat využívání této rampy během jednotlivých etap.

V průběhu první fáze rekonstrukce v roce 2022 využívalo vratnou rampu průměrně 6 500 vozidel. Během druhé etapy oprav Barrandovského mostu realizované v roce 2023 použilo tuto rampu průměrně 10 500 vozidel, což představuje meziroční nárůst o 62 %. Těchto hodnot zde dosahovaly intenzity jak v průběhu měsíce června, tak rovněž o prázdninách, v červenci a srpnu.

Během prázdnin došlo obecně k poklesu intenzit automobilové dopravy na sledovaných ulicích. Nárůst zaznamenaný na komunikaci K Holyni (+117 % oproti běžnému stavu) byl způsoben uzavírkou ulice Ke Smíchovu. Vzhledem ke zmíněné uzavírce není v přehledu prázdninových intenzit automobilové dopravy ulice Ke Smíchovu uváděna.

Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti v souvislosti s E2 BM



D1

Tunelový komplex Blanka

Zvláštní pozornost byla věnována Tunelovému komplexu Blanka, resp. jeho jednotlivým částem, tedy tunelům Bubenečskému, Dejvickému a Brusnickému, a to z pohledu intenzit automobilové dopravy (tabulka číslo 4), tak z pohledu variací automobilové dopravy. Pro možnost vzájemného porovnání jsou vždy prezentována data před omezením na Barrandovském mostě a během něj.

Intenzity dopravy se ve všech třech tunelech při porovnání dat z doby před dopravním omezením a v měsíci červnu, tedy v jeho průběhu, příliš nezměnily a lze konstatovat, že zůstaly na téměř totožné úrovni. Pokles v hodnotách ve směru Malovanka, tedy ve směru k Barrandovskému mostu, lze přisuzovat právě dopravnímu omezení na Barrandovském mostě a s tím spojené zhoršené dopravní situaci na Dobříšské ulici, která vyvolává zvýšené nároky na regulace tunelů na Městském okruhu.

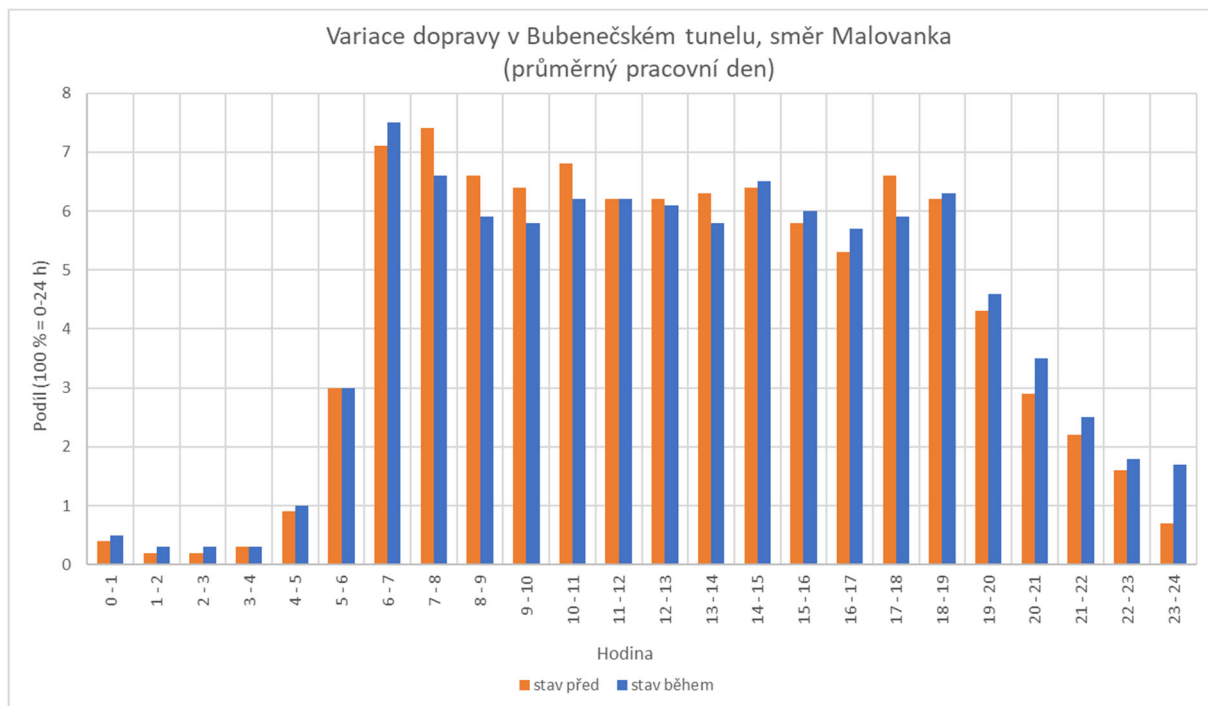
Tabulka 4: Červnové intenzity dopravy v Tunelovém komplexu Blanka a jejich porovnání

Tunel	Směr	Stav		Rozdíl [%]
		před omezením	během června	
Bubenečský	Malovanka	44 000	40 000	-9
	Troja	44 000	45 000	2
Dejvický	Malovanka	48 000	44 000	-8
	Troja	51 000	52 000	2
Brusnický	Malovanka	49 000	46 000	-6
	Troja	44 000	45 000	2

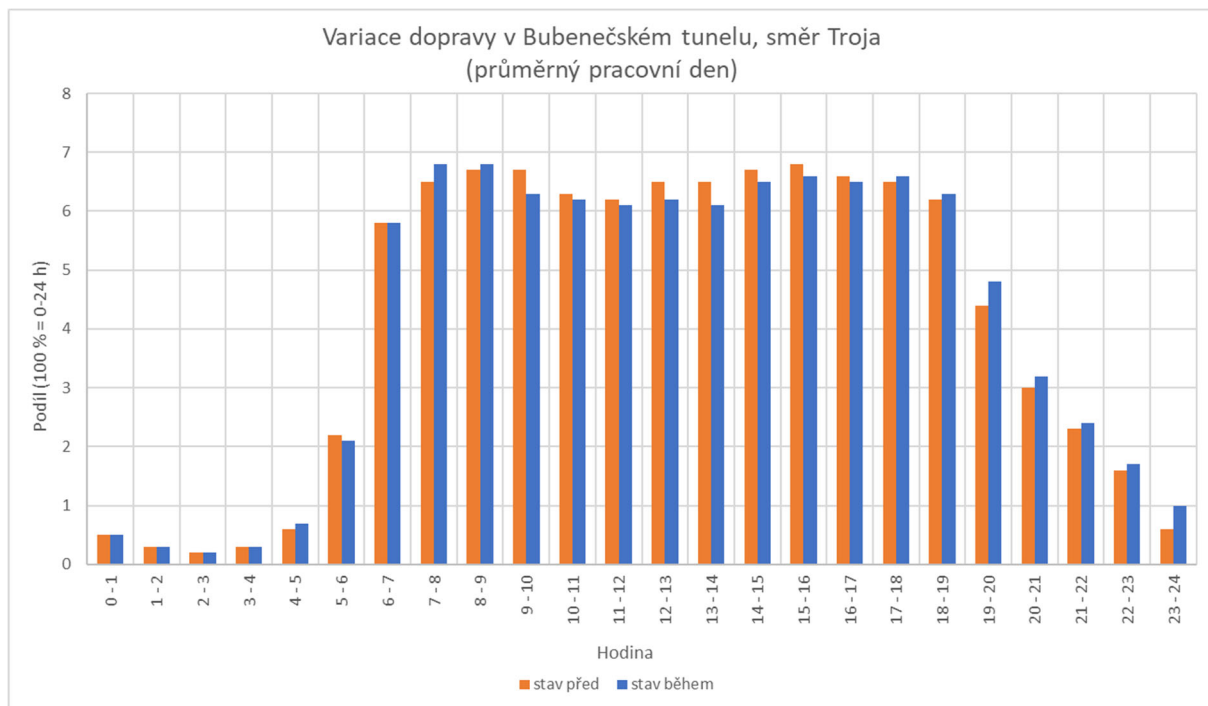
Rozložení intenzit automobilové dopravy v průběhu dne představují jejich variace. Z dostupných dat v měsíci červnu bylo pro každou část Tunelového komplexu Blanka zpracováno denní rozdělení intenzit, které jsou zobrazeny na následujících šesti grafech. U variací dopravy je v době během rekonstrukce patrný posun obvyklé ranní špičky na dřívější období oproti stavu před obnovou Barrandovského mostu a současně zvýšení podílu večerních hodin v době po zahájení rekonstrukce. Tato skutečnost je důsledkem častěji uplatňovaných regulačních opatření na vjezdech do tunelů, které jsou typické zejména pro ranní a odpolední dopravní špičku (viz kapitola Porovnání doby regulace v tunelech ve směru Barrandovský most).

Průběh je zpracován vždy pro konkrétní tunel a zvlášť pro každý směr (obrázky číslo 15, 16, 17, 18, 19 a 20).

Bubenečský tunel

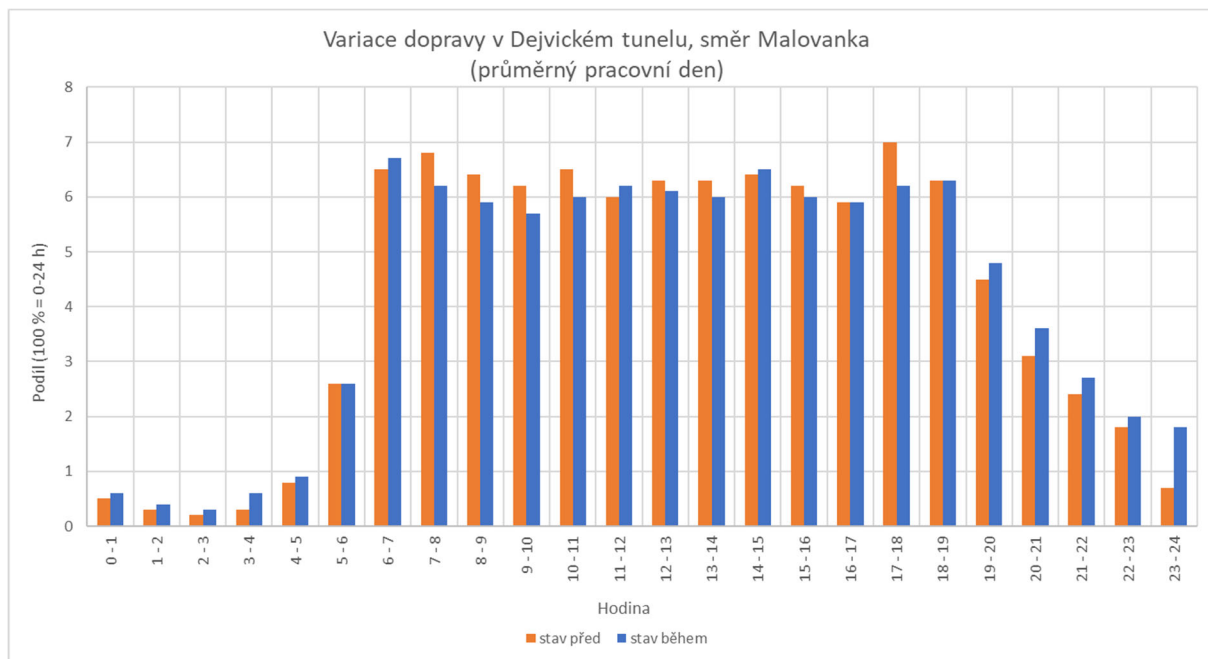


Obrázek 15: Variace automobilové dopravy v Bubenečském tunelu ve směru na Malovanku

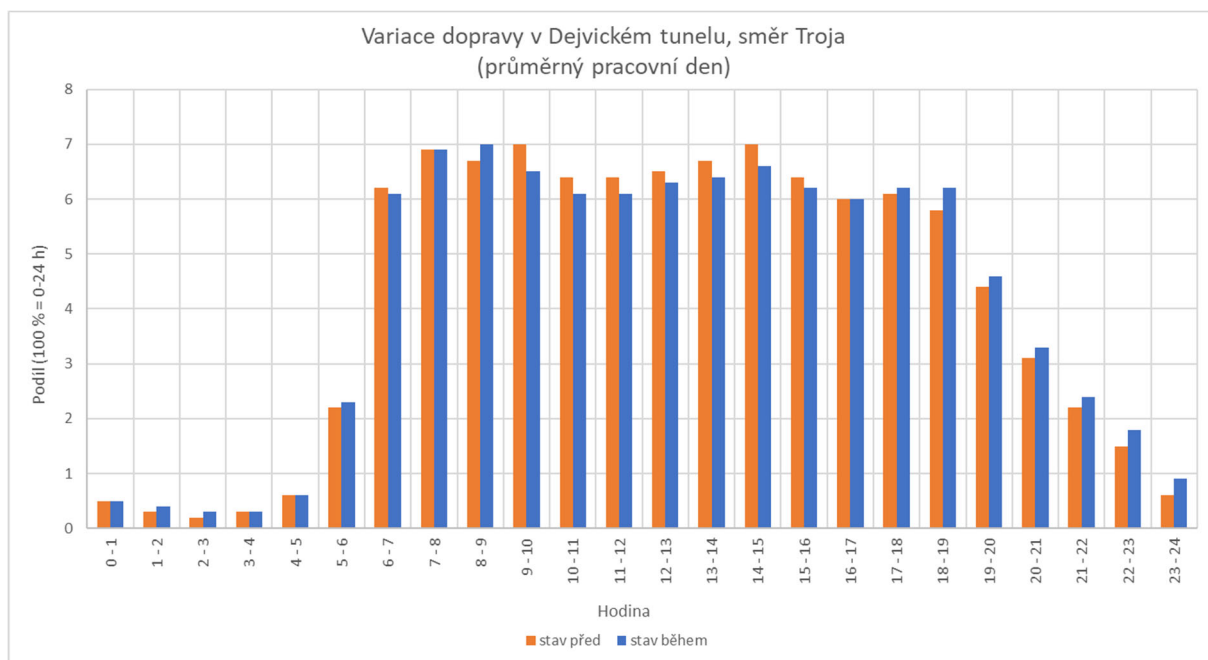


Obrázek 16: Variace automobilové dopravy v Bubenečském tunelu ve směru do Troje

Dejvický tunel

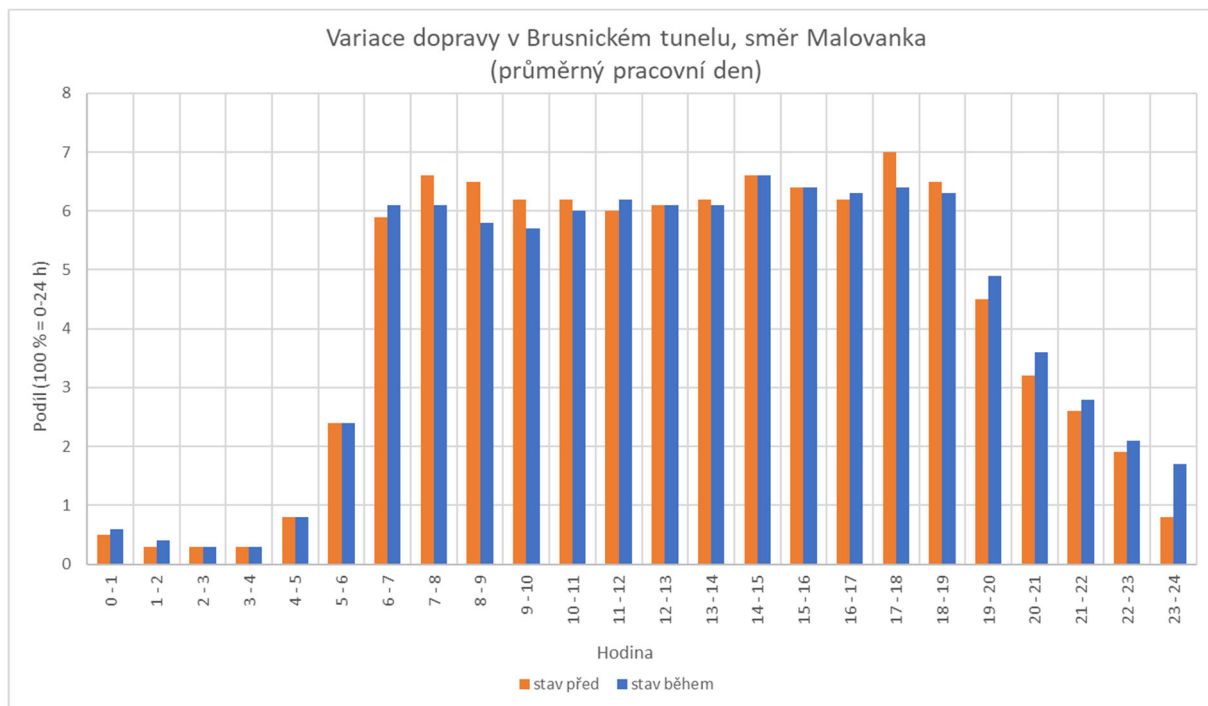


Obrázek 17: Variace automobilové dopravy v Dejvickém tunelu ve směru na Malovanku

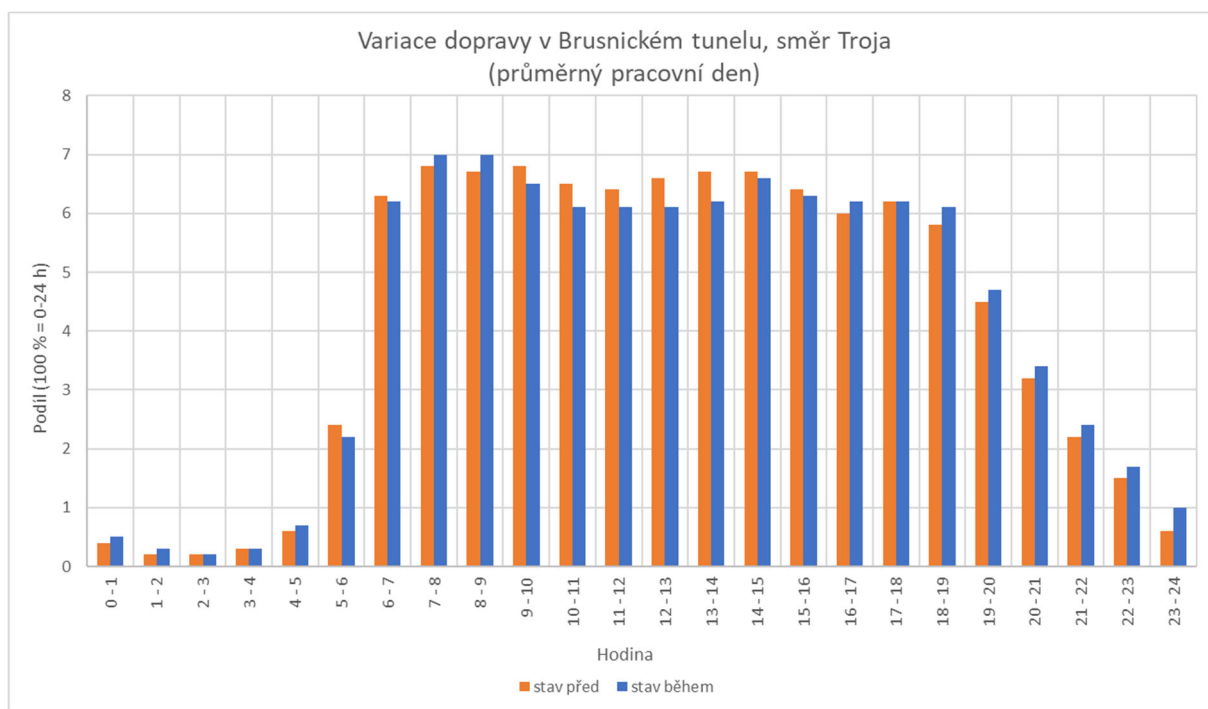


Obrázek 18: Variace automobilové dopravy v Dejvickém tunelu ve směru do Troje

Brusnický tunel



Obrázek 19: Variace automobilové dopravy v Brusnickém tunelu ve směru na Malovanku



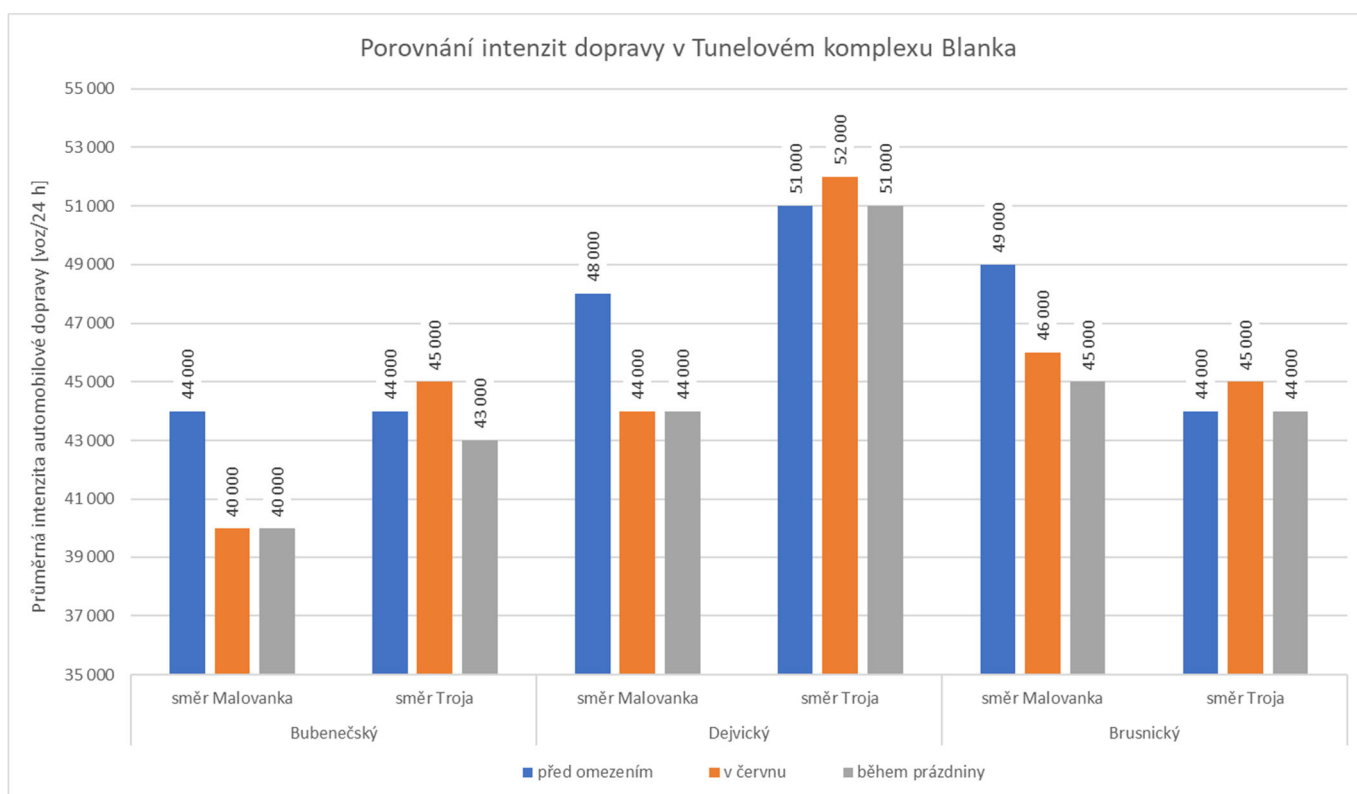
Obrázek 20: Variace automobilové dopravy v Brusnickém tunelu ve směru do Troje

S obvyklými intenzitami automobilové dopravy byly počty projíždějících vozidel v Tunelovém komplexu Blanka porovnávány rovněž v prázdninovém období (tabulka číslo 5).

Tabulka 5: Prázdninové intenzity dopravy v Tunelovém komplexu Blanka a jejich porovnání

Tunel	Směr	Stav		Rozdíl [%]
		před omezením	během prázdnin	
Bubenečský	Malovanka	44 000	40 000	-9
	Troja	44 000	43 000	-2
Dejvický	Malovanka	48 000	44 000	-8
	Troja	51 000	51 000	0
Brusnický	Malovanka	49 000	45 000	-8
	Troja	44 000	44 000	0

Zjištěné hodnoty jak během června, tak v průběhu prázdnin jsou navíc vzájemně srovnány v následujícím grafu (obrázek číslo 21).



Obrázek 21: Porovnání intenzit dopravy v Tunelovém komplexu Blanka

V průběhu letních prázdnin se intenzity automobilové dopravy v Tunelovém komplexu Blanka ve směru do Troje pohybovaly přibližně na obvyklých úrovních stavu před omezením. V opačném směru, tedy na Malovanku, byl zaznamenán pokles intenzit o téměř deset procentních bodů vůči běžnému stavu.

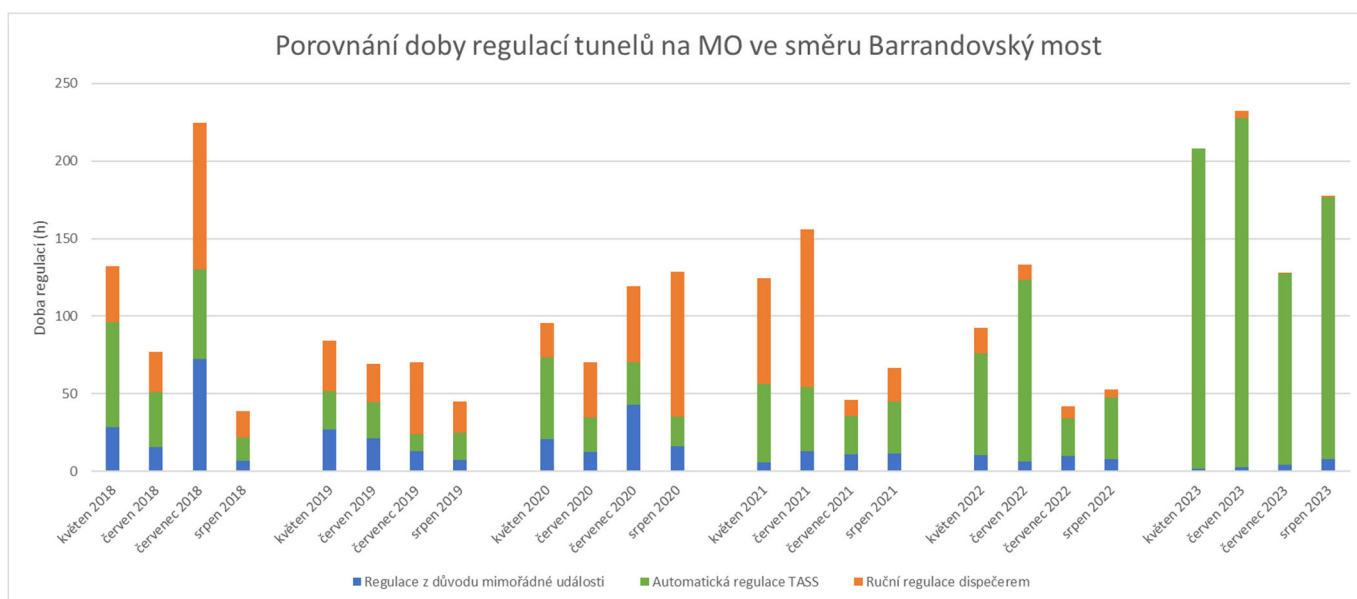
Porovnání doby regulace v tunelech ve směru Barrandovský most

Při regulování intenzit dopravy v tunelech Městského okruhu je využíván systém TASS, tedy *Traffic Actuated Signalplan Selection*. Původní podoba systému používaná od roku 2008 byla v roce 2022 nahrazena novou verzí.

V grafu (obrázek číslo 22) je pro měsíce duben a květen let 2018 až 2023 zobrazeno časové období, po které bylo při řízení dopravy v tunelech ve směru Barrandovský most využito systému TASS, a sice v rozdělení na:

- dobu regulací z důvodu mimořádné události
- dobu automatických regulací
- dobu ruční regulace realizované dispečerem

Z grafu je patrné, že se postupně daří snižovat míru ručních zásahů dispečerů z Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDŘÚ) a systém TASS je tak téměř jediným regulačním prvkem, i když v době rekonstrukce Barrandovského mostu byla doba regulací vyšší než za obvyklého stavu. Při druhé etapě rekonstrukce Barrandovského mostu dochází zejména vlivem dopravní situace na komunikaci Dobříšská k nárůstu doby regulací ve srovnání se stejným obdobím v předchozím roce, kdy probíhala první etapa rekonstrukce (viz graf). Delší doba regulací má za následek zhoršení dopravní situace na vjezdech do tunelů, tedy v ulicích Svatovítské, Milady Horákové či V Holešovičkách.



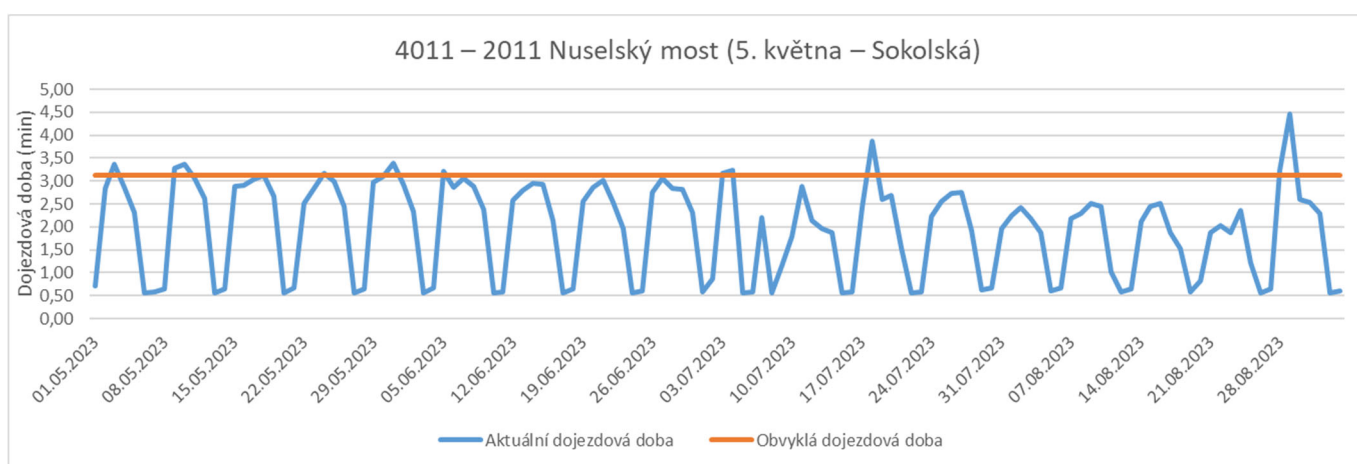
Obrázek 22: Porovnání doby regulací v tunelech na Městském okruhu ve směru Barrandovský most

Dojezdové doby

Obdobně jako u první etapy rekonstrukce Barrandovského mostu dochází k velmi rozsáhlému sběru dat o dojezdových dobách z aplikace WAZE na vybraných komunikacích pražské sítě, které má TSK k dispozici díky úzké spolupráci se společností OICT. Hodnoty dosahovaných dojezdových dob během roku 2023 byly posuzovány v časovém rozmezí 0-24 hodin. Na vybraných komunikacích pražské sledované sítě byla provedena analýza dojezdových dob ve vztahu k rekonstrukci Barrandovského mostu. Sběr dat ke druhé etapě rekonstrukce probíhal v období od 1. května do 3. září roku 2023. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Úsek dopravního inženýrství kontinuálně sleduje vývoj dojezdových dob na sledované komunikační síti na území hlavního města Prahy.

Následně byla provedena hloubková analýza jižní a jihozápadní části sledované sítě na území hlavního města Prahy včetně grafického znázornění poklesu, stagnace či nárůstu dojezdových dob.

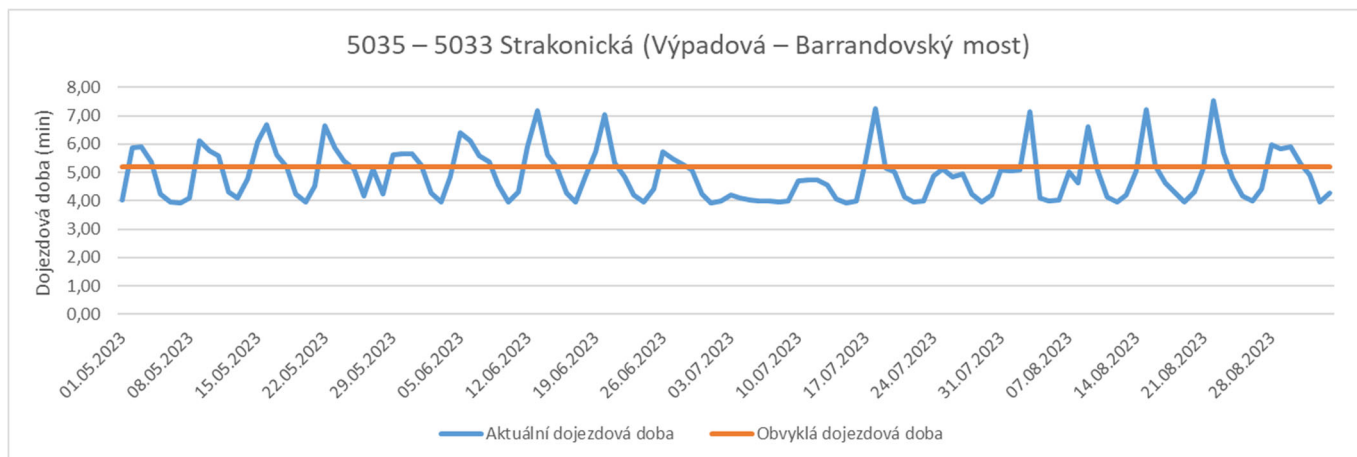
Nuselský most (5. května – Sokolská)



Obrázek 23: Vývoj dojezdových dob na Nuselském mostě

Hodnoty dojezdových dob na Nuselském mostě (obrázek číslo 23) byly zkoumány ve vztahu možných odlehčovacích tras vůči rekonstrukci Barrandovského mostu. Na této komunikaci docházelo ke stagnaci aktuálních dojezdových dob oproti obvyklým. Celkově lze tedy konstatovat, že ve směru do centra zde nedocházelo k výrazným obtížím během rekonstrukce již zmíněného Barrandovského mostu. Provoz během prázdnin roku 2023 na této komunikaci zaznamenal až na dvě anomálie pokles dojezdových dob. Zmíněné anomálie nastaly 4. července a 29. srpna.

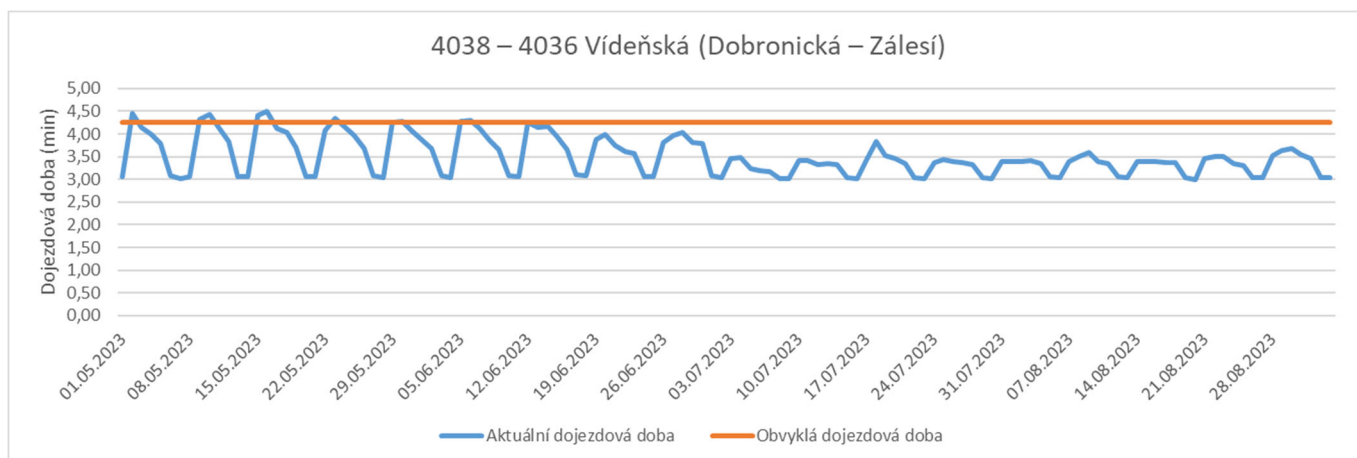
Strakonická (Výpadová – Barrandovský most)



Obrázek 24: Vývoj dojezdových dob ve Strakonické ulici (mezi Výpadovou ulicí a Barrandovským mostem)

Ve Strakonické ulici ve směru k Barrandovskému mostu (obrázek číslo 24) došlo vlivem počátku rekonstrukce mostu k nárůstu dojezdových dob přibližně o 2 minuty oproti obvyklému stavu. Nárůsty byly zaznamenány hlavně v pracovních dnech. U této komunikace lze předpokládat, že ji řidiči využívali jako jednu z odlehčovacích tras namísto ulice K Barrandovu. Během prvních dvou týdnů prázdnin byl zaznamenán pokles dojezdových dob na této komunikaci oproti obvyklému stavu. Posléze došlo k ustálení těchto hodnot na vyšší úrovni oproti obvyklému stavu, který byl obdobný se stavem před letními prázdninami.

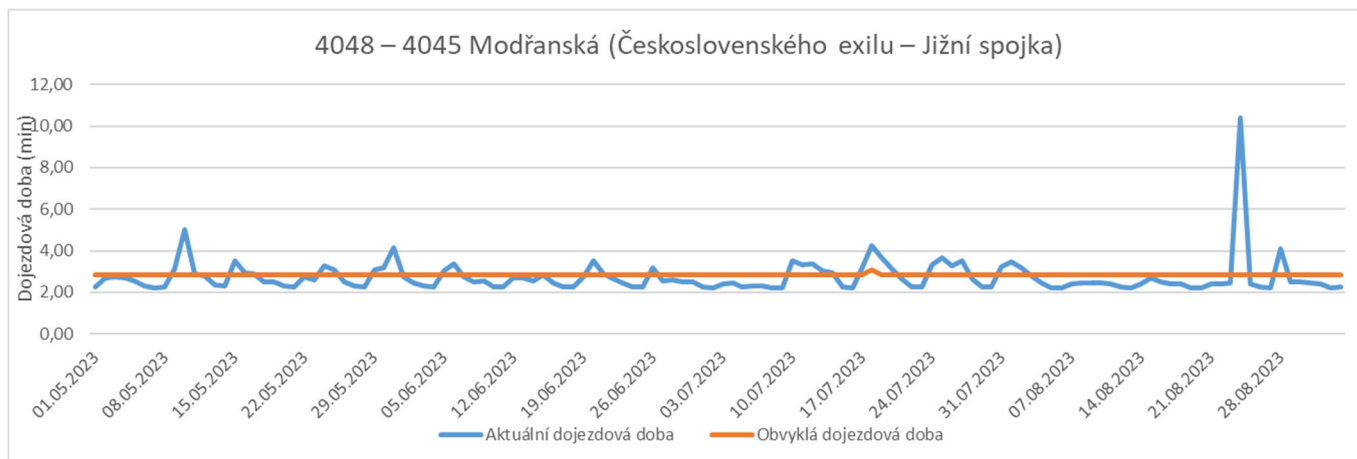
Vídeňská (Dobronická – Zálesí)



Obrázek 25: Vývoj dojezdových dob ve Vídeňské ulici

Ulice Vídeňská nezaznamenala nárůst dojezdových dob mezi komunikacemi Dobronická a Zálesí (obrázek číslo 25). U této komunikace lze předpokládat, že ji řidiči příliš nepreferovali jako odlehčovací trasu k Barrandovskému mostu. Dojezdová doba i na začátku rekonstrukčních prací druhé etapy zůstávala ve svých maximech na obvyklých dlouhodobých hodnotách. Posléze, od poloviny měsíce června došlo ke snížení dojezdových dob oproti obvyklému stavu a tento trend zůstal zachován po celý zbytek letních prázdnin roku 2023.

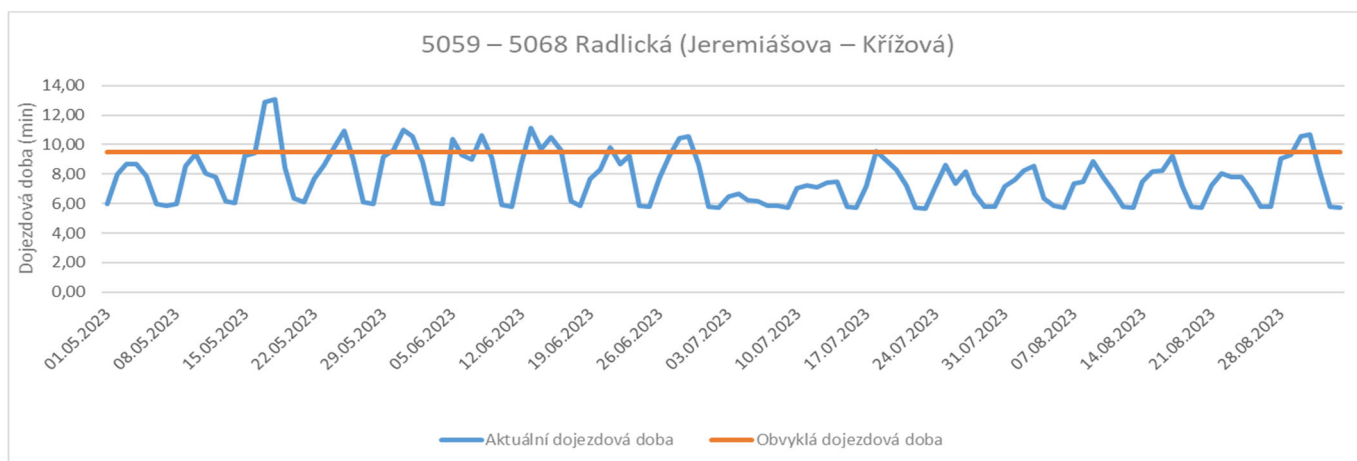
Modřanská (Československého exilu – Jižní spojka)



Obrázek 26: Vývoj dojezdových dob v Modřanské ulici

Komunikace Modřanská ve směru k Barrandovskému mostu zaznamenala mírný nárůst dojezdových dob během rekonstrukce (obrázek číslo 26). Aktuální jízdní doba během oprav mostu dosahovala maxima přibližně 4 minut, což je zvýšení o 1 minutu oproti obvyklému stavu. Jediný razantní nárůst aktuální dojezdové doby v předprázdninovém období nastal 10. května 2023, kdy se během odpoledních hodin stala dopravní nehoda na Barrandovském mostě, která ovlivnila dopravu i v okolí zmíněného mostu. Prázdninový provoz zaznamenal stagnaci a během srpna pokles dojezdových dob. Jediná anomálie nastala dne 24. srpna 2023, kde došlo k nárůstu dojezdových dob přibližně o 8 minut oproti obvyklému stavu. Ten den došlo k poruše dodávky v pravém jízdním pruhu na Barrandovském mostě ve směru do centra a tato událost měla vliv i na dopravu v okolí mostu.

Radlická (Jeremiášova – Křížová)

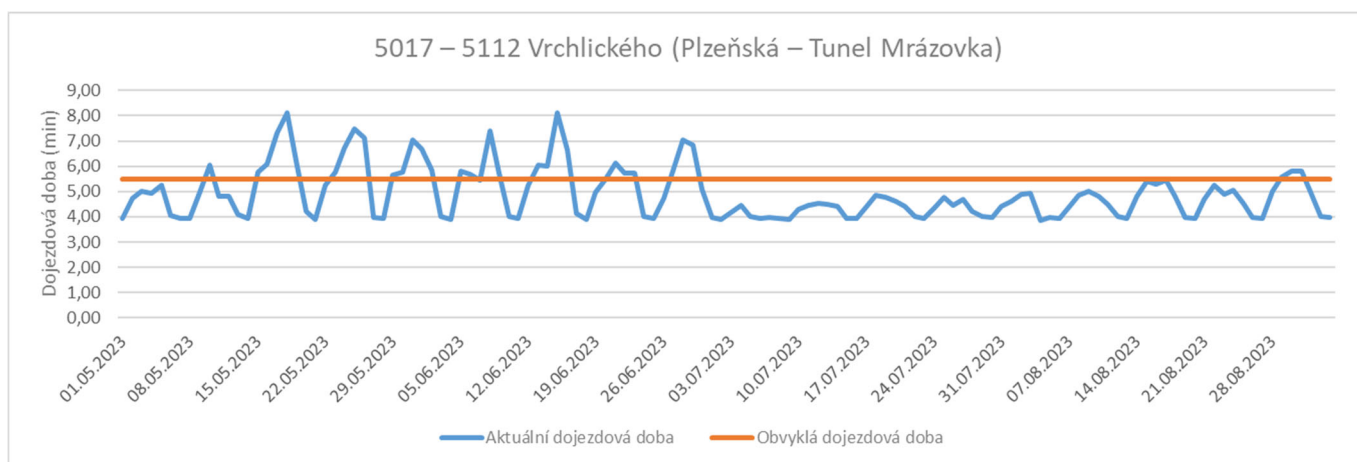


Obrázek 27: Vývoj dojezdových dob v Radlické ulici

V ulici Radlická ve směru od Jeremiášovy ulice do ulice Křížové byl počátkem rekonstrukce zaznamenán nárůst dojezdové doby přibližně o 2,5 minuty oproti obvyklému stavu (obrázek číslo 27). Tento jev nastal ihned po uzavření Barrandovského mostu. V průběhu dalších týdnů došlo ke zklidnění situace a začátkem června i k mírnému snížení dojezdových dob, které se blížilo ke zde obvyklé době. U této komunikace lze předpokládat, že řidiči během počátečních dní uzavírky hledali další možné objízdné trasy opravované lokality a tím došlo k nárůstu kongescí na zmíněné komunikaci. Automobilová doprava během

prázdninového období zaznamenala pokles dojezdových dob, případně návrat ke zdejšímu obvyklému stavu. Největší pokles byl vyhodnocen v první polovině měsíce července.

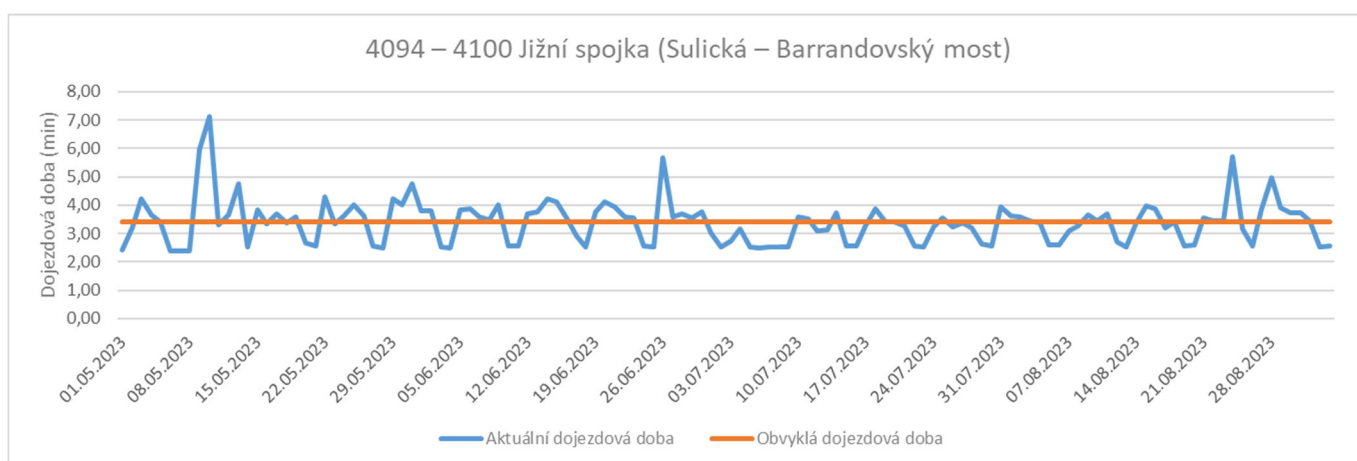
Vrchlického (Plzeňská – tunel Mrázovka)



Obrázek 28: Vývoj dojezdových dob ve Vrchlického ulici

Obdobně jako na komunikaci Radlická došlo k podobnému jevu i na komunikaci Vrchlického ve směru k tunelu Mrázovka (obrázek číslo 28). V počátcích rekonstrukce Barrandovského mostu nastal výrazný nárůst dojezdových dob, a to přibližně o 2 minuty oproti obvyklému stavu. V reálných hodnotách zde byla dojezdová doba přibližně 8 minut oproti obvyklým 5,5 minutám. Srovnatelný jev přetrvával po celou dobu rekonstrukce, byť v dalších týdnech se dojezdová doba pohybovala přibližně na úrovni 7 minut oproti obvyklým 5,5 minutám. Na této komunikaci lze předpokládat, že řidiči více využívají ulici Vrchlického coby možnou objízdovou trasu. Na začátku července zaznamenala automobilová doprava pokles dojezdových dob a následnou stagnaci po celou dobu prázdnin. Jediné mírné navýšení těchto dob oproti obvyklému stavu nastalo na konci měsíce srpna, kdy lze předpokládat vyšší intenzity automobilové dopravy v souvislosti s blížícím se začátkem školního roku.

Jižní spojka (Sulická – Barrandovský most)

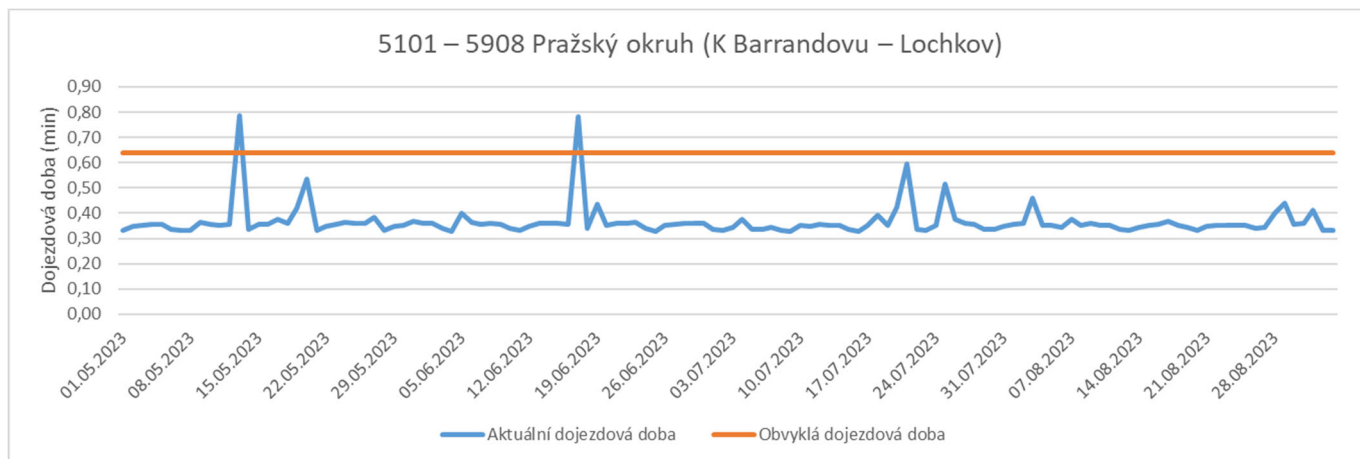


Obrázek 29: Vývoj dojezdových dob na Jižní spojkce

Dojezdové doby na Jižní spojkce byly sbírány na úseku od Sulické po Barrandovský most (obrázek číslo 29). Na této komunikaci od počátku dopravních omezení kvůli opravám Barrandovského mostu nedocházelo k výraznému nárůstu dojezdových dob. Situace byla v posuzovaném směru na obvyklých hodnotách jako

ve stavu před zahájením rekonstrukce. Jedinou abnormalitou byl 10. květen 2023, kdy se zde stala dopravní nehoda, která zkomplikovala dopravu v okolí Barrandovského mostu. Vzhledem k tomu, že ke kolizi došlo ještě v čase před zahájením oprav, lze konstatovat, že řidiči zcela dodržovali nové uspořádání organizace dopravy a hodnota dojezdových dob se výrazně nevychylovala od obvyklého stavu. Během období prázdnin došlo k ustálení dojezdových dob přibližně v hodnotách zdejších obvyklých dob. K nárůstu dojezdových dob došlo dne 24. srpna 2023 a následující dny. Ve zmíněný den je tento nárůst přisuzován události na Barrandovském mostě, kde došlo k poruše vozidla. Následující dny již lze nárůst uvažovat v souvislosti s blížícím se začátkem školního roku a tím spojeným návratem z dovolených.

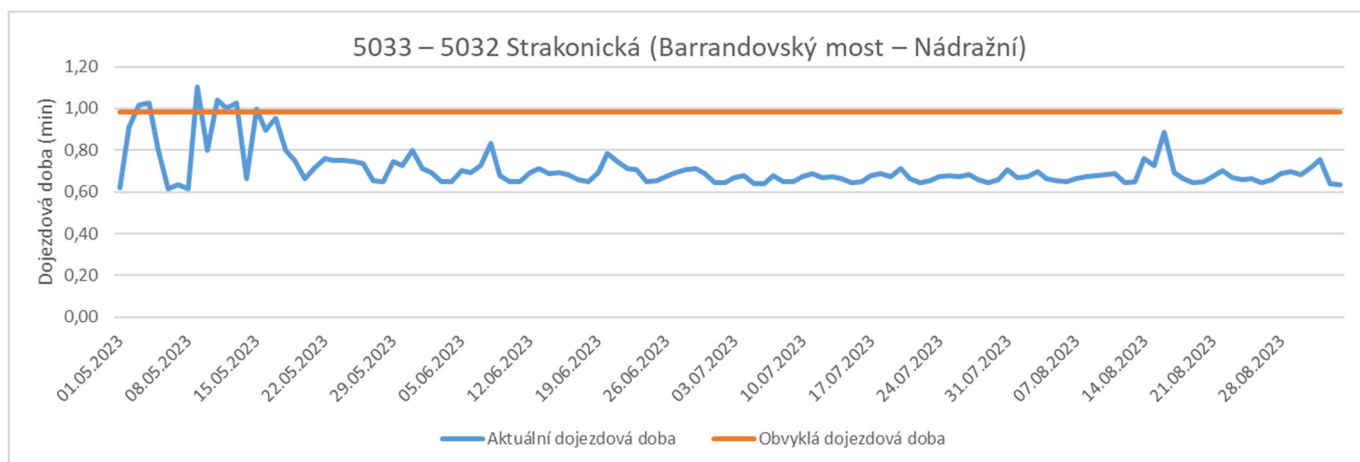
Pražský okruh (K Barrandovu – Lochkov)



Obrázek 30: Vývoj dojezdových dob na Pražském okruhu

Pražský okruh v úseku od ulice K Barrandovu po rampu Lochkov zaznamenal pokles dojezdových dob průměrně o 20 sekund (obrázek číslo 30). V grafu jsou patrné výrazné poklesy, avšak je zapotřebí mít na paměti, že reálně se jedná o difference v řádu sekund. Během prázdnin nedocházelo k výraznému nárůstu dojezdových dob na této komunikaci.

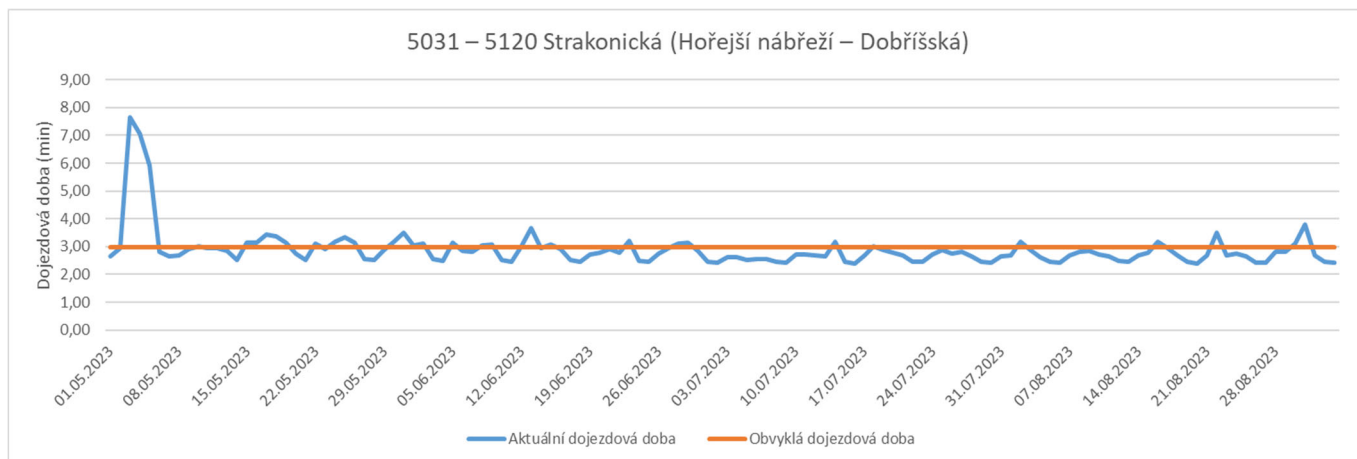
Strakonická (Barrandovský most – Nádražní)



Obrázek 31: Vývoj dojezdových dob ve Strakonické ulici (mezi Barrandovským mostem a ulicí Nádražní)

Ve Strakonické ulici ve směru od Barrandovského mostu po křižovatku s ulicí Nádražní klesly po zahájení oprav dojezdové doby o přibližně půl minuty (obrázek číslo 31). Během prázdninového období došlo ke stagnaci dojezdových dob.

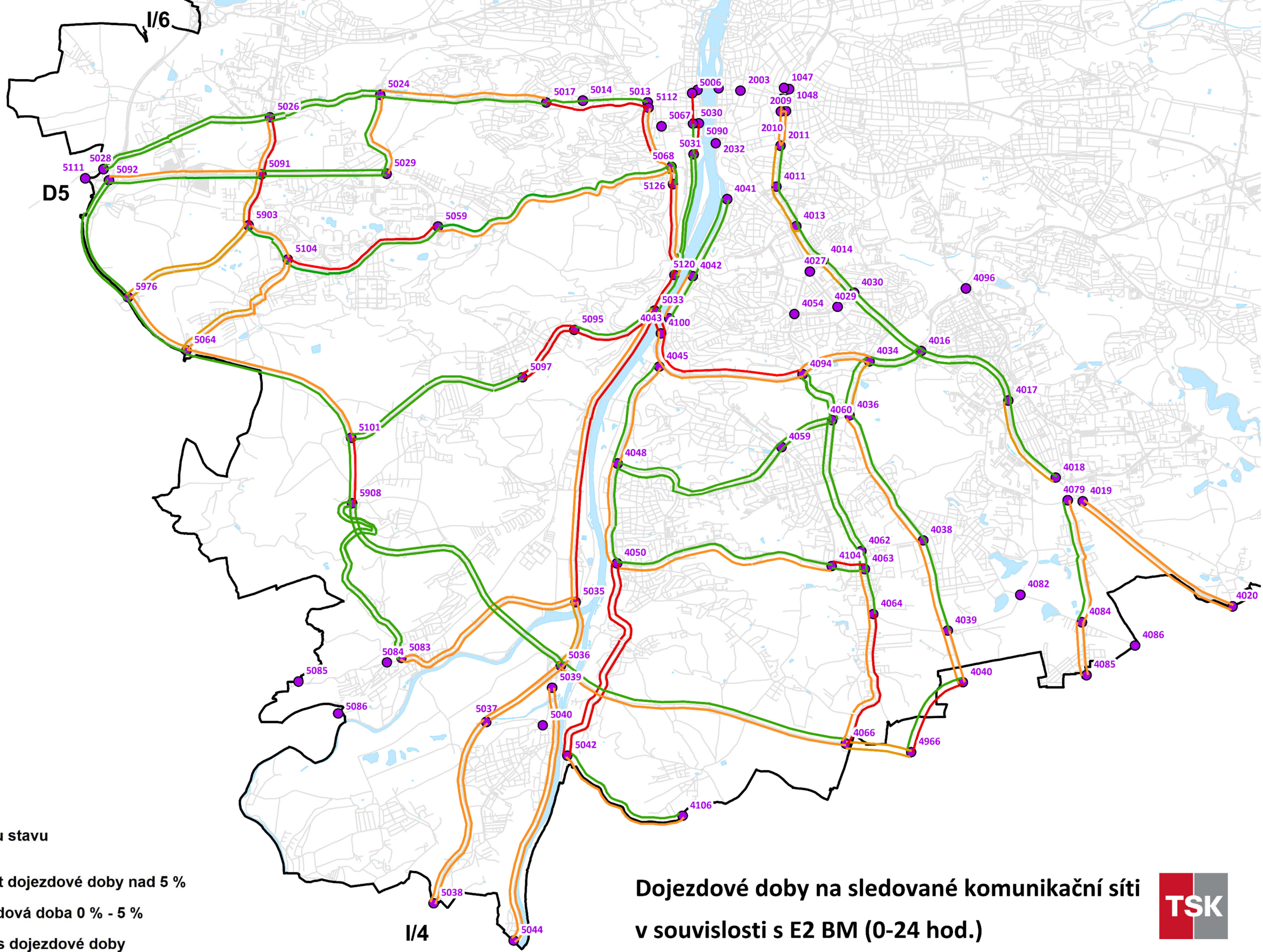
Strakonická (Hořejší nábřeží – Dobříšská)



Obrázek 32: Vývoj dojezdových dob ve Strakonické ulici (mezi Hořejším nábřežím a Dobříšskou ulicí)

Komunikace Strakonická vedoucí od Hořejšího nábřeží po Dobříšskou ulici nevykazovala nárůst dojezdových dob (obrázek číslo 32). V průměru jsou dojezdové doby na obvyklých hodnotách jako před zahájením rekonstrukce Barrandovského mostu. Během prázdninového období došlo k ustálení dojezdových dob a výrazný nárůst zde nebyl zaznamenán.

Dojezdové doby jsou vedle uvedených lokalit sledovány i na širším spektru dotčené komunikační sítě. Srovnání obvyklého stavu se stavem v prvním měsíci druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu dokumentuje obrázek níže.



Legenda:

oproti obvyklému stavu

- nárůst dojezdové doby nad 5 %
- dojezdová doba 0 % - 5 %
- pokles dojezdové doby

**Dojezdové doby na sledované komunikační síti
v souvislosti s E2 BM (0-24 hod.)**



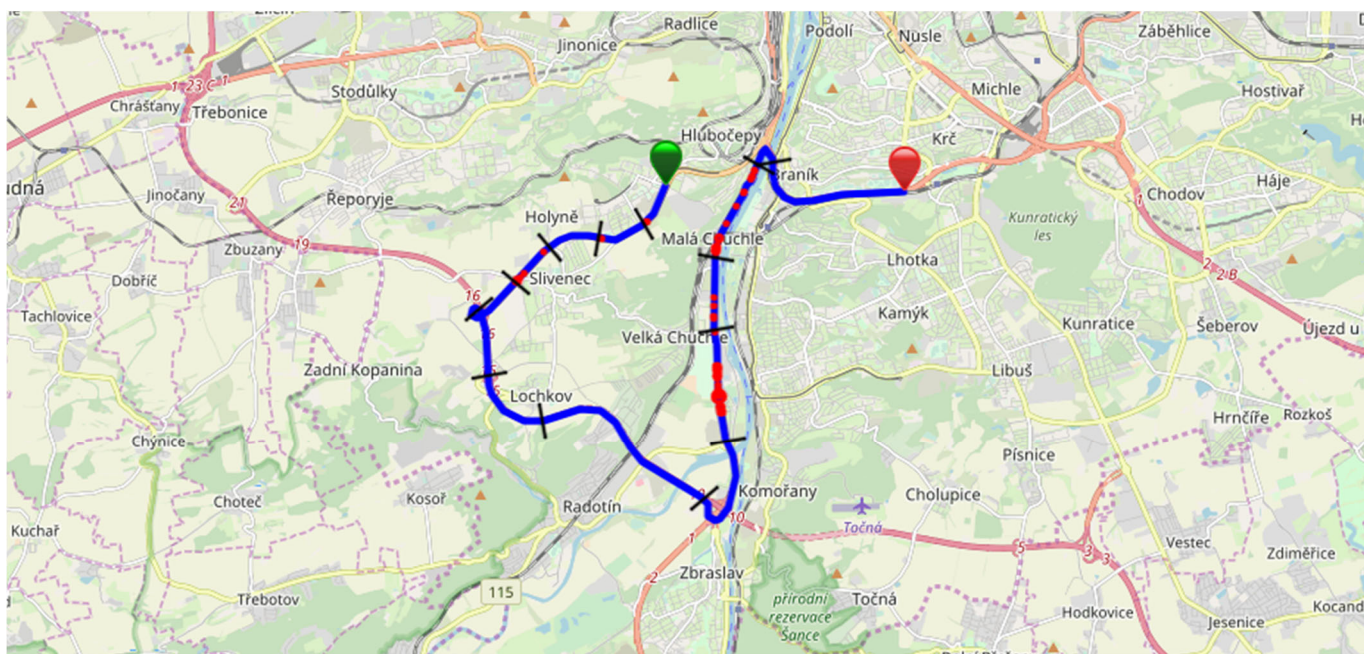
Měřicí vozidlo

Pro posouzení vlivu omezení byly provedeny kontrolní jízdy specifickými měřicími vozidly, jež si Technická správa komunikací hl. m. Prahy nechala pro své potřeby vyvinout. Jednotlivými jízdami se zjišťoval stav a chování dopravního proudu v prověřovaných úsecích. Mapované trasy jízdy měřicího vozidla vedly po oficiálně vyznačených objízdných trasách.

Konkrétní realizované trasy jsou v dalším textu postupně popsány, a to jak vymezením jejich průběhu, tak zákresem v mapovém podkladu, v němž je vždy zeleně zvýrazněn začátek měřicí trasy a červenou značkou označen její konec. Při každé jízdě byla zjišťována cestovní doba, doba stání a cestovní rychlost.

Trasa K Barrandovu – Jižní spojka přes Pražský okruh a Strakonickou ulici

Trasa je postupně vedena po ulici K Barrandovu z centra, dále přes Pražský okruh, Strakonickou ulici a následně přes Barrandovský most na Jižní spojku (obrázek číslo 33).



Obrázek 33: Trasa měřicí jízdy mezi ulicí K Barrandovu a Jižní spojkou

Naměřené hodnoty na této trase jsou uvedeny v následující tabulce (tabulka číslo 6).

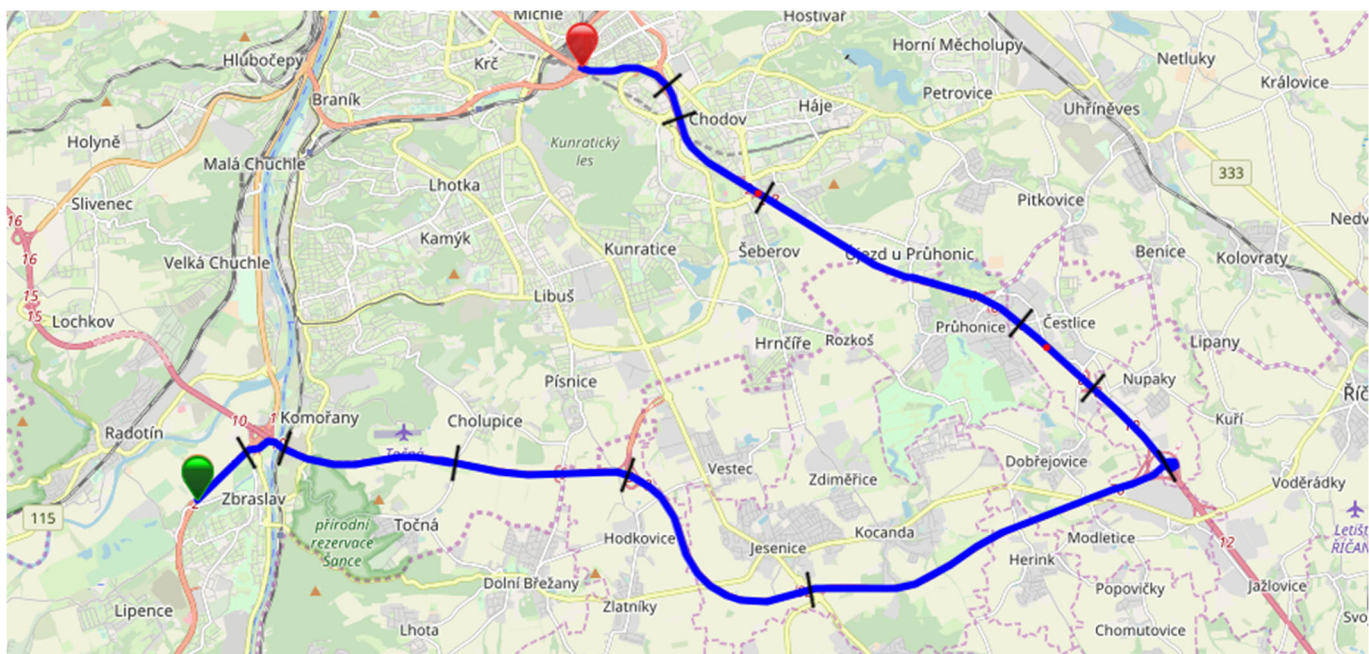
Tabulka 6: Naměřené hodnoty na trase jízdy mezi ulicí K Barrandovu a Jižní spojkou

Průměr jízd dle stavu	Cestovní doba	Doba stání	Cestovní rychlost
	[min:s]	[min:s]	[km/h]
stav před uzavírkou – ráno	34:55	4:52	57
stav před uzavírkou – odpoledne	19:35	0:23	65
stav před uzavírkou – denní průměr	27:15	2:37	61
1. týden uzavírky – 20. týden roku 2023 – ráno	29:54	2:39	58
1. týden uzavírky – 20. týden roku 2023 – odpoledne	17:19	0:00	71
1. týden uzavírky – 20. týden roku 2023 – denní průměr	24:52	1:35	63
5. týden uzavírky – 24. týden roku 2023 – ráno	32:12	3:21	53
5. týden uzavírky – 24. týden roku 2023 – odpoledne	19:35	0:13	67
5. týden uzavírky – 24. týden roku 2023 – denní průměr	25:54	1:47	60
16. týden uzavírky – 35. týden roku 2023 – ráno	26:51	0:51	57
16. týden uzavírky – 35. týden roku 2023 – odpoledne	17:48	0:02	73
16. týden uzavírky – 35. týden roku 2023 – denní průměr	22:19	0:26	65

Situace na této trase během prvního týdne uzavírky byla v rámci průměru lepší než během stavu před zahájením rekonstrukce (tabulka číslo 6). Po ustálení dopravy byly zaznamenány hodnoty cestovní doby přibližně o 1 až 2 minuty nižší oproti obvyklému stavu. V průběhu prázdnin došlo k dalšímu poklesu jízdni doby, a to o cca 3 minuty.

Trasa Zbraslav – Kačerov přes Pražský okruh a dálnici D1

Prověřovaná trasa začínala ve Strakonické ulici, následně pokračovala po Pražském okruhu až k dálnici D1 a následně po této komunikaci směrem do Prahy a končila na Kačerově na křížení s Jižní spojkou (obrázek číslo 34).



Obrázek 34: Trasa měřicí jízdy mezi Zbraslaví a dálnicí D1

Naměřené hodnoty během jednotlivých jízd na popisované trase jsou přehledně uvedeny v následující tabulce (tabulka číslo 7).

Tabulka 7: Naměřené hodnoty na trase jízdy mezi Zbraslaví a dálnicí D1

Průměr jízd dle stavu	Cestovní doba	Doba stání	Cestovní rychlost
	[min:s]	[min:s]	[km/h]
stav před uzavírkou – ráno	24:26	0:06	80
stav před uzavírkou – odpoledne	19:56	0:02	93
stav před uzavírkou – denní průměr	22:11	0:04	87
1. týden uzavírky – 20. týden roku 2023 – ráno	26:57	0:19	76
1. týden uzavírky – 20. týden roku 2023 – odpoledne	20:27	0:00	90
1. týden uzavírky – 20. týden roku 2023 – denní průměr	26:28	0:11	77
5. týden uzavírky – 24. týden roku 2023 – ráno	23:55	0:04	81
5. týden uzavírky – 24. týden roku 2023 – odpoledne	20:04	0:00	92
5. týden uzavírky – 24. týden roku 2023 – denní průměr	22:00	0:02	87
16. týden uzavírky – 35. týden roku 2023 – ráno	21:47	0:03	89
16. týden uzavírky – 35. týden roku 2023 – odpoledne	21:09	0:00	90
16. týden uzavírky – 35. týden roku 2023 – denní průměr	21:28	0:01	90

Během prvního týdne rekonstrukce Barrandovského mostu došlo k mírnému zvýšení cestovní doby na této trase. V dalších týdnech se situace ustálila a dojezdová doba se v rámci denního průměru vrátila do stavu před uzavírkou, čemuž svědčí i hodnoty z měřicího vozidla, Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a. s. (tabulka číslo 7).

Dopravní nehodovost

U Barrandovského mostu a na komunikacích, které na něj bezprostředně navazují, bylo realizováno zhodnocení dopravní nehodovosti. Využily se k tomu data z databází Policejního prezidia České republiky, jež zaznamenává takové dopravní nehody, jejichž celková hmotná škoda zjevně přesahuje částku 100 000 Kč nebo při nich došlo ke zranění či byl poškozen majetek třetí osoby. Poloha veškerých nehod z této policejní databáze je určena pomocí GPS souřadnic.

Pro možnost posouzení vlivu omezení při rekonstrukci Barrandovského mostu bylo zvoleno následujících devět lokalit, na nichž se provedlo posouzení nehodovosti v letech 2019 až 2023, a to vždy za období červen až srpen. V letech 2019 až 2021 je tak zdokumentován stav před rekonstrukčními pracemi, během roku 2022 je zaznamenán stav v době realizace první etapy oprav mostu a rok 2023 dokumentuje nehody v průběhu druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu.

Vybranými lokalitami jsou:

- | | |
|--|------------------|
| • mimoúrovňová křižovatka na levém břehu Vltavy | uzel 5033 |
| • Barrandovský most | úsek 4100 – 5033 |
| • K Barrandovu (Štěpařská – Barrandovský most) | úsek 5097 – 5033 |
| • Strakonická (Výpadová – Barrandovský most) | úsek 5035 – 5033 |
| • Modřanská (Československého exilu – Barrandovský most) | úsek 4048 – 4044 |
| • Jižní spojka (5. května – Barrandovský most) | úsek 4016 – 4100 |
| • Modřanská (Jeremenkova – Branická) | úsek 4042 – 4043 |
| • Strakonická (Nádražní – Barrandovský most) | úsek 5032 – 5033 |
| • Dobříšská (tunel Mrázovka – Strakonická) | úsek 5126 – 5120 |

Pro každou lokalitu a každý rok byly vyčísleny počty dopravních nehod, ke kterým zde došlo, jejich následky z pohledu zdraví, tedy počty lehkých, těžkých a smrtelných zranění, a posuzovaly se rovněž hlavní příčiny vzniku těchto nehod.

Detailní rozbor nehodovosti v jednotlivých řešených lokalitách je uveden v příloze č. 1.

Vliv na hromadnou dopravu

Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP) dodal údaje o vlivu rekonstrukce Barrandovského mostu na hromadnou dopravu. Aktuální situace z prvních dní provozu v rámci druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu potvrzuje, že provoz autobusů hromadné dopravy není výrazněji v rámci dopravních omezení při provádění stavební prací narušen. K zachování pravidelnosti provozu pomáhají trvale či dočasně zřízené, resp. prodloužené vyhrazené jízdní pruhy v ulicích Strakonické, K Barrandovu, Jeremenkově, Vrbově, Ke Krči a Modřanské.

Zpoždění dosahující opakovaně průměrných hodnot 5 až 7 min jsou registrována ve vybraných časech u spojů linky X125, která současně projíždí i po dopravně vytížené Jižní spojnici. Provoz této linky vychází z rozdělení pravidelné linky 125 na dvě části tak, aby právě nedocházelo k přenášení zpoždění do oblastí, ve kterých linka zajišťuje základní dopravní obsluhu.

Bez zásadních narušení je v provozu tramvajová doprava v oblasti Braníka a Podolí, která nabízí alternativní možnosti dopravních spojení při případných komplikacích provozu v okolí Barrandovského mostu.

K výraznějšímu narušení provozu autobusových linek docházelo zejména v oblasti Prahy 6 ve Svatovítské ulici, což primárně zjevně souviselo s regulacemi provozu v tunelových komplexech. Provázanost regulací s opatřeními na Barrandovském mostě nedokáže DPP posoudit. Pro zajištění provozu v této oblasti byly prováděny dispečerské zásahy s cílem minimalizace zpoždění dotčených linek.

Technická správa komunikací ve spolupráci s DPP ve Svatovítské ulici ve směru na Prašný most v období prázdnin zrealizovala úpravy vedoucí k možnosti jízdy autobusů městské hromadné dopravy po tramvajovém tělese. Obdobné řešení v opačném směru je již úspěšně využíváno. Úpravy spočívaly ve zřízení plnohodnotného vyhrazeného jízdního pruhu včetně veškerých náležitostí v podobě úprav svislého i vodorovného dopravního značení a výstavby sjezdu z tramvajového tělesa před křižovatkou Prašný most. Od začátku školního roku 2023/2024 jsou autobusové linky číslo 143, 149 a 180 trvale vedeny tímto vyhrazeným jízdním pruhem, s čímž je spojena rovněž změna spočívající v opuštění zastávky Kafkova a zřízení zastávky Vítězné náměstí ve stávající zastávce tramvajů, kde je tak nově možný přestup hrana – hrana. Cílem této prostorové preference byla eliminace zpoždění autobusů MHD způsobovaná kongescemi ve Svatovítské ulici.

Optimalizace organizace dopravy a dopravního značení na jižní části Barrandovského mostu a jeho okolí

V rámci druhé etapy rekonstrukce Barrandovského mostu bylo z hlediska optimalizace organizace dopravy pro trvalý stav zapracováno na zlepšení podmínek pro automobilovou i městskou hromadnou dopravu. Níže je uveden základní výčet těchto změn:

- kompletní revitalizace svislého i vodorovného značení ve směru od Smíchova v úseku od rozpletu Strakonické po Jižní spojku a rampu na ulici Modřanská a ve směru od Barrandova na nově zrekonstruované rampě
- modernizace velkoplošného portálového značení v úseku Dobříšská – Barrandovský most – Jižní spojka pro lepší navádění řidičů dopravně komplikovanými úseky
- preference jízdy vozidel po Městském okruhu ve směru od Smíchova ve formě vyčlenění levého jízdního pruhu s vyšší povolenou rychlostí 80 km/h pro vztah Dobříšská – Barrandovský most – Jižní spojka
- instalace zádržného svodidlového systému před napojením rampy z ulice K Barrandovu pro předcházení kolizí těžké nákladní dopravy s dopravním proudem na Barrandovském mostě při například selhání brzd nebo nedodržení povolené rychlosti jízdy
- zvýšení bezpečnosti na rozštěpu Jižní spojka a rampa na Modřanskou ulici instalací svodidel a demontáží zbytné portálové konstrukce
- revize dopravního značení pro omezení tonáže nákladních vozidel ve směru Barrandovský most – Modřanská – centrum hl. m. Prahy
- optimalizace omezení vjezdu cyklistů na Barrandovský most v hlavním dopravním prostoru a adekvátní úprava organizace dopravy pro trasování cyklodopravy do bezpečných přidružených dopravních prostorů při zachování dostupnosti všech stávajících cílů

Všechny uvedené úpravy byly provedeny za účelem zvýšení bezpečnosti, přehlednosti a kapacity průjezdu dopravně složitými úseky Barrandovského mostu a jeho okolí.

Shrnutí

Na komunikacích úzce navazujících k Barrandovskému mostu došlo k nárůstu intenzit automobilové dopravy o více jak **5 %**. Na ulici K Barrandovu byl zaznamenán pokles intenzit o **38 %**, což způsobilo dostatečné informování řidičů na zařízeních pro provozní informace (ZPI), případných dalších svislých dopravních značení s informací o uzavírce rampy K Barrandovu a následnému vyznačení objízdných či odlehčovacích tras. Nárůst intenzit byl zaznamenán na komunikacích Slivenecká a Hlubočepská, kde lze předpokládat, že řidiči využívali tyto trasy jako odlehčovací komunikaci rekonstruovaného mostu. Na Barrandovském mostě nastal ve směru od Jižní spojky nárůst intenzit automobilové dopravy o **1 %**, ve směru od Strakonické pokles o **10 %**, což bylo zapříčiněno uzavřením rampy z ulice K Barrandovu.

V porovnání se stavem před rekonstrukcí došlo v jejím průběhu ke snížení celkového počtu dopravních nehod. Nejčastější hlavní příčinou kolizí během rekonstrukce Barrandovského mostu (v období červen až srpen roku 2023) bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, které zapříčinilo 13 z celkového počtu 45 sledovaných nehod. Vzhledem k tomu, že stejné lokality byly z hlediska dopravní nehodovosti posuzovány i při první etapě rekonstrukčních prací, lze konstatovat, že meziročně došlo na sledovaných komunikacích k poklesu počtu nehod o cca jednu pětinu z loňských 55.

Během vyhodnocení měřících jízd na trase od ulice K Barrandovu přes Pražský okruh, ulici Strakonickou a Jižní spojku do Krče byly zjištěny poklesy cestovních dob v ranních i odpoledních hodinách oproti stavu před omezením. Cestovní doby v ranních hodinách se pohybovaly v řádu od 27 až do 32 minut. Naopak měřící jízdy vykonané v odpoledních hodinách vykazují nižší cestovní dobu, a to v průměru kolem 18 minut.

Vyhodnocení měřících jízd na druhé vyznačené objízdné trase prověřované ze Zbraslavi po Pražském okruhu a dálnici D1 na Kačerov vykazovalo obvykle vyšší hodnoty v ranních hodinách oproti odpoledním. V prvním týdnu uzavírky došlo k nárůstu cestovní doby, přičemž v dalších týdnech omezení se situace postupně stabilizovala a došlo k návratu cestovní doby na původní hodnoty.

Data z aplikace WAZE byla poskytována v reálném čase a denně vyhodnocována. Během posuzování dojezdových dob na vybraných komunikacích nebyl zjištěn výrazný nárůst oproti obvyklému stavu na všech sledovaných úsecích. V průběhu letních prázdnin byl zaznamenán celkový pokles na úroveň pod obvyklou dojezdovou dobou.

K úspěšnému zvládnutí dopravní situace při druhé etapě rekonstrukce přispělo velkou měrou také liniové řízení dopravy v monitorovaných úsecích Jižní spojky a Dobříšské ulice. Zároveň má velkou zásluhu na zvládnutí mimořádných událostí, které měly za příčinu krátkodobé zhoršení dopravní situace, operativní odtahová služba.

Vyhodnocení vlivu automobilové dopravy na druhou etapu rekonstrukce Barrandovského mostu potvrdilo předpoklady definované odborníky Úseku dopravního inženýrství Technické správy komunikací, hl. m. Prahy, a. s.

Průběh rekonstrukce Barrandovského mostu a její dopady na pražskou dopravu stvrdily důležitost pečlivé práce Úseku dopravního inženýrství Technické správy komunikací, hl. m. Prahy, a. s. a dalších subjektů, které se na přípravách a samotné rekonstrukci mostu podílely.

Seznam obrázků

Obrázek 1: Vozidla připravená k zátěžové zkoušce na rampě z ulice K Barrandovu	3
Obrázek 2: Zátěžová zkouška Barrandovského mostu	4
Obrázek 3: Článek v místním periodiku Prahy 16.....	9
Obrázek 4: Webová prezentace k rekonstrukci mostu	10
Obrázek 5: Ukázka příspěvku na Facebooku	11
Obrázek 6: Ukázka informační kampaně.....	12
Obrázek 7: Barrandovský most byl zmíněn ve více než 8 tisících zprávách v médií.....	12
Obrázek 8: Porovnání podílu (dle GRP) podle jednotlivých typů médií	13
Obrázek 9: Hodnota Advertising Value Equivalent (AVE) činila 9,49 mld. Kč	13
Obrázek 10: Nejvyšší zastoupení médií v celkovém podílu mediální komunikaci měl Český rozhlas.....	13
Obrázek 11: Autorem nejvíce publikovaných zpráv byla Česká tisková kancelář (ČTK).....	13
Obrázek 12: Rozložení článků dle typu médií (v procentech).....	14
Obrázek 13: Kampaň děkující řidičům	14
Obrázek 14: Pohled na rekonstruovaný Barrandovský most od západu	15
Obrázek 15: Variace automobilové dopravy v Bubenečském tunelu ve směru na Malovanku	21
Obrázek 16: Variace automobilové dopravy v Bubenečském tunelu ve směru do Troje.....	21
Obrázek 17: Variace automobilové dopravy v Dejvickém tunelu ve směru na Malovanku.....	22
Obrázek 18: Variace automobilové dopravy v Dejvickém tunelu ve směru do Troje.....	22
Obrázek 19: Variace automobilové dopravy v Brusnickém tunelu ve směru na Malovanku	23
Obrázek 20: Variace automobilové dopravy v Brusnickém tunelu ve směru do Troje.....	23
Obrázek 21: Porovnání intenzit dopravy v Tunelovém komplexu Blanka	24
Obrázek 22: Porovnání doby regulací v tunelech na Městském okruhu ve směru Barrandovský most	25
Obrázek 23: Vývoj dojezdových dob na Nuselském mostě	26
Obrázek 24: Vývoj dojezdových dob ve Strakonické ulici (mezi Výpadovou ulicí a Barrandovským mostem)	27
Obrázek 25: Vývoj dojezdových dob ve Vídeňské ulici.....	27
Obrázek 26: Vývoj dojezdových dob v Modřanské ulici.....	28
Obrázek 27: Vývoj dojezdových dob v Radlické ulici.....	28
Obrázek 28: Vývoj dojezdových dob ve Vrchlického ulici	29
Obrázek 29: Vývoj dojezdových dob na Jižní spojce.....	29
Obrázek 30: Vývoj dojezdových dob na Pražském okruhu.....	30
Obrázek 31: Vývoj dojezdových dob ve Strakonické ulici (mezi Barrandovským mostem a ulicí Nádražní)	30
Obrázek 32: Vývoj dojezdových dob ve Strakonické ulici (mezi Hořejším nábřežím a Dobříšskou ulicí) ...	31
Obrázek 33: Trasa měřicí jízdy mezi ulicí K Barrandovu a Jižní spojkou	33
Obrázek 34: Trasa měřicí jízdy mezi Zbraslaví a dálnicí D1.....	35
Obrázek 35: Počet dopravních nehod na mimoúrovňové křižovatce na levém břehu.....	44
Obrázek 36: Počet dopravních nehod na Barrandovském mostě	46
Obrázek 37: Počet dopravních nehod v ulici K Barrandovu	48
Obrázek 38: Počet dopravních nehod ve Strakonické ulici od jihu	50
Obrázek 39: Počet dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu	52
Obrázek 40: Počet dopravních nehod na Jižní spojce.....	54
Obrázek 41: Počet dopravních nehod v Modřanské ulici od severu.....	56
Obrázek 42: Počet dopravních nehod ve Strakonické ulici.....	58

Seznam tabulek

Tabulka 1: Intenzity dopravy na sledované síti a jejich porovnání.....	16
Tabulka 2: Červnové intenzity dopravy mimo sledovanou síť a jejich porovnání	17
Tabulka 3: Prázdninové intenzity dopravy mimo sledovanou síť a jejich porovnání.....	18
Tabulka 4: Červnové intenzity dopravy v Tunelovém komplexu Blanka a jejich porovnání.....	20
Tabulka 5: Prázdninové intenzity dopravy v Tunelovém komplexu Blanka a jejich porovnání	24
Tabulka 6: Naměřené hodnoty na trase jízdy mezi ulicí K Barrandovu a Jižní spojkou	34
Tabulka 7: Naměřené hodnoty na trase jízdy mezi Zbraslaví a dálnicí D1	35
Tabulka 8: Přehled dopravních nehod na levobřežní mimoúrovňové křižovatce podle hlavní příčiny a jejich následků.....	43
Tabulka 9: Přehled dopravních nehod na Barrandovské mostě podle hlavní příčiny a jejich následků ..	45
Tabulka 10: Přehled dopravních nehod v ulici K Barrandovu podle hlavní příčiny a jejich následků	47
Tabulka 11: Přehled dopravních nehod ve Strakonické ulici od jihu podle hlavní příčiny a jejich následků	49
Tabulka 12: Přehled dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu podle hlavní příčiny a jejich následků ..	51
Tabulka 13: Přehled dopravních nehod na Jižní spojce podle hlavní příčiny a jejich následků.....	53
Tabulka 14: Přehled dopravních nehod v Modřanské ulici od severu podle hlavní příčiny a jejich následků	55
Tabulka 15: Přehled dopravních nehod ve Strakonické ulici od severu podle hlavní příčiny a jejich následků.....	57
Tabulka 16: Přehled dopravních nehod v Dobříšské ulici podle hlavní příčiny a jejich následků	59

Příloha č. 1 – Dopravní nehodovost

Mimoúrovňová křižovatka na levém břehu

Oblast zahrnuje prostor mimoúrovňové křižovatky na levém vltavském břehu, kde se stýká Barrandovský most s ulicemi Strakonickou a K Barrandovu.

Tabulka 8: Přehled dopravních nehod na levobřežní mimoúrovňové křižovatce podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	3	0	0	2
	nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	1
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	6	0	0	0
	Celkem	10	0	0	3
2020	jiný druh nepřiměřené rychlosti	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7	0	0	0
	nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto apod.)	1	0	0	1
	nezaviněná řidičem	2	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	2	0	0	1
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2	0	0	0
	Celkem	16	0	0	2
2021	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	2
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	7	0	0	1
	Celkem	9	0	0	3
2022	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	4	0	0	0
	nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto apod.)	1	0	0	0
	nezaviněná řidičem	1	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	Celkem	8	0	0	0

2023	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	nesprávné otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	Celkem	3	0	0	0

Nejčastější hlavní příčinou nehod v letech před dopravními omezeními na Barrandovském mostě bylo přejíždění z jednoho pruhu do druhého, které se vyskytovalo ve 43 procentech případů. Během roku 2022 se hlavní příčinou nehod stalo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, vyskytující se u 50 procent nehod. V průběhu roku 2023 se staly tři nehody, přičemž žádná z jejich příčin nebyla převažující (obrázek číslo 35).



Obrázek 35: Počet dopravních nehod na mimoúrovňové křižovatce na levém břehu

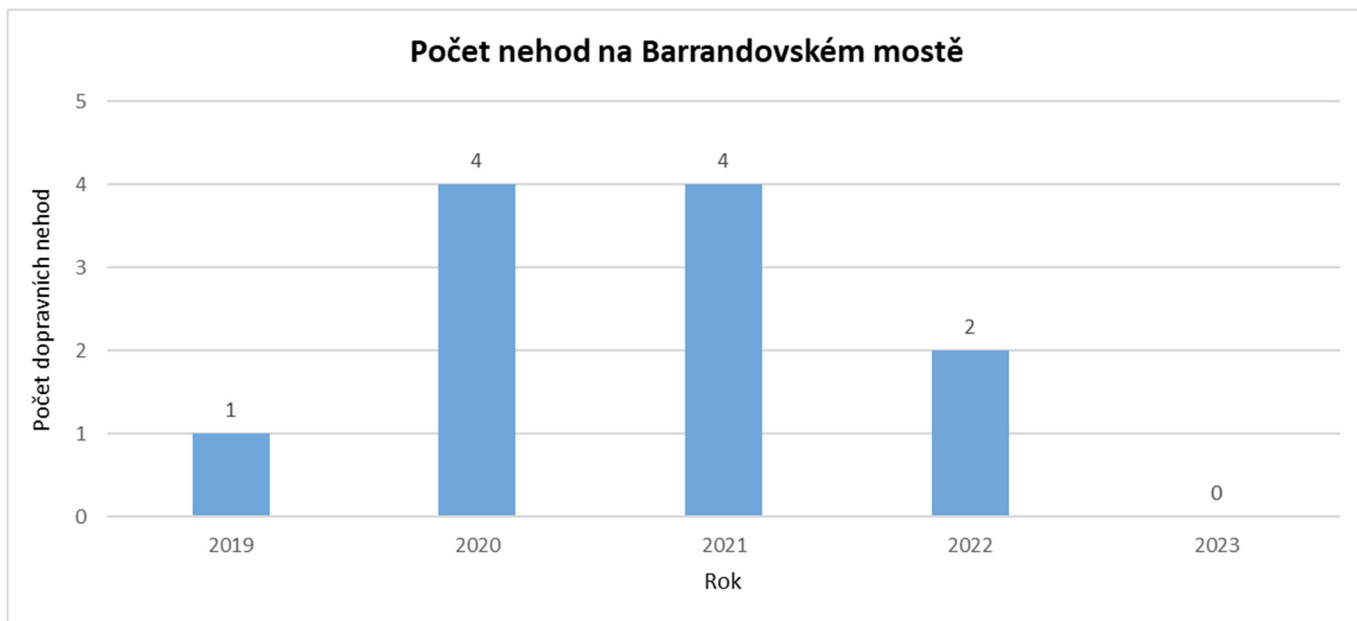
Barrandovský most

Úsek obsahuje Barrandovský most bez mimoúrovňových křižovatek jak na levém, tak na pravém břehu řeky Vltavy.

Tabulka 9: Přehled dopravních nehod na Barrandovském mostě podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	Celkem	1	0	0	0
2020	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	2	0	0	0
	Celkem	4	0	0	0
2021	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	2	0	0	0
	Celkem	4	0	0	0
2022	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	1	0	0	0
	Celkem	2	0	0	0
2023	–	–	–	–	–
	Celkem	0	0	0	0

V letech před zahájením rekonstrukčních prací na mostě představovalo hlavní příčinu dopravních nehod přejíždění z jednoho pruhu do druhého, které tvořilo 56 % případů kolizí. V roce 2022 po dobu rekonstrukce bylo hlavní příčinou jak přejíždění z jednoho pruhu do druhého (to v 50 % případů), tak bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda představující rovněž 50 % případů. Následující rok nedošlo k žádné nehodě, kterou by řešili příslušníci Policie České republiky (obrázek číslo 36).



Obrázek 36: Počet dopravních nehod na Barrandovském mostě

K Barrandovu

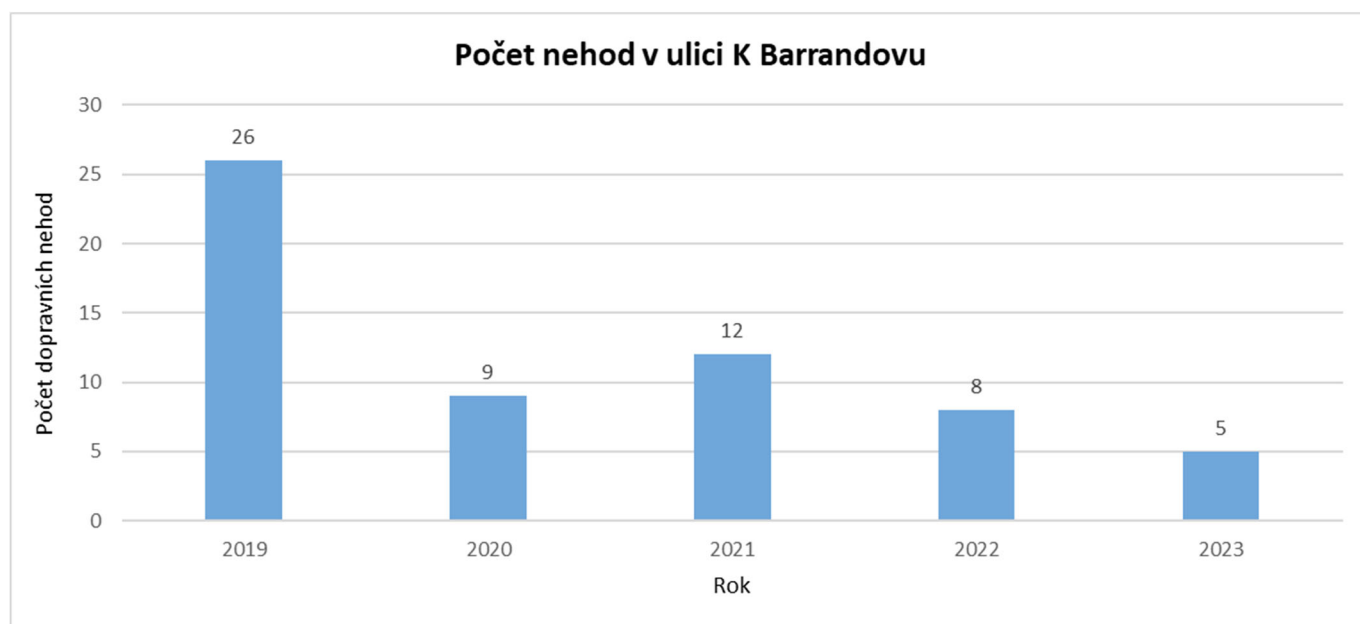
Ulice K Barrandovu byla posuzována v úseku mezi křižovatkou s ulicí Štěpařskou a Barrandovským mostem.

Tabulka 10: Přehled dopravních nehod v ulici K Barrandovu podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	chodci na vyznačeném přechodu	1	0	1	0
	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	3	0	0	0
	jízda na – červené světlo	1	0	0	1
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	8	0	0	0
	nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	0
	nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	1	0	0	0
	nezaviněná řidičem	1	0	0	0
	proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST	1	0	0	0
	při odbočování vlevo	2	0	0	0
	při otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	2	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	3	0	0	0
	Celkem		26	0	1
2020	jízda na – červené světlo	1	0	0	0
	jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	3	0	0	0
	při odbočování vlevo souběžně jedoucím vozidlu	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2	0	0	0
	Celkem		9	0	0
2021	chodci na vyznačeném přechodu	1	0	0	1
	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
	jízda na – červené světlo	2	0	0	2
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7	0	0	1
	při odbočování vlevo	1	0	0	0
	Celkem		12	0	0

2022	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5	0	0	1
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	2	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	Celkem	8	0	0	1
2023	jízda na – červené světlo	1	0	0	1
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	Celkem	5	0	0	1

Mezi roky 2019 a 2021 bylo nejčastější hlavní příčinou dopravní nehody nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (ve 38 %). Stejná příčina převažovala i během rekonstrukčních prací v roce 2022, kdy vzrostl její podíl na 63 %. O rok později během druhé etapy se stalo celkem pět dopravních nehod, přičemž žádná z jejich příčin nepřevažovala nad ostatními (obrázek číslo 37).



Obrázek 37: Počet dopravních nehod v ulici K Barrandovu

Strakonická od jihu

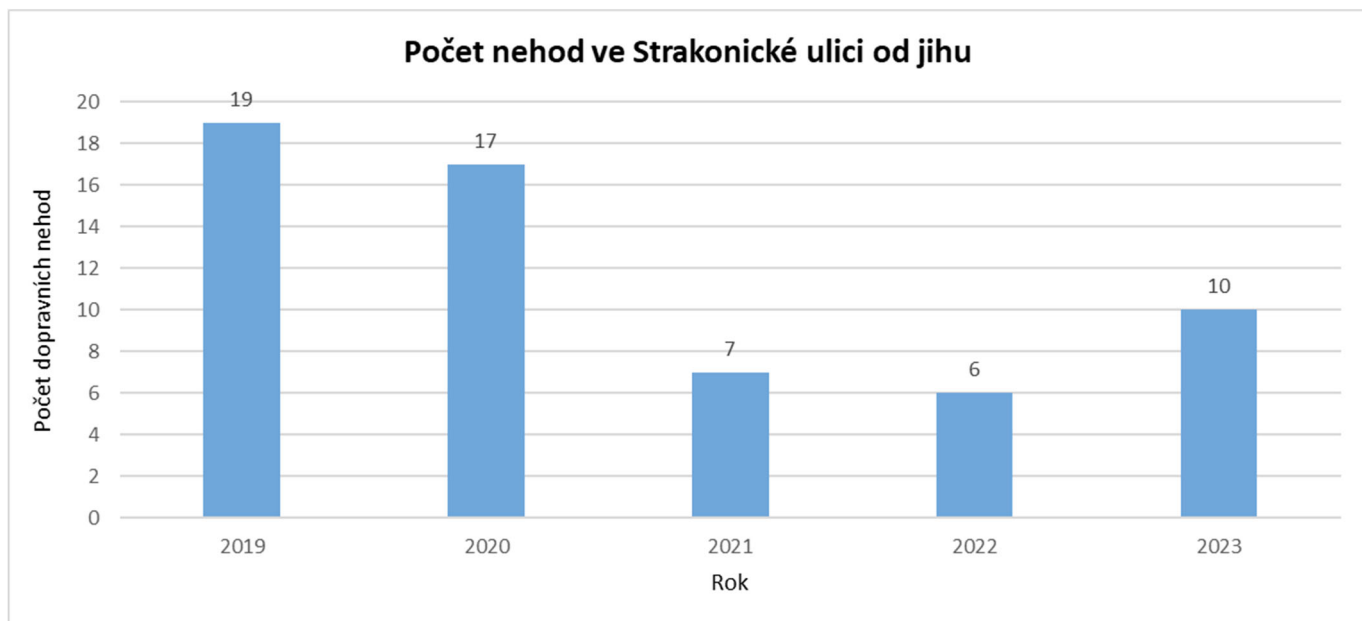
Z jižního směru byla Strakonická ulice z pohledu dopravní nehodovosti řešena od křížení s Výpadovou ulicí až po Barrandovský most.

Tabulka 11: Přehled dopravních nehod ve Strakonické ulici od jihu podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	chyby při udání směru jízdy	1	0	0	0
	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	3	0	0	1
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7	0	0	4
	nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	0
	nesprávné otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	při otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	4	0	0	0
	při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice	1	0	0	0
	Celkem	19	0	0	5
2020	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6	0	0	1
	nepř. rychlosti bočnímu nárazovému větru (předjíždění vozidel)	1	0	0	0
	nezaviněná řidičem	1	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	3	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	5	0	0	0
	Celkem	17	0	0	1
2021	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	3	0	0	0
	při zařazování do proudu jedoucích vozidel ze stanice	1	0	0	0
	Celkem	7	0	0	0
2022	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	3	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	1
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	1	0	0	0
	Celkem	6	0	0	1

2023	bezohledná, agresivní, neohledupná jízda	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	1	0	0	1
	nezaviněná řidičem	1	0	0	1
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	3	0	0	1
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	2	0	0	1
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	1	0	0	0
	Celkem	10	0	0	4

Nejfrekventovanější hlavní příčinou dopravních nehod v letech před omezeními na Barrandovském mostě bylo v tomto úseku nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem vyskytující se u 35 % nehod. V roce 2022 v době rekonstrukce mostu byl nejčastější hlavní příčinou definován jiný druh nesprávného způsobu jízdy vyskytující se u 50 % kolizí. Při druhé etapě rekonstrukčních prací představovalo nejčastější hlavní příčinu nehod přejíždění z jednoho pruhu do druhého (obrázek číslo 38).



Obrázek 38: Počet dopravních nehod ve Strakonické ulici od jihu

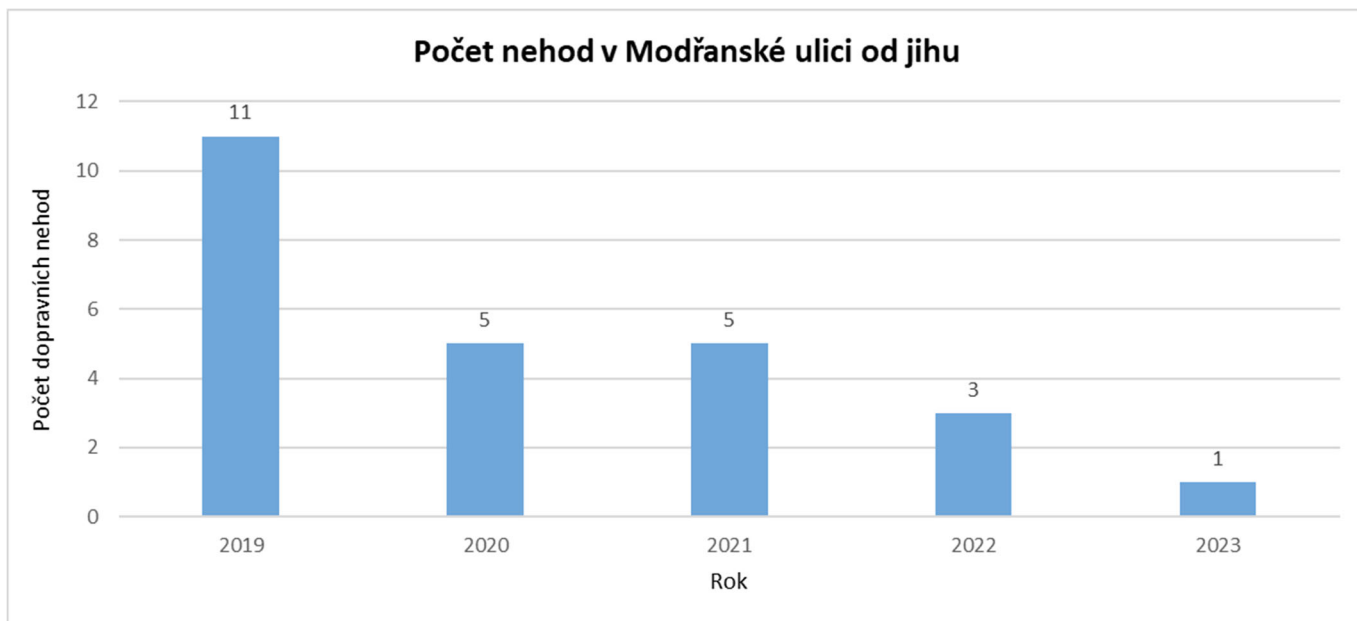
Modřanská od jihu

Jižní směr Modřanské ulice k Barrandovskému mostu byl vyhodnocován v úseku od ulice Československého exilu po rekonstruovaný most.

Tabulka 12: Přehled dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtečná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7	0	0	0
	proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST	1	0	0	0
	při odbočování vlevo	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	Celkem	11	0	0	0
2020	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	při odbočování vlevo	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	3	0	0	1
	Celkem	5	0	0	1
2021	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	1
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	2	0	0	0
	Celkem	5	0	0	1
2022	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	0
	při odbočování vlevo	1	0	0	1
	Celkem	3	0	0	1
2023	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	1	0	0	0
	Celkem	1	0	0	0

V letech 2019 až 2021 bylo nejvíce se vyskytující hlavní příčinou nehod nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (48 %). V roce 2022 není žádná z příčin převažující. Nehody se tehdy staly kvůli nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu a při odbočování vlevo, přičemž každá odpovídá přibližně 33 %. O rok později (2023) došlo pouze k jedné kolizi a její příčinou se stalo vyhýbání bez dostatečné boční vůle (obrázek číslo 39).



Obrázek 39: Počet dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu

Jižní spojka

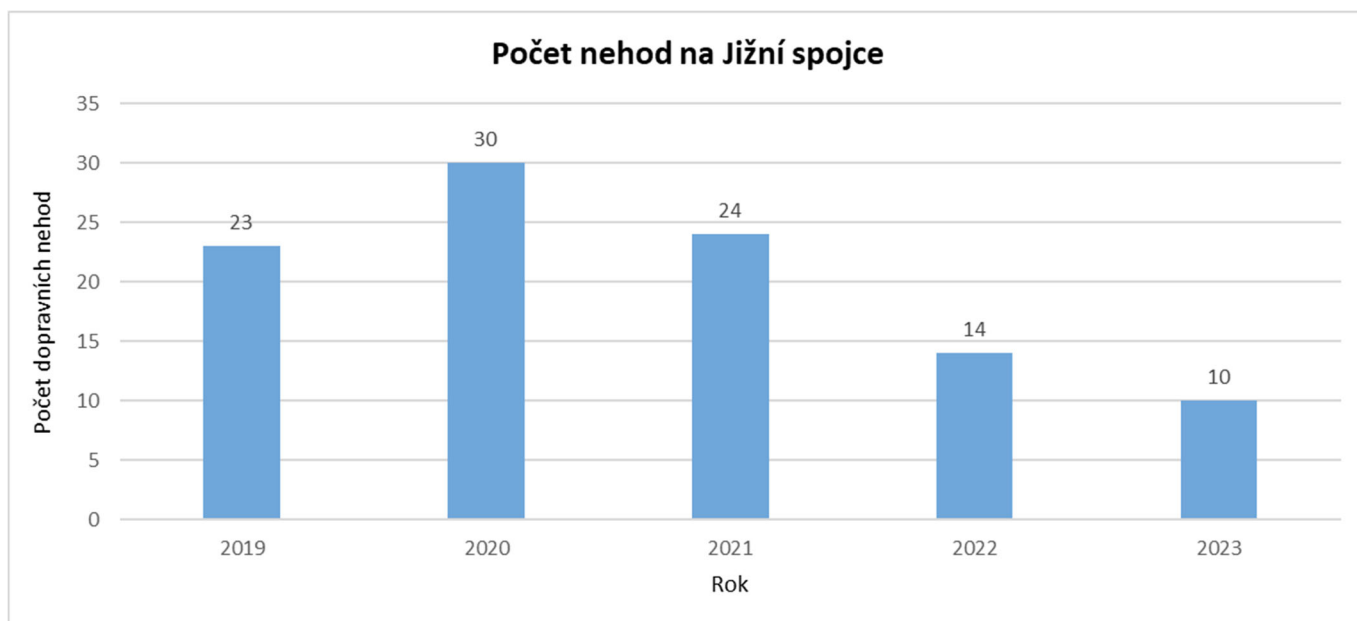
Z Jižní spojky byla posuzována část od křižovatky s ulicí 5. května po Barrandovský most.

Tabulka 13: Přehled dopravních nehod na Jižní spojkce podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	2	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	9	0	0	0
	nesprávné otáčení nebo couvání	2	0	0	0
	při odbočování vlevo	1	0	0	1
	při otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	6	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	1	0	0	0
	Celkem	23	0	0	1
2020	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	3	0	0	0
	jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	9	0	0	0
	nesprávné otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	nesprávné uložení nákladu	2	0	0	0
	proti příkazu dopravní značky – DEJ PŘEDNOST	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	8	0	0	1
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	4	0	0	0
	Celkem	30	0	0	1
2021	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	13	0	0	2
	nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	1	0	0	0
	nezaviněná řidičem	1	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	2	0	0	1
	při odbočování vlevo	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	3	0	0	0
	vozidlu přijíždějícímu zprava	1	0	0	0
	Celkem	24	0	0	3

2022	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	2	0	0	2
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	4	0	0	0
	nepř. rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka)	1	0	0	0
	nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto apod.)	1	0	0	0
	při odbočování vlevo	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	3	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	2	0	0	0
	Celkem	14	0	0	2
2023	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	0
	nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto apod.)	1	0	0	0
	při otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	3	0	1	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	4	0	0	1
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	1	0	0	0
	Celkem	10	0	1	1

Jak v období před započítáním rekonstrukce, tak i během její první etapy se nejčastější hlavní příčinou vzniku dopravní nehody stalo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, pouze se změnila frekvence jejího výskytu. V letech 2019 až 2021 se pohybovala na úrovni 40 %, poté poklesla na 29 %. Při druhé etapě rekonstrukčních prací se nejvíce dopravních nehod stalo kvůli řidičovu plnému nevěnování se řízení vozidla představující 40% podíl (obrázek číslo 40).



Obrázek 40: Počet dopravních nehod na Jižní spoje

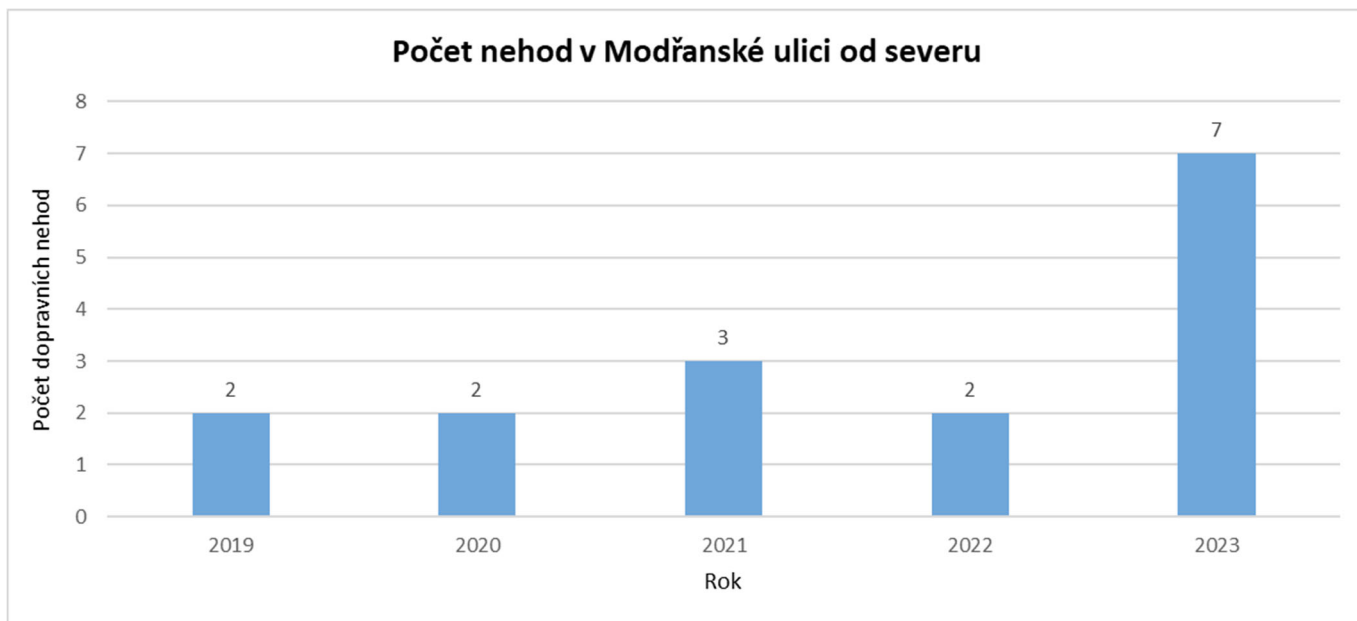
Modřanská od severu

Ze severního směru je Modřanská ulice vyhodnocována v úseku mezi ulicemi Jeremenkovou a Branickou.

Tabulka 14: Přehled dopravních nehod v Modřanské ulici od severu podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	jiné nedání přednosti	1	0	0	1
	při vjíždění na silnici	1	0	0	0
	Celkem	2	0	0	1
2020	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	0
	Celkem	2	0	0	0
2021	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	Celkem	3	0	0	0
2022	jiný druh nepřiměřené rychlosti	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	Celkem	2	0	0	0
2023	chodci na vyznačeném přechodu	1	0	0	2
	nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	2
	nezaviněná řidičem	2	0	0	1
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	1	0	0	0
	vyhýbání bez dostatečné boční vůle	1	0	0	0
	Celkem	7	0	0	5

V letech předcházejících rekonstrukci Barrandovskému mostu bylo nejčastější hlavní příčinou nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem vyskytující se ve 43 % případů. Po dobu první etapy rekonstrukce se nehody staly kvůli jinému druh nepřiměřené rychlosti a při přejíždění z jednoho pruhu do druhého. Následující rok během druhé fáze rekonstrukce mírně nad ostatními příčinami převyšovaly dopravní nehody nezaviněné řidičem mající podíl 29 % (obrázek číslo 41).



Obrázek 41: Počet dopravních nehod v Modřanské ulici od severu

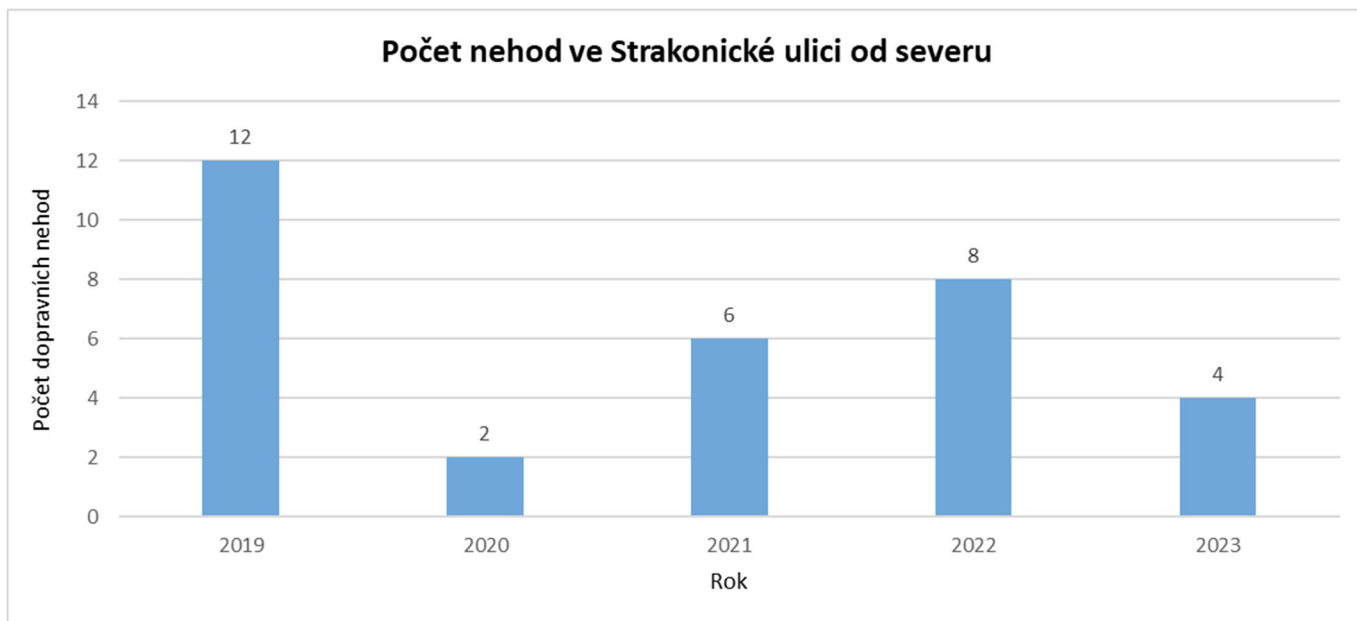
Strakonická od severu

Ze severní strany byla Strakonická ulice vyhodnocována v úseku od křižovatky s Nádražní až po Barrandovský most.

Tabulka 15: Přehled dopravních nehod ve Strakonické ulici od severu podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	5	0	0	0
	nepř. rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka)	1	0	0	0
	nesprávné otáčení nebo couvání	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	2	0	0	0
	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	2	0	0	0
	Celkem	12	0	0	0
2020	nepř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto apod.)	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	Celkem	2	0	0	0
2021	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	4	0	0	0
	Celkem	6	0	0	0
2022	jiný druh nesprávného způsobu jízdy	1	0	0	0
	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	6	0	0	0
	Celkem	8	0	0	0
2023	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	3	0	0	0
	nezvládnutí řízení vozidla	1	0	0	0
	Celkem	4	0	0	0

Než začaly na Barrandovském mostě rekonstrukční práce, tedy za období let 2019 až 2021, stávaly se dopravní nehody především při přejíždění z jednoho pruhu do druhého (35 %). Ze stejné převažující hlavní příčiny se nehody stávaly i během úvodní etapy rekonstrukčních prací na mostě, jen se zvýšil její podíl na 75 %. Druhá etapa přinesla změnu v hlavní příčině kolizí, k nimž zde došlo, když převažovalo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem pohybující se na úrovni 75 % (obrázek číslo 42).



Obrázek 42: Počet dopravních nehod ve Strakonické ulici

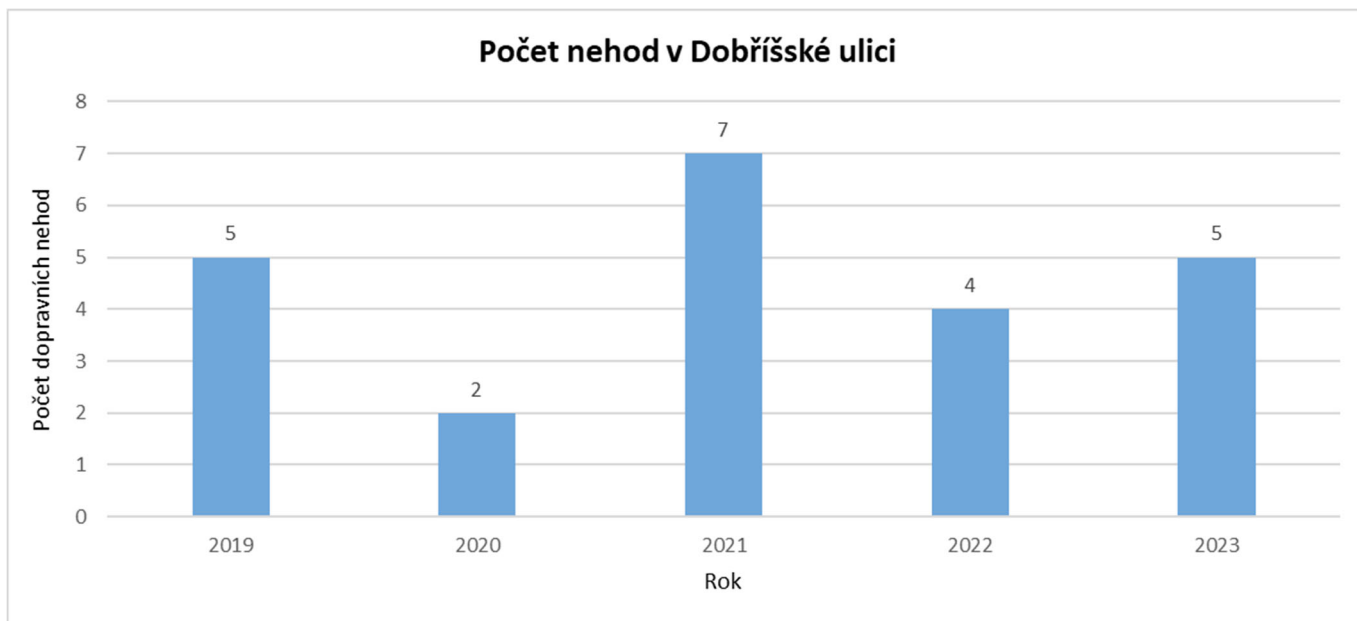
Dobříšská

V Dobříšské ulici se realizovalo porovnání dopravní nehodovosti v úseku od tunelu Mrázovka po křižovatku se Strakonickou ulicí.

Tabulka 16: Přehled dopravních nehod v Dobříšské ulici podle hlavní příčiny a jejich následků

Rok	Hlavní příčiny nehody	Počet nehod	Smrtelná zranění	Těžká zranění	Lehká zranění
2019	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	4	0	0	1
	Celkem	5	0	0	1
2020	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	1	0	0	0
	nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	0
	Celkem	2	0	0	0
2021	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	4	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	3	0	0	0
	Celkem	7	0	0	0
2022	nepř. rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	1	0	0	2
	nezvládnutí řízení vozidla	2	0	0	2
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	Celkem	4	0	0	4
2023	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	3	0	0	0
	při přejíždění z jednoho pruhu do druhého	2	0	0	0
	Celkem	5	0	0	0

Nejfrekventovanější hlavní příčinou dopravních nehod v Dobříšské ulici bylo před mezi roky 2019 a 2021 přejíždění z jednoho pruhu do druhého (50 %). Během první etapy rekonstrukčních prací na Barrandovském mostě v roce 2022 se nejčastější příčinou dopravních nehod stalo nezvládnutí řízení vozidla odpovídající 50 %. Při další etapě se nehody stávaly především z nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, jejichž podíl činil 60 % (obrázek číslo 43).



Obrázek 43: Počet dopravních nehod v Dobříšské ulici