

Uzavírka Barrandovského mostu – I. etapa

Zhodnocení vlivu na dopravu



Zpracoval ke dni 17. října 2022:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Úsek dopravního inženýrství
Oddělení dopravních analýz a DI koordinace

Obsah

Obsah	1
Úvod	2
Popis opatření první etapy	2
Intenzity automobilové dopravy	5
Dopravní nehodovost	8
Mimoúrovňová křižovatka na levém břehu	8
Barrandovský most	10
K Barrandovu	11
Strakonická od jihu	13
Modřanská od jihu	14
Jižní spojka	15
Modřanská od severu	17
Strakonická od severu	19
Dobříšská	20
Měřicí jízdy	22
Trasa Malá Chuchle – Krč přes Pražský okruh a Barrandov	22
Trasa Zbraslav – Kačerov přes Pražský okruh a dálnici D1	23
Dojezdová doba	25
K Barrandovu (K Holyni – Barrandovský most)	25
Strakonická (Výpadová – Barrandovský most)	26
Komořanská (most Závodu míru – Generála Šišky)	27
Modřanská (Generála Šišky – rampa Modřanská)	27
Jižní spojka (Štěrboholská spojka – Barrandovský most)	28
Jižní spojka (5. května – Barrandovský most)	29
Vídeňská (okružní křižovatka Vídeňská – Michelská)	29
Barrandovský most (Dobříšská – Barrandovský most)	30
Shrnutí	31
Seznam tabulek	32
Seznam obrázků	33

Úvod

Barrandovský most je silniční komunikace přes Vltavu v říčním kilometru 58,5. Spojuje Braník v městské části Praha 4 na pravém břehu s levobřežními Hlubočepy v městské části Praha 5. Vyprojektoval ho tým pod vedením Karla Filsaka, autora například pražského hotelu Intercontinental nebo československé ambasády v brazilském hlavním městě Brasilia.

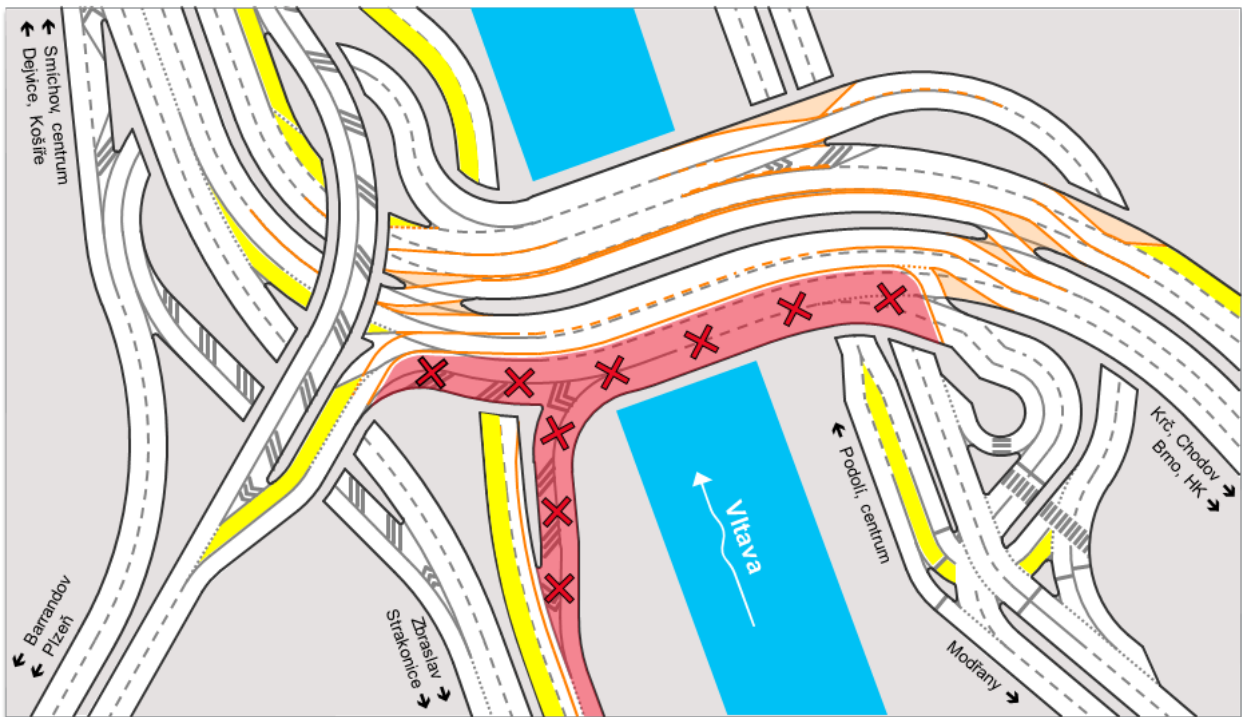
Stavba je navržena jako soumostí tvořené dvěma samostatnými nosnými konstrukcemi se společnou spodní stavbou. Jednotlivé mosty se označují na jižní a severní. S korytem most Vltavy svírá ostrý úhel 53° a celkově je tvořen osmi jízdními pruhy a dvěma chodníky. Přípravné práce na stavbě začaly v roce 1978 a jižní část byla zprovozněna po pěti letech (1983), severní za dalších pět let nato (1988). V tu dobu nesl most pojmenování po někdejším československém prezidentu Antonínu Zápotockém.

Most je součástí tzv. Městského, tedy vnitřního, okruhu a intenzity automobilové dopravy ve výši 142tisíc (dle Ročenky dopravy Praha 2019) za průměrný pracovní den z něj dělají nejzatíženější dopravní stavbu v České republice.

Zhodnocení vlivu první etapy rekonstrukce na pražskou dopravu je v předkládaném dokumentu provedeno z pohledu posouzení intenzit automobilové dopravy, dále z pohledu realizovaných měřicích jízd a díky spolupráci s Operátorem ICT je provedeno vyhodnocení dojezdových dob. Na základě dat o dopravních nehodách získaných od Policejního prezidia České republiky je pak provedeno posouzení z hlediska dopravní nehodovosti.

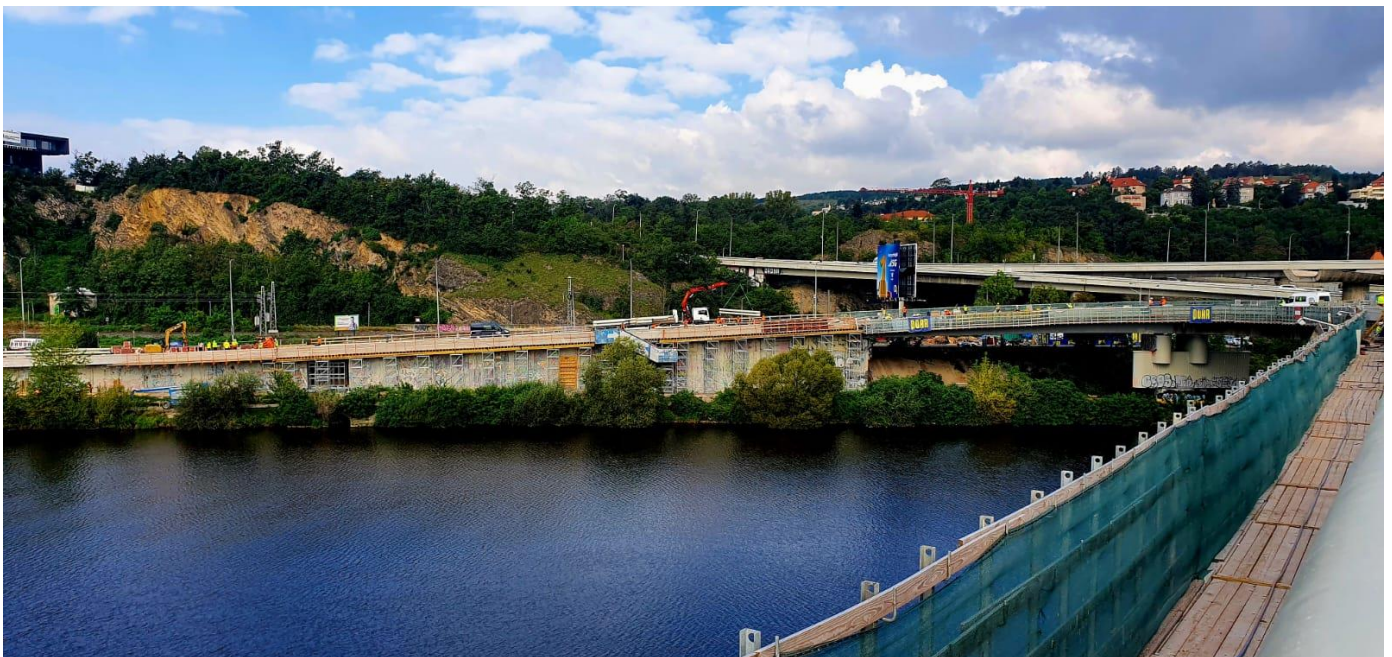
Popis opatření první etapy

V období od 30. dubna do 6. května 2022 se realizovaly přípravné práce, které zahrnovaly vybudování přejezdů mezi severní a jižní nosnou konstrukcí mostu na obou předpolích, což představovalo nebytnou součást rekonstrukce mostu. Od soboty 14. května 2022 byla zahájena výstavba dopravního opatření na objízdných trasách i samotném Barrandovském mostě, která vyvrcholila následující den (v neděli 15. května 2022) uzavřením rampy ze Strakonické ulice. Samotné stavební práce I. etapy začaly 16. května 2022. V každém směru jízdy byly zachovány vždy dva jízdní pruhy průběžné a jeden pruh odbočovací (obrázek číslo 1).



Obrázek 1: Organizace dopravy během první etapy rekonstrukce

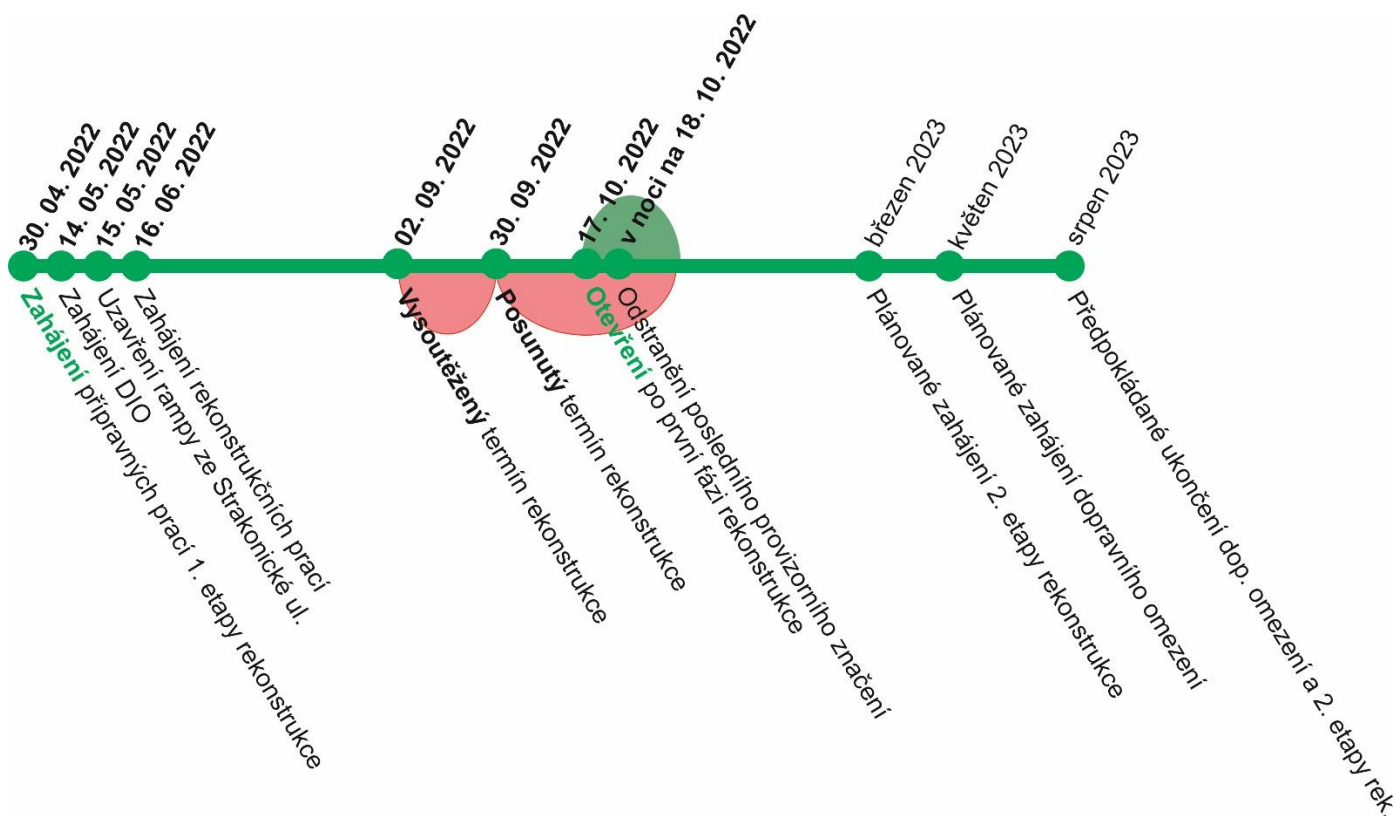
Během stavebních úprav došlo k odstranění mostního objektu, který tvoří součást Strakonické rampy, a následně se realizovala jeho opětovná výstavba (obrázek číslo 2). Dále prošla rekonstrukcí horní část této rampy a dva vnější jízdní pruhy na mostě ve směru od západu na východ včetně dilatačního závěru na Barrandovské rampě a před sjezdem do Braníka. Navíc je opravena rovněž spodní část mostu nad Strakonickou ulicí. Tato komunikace byla v tu dobu od Strakonické rampy na most průjezdná pouze levým jízdním pruhem.



Obrázek 2: Stavební činnost v létě roku 2022

Práce měly podle původních předpokladů skončit 2. září. Vzhledem k tomu, že se v procesu stavebně technických postupů naskytl nové skutečnosti, byl termín dokončení oprav nejprve posunut na 29. září a posléze až na 22. října. Nakonec se ale práce povedlo uspíšit a zrekonstruovaný Barrandovský most se po první etapě otevřel po 23. hodině v noci z neděle 16. na pondělí 17. října. Poslední provizorní dopravní značení bylo odstraněno v noci na 18. října.

V březnu roku 2023 by měla podle plánů z října 2022 začít druhá etapa rekonstrukčních prací, která by měla skončit v měsíci srpnu roku 2023 (obrázek číslo 3) s tím, že dopravní omezení má trvat cca tři měsíce a je plánováno opět na období letních školních prázdnin.



Obrázek 3: Časová osa

Intenzity automobilové dopravy

Ze sčítání intenzit automobilové dopravy na komunikacích v okolí rekonstruovaného Barrandovského mostu byl ve většině případů zaznamenán pokles počtů projíždějících automobilů. Především je to patrné u páteřních komunikací se směrem jízdy k Barrandovskému mostu. Největší pokles intenzit byl zaznamenán ve Strakonické ulici v úseku Mezichuchelská – Barrandovský most, kde došlo ke snížení intenzit přibližně o 33 %. Tento pokles lze zdůvodnit uzavírkou rampy ze Strakonické na Barrandovský most, kdy byli řidiči nuceni volit objízdnou trasu. Naopak větší nárůst intenzit automobilové dopravy byl zaznamenán na Nuselském mostě v úseku od 5. května k Legerově, tedy ve směru do centra metropole. Počty projíždějících vozidel v této lokalitě narostly o 18 %. Tento stav lze přisuzovat skutečnosti, že je tato komunikace vnímána jako alternativa k vyznačeným objízdným trasám, která je řidiči volena při jejich cestách do centra hlavního města Prahy.

Přímo na Barrandovském mostu intenzita automobilové dopravy klesla, a to jak ve směru od západu na východ, tak rovněž ve směru opačném. Od Strakonické ulice směrem k Jižní spojce přejíždělo most o 17 % méně vozidel, obrácený směr zaznamenal pokles intenzit automobilové dopravy o 6 %. Vyšší míra poklesu ve směru z Prahy 5 na Prahu 4 lze dát do souvislosti s uzavírkou rampy ze Strakonické ulice (obrázek číslo 4).



Obrázek 4: Dopravní situace na Barrandovském mostě

Další výraznější poklesy počtů projíždějících automobilů byly zjištěny v Modřanské ulici mezi Podolským nábřežím a Branickou ulicí. Ve směru k rekonstruovanému mostu byly intenzity nižší o 12 %, v obráceném směru klesly dokonce o 22 %. Nižší intenzity vykazala rovněž ulice Strakonická, a to jak severně od rekonstruovaného přemostění Vltavy, tak především jižně, kde tento stav souvisí i s přebudovávanou rampou na most. Ve Strakonické ulici v úseku Barrandovský most – Mezichuchelská klesly počty projíždějících automobilů v uvedeném směru o pětinu, v opačném dokonce o třetinu. Ve srovnání s tím zaznamenala Strakonická ulice severně od Barrandovského mostu nižší poklesy intenzit automobilové dopravy ve srovnání s obvyklým stavem. Mezi Nádražní a Moulíkovou byly intenzity nižší o přibližně jednu desetinu.

Na ulici K Barrandovu, která rovněž přímo navazuje na opravovaný most, se intenzity dopravy pohybovaly na rovnocenné úrovni jako v období před zahájením prací na mostě.

Celkový přehled posuzovaných lokalit je uveden v tabulce číslo 1, kde jsou pro jednotlivé lokality vypsány intenzity automobilové dopravy v rámci průměrného pracovního dne včetně procentuálního rozdílu mezi stavem před započítáním rekonstrukce a v jejím průběhu.

Tabulka 1: Intenzity dopravy a jejich porovnání

Č.	Lokalita	U1	U2	Úsek	Intenzity [vozidel/24 hodin pracovního dne]		
					Před	Během omezení	Rozdíl [%]
0	Barrandovský most	4100	5033	Jižní spojka – Strakonická	72 000	67 500	-6
		5033	4100	Strakonická – Jižní spojka	71 700	59 300	-17
1	Jižní spojka	4101	4094	Vrbova – Na Strži	57 300	56 100	-2
		4094	4101	Na Strži – Vrbova	54 800	55 100	1
2	Modřanská	4047	4048	Pikovická – Čsl. exilu	14 900	14 900	0
		4048	4047	Čsl. exilu – Pikovická	16 000	16 200	1
3	Modřanská	4042	4043	Podolské nábřeží – Branická	15 500	13 700	-12
		4043	4042	Branická – Podolské nábřeží	15 200	11 900	-22
4	Komořanská	4051	5042	Revoluce – most Závodu míru	6 700	6 000	-10
		5042	4051	most Závodu míru – Revoluce	6 700	7 300	9
5	Pražský okruh	4066	5036	Libušská – Strakonická	29 800	30 200	1
		5036	4066	Strakonická – Libušská	28 100	30 100	7
6	most Závodu míru	5041	5042	rampa mostu – Břežanské údolí	9 600	8 700	-9
		5042	5041	Břežanské údolí – rampa mostu	10 100	8 200	-19
7	Strakonická	5036	5037	Pražský okruh – Bartoňova	26 700	24 500	-8
		5037	5036	Bartoňova – Pražský okruh	25 800	24 400	-5
8	Strakonická	5033	5109	Barrandovský most – Mezichuchel.	32 200	25 900	-20
		5109	5033	Mezichuchel. – Barrandovský most	31 200	20 800	-33
9	K Barrandovu	5033	5094	Strakonická – Pod Habrovou	27 700	27 800	0
		5094	5033	Pod Habrovou – Strakonická	26 600	25 400	-5
10	Strakonická	5033	5120	Barrandovský most – Dobříšská	64 800	67 500	4
		5120	5033	Dobříšská – Barrandovský most	66 500	65 700	-1
11	Dobříšská	5120	5126	Strakonická – tunel Mrázovka	44 600	44 400	0
		5126	5120	tunel Mrázovka – Strakonická	49 400	45 600	-8
12	Strakonická	5032	5118	Nádražní – Moulíkova	18 300	16 500	-10
		5118	5032	Moulíkova – Nádražní	12 900	11 400	-12
13	Jiráskův most	2001	5001	Jirás. nábřeží – Janáčkovu nábřeží	21 800	23 200	6
		5001	2001	Janáčkovu nábřeží – Jirás. nábřeží	20 700	21 700	5
14	Nuselský most	2011	4011	Sokolská – 5. května	36 400	37 900	4
		4011	2011	5. května – Legerova	32 600	38 500	18

Dopravní nehodovost

U Barrandovského mostu a na komunikacích, které na něj bezprostředně navazují, bylo provedeno 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 2022, 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 úprav.

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.

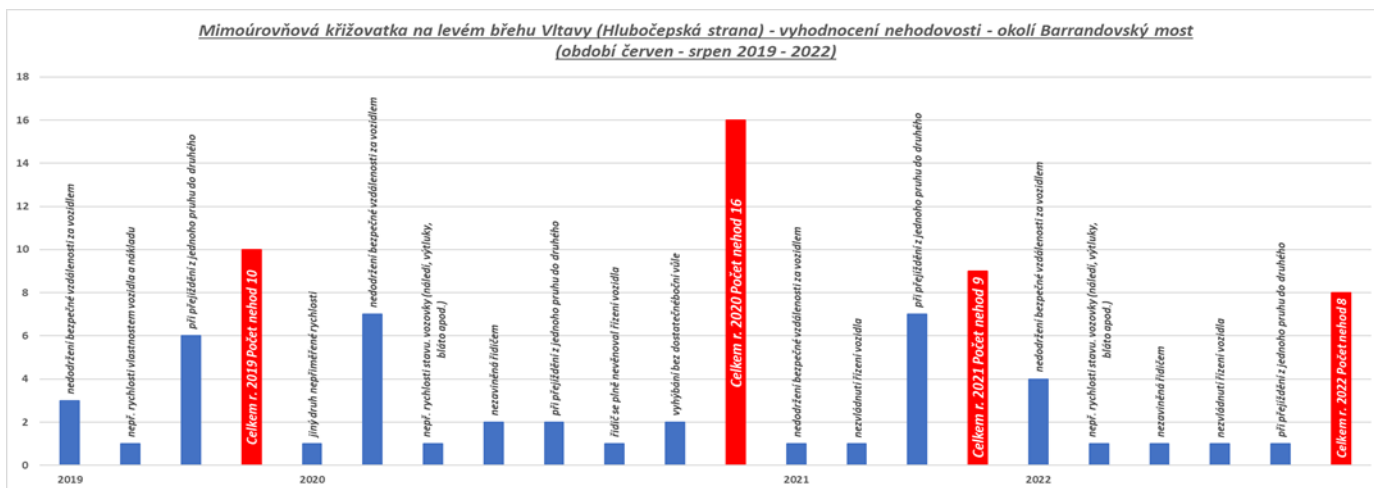
Mimoúrovňová křižovatka na levém břehu

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

Tabulka 2: 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

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 (obrázek číslo 5).



Obrázek 5: Přehled hlavních příčin dopravních nehod na levobřežní mimoúrovňové křižovatce

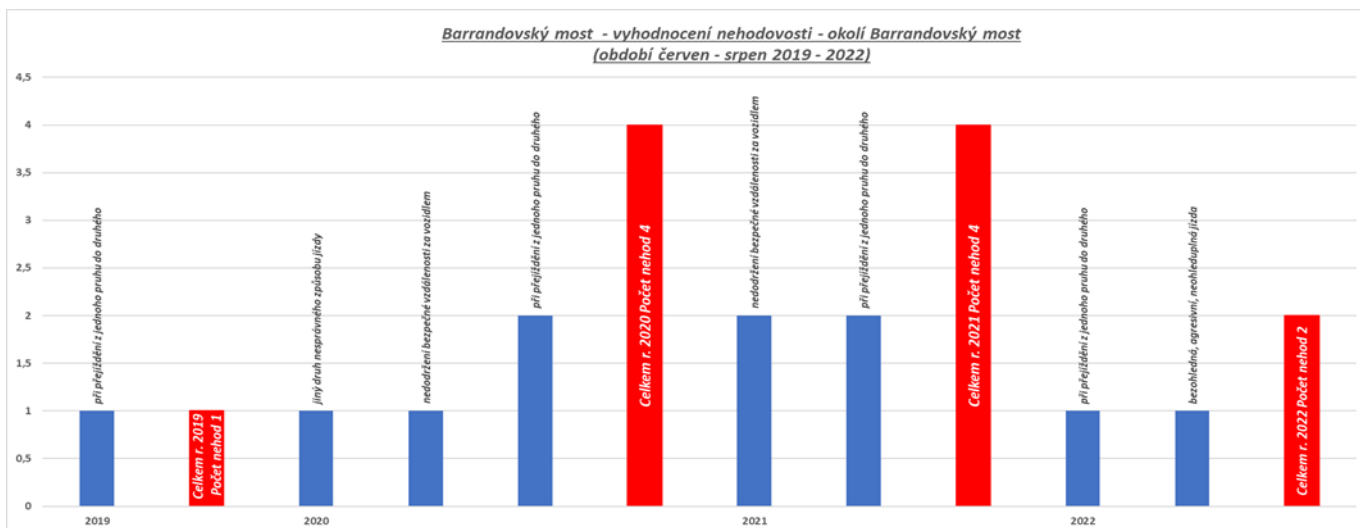
Barrandovský most

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

Tabulka 3: 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, neohledupná jízda	1	0	0	0
	Celkem	2	0	0	0

V letech před zahájením rekonstrukčních prací na mostě představovalo hlavní příčinou 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, neohledupná jízda představující rovněž 50 % případů (obrázek číslo 6).



Obrázek 6: Přehled hlavních příčin dopravních nehod na Barrandovském mostě

K Barrandovu

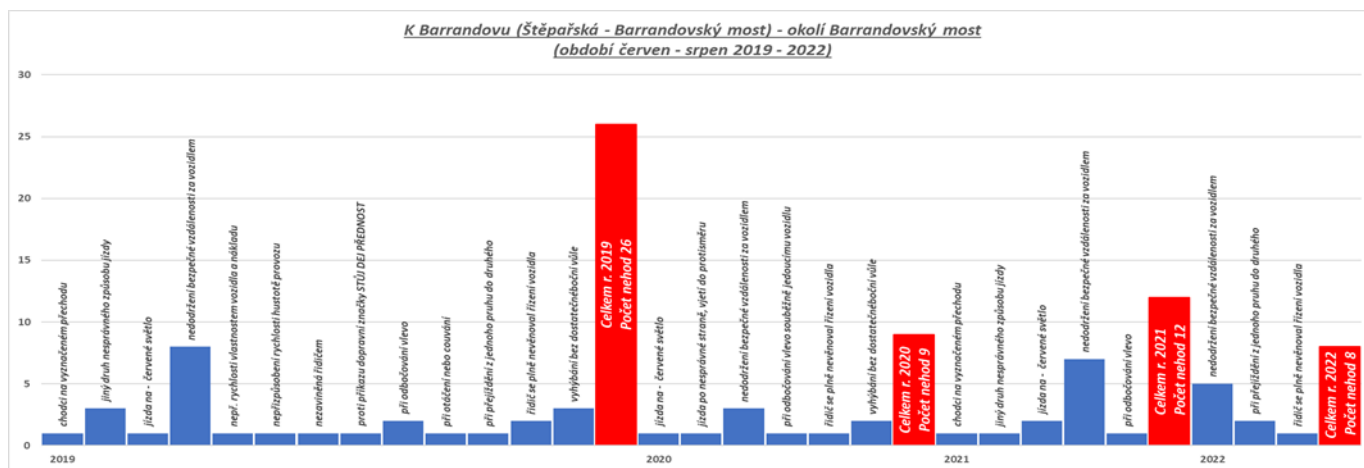
Ulice K Barrandovu byla posuzována v úseku mezi křižovatkou s ulicí Štěpařskou a Barrandovským mostem.

Tabulka 4: 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 STŮJ 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	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	4	
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

Mezi roky 2019 a 2021 bylo nejčastější hlavní příčinou dopravní nehody nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (ve 38 %). Stejná příčina převažovala i během rekonstrukce, jen vzrostl její podíl na 63 % (obrázek číslo 7).



Obrázek 7: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v ulici K Barrandovu

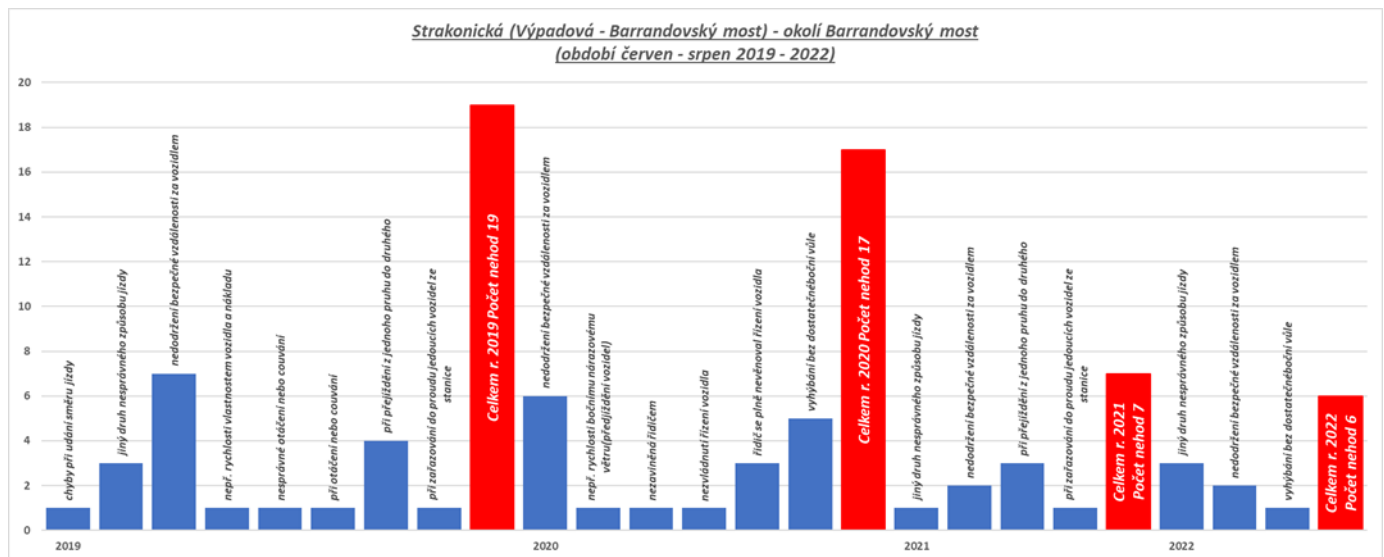
Strakonická od jihu

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

Tabulka 5: 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

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 (obrázek číslo 8).



Obrázek 8: Přehled hlavních příčin dopravních nehod ve Strakonické ulici od jihu

Modřanská od jihu

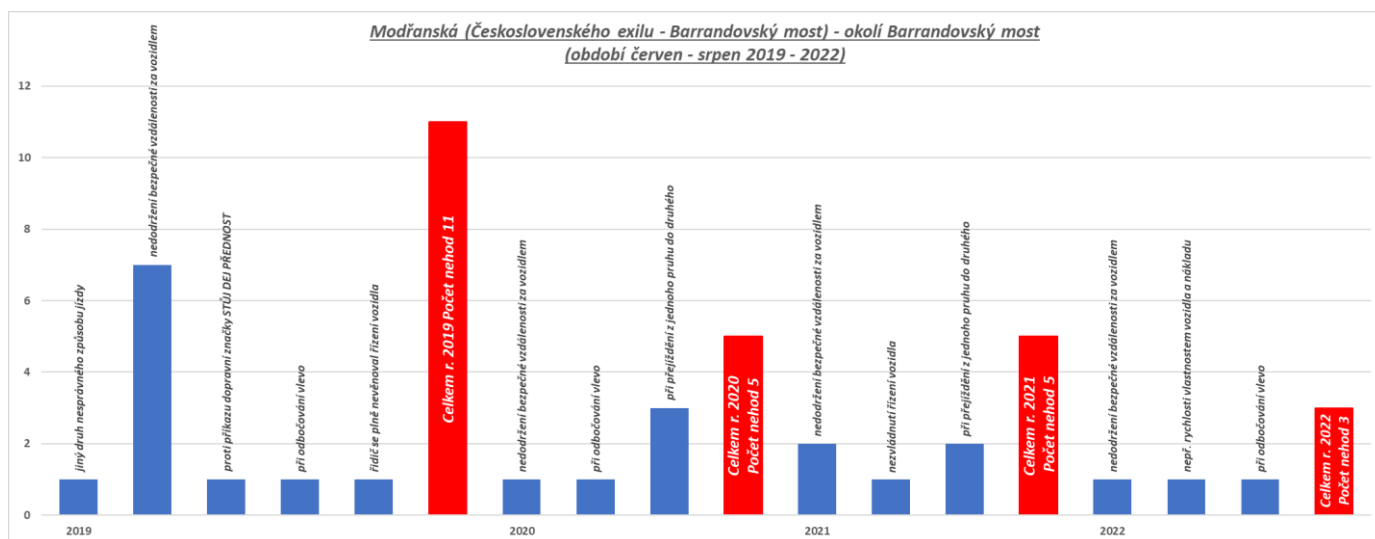
Jižní směr Modřanské ulice k Barrandovskému mostu byl vyhodnocován v úseku od ulice Československého exilu po rekonstruovaný most.

Tabulka 6: Přehled dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu 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	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
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

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

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 % (obrázek číslo 9).



Obrázek 9: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu

Jižní spojka

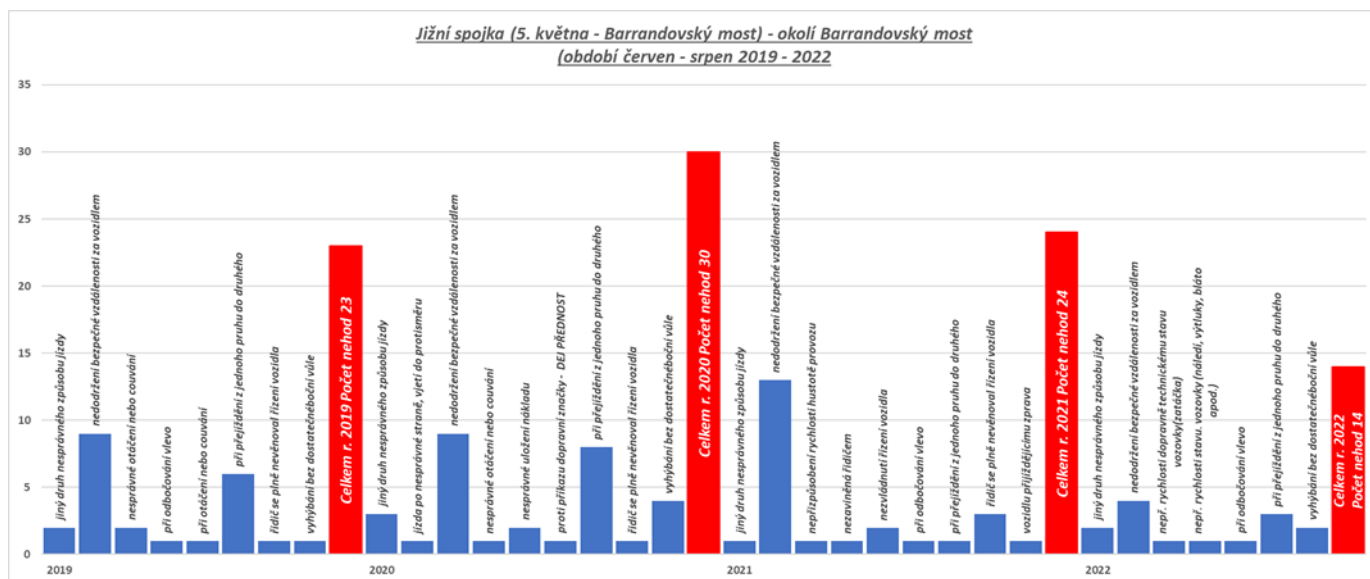
Z Jižní spojky byla posuzována část od křižovatky s ulicí 5. května po Barrandovský most.

Tabulka 7: Přehled dopravních nehod na Jižní spojce 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
	nepřízpůsobení 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

Jak v období před započítáním rekonstrukce, tak i během ní 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 % (obrázek číslo 10).



Obrázek 10: Přehled hlavních příčin dopravních nehod na Jižní spojkce

Modřanská od severu

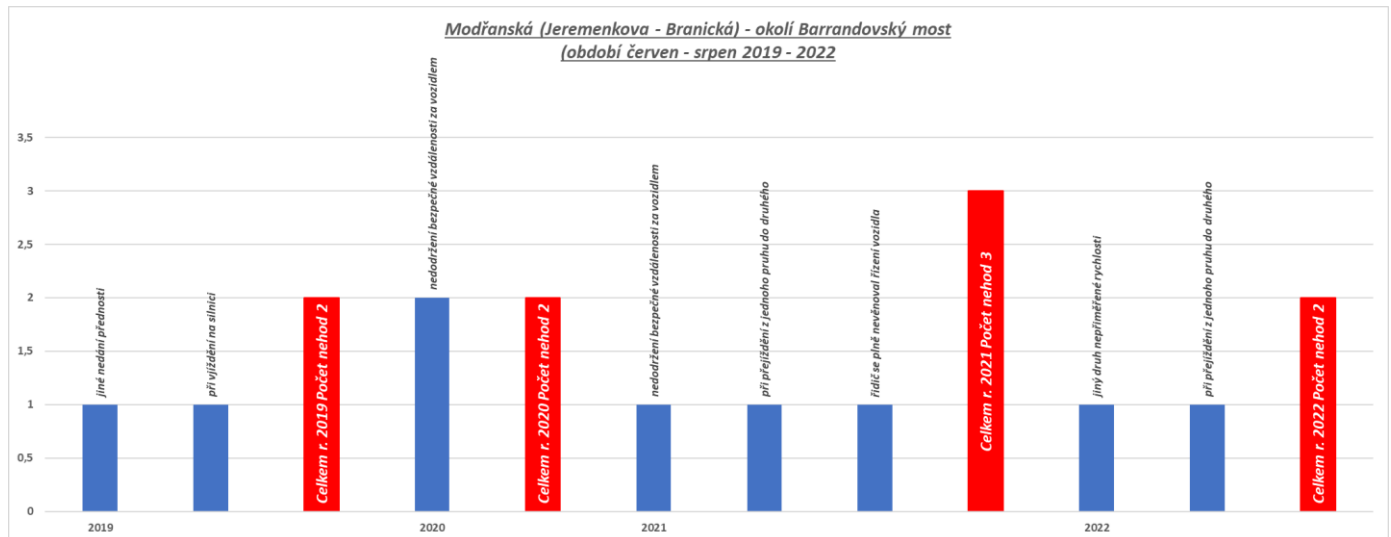
Ze severního směru je Modřanská ulice vyhodnocována v úseku mezi ulicemi Jeremenkovou a Branickou.

Tabulka 8: 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 přeježdění 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 přeježdění z jednoho pruhu do druhého	1	0	0	0
	Celkem	2	0	0	0

V letech předcházejících rekonstrukci Barrandovskému mostu bylo nejčastější hlavní příčinou nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem vyskytující se ve 43 % případech. Po dobu rekonstrukce se nehody staly kvůli jinému druh nepřiměřené rychlosti a při přeježdění z jednoho pruhu do druhého (obrázek číslo 11).



Obrázek 11: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v Modřanské ulici od severu

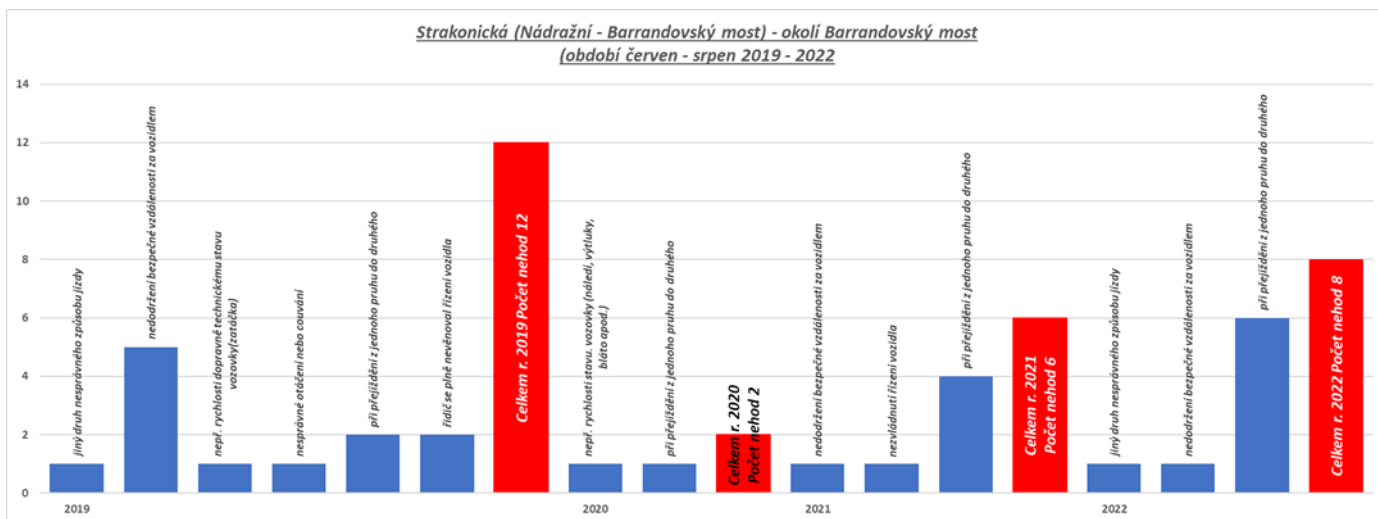
Strakonická od severu

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

Tabulka 9: Přehled dopravních nehod ve Strakonické ulici od severu 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	5	0	0	0
	nepř. rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka)	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

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 rekonstrukčních prací na mostě, jen se zvýšil její podíl na 75 % (obrázek číslo 12).



Obrázek 12: Přehled hlavních příčin dopravních nehod ve Strakonické ulici

Dobříšská

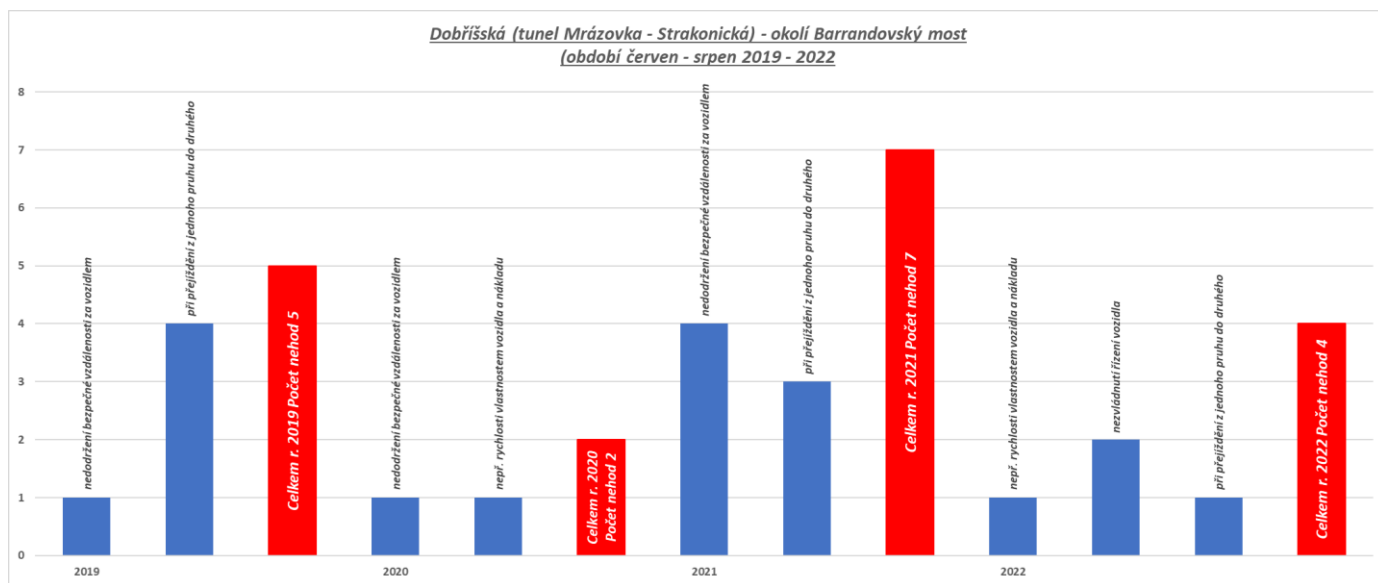
V Dobříšské ulici se realizovalo porovnání dopravní nehodovosti v úseku od tunelu Mrázovka po křižovatku se Strakonickou ulicí.

Tabulka 10: 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

Nejfrekventovanější hlavní příčinou dopravních nehod v Dobříšské ulici bylo před mezi roky 2019 a 2021 přejíždění z jednoho pruhu do druhého (50 %). Během rekonstrukčních prací na Barrandovském mostě

v roce 2022 se nejčastější příčinou dopravních nehod stalo nezvládnutí řízení vozidla odpovídající 50 % (obrázek číslo 13).



Obrázek 13: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v Dobříšské ulici

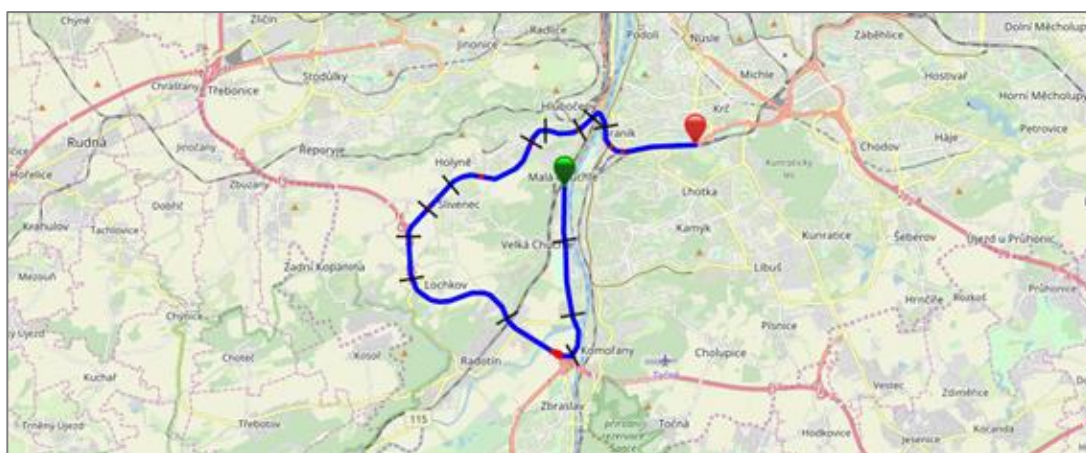
Měřicí jízdy

Pro posouzení vlivu omezení byly dále provedeny kontrolní jízdy měřicími vozidly, jež si TSK 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 Malá Chuchle – Krč přes Pražský okruh a Barrandov

Trasa je postupně vedena po Strakonické ulici z centra, po Pražském okruhu, ulicí K Barrandovu a přes Barrandovský most až na Jižní spojku (obrázek číslo 14).



Obrázek 14: Měřicí trasa mezi Malou Chuchlí a Krčí

Trasa byla projížďena během ranní i odpolední špičky. Následně byl z naměřených hodnot sestaven průměr za typický pracovní den posuzovaného týdne (tabulka číslo 11).

Tabulka 11: Zjištěné hodnoty na trase mezi Malou Chuchlí a Krčí

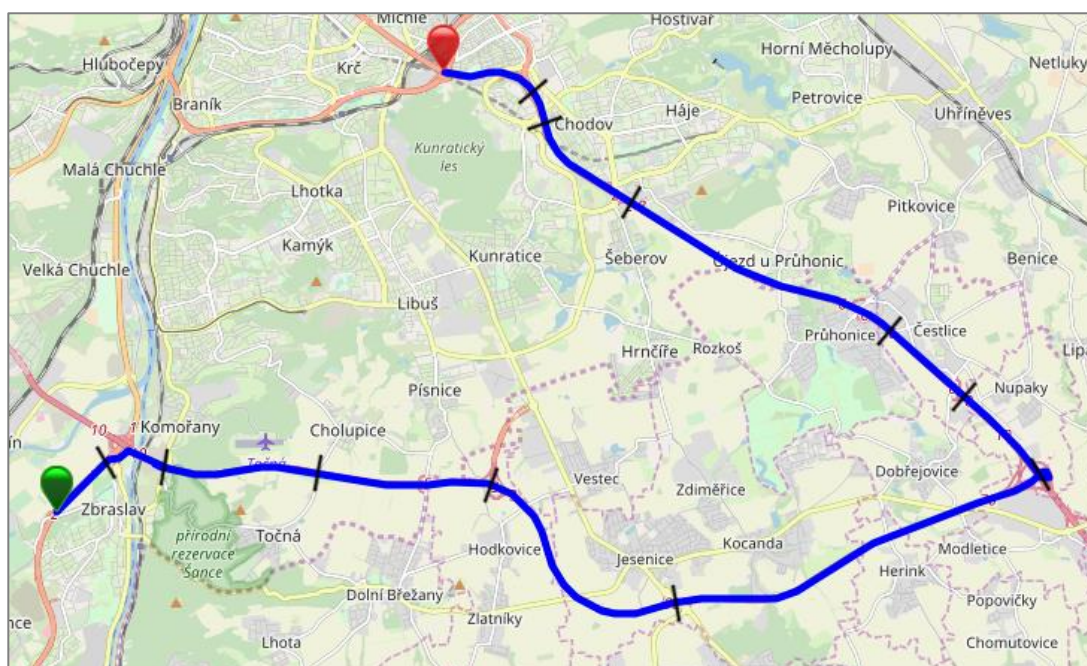
Průměr jízd dle stavu	Cestovní doba	Doba stání	Cestovní rychlost
	[min:s]	[min:s]	[km/h]
stav před uzavírkou – ráno	29:07	3:48	51
stav před uzavírkou – odpoledne	21:22	0:20	60
stav před uzavírkou – denní průměr	26:55	2:49	53
2. týden uzavírky – 21. týden roku 2022 – ráno	27:49	2:42	52
2. týden uzavírky – 21. týden roku 2022 – odpoledne	20:00	0:47	59
2. týden uzavírky – 21. týden roku 2022 – denní průměr	24:42	1:56	55
7. týden uzavírky – 26. týden roku 2022 – ráno	29:18	2:39	49

7. týden uzavírky – 26. týden roku 2022 – odpoledne	20:45	1:13	59
7. týden uzavírky – 26. týden roku 2022 – denní průměr	25:05	2:04	54
13. týden uzavírky – 32. týden roku 2022 – ráno	27:35	2:53	52
13. týden uzavírky – 32. týden roku 2022 – odpoledne	20:33	0:43	60
13. týden uzavírky – 32. týden roku 2022 – denní průměr	24:35	1:50	55
21. týden uzavírky – 40. týden roku 2022 – ráno	31:59	4:27	48
21. týden uzavírky – 40. týden roku 2022 – odpoledne	22:28	1:18	57
21. týden uzavírky – 40. týden roku 2022 – denní průměr	26:16	2:33	53

V průběhu rekonstrukce nedošlo k výraznějším odlišnostem cestovní doby vůči stavu před zahájením dopravních omezení na Barrandovském mostě.

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 15).



Obrázek 15: Měřicí trasa mezi Zbraslaví a Kačerovem

Na popsané trase se data sbírala při ranní i odpolední špičce a z nich se pak stanovily průměrné hodnoty za typický pracovní den (tabulka číslo 12).

Tabulka 12: Zjištěné hodnoty na trase mezi Zbraslaví a Kačerovem

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
2. týden uzavírky – 21. týden roku 2022 – ráno	27:41	0:34	78
2. týden uzavírky – 21. týden roku 2022 – odpoledne	27:07	1:28	88
2. týden uzavírky – 21. týden roku 2022 – denní průměr	27:24	1:01	83
7. týden uzavírky – 26. týden roku 2022 – ráno	28:08	0:07	72
7. týden uzavírky – 26. týden roku 2022 – odpoledne	18:32	0:00	100
7. týden uzavírky – 26. týden roku 2022 – denní průměr	22:39	0:03	88
13. týden uzavírky – 32. týden roku 2022 – ráno	21:00	0:03	90
13. týden uzavírky – 32. týden roku 2022 – odpoledne	18:52	0:00	98
13. týden uzavírky – 32. týden roku 2022 – denní průměr	20:12	0:02	93
21. týden uzavírky – 40. týden roku 2022 – ráno	41:38	2:59	62
21. týden uzavírky – 40. týden roku 2022 – odpoledne	20:22	0:00	92
21. týden uzavírky – 40. týden roku 2022 – denní průměr	28:52	1:11	80

Dojezdová doba

TSK díky spolupráci se společností Operátor ICT získává data dojezdových dob zjištěných aplikací WAZE. Údaje jsou k dispozici na předem definovaných trasách, které představují jak oficiálně vyznačené objízdné trasy omezení na Barrandovském mostě, tak další komunikace, na nichž se očekávaly nárůsty intenzit automobilové dopravy.

Seznam definovaných tras je uvedený v tabulce číslo 13.

Tabulka 13: Seznam definovaných tras

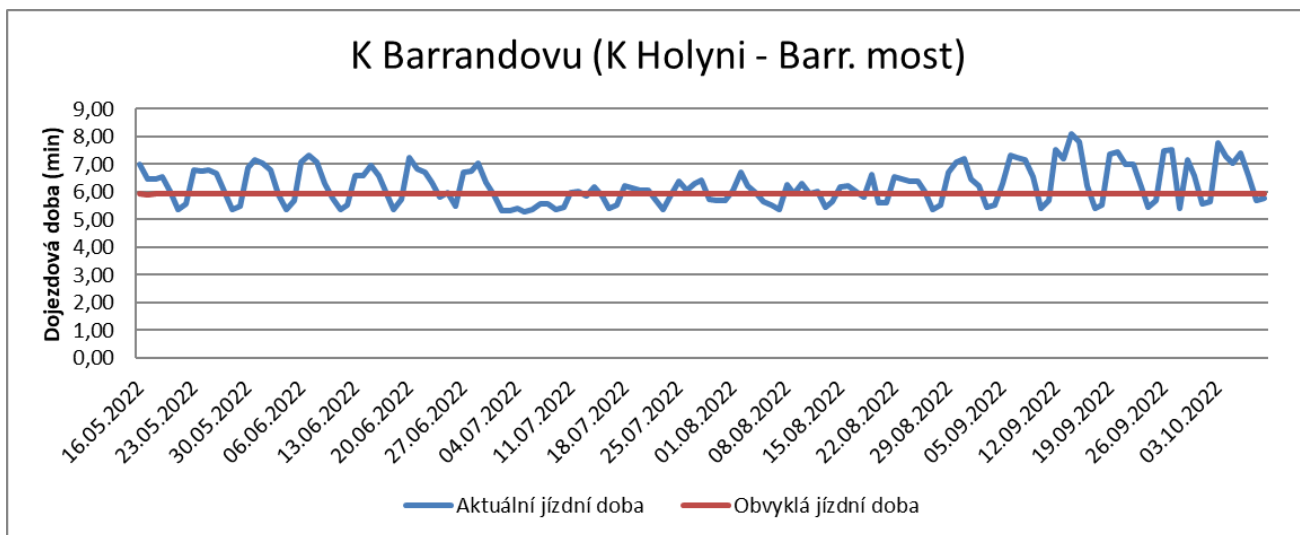
Komunikace	Od	Do
K Barrandovu	K Holyni	Barrandovský most
Strakonická	Výpadová	Barrandovský most
Komořanská	most Závodu míru	Generála Šišky
Modřanská	Generála Šišky	rampa Modřanská
Jižní spojka	Štěrboholská spojka	Barrandovský most
Jižní spojka	5. května	Barrandovský most
Vídeňská	okružní křižovatka Vídeňská	Michelská
Barrandovský most	Dobříšská	Barrandovský most

Data z aplikace WAZE průběžně v reálném čase monitorují dopravu na definovaných trasách s aktualizací každých 30 minut. Dostupná jsou vždy za celou hodinu. Následné vyhodnocení je prováděno za období 0–24 hod., případně v ranní (7–10 hod.) a odpolední špičce (15–18 hod.). Zjištěné jízdny doby jsou sledovány od počátku rekonstrukce a jsou porovnávány s dojezdovou dobou platnou pro danou trasu v době před započítáním rekonstrukce Barrandovského mostu.

K Barrandovu (K Holyni – Barrandovský most)

Od počátku rekonstrukce Barrandovského mostu narostla jízdny doba v tomto úseku o 1 minutu na celkových 7 minut oproti původním 6 minutám. Nejvyšší hodnota jízdny doby je přibližně 8 minut a byla dosažena 14. září 2022. Tento stav představuje oproti zdejší obvyklé době nárůst zhruba o třetinu.

Pravidelně o víkendu dochází k poklesu jízdny doby. Snížení dojezdové doby oproti obvyklým hodnotám nastalo též o prázdninách, což souvisí s celkovým poklesem intenzit automobilové dopravy v tomto období (obrázek číslo 16).



Obrázek 16: Průběh dojezdové doby v ulici K Barrandovu v úseku K Holyni – Barrandovský most

Strakonická (Výpadová – Barrandovský most)

Tato posuzovaná komunikace byla vlivem rekonstrukce rampy ze Strakonické ulice zasažena nejvíce, nicméně i přesto zdejší jízdní doba narostla z obvyklých 6 minut na přibližně 9 minut. Rozdíl tedy činí přibližně 3 minuty. Ojedinelý případ vyššího nárůstu jízdní doby byl zaznamenán 14. září 2022, kdy jízdní doba narostla na necelých 11 minut, což je navýšení oproti obvyklé době o 67 % (obrázek číslo 17).

Vzhledem k řidiči očekávaným vyšším nárůstům jízdní doby na této trase lze usuzovat, že automobilisté více využívali jiných vyznačených objízdných tras, případně volili odlehčovací komunikace pro vyhnutí se rekonstruovanému Barrandovskému mostu.

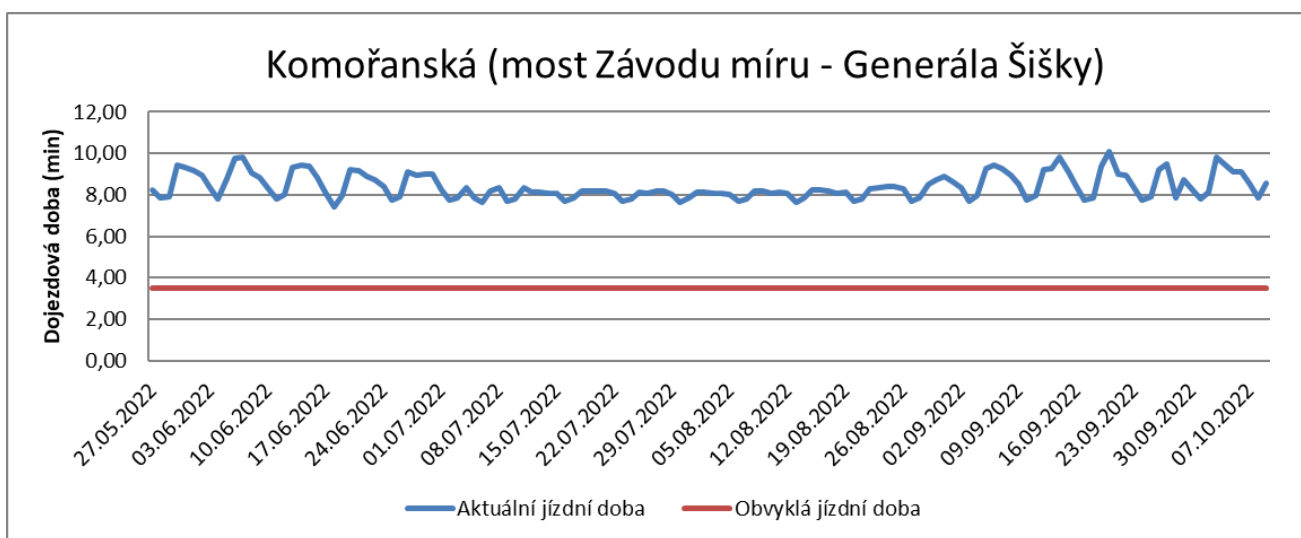


Obrázek 17: Průběh dojezdové doby ve Strakonické ulici v úseku Výpadová – Barrandovský most

Komořanská (most Závodu míru – Generála Šišky)

Data jízdních dob z této komunikace jsou dostupná až po jedenácti dnech od zahájení rekonstrukce, tedy od 27. května 2022. Je zde evidován nárůst jízdní doby z původních 3 minut na maximální hodnotu 10 minut. Na tento nárůst lze zdůvodnit rovněž vlivem uzavření Břežanského údolí, odkud se provoz přemístil na komunikaci Komořanská.

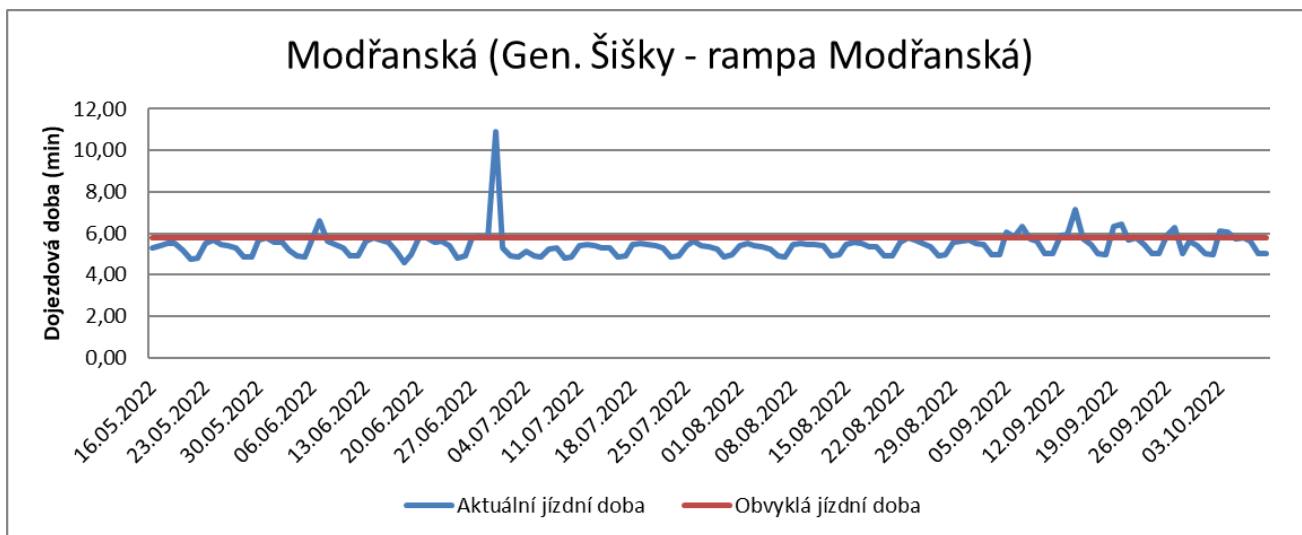
V Komořanské ulici navíc dle provedeného sčítání intenzit automobilové dopravy došlo k nárůstu počtů vozidel, což mělo za následek zhoršení jízdních dob (obrázek číslo 18).



Obrázek 18: Průběh dojezdové doby v Komořanské ulici v úseku most Závodu míru – Generála Šišky

Modřanská (Generála Šišky – rampa Modřanská)

Jízdní doba se zde od počátku rekonstrukce Barrandovského mostu drží přibližně na hranici obvyklé jízdní doby před započítáním rekonstrukce, která se pohybovala na průměrné úrovni necelých 6 minut. Nepatrný nárůst lze pozorovat na začátku měsíce září, kdy rovněž vzrostly intenzity automobilové dopravy v důsledku návratu žáků a studentů do škol. Nejvyšších hodnot zaznamenala jízdní doba v řešeném úseku dne 30. června 2022, kdy dosáhla úrovně téměř 11 minut. Skutečnost lze přisuzovat začátku letních školních prázdnin a odjezdu na dovolené (obrázek číslo 19).



Obrázek 19: Průběh dojezdové doby v Modřanské ulici v úseku Generála Šišky – rampa Modřanská

Jižní spojka (Štěrboholská spojka – Barrandovský most)

Jižní spojka ve směru na Barrandovský most byla vyhodnocována ve dvou úsecích, a to jednak v celé délce od Štěrboholské spojky až k Barrandovskému mostu a dále pouze úsek od 5. května k Barrandovskému mostu.

Jízdní doba na prvně jmenované trase, tedy mezi Štěrboholskou spojkou a rekonstruovaným Barrandovským mostem, jak je z grafu patrné, se liší od obvyklé jízdní doby maximálně do jedné minuty. Nejmarkantnější nárůst této doby byl dosažen 30. června 2022, kdy začaly letní školní prázdniny, což představovaly nárůst zdejších intenzit dopravy a výskytu dopravních kongescí znamenajících nárůstu jízdní doby. Naopak v dalším průběhu letních prázdnin došlo k poklesu dojezdových dob, nicméně opět v rozmezí do jedné minuty oproti obvyklé jízdní době (obrázek číslo 20).



Obrázek 20: Průběh dojezdové doby na Jižní spojkě v úseku Štěrboholská spojka – Barrandovský most

Jižní spojka (5. května – Barrandovský most)

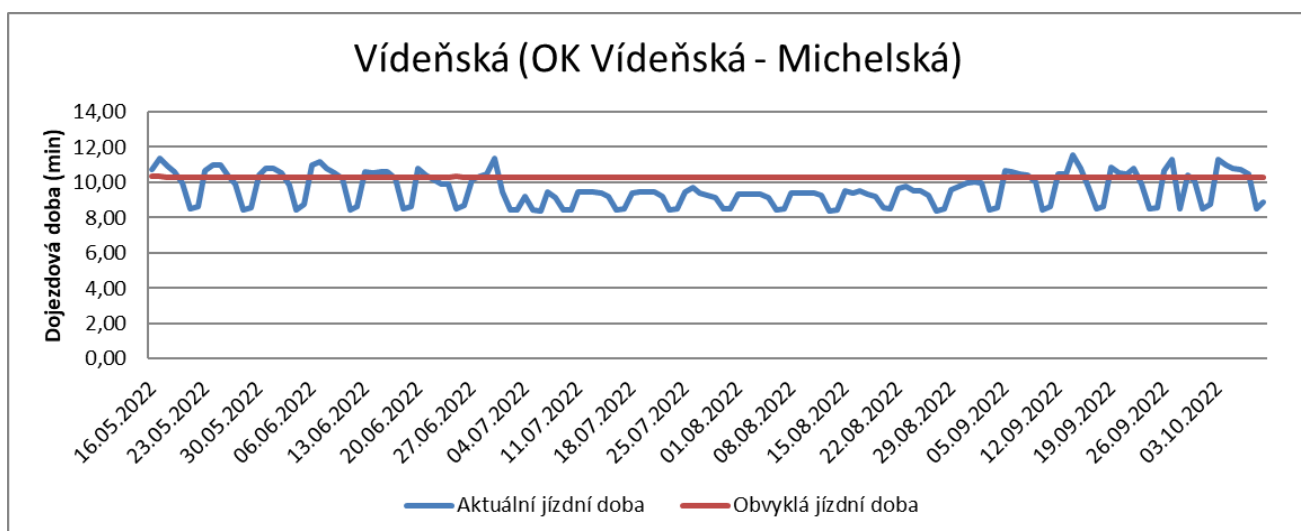
Na kratším ze dvou monitorovaných úseků Jižní spojky, tedy mezi křižovatkou s ulicí 5. května a Barrandovským mostem, je chování dojezdových dob obdobné oproti celé Jižní spojce od Štěrboholské spojky. Dojezdová doba i zde kolísala přibližně do jedné minuty oproti obvyklé jízdni době. A rovněž zde je pozorován nárůst jízdni doby dne 30. června 2022 a naopak její poklesu v prázdninovém období (obrázek číslo 21).



Obrázek 21: Průběh dojezdové doby na Jižní spojce v úseku 5. května – Barrandovský most

Vídeňská (okružní křižovatka Vídeňská – Michelská)

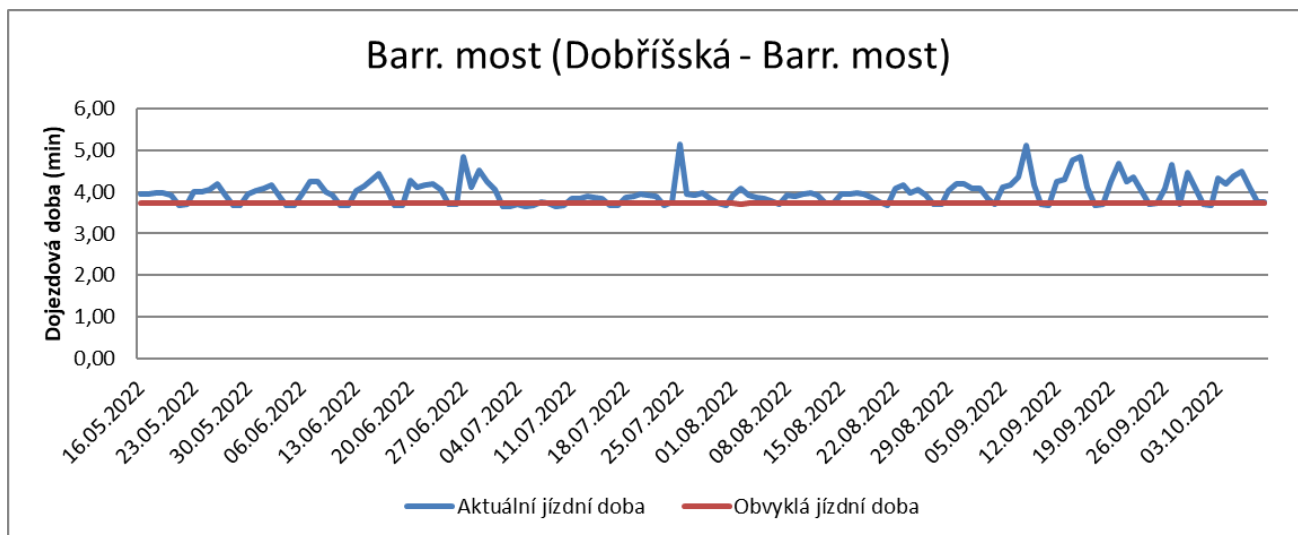
Ulice Vídeňská od okružní křižovatky v její jižní části až po křižovatku s Michelskou ulicí vykazuje nárůst jízdni dob přibližně o jednu minutu ve srovnání s obvyklým stavem. Během letních prázdnin, kdy se na základě dlouhodobých zkušeností s chováním pražské dopravy očekávalo snížení intenzit automobilové dopravy, došlo k poklesu jízdni dob o jednu minutu oproti obvyklému stavu. Naopak během měsíce září zde byl zaznamenán opětovný nárůst jízdni dob (obrázek číslo 22).



Obrázek 22: Průběh dojezdové doby ve Vídeňské ulici v úseku okružní křižovatka Vídeňská – Michelská

Barrandovský most (Dobříšská – Barrandovský most)

Nejkritičtější z řešených komunikací je příjezd k Barrandovskému mostu z Dobříšské ulice. Ač zde došlo k poklesu intenzit projíždějících vozidel, jízdní doby zde přesto narostly, a to přibližně o 1 minutu vůči obvyklému stavu. Nejvyšší nárůst jízdní doby byl zaznamenán dne 25. července 2022, a to přibližně o 1,5 minuty (obrázek číslo 23). Uvedenou celodenní hodnotu lze přisuzovat rannímu zásahu Policie České republiky za Barrandovským mostem, kde v tu dobu došlo k uzavření dvou ze tří jízdních pruhů, které zde mají motoristé k dispozici.



Obrázek 23: Průběh dojezdové doby na Barrandovském mostě v úseku Dobříšská – Barrandovský most

Shrnutí

Na komunikacích úzce navazujících k Barrandovskému mostu došlo celkově k poklesu intenzit automobilové dopravy, což značí pravděpodobnost, že řidiči využívali oficiálních objízdných či odlehčovacích tras. Na Barrandovském mostě došlo ve směru od Jižní spojky k poklesu intenzit automobilové dopravy o **6 %**, ve směru od Strakonické došlo k poklesu o **17 %**, což je zapříčiněno uzavřením Strakonické rampy z důvodu její rekonstrukce.

Z ostatních posuzovaných komunikací byl největší pokles zaznamenán ve Strakonické ulici, kde celkové snížení intenzit automobilové dopravy dosáhlo **33 %**, na což mělo vliv uzavření nájezdové rampy na Barrandovský most.

Oproti stavu před rekonstrukčními pracemi došlo v jejich průběhu ke snížení celkového počtu dopravních nehod. Nejčastější hlavní příčinnou kolizí během rekonstrukce Barrandovského mostu (v období červen až srpen roku 2022) bylo nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, které zapříčinilo 17 z celkového počtu 55 sledovaných nehod.

Během vyhodnocení měřících jízd na trase z Malé Chuchle do Krče byly zjištěny nárůsty cestovních dob v ranních hodinách oproti odpoledním. Cestovní doby v ranních hodinách se pohybovaly v řádu od 27 až do 31 minut. Naopak měřící jízdy vykonané v odpoledních hodinách vykazují nižší cestovní dobu, a to v průměru kolem 20 minut.

Vyhodnocení měřících jízd na druhé vyznačené objízdné trase prověřované ze Zbraslavi na Kačerov vykazovalo obvykle vyšší hodnoty v ranních hodinách oproti odpoledním. Nárůst cestovní doby byl zaznamenán v září, což lze přisuzovat návratu studentů do školních lavic, skončení období dovolených a z toho vyplývajícího nárůstu automobilového provozu.

Cestovní doba byla během září průměrně **41 minut** na celé objízdné trase, což je v porovnání s cestovní dobou na stejné trase před rekonstrukcí přibližně o **17 minut** delší. Tento nárůst byl způsoben zejména výrazným zhoršením dopravy na úseku dálnice D1 ve směru do centra.

Data z aplikace WAZE byla poskytována v reálném čase a denně vyhodnocována. Během posuzování dojezdových dob na vybraných komunikacích bylo zjištěno, že celkový nárůst dojezdové doby se zvýšil v průměru o **1 minutu** oproti obvyklému stavu na všech sledovaných úsecích.

Celkový pokles pod obvyklou dojezdovou dobu na vybraných komunikacích byl zaznamenán během letních prázdnin.

Jedinou výjimku představuje komunikace Komořanská v úseku most Závodu míru – Generála Šišky, kde došlo k navýšení až na **10 minut** oproti obvyklým hodnotám 3 minuty. Tento nárůst může mít též za důsledek uzavření Břežanského údolí z důvodu rekonstrukce a tím i zvýšení intenzit až od **9 %** oproti stavu před zahájením rekonstrukce Barrandovského mostu.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Intenzity dopravy a jejich porovnání	7
Tabulka 2: Přehled dopravních nehod na levobřežní mimoúrovňové křižovatce podle hlavní příčiny a jejich následků	9
Tabulka 3: Přehled dopravních nehod na Barrandovském mostě podle hlavní příčiny a jejich následků ...	10
Tabulka 4: Přehled dopravních nehod v ulici K Barrandovu podle hlavní příčiny a jejich následků	11
Tabulka 5: Přehled dopravních nehod ve Strakonické ulici od jihu podle hlavní příčiny a jejich následků .	13
Tabulka 6: Přehled dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu podle hlavní příčiny a jejich následků	14
Tabulka 7: Přehled dopravních nehod na Jižní spojce podle hlavní příčiny a jejich následků	16
Tabulka 8: Přehled dopravních nehod v Modřanské ulici od severu podle hlavní příčiny a jejich následků	17
Tabulka 9: Přehled dopravních nehod ve Strakonické ulici od severu podle hlavní příčiny a jejich následků	19
Tabulka 10: Přehled dopravních nehod v Dobříšské ulici podle hlavní příčiny a jejich následků	20
Tabulka 11: Zjištěné hodnoty na trase mezi Malou Chuchlí a Krčín	22
Tabulka 12: Zjištěné hodnoty na trase mezi Zbraslaví a Kačerovem	24
Tabulka 13: Seznam definovaných tras	25

Seznam obrázků

Obrázek 1: Organizace dopravy během první etapy rekonstrukce	3
Obrázek 2: Stavební činnost v létě roku 2022	3
Obrázek 3: Časová osa	4
Obrázek 4: Dopravní situace na Barrandovském mostě	5
Obrázek 5: Přehled hlavních příčin dopravních nehod na levobřežní mimoúrovňové křižovatce	10
Obrázek 6: Přehled hlavních příčin dopravních nehod na Barrandovském mostě	11
Obrázek 7: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v ulici K Barrandovu	12
Obrázek 8: Přehled hlavních příčin dopravních nehod ve Strakonické ulici od jihu	14
Obrázek 9: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v Modřanské ulici od jihu	15
Obrázek 10: Přehled hlavních příčin dopravních nehod na Jižní spojce	17
Obrázek 11: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v Modřanské ulici od severu	18
Obrázek 12: Přehled hlavních příčin dopravních nehod ve Strakonické ulici	20
Obrázek 13: Přehled hlavních příčin dopravních nehod v Dobříšské ulici	21
Obrázek 14: Měřicí trasa mezi Malou Chuchlí a Krčí	22
Obrázek 15: Měřicí trasa mezi Zbraslaví a Kačerovem	23
Obrázek 16: Průběh dojezdové doby v ulici K Barrandovu v úseku K Holyni – Barrandovský most	26
Obrázek 17: Průběh dojezdové doby ve Strakonické ulici v úseku Výpadová – Barrandovský most	26
Obrázek 18: Průběh dojezdové doby v Komořanské ulici v úseku most Závodu míru – Generála Šišky ...	27
Obrázek 19: Průběh dojezdové doby v Modřanské ulici v úseku Generála Šišky – rampa Modřanská	28
Obrázek 20: Průběh dojezdové doby na Jižní spojce v úseku Štěrboholská spojka – Barrandovský most	28
Obrázek 21: Průběh dojezdové doby na Jižní spojce v úseku 5. května – Barrandovský most	29
Obrázek 22: Průběh dojezdové doby ve Vídeňské ulici v úseku okružní křižovatka Vídeňská – Michelská	29
Obrázek 23: Průběh dojezdové doby na Barrandovském mostě v úseku Dobříšská – Barrandovský most	30