**Vývoj jízdních dob (data z aplikace WAZE)**

U komunikace **K Barrandovu** došlo v porovnání s obvyklým stavem k nepatrnému zhoršení jízdní doby. Jízdní doba se v pracovních dnech prodloužila v průměru zhruba o 1 minutu.

Komunikace **Strakonická** je při 1. etapě rekonstrukce Barrandovského mostu nejvíce ovlivněnou komunikací, a to právě kvůli uzavřené rampě ze Strakonické ulice na Barrandovský most. Největší problémy v dopravě zde nastaly v době, kdy byl kvůli demolici rampy sveden provoz do jednoho jízdního pruhu namísto obvyklých dvou. Jízdní doba se tím prodloužila o zhruba třetinu. Po opětovném zprovoznění obou jízdních pruhů se průměrná dojezdová doba oproti obvyklému stavu prodloužila o více než jednu minutu.

Dopravní situace na **Komořanské** je v porovnání se všemi posuzovanými komunikacemi nejhorší. Došlo zde v průměrný pracovní den k nárůstu jízdní doby na více než dvojnásobek. Z obvyklých 3,5 minuty na cca 9 minut. Navazující komunikace Modřanská je ale i vlivem zdržení na Komořanské na hodnotách dojezdových dob lepší než za obvyklého stavu.

Komunikace **Vídeňská** patří mezi řidiči preferované trasy z důvodu vyhnutí se Barrandovskému mostu. Právě kvůli tomu zde sledujeme nárůst jízdní doby řádově o 1 minutu.

**Dobříšská** je komunikace bezprostředně navazující na Barrandovský most a je současně jedním z úseků Městského okruhu. Z důvodu vyšších objemů dopravy zde dochází k nárůstu jízdní doby a s tím spojenému vytváření dopravních kongescí zejména v ranních (až o třetinu vyšší) i odpoledních špičkách. I přesto je nárůst průměrných jízdních dob v pracovních dnech přibližně 1 minuta.

**Modřanská** ulice vykazuje snížení jízdních dob oproti Komořanské ulici, kde došlo k nárůstu jízdní doby od mostu Závodu míru. Dojezdové doby jsou v porovnání s obvyklým stavem před rekonstrukcí nižší v průměru do 1 minuty.

Na **Jižní spojce** se snížila jízdní doba již od Štěrboholské spojky. Lze očekávat, že řidiči využívají oficiální objízdné trasy či jiné dostupné varianty, aby nenajížděli na Barrandovský most. Jediný nárust byl zaznamenán den po zahájení 1. etapy rekonstrukce, nicméně v dalších pracovních dnech je již jízdní doba srovnatelná s obvyklým stavem.

Jižní spojka od MÚK s komunikací 5. května směrem Barrandovský most vykazuje též snížení jízdní doby oproti obvyklému stavu. Od počátku rekonstrukce nebyl zaznamenán výrazný nárůst jízdní doby oproti obvyklému stavu.

**TSK použila i monitorovací vozidla**

Trasa: Strakonická z centra – Zbraslavská – K Barrandovu – Jižní spojka

Data z měřicího vozidla vykazují snížení cestovní doby na dané trase během uzavírky oproti obvyklému stavu. V ranní špičce se jedná o pokles cestovní doby zhruba o 1 minutu na celé měřené trase a stejně tomu je tak i v odpolední špičce.

Trasa: Strakonická od Zbraslavi – Pražský okruh (po) Lahovice – po Modletice – D1 – Jižní spojka

Data z měřícího vozidla na této objízdné trase vykazují relativně vysoký nárůst cestovní doby. S přihlédnutím k délce objízdné trasy lze očekávat toto navýšení i s ohledem na napojení dálnice D1. V ranní špičce se jedná o nárůst cestovní doby na celé trase o necelé 3 minuty a v odpoledních špičkových hodinách zhruba o 7 minut. Z vyznačených objízdných tras, které byly prověřovány měřicím vozidlem, vykazuje vyšší hodnoty cestovní doby právě tato trasa.

**Vývoj intenzit automobilové dopravy (data z telematických technologií)**

Na komunikacích, jež jsou úzce spojeny s 1. etapou rekonstrukce Barrandovského mostu a kterými jsou například komunikace Strakonická, K Barrandovu a Dobříšská, došlo v průběhu rekonstrukce ke snížení intenzit automobilové dopravy, přičemž největší pokles zaznamenala očekávaně komunikace Strakonická v úseku Výpadová – Dostihová ve směru na Barrandovský most, kde v průměru jezdí o necelou čtvrtinu méně vozidel než za normálního stavu.

Snížení intenzit automobilové dopravy na těchto komunikacích je hlavním důvodem toho, proč nedochází k rozsáhlejším komplikacím v dopravě.

**Vývoj provozu Pražské integrované dopravy**

Po zahájení rekonstrukce Barrandovského mostu v zásadě nedošlo ke změně podoby provozu hromadné dopravy na mostě ani v jeho okolí. K větším zdržením spojů dochází pouze při mimořádných situacích či nehodách, více především v ranní špičce, stejně tomu ale bylo i před rekonstrukcí.

Průměrná celodenní zdržení autobusů se zvýšila jen mírně, maximálně v řádu desítek sekund, což lze přikládat spíše nižším rychlostem při přejíždění mostu a někdy složitějšímu manévrování na jeho rampách.

Největší nárůst zdržení byl zaznamenán u autobusových linek 165 (částečně i 117 a 139) v **Komořanské** ulici, která je nyní alternativní spojnicí Zbraslavi (Strakonické ulice) a Braníka. Průměrné zdržení zde v pracovní dny od 6 do 20 hodin vzrostlo z cca 40 sekund na 80-100 sekund.

V ulici **K Barrandovu**, která je rovněž objízdnou trasu za opravovanou rampu ze Strakonické směrem do Braníka, vzrostlo průměrné zdržení autobusových spojů z cca 20 sekund na úroveň 50 sekund.

Rekonstrukce mostu se projevila na provozu hromadné dopravy i ve vzdálenějších lokalitách. V ulicích Libušské či Vídeňské je provoz z jiných důvodů hustý i v běžné situaci, tj. zde došlo pouze k dílčím nárůstům zdržení. V **Libušské** se průměrné zdržení autobusů v pracovní dny zvýšilo z cca 100 na 150 sekund, ve **Vídeňské** ulici pak z 200 na 350 sekund.

S výjimkou týdne od 6. do 10. 6., kdy s ohledem na horší počasí vyjelo více automobilů, došlo k poklesu průměrného zdržení autobusů na lince 118 v **Jeremenkově** ulici z cca 60 na 45 sekund. Mimo 6. až 10. 6. pokleslo o cca 10 sekund zdržení také v **Modřanské** ulici.

Snížení zdržení se pak autobusové spoje dočkaly v ulicích Vrbově, Ke Krči a Strakonické. V návazných ulicích **Vrbově** a **Ke Krči** došlo k poklesu zdržení autobusů v průměru z cca 100 na 40 sekund. Ve Strakonické ulici dostavba vyhrazeného pruhu pro autobusy zajistila, že se zde autobusy zdržují místo cca 115 sekund jen okolo cca 70 sekund. V době, kdy nebyl vyznačen vyhrazený pruh pro autobusy už od Lahoviček, zde běžná průměrná zdržení spojů hromadné dopravy často přesahovala až 200 sekund.

Po zahájení rekonstrukce Barrandovského mostu se rovněž nepotvrdily obavy, že by docházelo k významnému nárůstu zdržení autobusů na Jižní spojce. Spoje autobusové linky X125 kromě období, kdy v okolí či na mostě dojde k dopravní nehodě, jezdí pravidelně a bez zpoždění. Proto během letních prázdnin dojde k opětovnému spojení linky 125 do základní trasy Smíchovské nádraží – Háje – Skalka.

Díky zachování dobré průjezdnosti Barrandovského mostu cestující nejsou nuceni naplno využívat případných alternativních spojení, která pro ně byla připravena. Kapacitní nabídka posílené tramvajové linky 21 byla v uplynulém měsíci využívána maximálně z jedné třetiny a nový přívoz P4 mezi Belárií a zastávkou Dostihová využívá denně obvykle okolo 120 až 150 cestujících.

Posílené vlakové spoje mezi Zbraslaví a Braníkem přepravují denně jen mezi 50 a 150 cestujícími. Jelikož počet cestujících v tomto úseku zvládnou přepravit i standardní vlakové spoje, bude provoz těchto doplňkových vlaků na začátku letních prázdnin ukončen.