TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

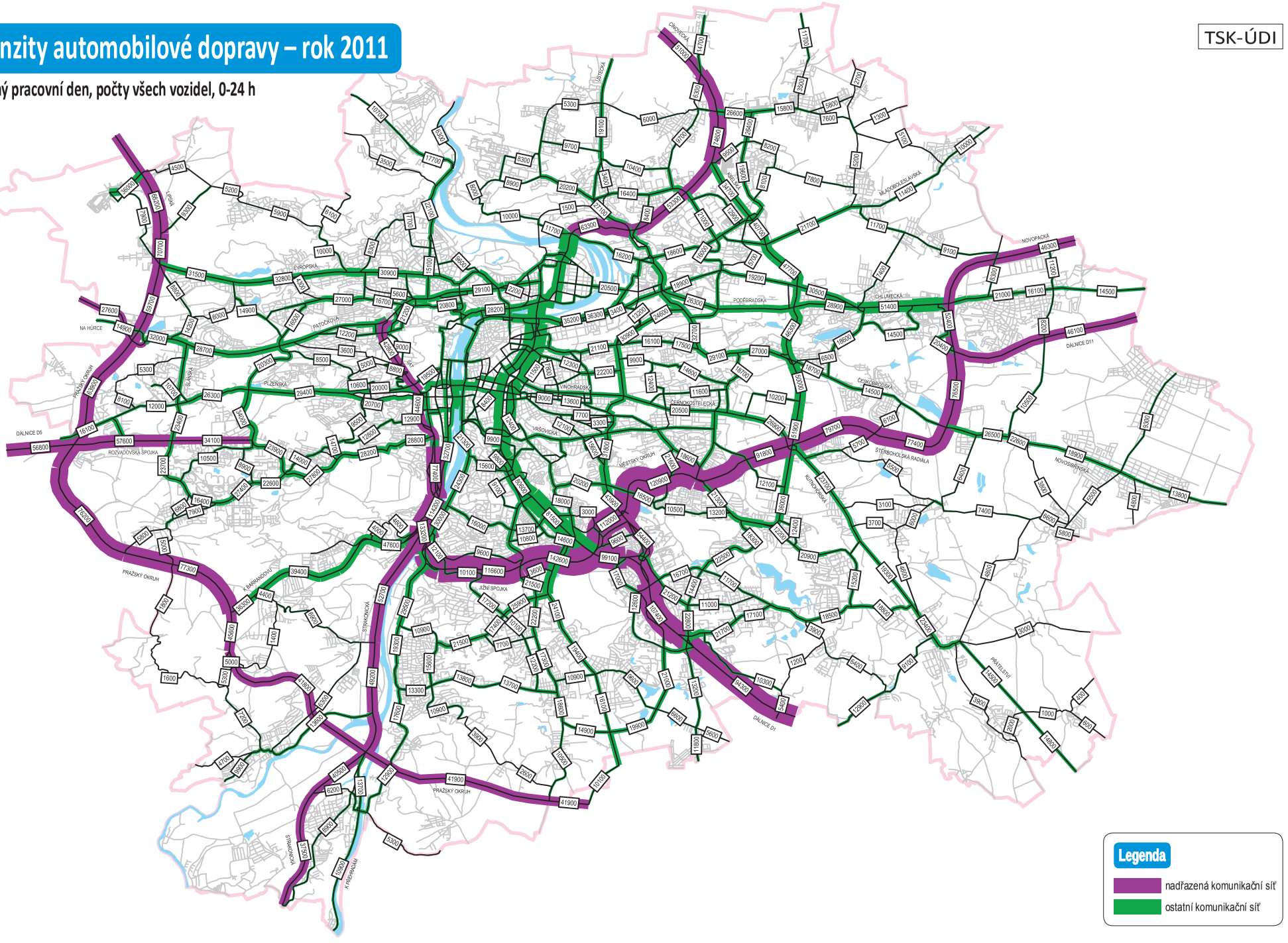


ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2011

Intenzity automobilové dopravy – rok 2011

Průměrný pracovní den, počty všech vozidel, 0-24 h

TSK-ÚDI



TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství



ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2011

Vážení čtenáři,



jsem potěšen Vaším zájmem o dopravu v Praze a tím, že k jeho uspokojení jste zvolili právě „Ročenku dopravy Praha 2011“, zpracovanou a vydanou jako každý rok Úsekem dopravního inženýrství Technické správy komunikací hlavního města Prahy. Bylo opravdu prozíravé, že již v roce 1966 vytvořilo hlavní město Praha podmínky pro uplatnění oboru dopravního inženýrství, mezi jehož hlavní náplně patří zejména tvorba a udržování datové základny o dopravě, optimalizace organizace a řízení dopravy, prognóza a koncepce rozvoje dopravy v Praze. Díky tomu je možné z vlastních podkladů a za přispění dalších organizací města i státu každoročně vytvářet ucelený a v potřebné komplexnosti nejpodrobnější informační materiál o aktuálním stavu dopravy v Praze, o změnách v předchozím roce i o dlouhodobých vývojových trendech. Doufám, že jeho studium bude pro Vás užitečné.

Pro rok 2011 je charakteristická určitá stagnace přepravních nároků na území města. Snížil se, i když jen v zanedbatelné míře, výkon automobilové dopravy i objem cestujících v městské hromadné dopravě. Klesl i počet obyvatel města. Z údajů v ročence lze odvodit, že dále vzrostly vazby mezi Prahou a jejím nejbližším okolím. Zvýšil se počet cestujících na příměstských linkách vlaků i autobusů pražské integrované dopravy a také počet osobních automobilů překračujících hranici města. V reakci na to došlo v prosinci 2011 k řadě změn jak v organizaci, tak i jízdních řádech příměstské dopravy.

Významné bylo v roce 2011 snížení plánovaných výdajů v rozpočtu hlavního města Prahy oproti roku předcházejícímu. V dopravě se projevilo snížením jak výdajů běžných, tak zejména kapitálových. V menší míře postihlo hromadnou dopravu, více se projevilo v možnostech výstavby, oprav a údržby komunikací. Přesto se podařilo dále pokračovat ve stavbách pro město nejdůležitějších a nejnáročnějších – prodloužení trasy A metra, severní části Městského okruhu a dokončit 5,6 km dlouhý úsek Vysočanské radiály. Realizovány byly i další dopravní stavby, např. zkapacitnění Štěrboholské radiály, prodloužení tramvajové tratě v Podbabě a rozsáhlé rekonstrukce, které v průběhu roku omezily a nepříznivě ovlivnily život obyvatel města, např. Nuselský most, Smetanovo nábřeží, Podolské nábřeží a další. Nové i zrekonstruované úseky komunikací i tramvajových tratí však přispívají ke zvýšení nejen kvality provozu dopravy, pohodlí a spokojenosti cestujících, ale i životního prostředí v jejich okolí, např. snížením hladiny hluku.

Obyvatelé Prahy i její návštěvníci v prováděných anketách většinou vyjadřují spokojenost s úrovní hromadné dopravy, nespokojeni jsou s možností parkování automobilů, a to nejen v centru města, ale prakticky na celém jeho území. Bohužel prostorové podmínky umožňují jen investičně náročné řešení v patrových objektech nebo v podzemí, které město není v současné době schopné zajistit. Ani kapacita záchytných parkovišť, která byla i přes odstranění tarifních výhod v roce 2011 stále stejně využívána, nemá dočasně možnost dalšího rozšíření.

Ke spokojenosti obyvatel města, uživatelů hromadné dopravy i řidičů automobilů, přispívají postupně budované informační systémy, a to o odjezdech nejbližších spojů na zastávkách hromadné dopravy a o dojezdových časech a mimořádných událostech na komunikacích. Uživatelům dopravní sítě pomáhají i webové stránky Prahy, TSK, ROPIDu, DPP a Dopravního informačního centra. Nezanedbatelné jsou i publikace těmito organizacemi vydávané, mezi nimi především tato ročenka. Věřím, že i Vás její obsah uspokojí.

Josef Nosek
náměstek primátora hl. m. Prahy

V Praze 30. dubna 2012

Vážení čtenáři,

připravili jsme pro Vás Ročenku dopravy 2011 k informaci o tom, co se v pražské dopravě v uplynulém roce událo. Využili jsme pro ni především naše vlastní podklady, avšak k dosažení potřebné komplexnosti jsme požádali o další data řadu městských i státních institucí a zejména jednotlivé dopravce. Jejich výčet je uveden v závěru ročenky a my jim všem za poskytnutá data děkujeme.

Přestože jsme pro přehlednost poněkud upravili obsahovou strukturu ročenky, zůstala zachována možnost srovnávání dat 2011 s daty předchozích let (pokud srovnání není přímo obsahem textu či tabulek v ročence). Na některá zajímavá srovnání a další skutečnosti, týkající se TSK, bychom Vás chtěli již nyní upozornit.

Přestože stále roste počet v Praze evidovaných osobních automobilů (v roce 2011 o 3 % oproti předchozímu roku), bylo poprvé od roku 1990 zaznamenáno snížení dopravního výkonu na komunikacích města (o 1 %). Přitom se dále zvýšila intenzita automobilové dopravy na vstupních úsecích komunikací do města. Může se tak jednat o příznivý účinek v roce 2010 zprovozněného Pražského okruhu, jehož část (ca 12 km) leží vně hranic města.

Ze srovnání objemu přepravy v letech 2011 a 2010 vyplynulo zvýšení ve vnější dopravě, vykázané ve všech druzích dopravy a naopak stagnace nebo snížení v dopravě vnitroměstské (výjimkou je vodní doprava včetně přívozů a doprava cyklistická).

V roce 2011 TSK uzavřela práce na projektu „Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze“, který byl součástí Operačního programu Doprava a jeho náklady byly z 85 % financovány Fondem soudržnosti EU. Díky tomu se v posledních letech a také v roce 2011 podařilo v Praze realizovat moderní prvky v řízení dopravy a sběru dopravních informací, mimo jiné i výrazně zvýšit preferenci tramvají a autobusů na řízených křižovatkách.

Další rozvoj zaznamenala i dopravní telematika, především počet a digitalizace kamer dohledového systému, měření úsekové i okamžité rychlosti vozidel, dokumentování jízd na červenou.

Vliv sníženého rozpočtu hl. m. Prahy v roce 2011 oproti roku 2010 se promítl i do snížení rozsahu investiční výstavby TSK i oprav a údržby komunikací. Přesto byla v roce 2011 dokončena a zprovozněna jižní větev Štěrboholské radiály v prostoru budoucí křižovatky s Městským okruhem, okružní křižovatka Kamýcká – Roztocká a další menší stavby. Včetně příspěvků Státního fondu dopravní infrastruktury a městských částí bylo na ně vynaloženo přes 1,4 mld. Kč a dalších více než 1,3 mld. Kč na souvislou údržbu, jmenovité i běžné opravy komunikací. Ve standardním rozsahu zajišťovala TSK v roce 2011 i zimní údržbu, úklid, čistění a další činnosti, související s funkcí správce komunikací v Praze.

Další a podrobnější informace o dopravě v Praze v roce 2011 najdete v jednotlivých kapitolách ročenky. Doufáme, že vyhoví Vašim potřebám a že je budete moci využít.

V Praze dne 30. dubna 2012

Ing. Luděk Dostál
ředitel TSK

Ing. Ladislav Pivec
1. náměstek ředitele

OBSAH

1	**ZÁKLADNÍ UKAZATELE**	**5**
1.1	Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2011	5
1.2	Porovnání Prahy s Českou republikou	6
2	**AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA**	**7**
2.1	Vývoj motorizace a automobilizace	7
2.2	Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v prac. dnech	8
2.3	Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel	13
2.4	Směrový průzkum nákladní automobilové dopravy	15
3	**VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA**	**17**
3.1	Základní údaje o Pražské integrované dopravě (PID)	17
3.2	Metro	20
3.3	Tramvaje	22
3.4	Autobusy v PID	24
3.5	Železnice v PID	27
3.6	Lanová dráha a přívozy	31
3.7	Vozový park dopravců PID	33
3.8	Hromadná doprava na území Prahy mimo PID	35
3.9	Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím	35
4	**CYKLISTICKÁ DOPRAVA**	**38**
5	**PĚŠÍ DOPRAVA**	**42**
6	**ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA**	**44**
6.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)	44
6.2	Řídící ústředny	48
6.3	Dopravní informační centrum (DIC) Praha	48
6.4	Další dopravně-telematické systémy a zařízení	49
7	**PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY**	**53**
7.1	Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ	53
7.2	Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy	56
8	**BEZPEČNOST DOPRAVY**	**57**
8.1	Dopravní nehodovost	57
8.2	Dopravní výchova	60
8.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	61
9	**ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY**	**62**
10	**DOPRAVA V KLIDU**	**63**
10.1	Parkování v centru města	63
10.2	Parkování na ostatním území města	64
10.3	Záchytná parkoviště P+R	65
10.4	Místa pro zastavení typu K+R	68
11	**DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ**	**69**
12	**FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY**	**73**
13	**PROJEKTY EU S ÚČASTÍ TSK HL. M. PRAHY**	**76**
14	**OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY**	**77**
14.1	Letecká doprava	77
14.2	Vodní doprava	80

1 ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31.12.2011

Rozloha města		**496**	**km²**
Počet obyvatel		**1 241 273**	
Celková délka komunikační sítě		**3 932**	**km**
z toho	dálnice na území města	10	km
	ostatní rychlostní komunikace	93	km
Počet mostních objektů na komunikační síti*		**600**	
z toho	mostních objektů přes Vltavu	27	
	mimoúrovňových křížení	222	
	podchodů	122	
Počet silničních tunelů (celková délka 8 530 m)		**10**	
Počet motorových vozidel		**948 872**	
z toho počet osobních automobilů		722 343	
Stupeň motorizace			
vozidel na 1 000 obyvatel		765	
Stupeň automobilizace			
osobních automobilů na 1 000 obyvatel		582	
Délka sítě metra		**59,1**	**km**
Délka sítě tramvají		**142,4**	**km**
z toho na vlastním tělese		52	%
Délka sítě autobusů PID na území Prahy		**695**	**km**
Počet světelných signalizačních zařízení		**594**	
z toho samostatných přechodů pro chodce		112	
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti			
za průměrný pracovní den		21,9 mil.	vozokm
za rok		7,2 mld.	vozokm
Dělba přepravní práce – motorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)			
hromadná doprava		57	%
automobilová doprava		43	%
Dělba přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)			
hromadná doprava		43	%
automobilová doprava		33	%
cyklisté		1	%
pěšky		23	%
Počet evidovaných dopravních nehod		**16 572**	
Počet zranění při dopravních nehodách		**2 280**	
smrtelných		39	
těžkých		279	
lehkých		1 962	
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)		**2,3**	

** ve správě Technické správy komunikací hlavního města Prahy*

1.2 Porovnání Prahy s Českou republikou

Porovnání dle rozlohy, počtu obyvatel a stupňů motorizace a automobilizace

		Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km²)		496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)		1,241	10,504	11,8
	- z toho ekonomicky aktivních (mil.)	0,651	4,928	13,2
Počet motorových vozidel (tis.)		949	6 139	15,0
	- z toho osobní automobily (tis.)	722	4 577	15,8
Stupeň motorizace	- motorových vozidel na 1 000 obyvatel	765	584	-
	- počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,3	1,7	-
Stupeň automobilizace	- osobních automobilů na 1 000 obyvatel	582	436	-
	- počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,7	2,3	-

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990 – 2011 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0-24 hod)

Rok	Praha*	ČR+
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2005	19,9	148,5
2010	22,2	140,9
2011	21,9	139,4**
Index 2011/1990 (%)	300,8	172,0**
Index 2011/2010 (%)	98,8	99,0**

** celá komunikační síť* *** předběžný údaj* *+ dálnice a silnice 1., 2. a 3. třídy, včetně úseků na území Prahy*

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961 – 2011

Rok	Praha					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22 %	44 891	13 %	13 746	1 326 801	-	291 680	-
1971	1 082	203 519	48 %	133 129	40 %	14 419	2 931 629	-	1 041 137	-
1981	1 183	367 007	86 %	284 756	85 %	10 306	3 449 300	85 %	1 872 694	79 %
1990	**1 215**	**428 769**	**100 %**	**336 037**	**100 %**	**10 365**	**4 039 606**	**100 %**	**2 411 297**	**100 %**
1995	1 210	641 590	150 %	535 805	159 %	10 321	4 728 859	117 %	3 113 476	129 %
2000	1 181	746 832	174 %	620 663	185 %	10 267	5 230 846	129 %	3 720 316	154 %
2005	1 180	749 786*	175 %*	602 339*	179 %*	10 247	5 401 917	134 %	3 954 769	164 %
2010	1 257	928 769	217 %	699 630	208 %	10 533	6 036 576	149 %	4 494 425	186 %
2011	**1 241**	**948 872**	**221 %**	**722 343**	**215 %**	**10 504**	**6 138 551**	**152 %**	**4 576 574**	**190 %**

100 % = rok 1990 ** Údaje za Prahu jsou zatíženy chybou v evidenci, jak je uvedeno v poznámce.*

Poznámka: Do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR. Od roku 2002 jsou přebírány od nových správců těchto údajů, kterými jsou za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, Odbor dopravně správních agend a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend.

V období od října 2003 do března 2008 byl pražským správcem těchto údajů používán jiný algoritmus pro výpočet provozovaných vozidel, kterým bylo zjištěno o cca 130 000 méně provozovaných vozidel oproti předchozímu stavu. Od 31. března 2008 byla nainstalována nová verze programu registru silničních vozidel, kterou se výpočet vozidel vrátil na původní hodnoty před 6.10.2003.

2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst mírně zpomalil. V roce 2011 přibylo v Praze 22 713 osobních automobilů, zatímco ostatních motorových vozidel 2 610 ubylo. Celkem tak přibylo 20 103 registrovaných motorových vozidel. Ke konci roku 2011 připadal v Praze jeden osobní automobil na 1,7 obyvatele.

Stupně motorizace a automobilizace

Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 Československo			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
1995	530	1,9	443	2,3	458	2,2	302	3,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2005	635*	1,6*	510*	2,0*	527	1,9	386	2,6
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2011	765	1,3	582	1,7	584	1,7	436	2,3

** Údaje za Prahu jsou zatíženy chybou v evidenci, jak je uvedeno v poznámce na předchozí straně.*

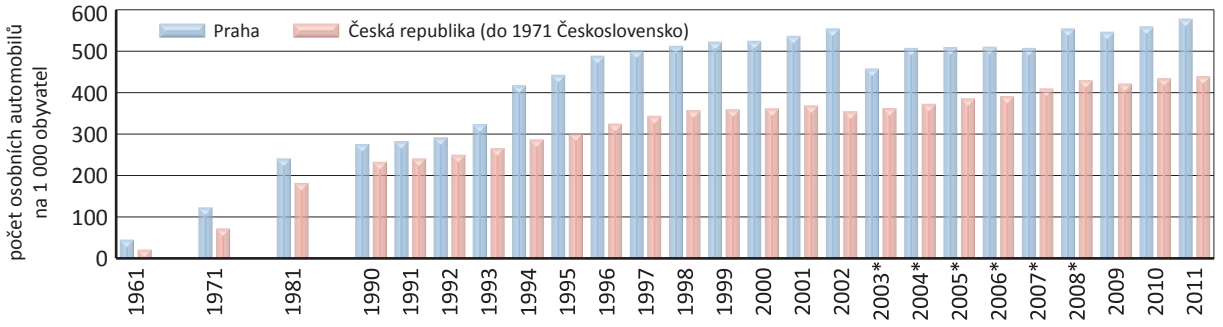


Křižovatka Legerova – Rumunská



Jižní spojka u křižovatky s Průmyslovou ulicí

Vývoj stupně automobilizace (počet osobních automobilů na 1 000 obyvatel)



** Údaje za Prahu v letech 2003 – 2008 jsou zatíženy chybou v evidenci, jak je uvedeno v poznámce na předchozí straně.*

2.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v prac. dnech

V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha specifické postavení, projevující se v nadprůměrně vysokých dopravních výkonech i intenzitách ve srovnání s jinými českými městy nebo s dálnicemi a silnicemi v extravilánu.

Základním agregovaným ukazatelem vývoje automobilové dopravy v Praze jsou dopravní výkony (ujeté vozokilometry) na celé komunikační síti, které jsou sledovány od roku 1978. Všechny údaje o dopravních výkonech se vztahují k období 0-24 hodin průměrného pracovního dne. Veškeré údaje o automobilové dopravě jsou uváděny bez autobusů městské hromadné dopravy.

Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, tzn. periodická dopravní sčítání na místech vytvářejících ucelený kordon všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti. Vývoj vnitroměstské dopravy je sledován na tzv. centrálním kordonu, vývoj vnější dopravy je sledován na tzv. vnějším kordonu. Časové řady na obou kordonech jsou k dispozici od roku 1961.

Z provedených dopravních sčítání vyplývá, že každoroční nárůst automobilové dopravy, zaznamenaný na území města v období po roce 1990, se v letech 2008 až 2009 prakticky zastavil. V roce 2010 došlo k opětovnému významnějšímu nárůstu, v roce 2011 pak k mírnému poklesu.

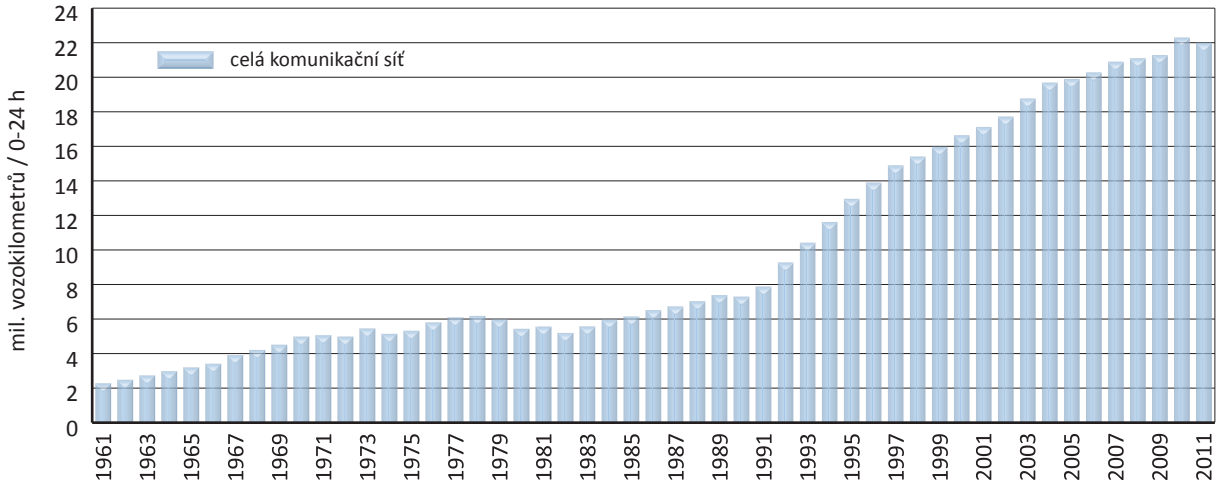
Celkově se automobilová doprava na území hlavního města Prahy v roce 2011, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, snížila ve srovnání s předcházejícím rokem v průměru o 1,2 %. Z toho doprava osobními automobily klesla o 1,0 % a doprava nákladními automobily a autobusy o 2,8 %.

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze (celá komunikační síť, prům. prac. den, 0-24 h)

Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31 %	1,273*	23 %	56 %
1971	5,061*	69 %	3,543*	65 %	70 %
1981	5,562	76 %	4,338	79 %	78 %
1990	**7,293**	**100 %**	**5,848**	**100 %**	80 %
1995	12,961	178 %	11,509	197 %	89 %
2000	16,641	228 %	15,131	259 %	91 %
2005	19,899	273 %	18,023	308 %	91 %
2009	21,231	291 %	19,481	333 %	92 %
2010	22,205	304 %	20,435	349 %	92 %
2011	**21,936**	**301 %**	**20,221**	**346 %**	**92 %**

100 % = rok 1990 ** Odhad podle trendů vývoje intenzit na kordonech (dopravní výkony jsou v Praze sledovány až od roku 1978).*

Vývoj dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze (celá komunikační síť, prům. prac. den, 0-24 h)



V období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela v roce 2011 motorová vozidla na celém území Prahy celkem 21,936 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 20,221 milionu vozokilometrů, tj. 92 %. Ve srovnání s předcházejícím rokem to znamená, že v roce 2011 ujela motorová vozidla v Praze za den o 269 tisíc vozokilometrů méně než v roce předcházejícím.

Proti roku 1990 se do roku 2011 provoz motorových vozidel ve městě zvýšil o 201 %, tj. více než na trojnásobek. V porovnání s nárůstem automobilové dopravy na dálnicích a silnicích České republiky byl nárůst v Praze v tomto období cca 1,7x vyšší.

Tempo nárůstu dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze po roce 1981

Roky	Průměrný roční nárůst/pokles	Roky	Průměrný roční nárůst/pokles
1981 – 1990	meziročně +192 000 vozokm/den	2001 – 2005	meziročně +652 000 vozokm/den
1991 – 1995	meziročně +1 134 000 vozokm/den	2006 – 2010	meziročně +461 000 vozokm/den
1996 – 2000	meziročně +736 000 vozokm/den	2011	meziročně -269 000 vozokm/den

V širší oblasti centra města se dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu (tunely Strahovský a Mrázovka jsou vně centrálního kordonu), automobilová doprava ve srovnání s předchozím rokem snížila o 2,7 %.

Do širší oblasti centra města vjíždělo v roce 2011 za 24 h průměrného pracovního dne 304 000 vozidel, z toho 291 000 osobních automobilů. Ve srovnání s rokem 1990 to bylo cca o 27 % vozidel více. Veškerý nárůst byl tvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů vjíždějících do centrální oblasti od roku 1990 naopak poklesl o více než dvě třetiny (-70 %).

Intenzita automobilového provozu v širší oblasti centra města každoročně vzrůstala až do roku 1998, kdy dosáhla zatím historického maxima. Od té doby mírně klesá (od roku 2000 se snížila o 12 %).



Palackého náměstí



Mimoúrovňová křižovatka Malovanka

Ve středním pásmu města doprava trvale a výrazně rostla v letech 1990 – 2007. Ve srovnání s rokem 1990 se na některých komunikacích zvýšila trojnásobně až čtyřnásobně. V roce 2011 oproti roku předcházejícímu kolísala v rozmezí ±1 %.

Ve vnějším pásmu města (dle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje obousměrnou intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města) se intenzita automobilové dopravy v roce 2011 oproti roku předcházejícímu zvýšila o 1,6 %. Do Prahy přijíždělo přes hranici vnějšího kordonu za 24 h průměrného pracovního dne 291 000 vozidel, z toho 259 000 osobních automobilů.

Automobilový provoz ve vnějším pásmu města trvale vzrůstal od roku 1990 až do roku 2008. V roce 2009 došlo poprvé od roku 1991 k mírnému poklesu (patrně pod vlivem hospodářské krize) o 1,2 %, v roce 2010 a 2011 pak k opětovnému mírnému nárůstu. Ve srovnání s rokem 1990 přijíždělo v roce 2011 denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) 3,8x více vozidel (+277 %). Rozhodující část nárůstu byla tvořena osobními automobily, neboť jejich počet se zvýšil více než 4,6x (+366 %).

Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2011

	Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	143 000
2.	Barrandovský most	133 000
3.	Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	121 000
4.	Jižní spojka v úseku Braník – Sulická	117 000
5.	Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most	114 000

Wilsonovou ulicí na přemostění Masarykova nádraží projelo v roce 2011 celkem 99 000 vozidel za den a v prostoru u Hlavního nádraží 87 000 vozidel za den. Přes Nuselský most v roce 2011 v průměrný pracovní den projelo celkem 83 000 vozidel. Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hl. m. Prahy jsou od roku 2011 v tabulkové formě k dispozici na webových stránkách TSK hl. m. Prahy v sekci „Pro odborníky“.

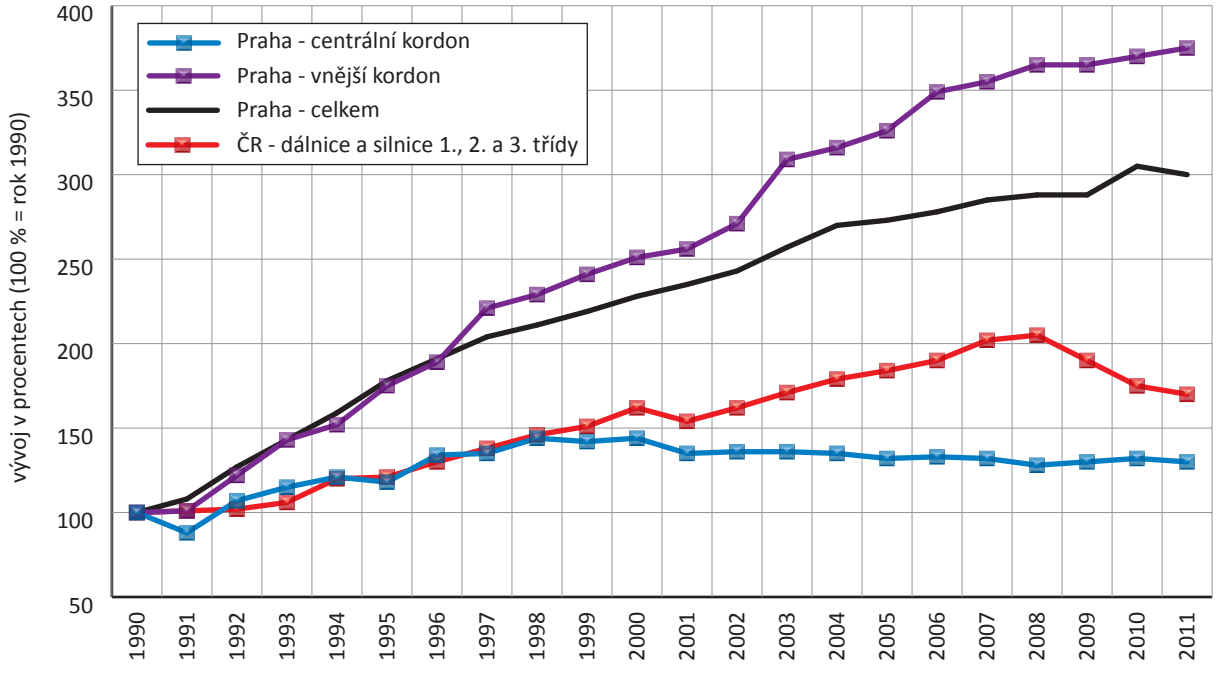
Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2011

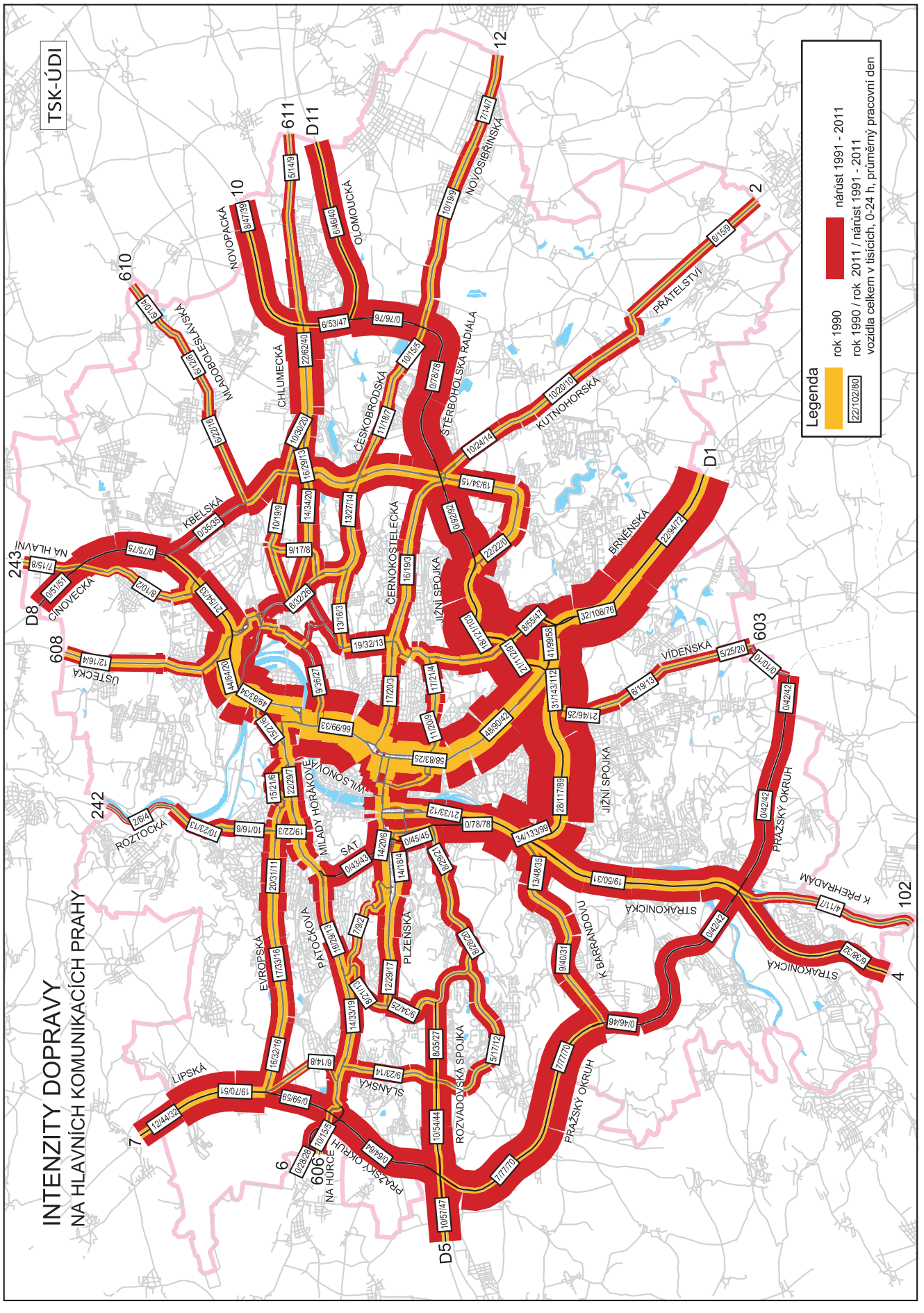
	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	5. května – Jižní spojka	222 000
2.	Strakonická – Barrandovský most	175 000
3.	Jižní spojka – Vídeňská	171 000
4.	Jižní spojka – Chodovská	166 000
5.	Jižní spojka – Průmyslová	151 000

Nejzatíženější úrovňové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2011

	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	Poděbradská – Kbelská	74 000
2.	Černokostelecká – Průmyslová	69 000
3.	Anglická – Legerova	68 000
4.	Argentinská – Plynární	67 000
5.	Kolbenova – Kbelská	67 000

Vývoj intenzit automobilové dopravy v Praze a v ČR (průměrný pracovní den)




INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY
TSK-ÚDI
Legenda
rok 1990
nárůst 1991 - 2011
22/102/80
rok 1990 / rok 2011 / nárůst 1991 - 2011
vozidla celkem v tisících, 0-24 h, průměrný pracovní den
NOVOSIBŘINSKÁ
OLOMOUCKÁ
NOVOPACKÁ
CHLUMECKÁ
MLADOBOLESLAVSKÁ
ČESKOBRODSKÁ
STĚRBOHOLSKÁ RADIÁLA
PŘÁTELSTVÍ
KUTNOHORSKÁ
BRNĚNSKÁ
KBELSKÁ
NA HLAVNÍ
CÍNOVECKÁ
ÚSTECKÁ
ČERNOKOSTELECKÁ
JIŽNÍ SPOJKA
VÍDEŇSKÁ
WILSONOVA
MILADY HORÁKOVÉ
ROZTOCKÁ
SAT
PATOČKOVA
EVROPSKÁ
PLZEŇSKÁ
STRAKONICKÁ
K BARRANDOVU
PRAŽSKÝ OKRUH
K PŘEHRADÁM
LIPSKÁ
SLÁNSKÁ
ROZVADOVSKÁ SPOJKA
NA HŮRCE
D1
D5
D8
D11
2
4
6
7
10
12
102
242
243
608
610
611
603

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu v Praze (prac. den, oba směry celkem, období 0-24 h)

Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	76 000	18 %	35 000	81 %	141 000	29 %	15 000	14 %	15 000	41 %	40 000	26 %
1971	265 000	62 %	42 000	98 %	314 000	66 %	56 000	50 %	25 000	68 %	85 000	55 %
1981	272 000	64 %	43 000	100 %	321 000	67 %	74 000	67 %	34 000	92 %	114 000	74 %
1990	**424 000**	**100 %**	**43 000**	**100 %**	**479 000**	**100 %**	**111 000**	**100 %**	**37 000**	**100 %**	**154 000**	**100 %**
1995	521 000	123 %	34 000	79 %	564 000	118 %	224 000	202 %	40 000	108 %	270 000	175 %
2000	653 000	154 %	25 000	58 %	690 000	144 %	334 000	301 %	47 000	127 %	386 000	251 %
2005	602 000	142 %	19 000	44 %	631 000	132 %	433 000	390 %	62 000	168 %	503 000	327 %
2009	596 000	141 %	15 000	35 %	623 000	130 %	491 000	442 %	58 000	157 %	557 000	362 %
2010	598 000	141 %	14 000	33 %	625 000	130 %	505 000	455 %	58 000	157 %	572 000	371 %
2011	**582 000**	**137 %**	**13 000**	**30 %**	**608 000**	**127 %**	**517 000**	**466 %**	**54 000**	**146 %**	**581 000**	**377 %**

100 % = rok 1990

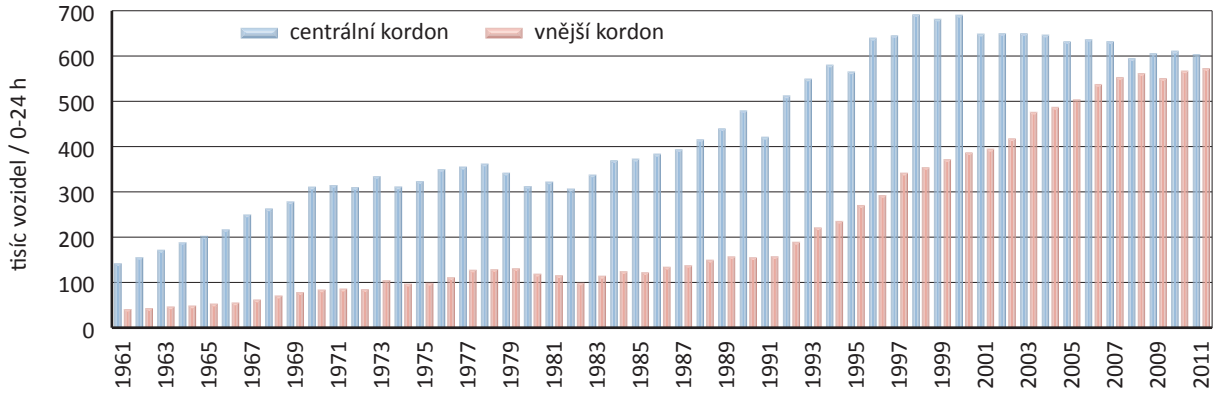


Sokolská ulice



Nová okružní křižovatka Kamýcká – Roztocká

Vývoj intenzity dopravy na kordonech v Praze (pracovní den, oba směry celkem, období 0-24 h)



Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
1995	1,45	1,60	1,50
2000	1,37	1,49	1,44
2005	1,35	1,42	1,40
2010	1,30	1,30	1,30
2011	**1,30**	**1,30**	**1,30**

2.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Z hlediska územního rozložení se podíl osobních automobilů v dopravním proudu zvyšuje směrem k centru města. V roce 2011 činil na centrálním kordonu 96 %, na vnějším kordonu 89 % a v průměru na celé síti 92 %.

Skladba dopravního proudu v letech 1961 – 2011 (pracovní den, oba směry celkem, období 0-24 h)

Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)
1961	53,7 %	19,4 %	29,4 %	2,0 %	38,6 %	22,1 %	34,4 %	4,9 %
1971	79,3 %	5,6 %	13,3 %	1,8 %	63,2 %	8,6 %	25,1 %	3,1 %
1981	84,3 %	0,4 %	13,2 %	2,0 %	65,1 %	0,6 %	30,3 %	4,0 %
1990	88,6 %	0,7 %	9,1 %	1,6 %	72,1 %	0,5 %	24,0 %	3,4 %
1995	92,4 %	0,3 %	6,0 %	1,3 %	83,4 %	0,2 %	14,7 %	1,7 %
2000	94,7 %	0,6 %	3,7 %	1,0 %	86,5 %	0,2 %	12,1 %	1,2 %
2005	95,4 %	0,7 %	2,9 %	1,0 %	86,2 %	0,4 %	12,2 %	1,2 %
2010	95,7 %	1,0 %	2,4 %	0,9 %	88,4 %	0,3 %	10,2 %	1,1 %
2011	**95,7 %**	**1,1 %**	**2,2 %**	**1,0 %**	**89,1 %**	**0,6 %**	**9,2 %**	**1,1 %**



Křižovatka Vinohradská – Jana Želivského



Kbelská ulice před otevřením Vysočanské radiály

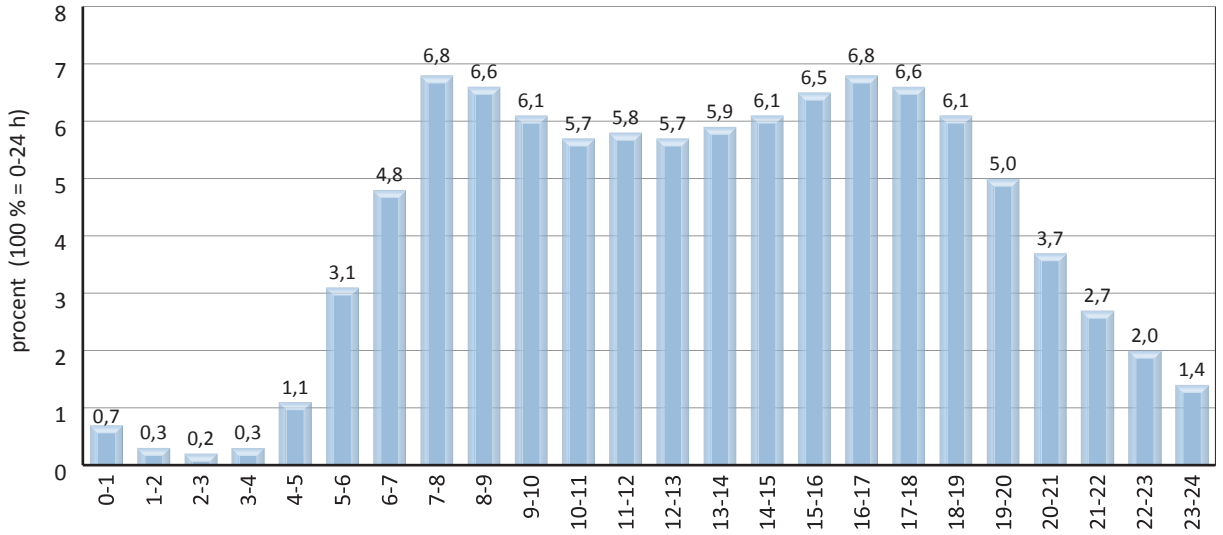
Základní charakteristiky denních variací dopravních výkonů v Praze v pracovní dny

- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (73 % za 6-18 h), podíl období 6-22 h činí cca 91 %.
- Po 18. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat.
- Ranní špičkovou hodinou je 7-8 h, odpolední špičkovou hodinou je 16-17 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,8 %, podíl odpolední špičkové hodiny rovněž 6,8 % (100 % = 0-24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné. Polední sedlová hodina (12-13 h) představuje 5,7 % z celého dne.

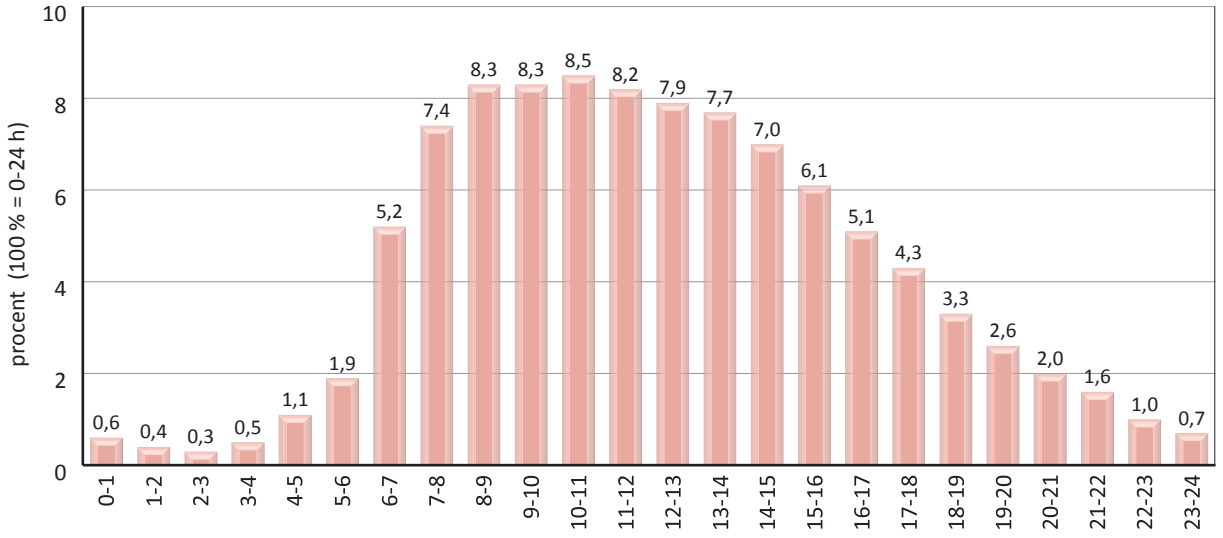
Významnější změny časových variací automobilové dopravy v Praze v letech 1990 – 2011

- Denní variace – Ranní špičková hodina se snížila z původních 8 až 9 % na 6,8 %, došlo k posunu ranní špičkové hodiny z 6-7 h na 7-8 h a snížil se rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v dopoledním sedlovém období.
- Týdenní variace – Podíl pátků, který byl dříve vyšší než ostatní pracovní dny, se snížil na úroveň pondělků až čtvrtků.
- Roční variace – Zvýšil se podíl ledna a února k celoročnímu průměru.

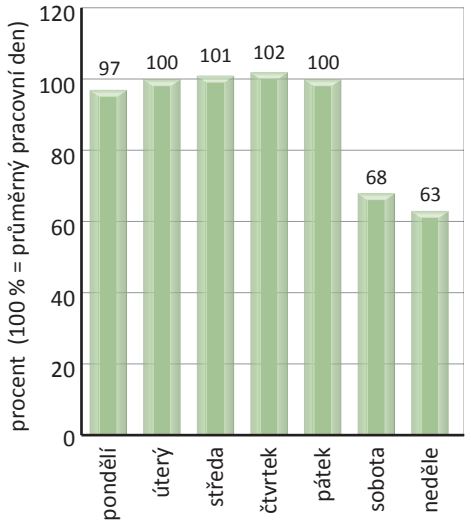
Denní variace automobilové dopravy celkem (rok 2011, Praha, celá síť, pracovní den)



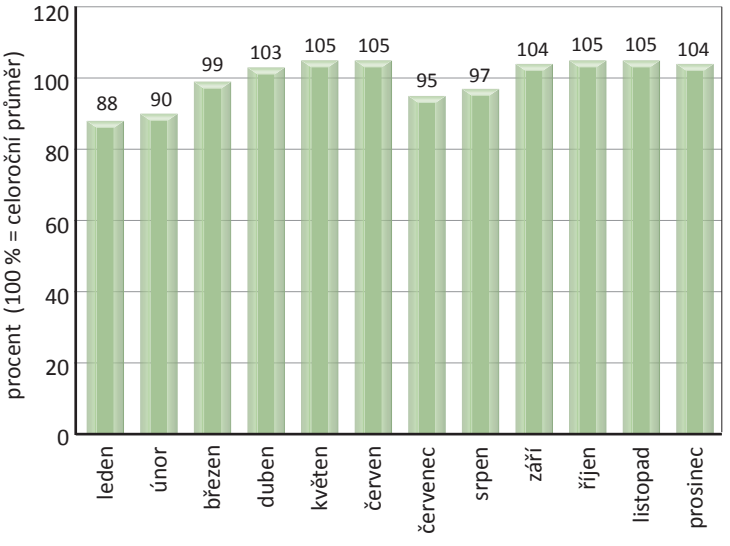
Denní variace nákladních automobilů a autobusů bez MHD (rok 2011, Praha, celá síť, pracovní den)



Týdenní variace (Praha, celá síť, voz. celkem)



Roční variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



2.4 Směrový průzkum nákladní automobilové dopravy

Koncem jara 2011 bylo v Praze provedeno výběrové šetření zaměřené zejména na vyčíslení tranzitní dopravy nákladních vozidel s největší povolenou hmotností (NPH) nad 3,5 t, projíždějících přes hranici oblasti zahrnující celé území hlavního města Prahy na jihu doplněné o oblast mezi Pražským okruhem a Prahou, včetně dále na východ ležícího území mezi dálnicí D1 a hranicí hlavního města Prahy.

Kategorijní rozdělení sledovaných vozidel

- **lehké nákladní automobily** (LNA) – dvounápravová vozidla s NPH 3,5 – 20 t
- **těžké nákladní automobily** (TNA) – třínápravová vozidla s NPH nad 20 t (do této kategorie byla zahrnuta i speciální vozidla bez ohledu na NPH a počet náprav)
- **těžké nákladní automobily s přívěsem a návěsové soupravy** (NAV) – dvou a více nápravová vozidla s NPH nad cca 10 t s přívěsem a návěsové soupravy
- **autobusy** (BO) – pouze vozidla neprovozovaná v režimu veřejné pravidelné dopravy osob



Křižovatka Kolbenova – Kbelská



Jižní spojka u Štěrbohol

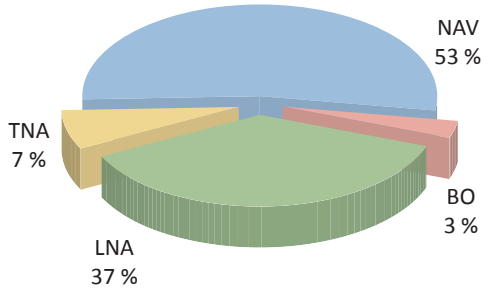
Základní závěry vyplývající ze směrového průzkumu nákladní dopravy

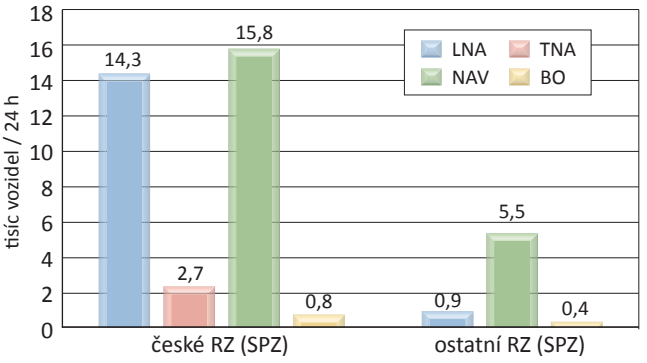
- Denně vjíždí přes hranici sledované oblasti přes 40 tisíc nákladních vozidel a autobusů (bez vozidel veřejné dopravy) s NPH nad 3,5 t, z toho více než 50 % tvoří těžké nákladní automobily s přívěsy a návěsové soupravy.
- Tranzit přes město činí u sledovaných kategorií nákladních vozidel takřka 60 %, u kategorie NAV 70 % ze všech vozidel vjíždějících do města.
- Podíl noční dopravy (22-06 hod) činí u vozidel nad 3,5 t v průměru 7 % z celodenního počtu vozidel vjíždějících do Prahy, u kategorie NAV dosahuje ve stejném období takřka 19 %.
- Nejsilnější tranzitní vztahy (cca 3 200 vozidel obousměrně za den) se projevují mezi dálnicemi D1 – D5 a D1 – D8.

Rozložení počtu vozidel dle kategorií a typu cest (2011, pracovní den, hranice oblasti, směr z Prahy)

Typ cesty		LNA	TNA	NAV	BO	CELKEM
Tranzit	Počet cest/24 h	6 500	1 100	15 000	500	**23 100**
	%	43,3 %	39,3 %	70,1 %	41,7 %	57,2 %
Ostatní cesty	Počet cest/24 h	8 500	1 700	6 400	700	**17 300**
	%	56,7 %	60,7 %	29,9 %	58,3 %	42,8 %
CELKEM	Počet cest/24 h	**15 000**	**2 800**	**21 400**	**1 200**	**40 400**
	%	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Kategorie vozidel nad 3,5 t a jejich státní příslušnost (2011, pracovní den, hranice oblasti, směr z Prahy)



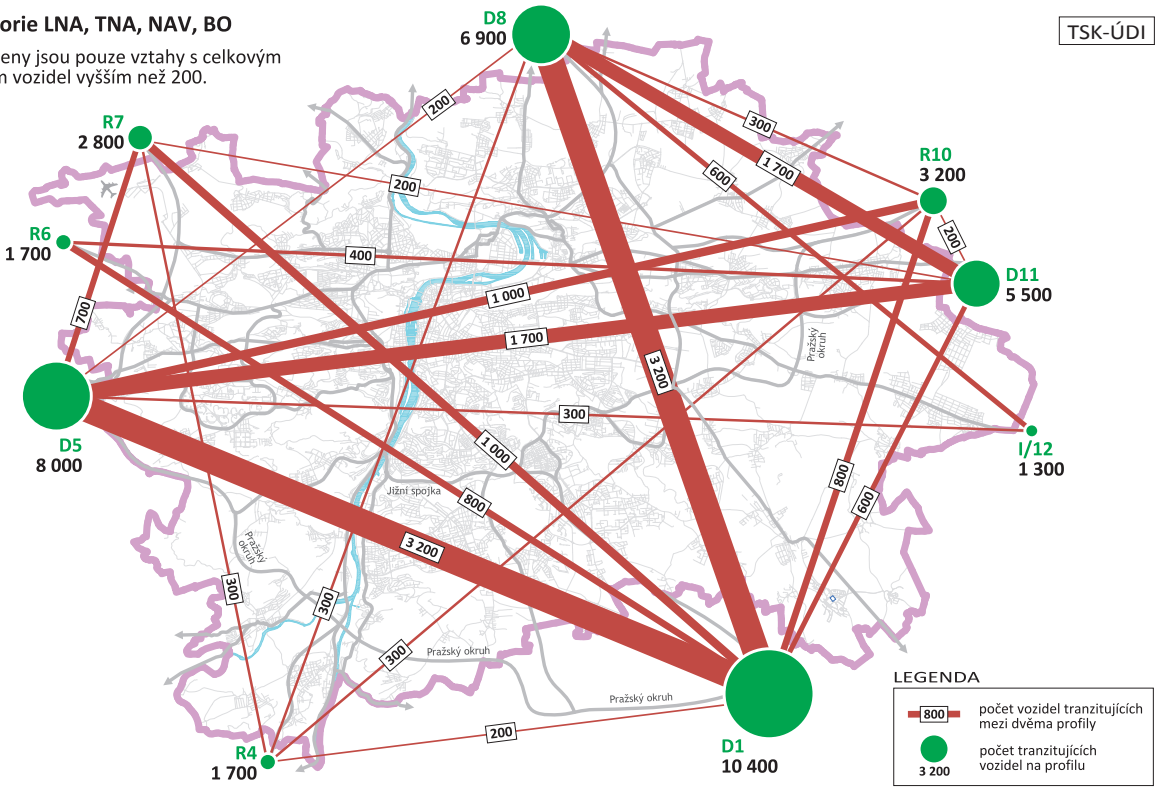


Tranzitní nákladní a autobusová doprava na území Prahy (24 h, oba směry)

Kategorie LNA, TNA, NAV, BO

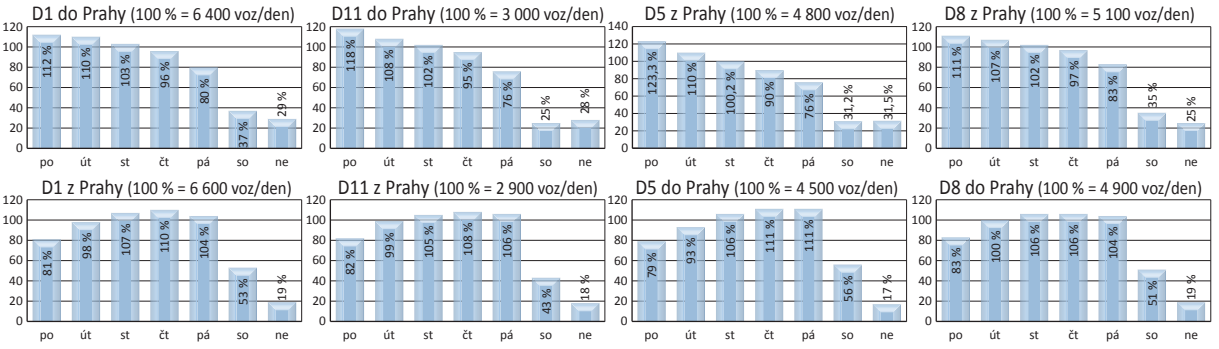
Zobrazeny jsou pouze vztahy s celkovým počtem vozidel vyšším než 200.

TSK-ÚDI



Z denních počtů transakcí (období od 08/2010 do 07/2011) na mýtných stanicích v okolí Prahy získaných od Ředitelství silnic a dálnic ČR byly zjištěny dlouhodobé časové variace jízd vozidel nad 3,5 t NPH v okolí hlavního města Prahy. Na rozdíl od výše uvedených údajů jsou zde zahrnuty i autobusy veřejné dopravy.

Týdenní variace vozidel nad 3,5 t na dálničních profilech v okolí Prahy (dle směrů)



100 % = průměrný pracovní den, zaokrouhleno na 100 voz/den

3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3.1 Základní údaje o Pražské integrované dopravě (PID)

Pražská integrovaná doprava (PID) obsluhuje celé území hl. m. Prahy a část přilehlého území Středočeského kraje. Do PID jsou zapojeny metro, tramvaje, městské a příměstské autobusové linky, železnice, lanovka na Petřín a přívozy. Organizátorem PID je příspěvková organizace Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), která byla hl. m. Prahou zřízena v roce 1993.

Integrovaný systém umožňuje cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a tím zvyšuje konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Dne 1.6.1996 byl v PID zaveden přestupní pásmový tarif. Od tohoto okamžiku se průběžně zvyšoval rozsah příměstské autobusové dopravy, rostla velikost obsluhovaného území i počty do integrovaného systému zapojených obcí, stejně jako počet tarifních pásem.

Rozvoj systému PID (příměstské autobusové linky, obsluhované obce a železniční stanice)

Rok	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011
Počet příměstských autobusových linek PID	2	6	31	48	89	130	147	158	152	150	**155**
Počet autobusy PID obsluhovaných obcí	2	7	55	83	159	251	299	299	299	299	**299**
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	43	181	181	181	219	211	207	223	225	**224***

** Z toho celkem 100 stanic a zastávek je v PID plně zaintegrováno (vybaveno označovacími strojky).*

Na provoz linek PID přispívají hl. m. Praha, řada mimopražských obcí spolu se Středočeským krajem a určitý podíl mají také dotace ostatních subjektů (obchodní centra, velké podniky a městské části).



Tramvaj typu 15T v zastávce Hradčanská



Kloubový autobus na lince 125 v posunuté zastávce Mikulova

Základní údaje o výkonech Pražské integrované dopravy

Rok	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dopravní výkony metra, tramvají a městských autobusových linek PID (mil. vozokm/rok)	147,6	156,7	164,7	165,0	170,0	168,5	171,8	**168,8**
Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID (mil. vozokm/rok)	9,4	22,2	22,4	23,6	24,3	24,6	25,1	**25,9**
Dopravní výkony železničních linek PID* (mil. vozokm/rok)	-	-	-	-	-	-	13,2	**13,9**

** Do roku 2009 nejsou údaje k dispozici.*

Počet linek provozovaných v PID

Dopravní prostředek	Linek	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B a C
Tramvaje	34	25 denních linek (řada 1-26 a 36), 9 nočních linek (řada 51-59)
Autobusy městské **s trasou pouze na území hlavního města Prahy**	176	134 denních linek (řada 100-297), 15 nočních linek (řada 501-515), 24 školních linek (řada 551-574), 2 linky pro osoby se sníženou pohyblivostí (H1 a H2) a linka AE
Autobusy příměstské **s trasou mezi městem a regionem**	91	80 denních linek (řada 301-398), 11 nočních linek (řada 601-615)
Autobusy regionální **s trasou pouze v regionu**	64	63 denních linek (řada 401-495), 1 sezónní cyklobus
Železnice **v PID 26 tratí, z toho na území Prahy zasahuje 11 tratí (včetně tratě ML)**	33	13 linek S mezi Prahou a regionem (S1-S9, S20, S41, S65, S80), 3 linky R mezi Prahou a regionem (R3, R4, R5), 14 linek S pouze v regionu (řada S11-S88), 2 sezónní linky (Pražský a Podlipanský motoráček), 1 cyklovlak
Přívozy	5	Linky P1, P2, P3, P5 (sezónní), P6
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín



Vlaky na linkách S9 a S41 ve stanici Praha-Hostivař

Celkový počet dopravců podílejících se na zajišťování PID dosáhl čísla 17. Hlavními dopravci jsou Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s., který provozuje metro, tramvaje, lanovou dráhu a většinu autobusových linek na území města a České dráhy, a. s., provozující železniční dopravu.

Městské, příměstské a regionální autobusové linky PID provozovalo také dalších 12 soukromých dopravců. Dvě společnosti provozovaly přívozy a jedna jízdy Pražského a Podlipanského motoráčku.

Nejvíce autobusových linek na území města (152) provozoval na konci roku 2011 DP hl. m. Prahy, a. s. Na území regionu provozovaly nejvíce linek Veolia Transport Praha s. r. o. (51 linek) a ČSAD Střední Čechy, a. s. (31 linek).

Provozovatelé autobusových linek PID na území města a v regionu*

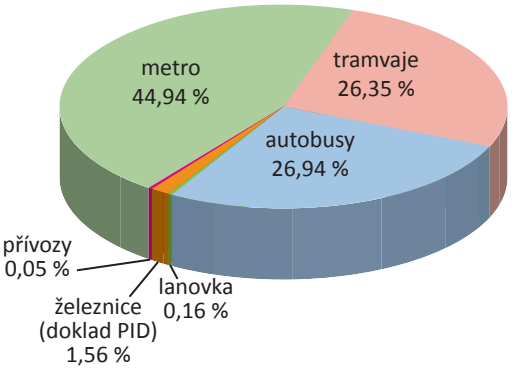
Provozovatel	Městské linky	Linky příměstské a regionální
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	152 (86 %)	17 (11 %)
Ostatní provozovatelé	24 (14 %)	138 (89 %)
CELKEM	176 (100 %)	155 (100 %)

** Počty uvedeny včetně školních linek, linky AE a linek pro osoby se sníženou pohyblivostí.*

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území hl. m. Prahy za rok 2011

Druh dopravy a provozovatel	Osob/rok
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	530 493 000
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	311 057 000
Autobusy (DP hl. m. Prahy, a. s.)	267 357 000
Autobusy (soukromí dopravci)*	50 713 320
Železnice (ČD na doklad PID)*	18 421 000
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)*	1 841 450
Přívozy (soukromí dopravci)*	641 730
CELKEM	**1 180 524 500**

** Údaje ze sčítání, ostatní údaje jsou odhady.*



Souhrnné údaje o prostředcích PID provozovaných DP hl. m. Prahy za rok 2011

	Metro	Tramvaje	Autobusy	CELKEM
Provozní délka sítě na území hl. m. Prahy (km)	59,1	142,4	695,0	**896,5**
Délka sítě na vlastním tělese (%)	100 %	52 %	-	**-**
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	145,0	**145,0**
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek (m)	1 094	534	628	**-**
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	35,6	18,6	25,8	**-**
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)	54 962	48 205	66 639	**169 806**
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	1 647	**1 647**
Náklady na 1 provozní vozokilometr* (Kč)	105,52	59,76	47,61	
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	530 493	312 898**	267 357	**1 110 748**
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	12 223	**12 223**
Počet zaměstnanců DP hl. m. Prahy, a. s.	**10 743**			
Tržby z jízdného (mil. Kč)	**4 533**			
Celkové provozní náklady DP hl. m. Prahy, a. s. (mil. Kč)	**16 476**			
Podíl tržby / náklady u DP hl. m. Prahy, a. s. (%)	**27,5**			

* *Výpočet nákladů na 1 provozní vozokilometr se odvozuje od nákladů přímo souvisejících s provedeným výkonem. Nejsou v něm zahrnuty náklady na výstavbu a obnovu infrastruktury.*

** *včetně lanové dráhy na Petřín*



Zastávka Malostranská



Chilská ulice v blízkosti Opatova

Vývoj základních charakteristik prostředků PID provozovaných DP hl. m. Prahy

Rok	Provozní délka sítě (km)+			Průměrná cestovní rychlost (km/h)			Počet nasazovaných vozů (ranní špička/sedlo prac. dne)		
	metro	tramvaj	autobus	metro	tramvaj	autobus	metro	tramvaj	autobus
1981	20,0	122,9	545,0	33,3	15,7	23,8	150/85	750/459	871/317
1990	38,5	130,5	607,3	34,6	18,7	23,7	322/158	699/423	918/317
1995	43,6	136,2	695,3	34,9	19,0	23,3	395/190	647/476	957/381
2000	49,8	136,4	812,4*	35,7	18,9	25,2*	345/180	676/530	968/418
2005	53,7	140,9	810,6*	34,6	18,7	25,9*	405/205	702/557	946/442
2010	59,1	141,6	823,0*	35,5	19,0	26,0*	448/245	665/513	904/505
2011	**59,1**	**142,4**	**840,0***	**35,6**	**18,6**	**25,8***	**457/244**	**663/514**	**923/510**

\+ *Provozní délka je celková délka tras s pravidelným provozem s cestujícími. U metra je provozní délka součtem délek tras mezi středy nástupišť konečných stanic, u tramvají je měřena v osách tratí a u autobusů v osách ulic.*

* *Včetně příměstských linek PID, které provozuje DP hl. m. Prahy, a. s. (s úseky i za hranicemi Prahy)*

Přehled nejvýznamnějších událostí v PID v roce 2011

Měsíc	Popis události
leden	• Zahájeno plnohodnotné sledování a vyhodnocování standardů kvality u autobusových linek PID.
březen	• V souvislosti s dodávkami autobusů SOR byl významné navýšen počet garantovaných nízkopodlažních spojů na městských autobusových linkách, nízkopodlažní kloubové autobusy byly nasazeny i na linku 100.
duben	• Zavedena bezplatná přeprava kol ve vlacích PID na území Prahy (pouze při jízdě na jízdní doklad PID).
červen	• 16. června 2011 z důvodu stávky poprvé v historii celý den nebylo provozováno pražské metro. V provozu byla zároveň pouze cca třetina spojů povrchové dopravy.
červenec	• Proběhly úpravy v tarifu PID (např. změna cen a časové platnosti jízdenek pro jednotlivou jízdu).
září	• Otevřena prodloužená tramvajová trať do Podbaby. • Dopravní obsluha okolo Holešovického přístavu a Norbertova zajištěna midibusovými linkami 156 a 216. • Zřízena příměstská autobusová linka 334 v trase Smíchovské nádr. – Psáry, která využívá Pražský okruh. • Přirážka za jízdu bez platné jízdenky se zvýšila ze 700 na 800 Kč, respektive z 950 na 1000 Kč. • Organizace Ropid otevřela na pražském Hlavním nádraží první infocentrum PID.
říjen	• Zřízena autobusová linka 207 v trase Staroměstská – Ohrada a upraveny trasy linek 133, 155 a 175. • Nasazeny kloubové autobusy na expresní linku 125.
prosinec	• Reorganizace autobusových linek v oblasti Jihozápadního Města, Řep, Zličína a Ruzyně. • Optimalizace provozu autobusových linek v oblasti Kyjí, Dolních Počernic a Újezda nad Lesy. • Vznik nových midibusových linek 168, 260, 262 a 264 a nové noční příměstské linky 615. • Prodloužení části spojů vlakové linky S9 do stanice Praha-Horní Počernice a integrace všech rychlíků v trase Praha – Kralupy nad Vltavou do PID. • Dokončen proces značení železničních linek v rámci PID symbolem „S“.

3.2 Metro

Metro tvoří základní přepravní síť MHD. Během jednoho pracovního dne je v pražském metru průměrně vypraveno cca 1 900 vlakových spojů, které přepraví cca 1 210 000 cestujících.

Základní údaje o síti metra v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	3 (A, B, C)	59,1 km
Počet stanic	**Průměrná vzdálenost stanic**	**Průměrná cestovní rychlost**
57 (přestupní stanice započteny 2x)	1 094 m	35,6 km/h
Počet a podíl přepravených osob za rok 2011		**Rozsah provozu**
530 493 000	44,94 %	denní cca 5–24 h (v pátek a v sobotu 5–1 h)



Soupravy typu 81-71M v depu Hostivař



Nový šikmý výtah ve stanici metra Háje

Bezbariérový přístup osobními výtahy, šikmými schodišťovými plošinami nebo přímo z okolních pěších komunikací (stanice Vyšehrad) je v síti pražského metra možný do 34 stanic z 57 (60 %). Přestup mezi trasami je bezbariérově umožněn ve stanicích Muzeum a Florenc.

Bezbariérově přístupné stanice metra v Praze

Linka A (5 stanic ze 13)	Linka B (14 stanic ze 24)	Linka C (15 stanic ze 20)
Dejvická, Muzeum, Strašnická, Skalka, Depo Hostivař	Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Nové Butovice, Smíchovské nádraží, Národní třída, Florenc, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajská zahrada, Černý Most	Letňany, Prosek, Střížkov, Ládví, Kobylisy, Nádraží Holešovice, Vltavská, Florenc, Hlavní nádraží, Muzeum, Vyšehrad, Budějovická, Pankrác, Chodov, Háje

V únoru 2011 byl otevřen šikmý výtah umístěný v eskalátorovém tunelu východního vestibulu stanice Háje na lince C. V březnu 2011 byla osobním výtahem ústícím do ulice Magdaleny Rettigové (blízko tramvajových zastávek Lazarská) bezbariérově zpřístupněna stanice metra Národní třída na lince B.

Zajímavé údaje o linkách metra, úsecích a stanicích

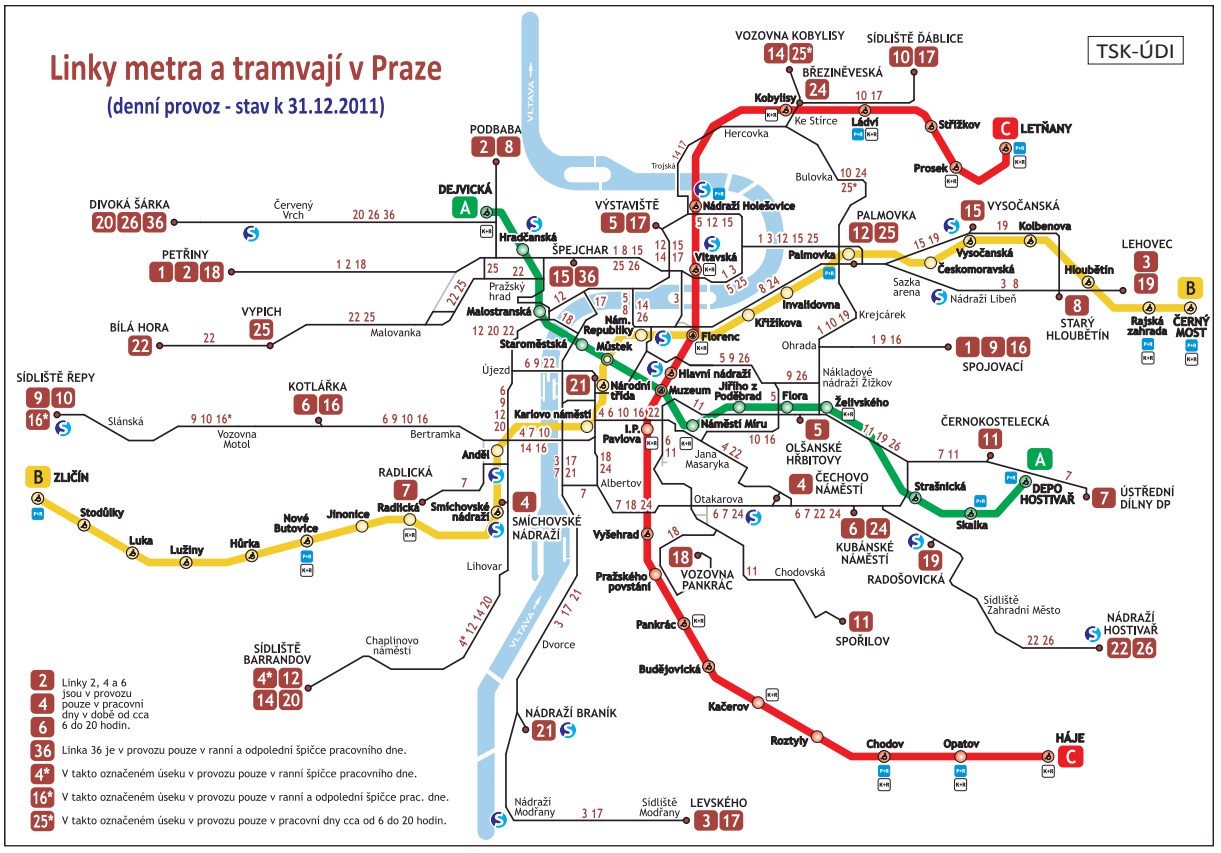
Nejdelší linka	Nejvíce spojů na lince	Nejvíce přepravených osob*
Linka B (25,7 km)	Linka C (760 spojů/den)	Linka C (523 600 osob/den)
Nejzatíženější úsek*	**Nejzatíženější stanice***	**Nejkratší interval ve špičce**
I. P. Pavlova – Vyšehrad (C) 291 700 osob/den obousměrně	Můstek (A)** – 188 000 osob/den I. P. Pavlova (C) – 119 000 osob/den	Linka C (1,83 min)

* *Údaje z posledního „Komplexního přepravního průzkumu metra" provedeného v listopadu 2008.*

** *Nejzatíženější přestupní stanice (zahrnut nástup, výstup i přestup na linku B).*

Počet souprav určených pro jednotlivé linky pražského metra

Linka A (typ 81 – 71M)	Linka B (typ 81 – 71M)	Linka C (typ M1)
v ranní špičce jezdí 17 souprav	v ranní špičce jezdí 38 souprav	v ranní špičce jezdí 37 souprav
pro linku určeno 41 souprav	pro linku určeno 52 souprav	pro linku určeno 53 souprav



3.3 Tramvaje

Tramvaje tvoří doplňkovou přepravní síť k metru. Jejich linky mají radiální i tangenciální funkce, případně slouží jako napaječe ke stanicím metra. Během jednoho pracovního dne je na síti pražských tramvají průměrně vypraveno 6 300 spojů (včetně nočních), které přepraví cca 1 130 000 cestujících.

Základní údaje o síti tramvají v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	34 (25 denních, 9 nočních)	142,4 km (52 % na vlastním tělese)
Celková délka linek tramvají	**Průměrná vzdálenost zastávek**	**Průměrná cestovní rychlost**
549 km	534 m	18,6 km/h
Počet a podíl přepravených osob za rok 2011		**Rozsah provozu**
311 057 000	26,35 %	denní 4–24(1) h, noční 0(1)–4 h

Dne 1. září 2011 byla dokončena výstavba prodloužené tramvajové tratě z původní smyčky Podbaba k budoucí železniční zastávce Praha-Podbaba na trati 091. Projekt zahrnoval výstavbu 260 metrů nového dvoukolejného úseku, položení dalších cca 290 metrů kolejí v nové tramvajové smyčce a realizaci dvou zastávek Zelená a Podbaba. Zároveň bylo zrekonstruováno cca 900 metrů tratě mezi Vítězným náměstím a ulicí Čínskou a bezbariérově zpřístupněna zastávka Lotyšská.



Nová tramvajová trať do Podbaby



Obratiště Špejchar

Změny v linkovém vedení tramvají

Linky	Popis změny
2, 8	V denním provozu prodlouženy do nové smyčky Podbaba.
15	Zkrácena do trasy Vysočanská (Nádraží Vysočany) – Špejchar.
16	V úseku Kotlářka – Sídliště Řepy provozována v ranní i odpolední špičce pracovních dnů.
36	Zavedena v ranní a odpolední špičce v trase Špejchar – Dejvická – Divoká Šárka.

Významné rekonstrukční akce proběhly v roce 2011 na pravobřežních komunikacích podél Vltavy v úsecích Staroměstská – Národní divadlo, Národní divadlo – Myslíkova (přesah do roku 2012) a Výtoň – Sídliště Modřany. Proběhla rovněž I. etapa rekonstrukce Zenklovy ulice (úsek Palmovka – Elsnicovo nám.), rekonstrukce zastávek Otakarova a Nám. Bří. Synků a byla opravena trať v ulici U Výstaviště.

Zajímavé údaje o denních tramvajových linkách, úsecích a zastávkách

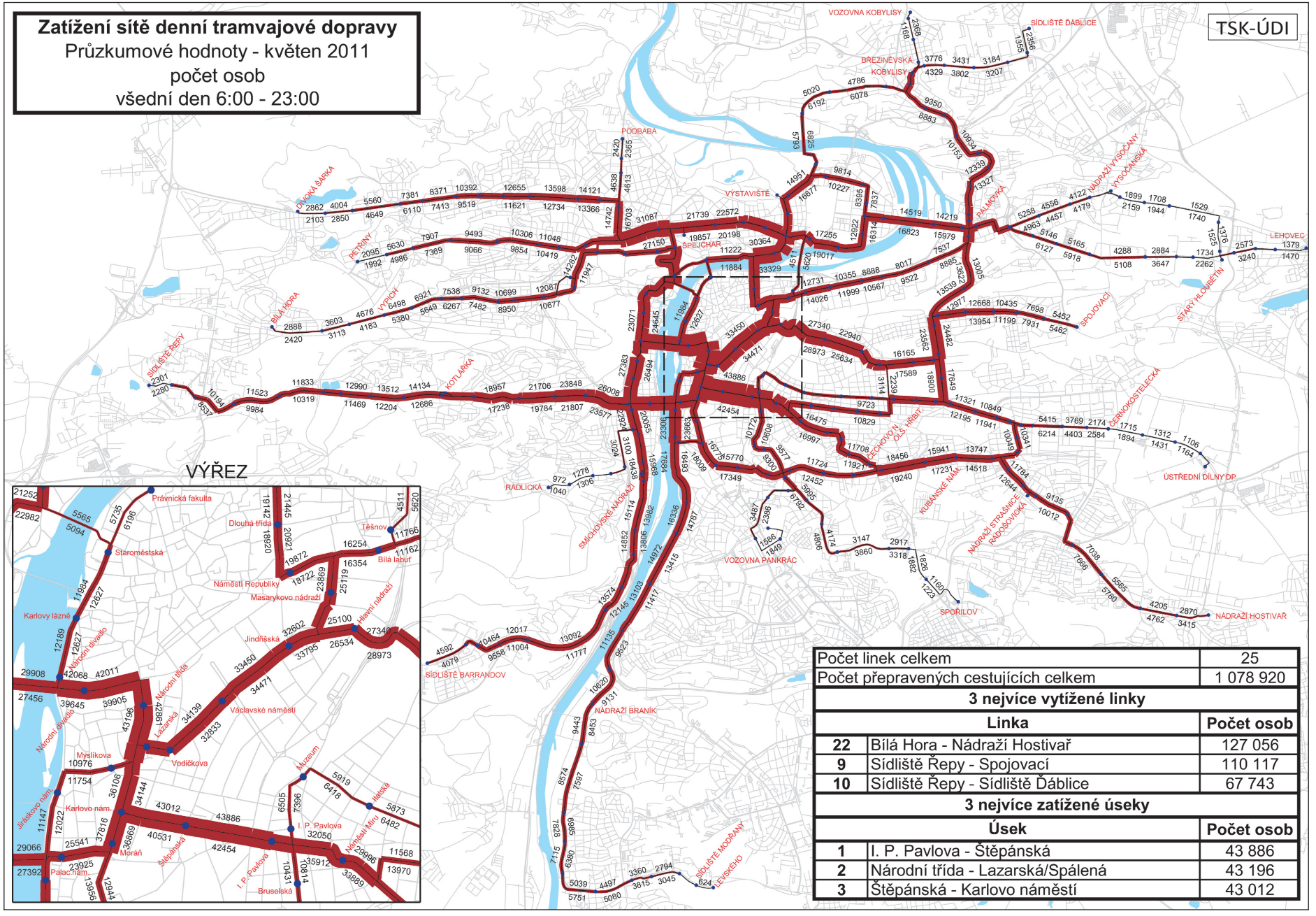
Nejdelší linka	Nejvíce spojů na lince	Nejvíce přepravených osob*
Linka 3 (23,15 km)	Linka 22 (455 spojů/den)	Linka 22 (127 000 osob/den)
Nejzatíženější úsek*	**Zastávky s největším obratem***	**Nejkratší interval ve špičce**
I. P. Pavlova – Štěpánská 86 300 osob/den v obou směrech	Anděl – 87 680 osob/den I. P. Pavlova – 69 550 osob/den	Linky 9, 17 a 22 (4 minuty)

** Údaje z „Komplexního přepravního průzkumu tramvají" provedeného v květnu 2011 za období pracovního dne 6-23 h.*

Zatížení sítě denní tramvajové dopravy

Průzkumové hodnoty - květen 2011
počet osob
všední den 6:00 - 23:00

TSK-ÚDI



VÝŘEZ

Počet linek celkem	25
Počet přepravených cestujících celkem	1 078 920

3 nejvíce vytížené linky

Linka		Počet osob
22	Bílá Hora - Nádraží Hostivař	127 056
9	Sídliště Řepy - Spojovací	110 117
10	Sídliště Řepy - Sídliště Ďáblice	67 743

3 nejvíce zatížené úseky

Úsek		Počet osob
1	I. P. Pavlova - Štěpánská	43 886
2	Národní třída - Lazarská/Spálená	43 196
3	Štěpánská - Karlovo náměstí	43 012

3.4 Autobusy v PID

Na území města je provozována v rámci PID **městská** a **příměstská** autobusová doprava. Městská autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje plošnou obsluhu některých území a řadu důležitých tangenciálních spojení, zejména ve vnějším pásmu města. Příměstská autobusová doprava spojuje území města s přilehlým regionem.

Během jednoho pracovního dne je na území města průměrně vypraveno 23 730 autobusových spojů PID, které přepraví cca 1,12 mil. cestujících. Z tohoto počtu je 19 930 spojů městských (řady 100, 200 a 500) a 3 800 spojů příměstských (řady 300 a 600). Provoz na městských linkách zajišťovalo 9 dopravců. DP hl. m. Prahy, a. s. provozoval 152 linek (86 %) a osm soukromých dopravců 24 linek (14 %).

Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy

Provozovatelé městských linek	Počet městských linek (č. 100-297)	Provozní délka sítě autobusů v Praze
9 (86 % DPP* a 14 % soukr. dopravci)	149 (134 denních a 15 nočních)	695,0 km**
Délka linek městských autobusů	**Prům. vzdál. zast. měst. autobusů**	**Prům. cest. rychl. měst. autobusů**
1 779 km	580 m	24,6 km/h
Celk. počet a podíl přepravených osob autobusy na území Prahy za rok 2011		**Rozsah provozu**
318 070 320 (městské + příměstské linky)	26,94 % (městské + příměstské linky)	denní 4–24(1) h, noční 0(1)–4 h

** DPP = Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. ** Pouze délka sítě autobusů provozovaných DPP*

Na 80 denních a 11 nočních **příměstských autobusových linkách** (řady 300 a 600) v průměrný prac. den překračovalo hranici města v obou směrech cca 3 800 spojů, které přes hraniční profil Prahy přepravily celkem cca 87 920 cestujících. Provoz na těchto linkách zajišťovalo celkem 11 dopravců, z toho soukromí dopravci provozovali 74 linek (81 %) a DP hl. m. Prahy, a. s. zbylých 17 linek (19 %).



Linka 180 v ulici Jugoslávských partyzánů



Příměstská linka 341 v obratišti na Obchodním náměstí

Síť autobusových linek PID doplňují ještě **regionální linky**, které nezajíždějí na území Prahy. Na konci roku 2011 jich bylo v provozu 63 (řada 400) a za hranicí Prahy přepravily v pracovním dni cca 21 100 cestujících. Jejich provoz zajišťovali pouze soukromí dopravci (celkem 8).

Zajímavé údaje o denních autobusových linkách, úsecích a zastávkách na území Prahy

Nejdelší městská linka	Nejvíce spojů na lince	Nejvíce přepravených osob*
Linka 177 (27,85 km)	Linka 200 (427 spojů/den)	Linka 177 (40 000 osob/den)
Nejzatíženější úsek*	**Zastávky s největším obratem***	**Nejkratší interval ve špičce**
Michelský les – Kačerov 77 000 osob/den obousměrně	Dejvická – cca 59 700 osob/den Kačerov – cca 55 500 osob/den	Linka 107 (2 minuty)

** Údaje ze sektorových přepravních průzkumů autobusů PID prováděných v letech 2009-2011 a za období prac. dne 6-20 h.*

Na území Prahy měly v roce 2011 městské i příměstské autobusové linky k dispozici celkem 1 093 zastávek (počet odvozen od názvů). Nejvíce linek (26) a spojů (cca 2 660) městských a příměstských linek odjíždělo ze zastávky Nemocnice Krč. Samotná příměstská autobusová doprava PID využívala na území Prahy celkem 22 lokalit jako své výchozí/konečné zastávky pro obsluhu vnějšího území.

Nejvýznamnější terminály pro příměstskou autobusovou dopravu PID (pracovní den)

Autobusový terminál	Počet linek	Počet spojů (cca)	Obrat terminálu (osoby)
Dejvická	8	470	11 400
Zličín	13	500	11 300
Černý Most	8	350	10 430
Opatov	7	380	9 640
Smíchovské nádraží	9	340	9 300
Budějovická	8	320	8 700
Letňany	7	450	7 600

Nejvýznamnější úpravy v organizaci provozu autobusových linek proběhly v prosinci 2011 v oblasti Jihozápadního Města, Řep, Zličína a Ruzyně. Změny se týkaly 11 městských a jedné příměstské linky, přičemž 5 linek bylo zrušeno nebo sloučeno, vznikly 4 nové linky, z toho 2 midibusové (168 a 264), jedna školní (566) a jedna standardní (214).

Ve stejném období proběhla také optimalizace linkového vedení autobusů PID ve východní části Prahy v oblasti Dolních Počernic a Újezda nad Lesy, při níž došlo ke změnám na 10 městských a jedné příměstské lince, jedna linka byla zrušena (208) a 2 nové midibusové linky (260 a 262) vznikly.

Přehled dalších vybraných změn v autobusové dopravě PID

Linka	Popis změny
100	Nasazením kloubových autobusů na všechny spoje byla navýšena kapacita linky o 50 % (březen 2011).
125	Kapacita linky byla navýšena nejprve zkrácením intervalů ve špičkách pracovních dnů (leden a květen 2011) a následně nasazením kloubových autobusů na všechny spoje (říjen 2011).
133, 155, 207	Proběhla reorganizace provozu linek v oblasti Žižkova a Florence (říjen 2011). Linka 133 byla zkrácena o úsek Staroměstská – Florenc (nahrazeno novou linkou 207 v trase Staroměstská – Florenc – Ohrada) a o úsek Sídliště Malešice – Depo Hostivař (ve stejném úseku nahrazeno prodloužením linky 155).
151	Linka byla prodloužena do zastávky Novoborská a začala projíždět zastávkou Poliklinika Vysočany.
193	S cílem zajistit přestup na vlakovou linku S9 byla linka prodloužena ze zastávky Náměstí Bratří Synků do zastávky Nádraží Vršovice. Na linku jsou nadále nasazovány výhradně nízkopodlažní spoje (září 2011).
334	V rozsahu tří párů spojů denně byla v trase Psáry – Jesenice – Smíchovské nádraží zavedena nová příměstská expresní linka využívající v roce 2010 dokončenou jižní část Pražského okruhu (září 2011).
341	Linka z oblasti Dolnobřežanska směrem k tramvajové trati do Modřan byla posílena (prosinec 2011).
514	Linka vyjíždějící ze zastávky Sídliště Ďáblice byla prodloužena o úsek Ďáblice – Březiněves (září 2011).
515	Linka po změně trasy zajistila noční obsluhu oblasti Bubenče. V zastávkách Hradčanská byl zřízen garantovaný přestup na noční tramvajové linky (duben 2011).
610, 615	Byly zavedeny dvě nové noční příměstské autobusové linky. Linka 610 v trase Obchodní náměstí – Zlatníky-Hodkovice, náves (červen 2011) a linka 615 v trase Dejvická – Statenice (prosinec 2011).

Během roku 2011 dále rostl počet linek, na něž jsou výhradně nasazovány nízkokapacitní autobusy. V Praze se tato vozidla nejprve používala tam, kde by byl provoz standardního autobusu znemožněn prostorovými podmínkami, následně k obsluze nemocničních areálů a v posledním období je midibusů využíváno i na linkách, kde by standardní autobusy nebyly dostatečně obsazené a menší vozidla jsou tak z hlediska nákladů i potřebné přepravní nabídky výhodnější.

První linkou s tímto charakterem provozu byla linka 291 zavedená v roce 2003 v rámci evropského projektu Trendsetter (midibus zde spojil zastávky I. P. Pavlova a Karlovo náměstí s areály blízkých nemocnic). V dalších letech přibylo 8 podobných linek označovaných čísly 128, 236, 292, 293, 295, 296, 297 a H2 (speciální linka pro zdravotně postižené). V uplynulém roce se pak počet výhradně nízkokapacitních autobusových linek zvýšil o dalších 6.

Změny na linkách PID provozovaných výhradně nízkokapacitními autobusy

Linka	Popis změny
156	Nová linka byla zavedena v trase Nádraží Holešovice – Holešovický přístav – Maniny – Argentinská – Strossmayerovo náměstí. Zajišťuje zlepšení obsluhy hůře dostupných částí Holešovic (září 2011).
168	Nová linka byla zavedena v trase Nové Butovice – Poliklinika Lípa – Hůrka – Nemocnice Motol – Nemocnice na Homolce. Zajišťuje obsluhu okolí Petržílkovy ulice a spojení k nemocničním areálům (prosinec 2011).
216	Na linku začaly být nasazovány výhradně midibusy a její trasa byla změněna za účelem zlepšení obsluhy oblastí okolo Baterií, Norbertova, Vojenské nemocnice a Polikliniky Petřiny (září 2011).
236	V úseku Podhoří – Sídliště Bohnice byla celodenně a celotýdenně zkrácením intervalu kapacita linky posílena na dvojnásobek. Linka začala nově zajíždět do zastávky Sídliště Bohnice (březen 2011).
260	Nová linka byla zřízena pro spojení Nádraží Klánovice se zastávkou Netušilská (prosinec 2011).
262	Nová linka byla zřízena pro spojení Nádraží Klánovice-sever se zastávkou Nepasické náměstí (prosinec 2011).
264	Nová linka nahradila v Řepích linku 164 a zajistila jejich spojení se Zličínem a Bílou Horou (prosinec 2011).
295	Zaveden provoz i o víkendu a v ranní špičce zkrácen interval v úseku OC Čakovice – Střížkov (květen 2011).
H2	V souvislosti se zavedením linky 168 byla zkrácena do trasy Centrum Zahradní Město – Florenc (prosinec 2011).

Nízkokapacitní vozidla jsou postupně nasazována o víkendech i na další autobusové linky se sníženou poptávkou a v pracovních dnech i na jednotlivé spoje denních a nočních linek. Zavádění midibusových linek výrazným způsobem přispívá k růstu počtu bezbariérových garantovaných spojů na linkách PID.



Midibusová linka 216 v zastávce Poliklinika Petřiny



Midibusová linka 260 v zastávce Nádraží Klánovice

Rok 2011 byl po předešlém roce zkušebního provozu také prvním rokem ostrého měření a vyhodnocování standardů kvality pro autobusovou dopravu. Standardy kvality PID stanovují jednotnou úroveň kvality poskytovaných služeb a vycházejí z doporučení evropské normy ČSN EN 13 816.

Vybrané ukazatele plnění standardů kvality u autobusových linek PID

Standard kvality	Plnění standardu kvality (%)		
Plnění grafikonu (kolik % spojů bylo provedeno dle plánu)	100 % Vlastimil Slezák	99,95 % DP hl. m. Prahy, a. s.	99,80 % Veolia Transport Praha s. r. o.
Přesnost provozu (kolik % spojů odjelo v toleranci 0-179 s oproti JŘ)	87 % STENBUS s. r. o.	85,61 % DP hl. m. Prahy, a. s.	71,25 % ČSAD POLKOST, BOSÁK BUS
Garance bezbariérových spojů (na kolik % plněno vypravení těchto spojů)	100 % MARTIN UHER, spol. s r. o.	99,87 % DP hl. m. Prahy, a. s.	97,67 % BOSÁK BUS, spol. s r. o.

Nejvyšší počet garantovaných nízkopodlažních spojů nabízel v roce 2011 DP hl. m. Prahy, a. s. V souvislosti s dodávkami nových autobusů typu SOR k poslednímu dubnovému dni největší pražský dopravce garantoval nízkopodlažní vypravení v ranní špičce pracovního dne v počtu 372 vozů (292 standardních, 61 kloubových, 17 midibusů a 2 elektrobusy). V sobotu a v neděli se pak jednalo o celkem 229 vozů. Počty nízkopodlažních autobusů se průběžně zvyšovaly i na linkách ostatních dopravců, v jejichž vozovém parku již zaujímal tento druh vozidel cca pětinový podíl.

3.5 Železnice v PID

Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Od roku 2007 bylo zahájeno označování příměstských linek písmeny S a R a současně začal být kladen důraz na jejich pravidelný taktový provoz. V posledním období je snahou v rámci MHD nabídnout také průjezdná spojení napříč Prahou.

Na území Prahy bylo v pracovní dny v roce 2011 denně v PID vypraveno celkem 798 vlaků (z toho 38 rychlíků), které za den přepravily cca 96 480 cestujících.

Základní údaje o železniční síti PID na území hl. m. Prahy

Provozovatel	Počet linek a tratí	Provozní délka sítě
České dráhy, a. s.	16 linek S a R, 11 tratí (včetně ML)	160,0 km
Počet stanic a zastávek	**Průměrná vzdálenost zastávek**	**Průměrná cest. rychlost os. vlaků PID**
44	3 800 m	45,2 km/h
Počet přepravených osob a podíl na počtu přepravených osob za rok 2011		**Rozsah provozu**
18 421 000	1,56 %	denní cca 4–1 h

Od roku 2010 je všech 11 železničních tratí na území Prahy plně zaintegrováno do PID, tj. kromě časových kuponů se zde mohou cestující přepravovat i s využitím jednotlivých jízdenek PID (všechny stanice a zastávky jsou vybaveny žlutými označovači jízdenek).



Nové ostrovní nástupiště ve stanici Praha-Horní Počernice



Linka S41 o víkendovém provozu ve stanici Praha-Hostivař

K datu celostátní změny jízdních řádů (11. prosince 2011) došlo k několika úpravám na linkách S a R zajíždějících na území hlavního města. Ve špičkách pracovních dnů byla část spojů linky **S9** ve směru od Benešova ze stanice Praha-Vysočany prodloužena do stanice Praha-Horní Počernice, kde bylo v rámci modernizace traťového úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem vybudováno nové ostrovní nástupiště. Zároveň byly zkráceny pobytové časy těchto průjezdných spojů ve stanici Praha hl. nádraží.

Na lince **S65** jsou všechny vlaky (včetně víkendu) vedeny do zastávky Praha-Smíchov, Na Knížecí. V rámci PID jezdí nyní již všechny rychlíky mezi Prahou hl. n. a Kralupy nad Vltavou (linka **R4**).

V prosinci 2011 byl z důvodu sjednocení informování o vlacích PID dokončen proces značení vlakových linek písmeny S. Ke stávajícím 17 linkám S přibylo v oblasti Čelákovic, Lysé nad Labem, Kralup nad Vltavou, Kladna, Berouna a Čerčan dalších 13 vlakových linek.

Nově označené železniční linky S provozované v PID mimo území hl. m. Prahy

S11: Pečky – Bošice – Kouřim, **S23**: Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice, **S32**: Lysá nad Labem – Stará Boleslav – Všetaty – Štětí*, **S40**: Kralupy nad Vltavou – Podlešín – Slaný*, **S43**: Kralupy nad Vltavou – Neratovice, **S44**: Kralupy nad Vltavou – Velvary, **S45**: Kralupy nad Vltavou – Zákolany – Kladno-Ostrovec – Kladno, **S50**: Kladno – Kamenné Žehrovice – Rakovník*, **S60**: Beroun – Králův Dvůr-Popovice – Březnice*, **S70**: Beroun – Králův Dvůr-Popovice – Hořovice*, **S75**: Beroun – Beroun-Závodí – Rakovník*, **S76**: Zadní Třebaň – Všeradice – Lochovice*, **S88**: Čerčany – Sázava-Černé Budy

** Stanice není v tarifních zónách PID.*

Železniční linky PID (S a R) zajíždějící na území hl. m. Prahy

Linka	Trať ČD	Trasa
S1	011	**Praha Masarykovo nádraží** – *Praha-Klánovice* – **Český Brod** – Poříčany – Pečky – **Kolín**
S2	231	**Praha Masarykovo nádraží** – *Praha-Horní Počernice* – Lysá nad Labem – Stratov – **Nymburk** – **Kolín**
S3	070	**Praha-Vršovice** – Praha hlavní nádraží – *Praha-Čakovice* – Neratovice – **Všetaty** – **Mladá Boleslav**
S4	091+090	**Praha Masarykovo nádraží** – *Praha-Sedlec* – Roztoky u Prahy – **Kralupy nad Vltavou** – Vraňany – **Hněvice**
S5	120	**Praha Masarykovo nádraží** – *Praha-Ruzyně* – Hostivice – **Kladno** – **Kladno-Ostrovec**
S6	173	**Praha-Smíchov** – *Praha-Řeporyje* – Rudná u Prahy – **Nučice** – **Beroun**
S7	011+171	**Úvaly** – *Praha-Klánovice* – **Praha hlavní nádraží** – ***Praha-Radotín*** – **Řevnice** – **Karlštejn** – **Beroun**
S8	210	**Praha hlavní nádraží** – *Praha-Zbraslav* – Vrané nad Vltavou – **Čerčany**
S9	221	**Praha-Horní Počernice** – **Praha hlavní nádraží** – *Praha-Kolovraty* – **Strančice** – Čerčany – **Benešov u Prahy**
S20	231+232	**Praha Masarykovo nádraží** – *Praha-Horní Počernice* – Lysá nad Labem – **Milovice**
S41	ML	**Praha-Hostivař** – **Praha-Libeň** – Praha-Holešovice – *Praha-Sedlec* – **Roztoky u Prahy**
S65	122	**Praha-Smíchov, Na Knížecí** – *Praha-Zličín* – **Hostivice** – **Rudná u Prahy**
S80	210	**Praha hlavní nádraží** – *Praha-Zbraslav* – Vrané nad Vltavou – **Dobříš**
R3	070	**Praha-Vršovice** – Praha hlavní nádraží – *Praha-Čakovice* – Neratovice – Všetaty – **Mladá Boleslav**
R4	091+090	**Praha hlavní nádraží** – *Praha-Holešovice* – Kralupy nad Vltavou – **Hněvice**
R5	120	**Praha Masarykovo nádraží** – *Praha-Veleslavín* – Hostivice – **Kladno** – **Rakovník**

Pozn.: **Tučně** *vyznačené stanice jsou výchozí/konečné stanice linek. Stanice vyznačené kurzívou jsou prvními/ posledními zastávkami na území hl. m. Prahy. Barevně jsou zvýrazněny stanice, kde končí integrace v rámci PID.*

Zaváděním taktového intervalu na linkách S a nabídkou nových spojení (například přes území Prahy průjezdných) se železniční doprava stává pro cestující atraktivnější. Doby jízdy mezi první zastávkou na území Prahy a centrem města na nejdůležitějších tratích nepřekračují rozmezí 20 až 30 minut a intervaly vlakových spojů v přepravních špičkách se pohybují zpravidla na úrovni 15 až 30 minut.

Intervaly a doby jízdy vlaků do centra na nejdůležitějších úsecích železničních tratí v Praze

Úsek (linka)	Průměrný interval ve špičce	Průměrná doba jízdy	Délka
Praha-Klánovice – Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n. (S1,S7)	15 min	23 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha hlavní nádraží (S9)	15 min	23 min	17 km
Praha-Radotín – Praha hlavní nádraží (S7)	10 min / 15 min*	17 min	13 km
Praha-Sedlec – Praha Masarykovo nádraží (S4)	30 min	14 min	9 km
Praha-Horní Počernice – Praha Masarykovo nádraží (S2, S9, S20)	20 min / 30 min*	16 min	15 km
Praha-Ruzyně – Praha Masarykovo nádraží (S5)	30 min / 60 min*	25 min	13 km

** ranní a odpolední špička*



Ze zastávky Praha-Klánovice do centra za 23 minut



V roce 2011 rekonstruovaná dvorana Masarykova nádraží

Počet přepravených osob vlaky PID na území hl. m. Prahy za rok (cesty vykonané s jízdenkou PID)

Rok	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Osob	10 048 000	16 584 000	16 531 000	17 192 000	17 278 000	17 751 000	18 126 000	**18 421 000**

Z celostátního frekvenčního průzkumu Českých drah, a. s., který proběhl v roce 2011, vyplývá, že nejvytíženější železniční tratí na území Prahy byla trať 171 spojující hlavní město s oblastí Berouna (průměrně 18 970 přepravených osob v pracovní den) a nejméně vytížená byla trať 122 (Praha hlavní nádraží – Praha-Zličín – Hostivice – Rudná u Prahy) s průměrně 340 přepravenými osobami v pracovní den.

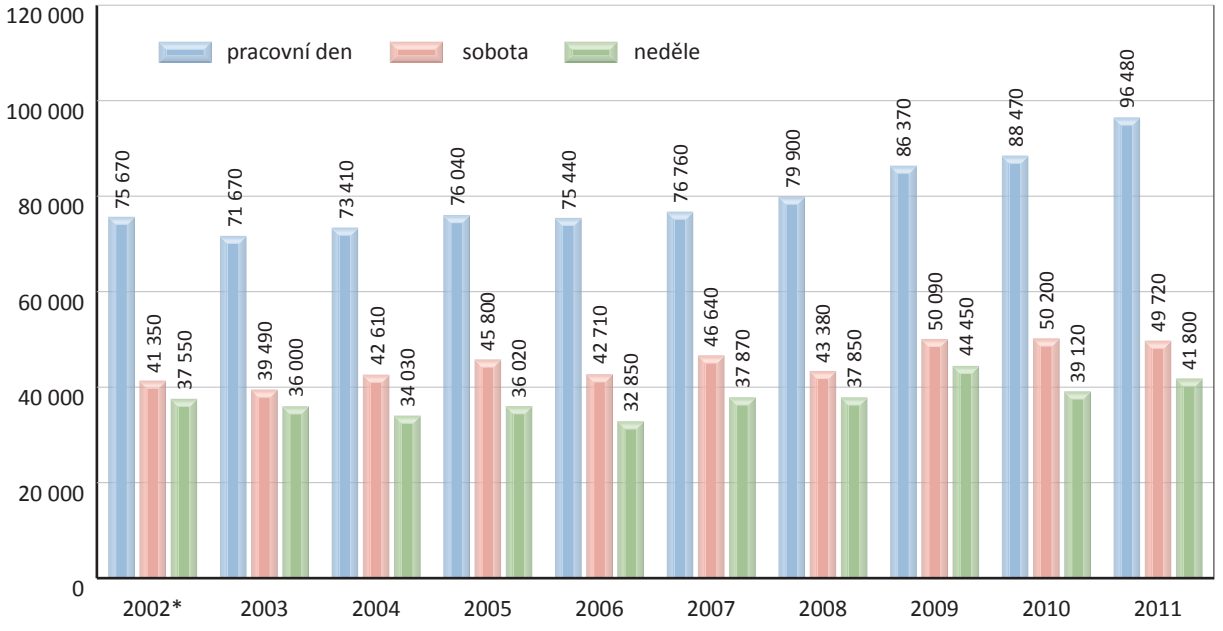
Počet přepravených osob vlaky PID na jednotlivých tratích na území Prahy (průměrný pracovní den*)

Trať	Linka	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
011	**S1 (S7)**	17 510	18 270	19 040	17 120	17 580	18 120	17 570	**19 340**
070	**S3, R3**	1 950	1 790	1 740	2 190	2 260	2 540	2 380	**2 890**
091	**S4, R4**	9 120	9 100	9 700	9 410	10 030	7 830	8 210	**10 030**
120	**S5, R5**	5 010	4 520	4 500	3 920	4 310	5 620	5 270	**4 960**
122	**S65**	200	240	190	210	200	230	340	**390**
171	**S7**	14 500	14 230	14 230	15 740	16 450	18 530	18 970	**20 470**
173	**S6**	420	350	390	420	510	690	790	**880**
210	**S8, S80**	2 820	2 200	2 070	2 090	1 830	1 950	1 860	**1 560**
221	**S9**	16 490	14 390	12 420	12 810	13 780	15 650	16 940	**18 950**
231	**S2, S20 (S9)**	8 580	9 880	10 040	10 480	11 060	12 730	13 640	**14 490**
ML	**S41**	0	1 070	1 120	1 750	1 890	2 480	2 500	**2 520**
CELKEM		**76 600**	**76 040**	**75 440**	**76 140**	**79 900**	**86 370**	**88 470**	**96 480**

** Uvedeny průměrné obousměrné hodnoty ze dvou průzkumů provedených na jaře a na podzim v každém roce.*

V průměrnou sobotu v roce 2011 přepravují vlaky PID na území Prahy cca 52 % cestujících oproti pracovnímu dni. V průměrnou neděli přepravují vlaky PID na území Prahy pouze 43 % cestujících oproti pracovnímu dni.

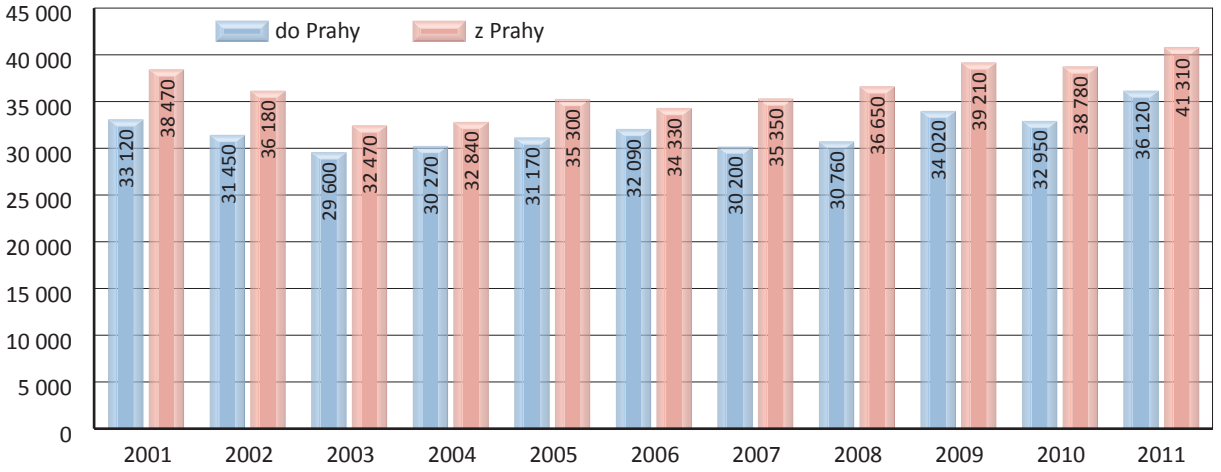
Počet přepravených osob vlaky PID na jednotlivých tratích na území Prahy dle dnů v týdnu**



** V roce 2002 není zahrnuta kyvadlová železniční doprava zavedená v souvislosti s náhradní popovodňovou dopravou.*

*** Uvedeny průměrné hodnoty ze dvou průzkumů provedených na jaře a na podzim v každém roce.*

Počet všech osob, které ve vlacích PID překračují v pracovní den hranici Prahy*



** Uvedeny průměrné hodnoty ze dvou průzkumů provedených na jaře a na podzim v každém roce.*



Linka S41 v blízkosti nové tramvajové smyčky Podbaba



Severní zhlaví nádraží Praha-Smíchov

V součtu překročí v autobusech a vlacích PID hranici Prahy v průměrný pracovní den celkem cca 165 350 osob, přičemž vlaky PID se na tomto počtu podílí 47 % a autobusy PID 53 %.

Nejzatíženější a nejméně zatížené vstupní profily vlaků PID na hranici hl. m. Prahy za 24 hodin*

Nejvíce zatížené úseky	Linka a trať	Osob/den celkem
1. Černošice – Praha-Radotín	S7, trať 171	14 121
2. Zeleneč – Praha-Horní Počernice	S2, S20, trať 231	14 102
3. Úvaly – Praha-Klánovice	S1 (S7), trať 011	13 585
Nejméně zatížené úseky	**Linka a trať**	**Osob/den celkem**
1. Hostivice – Praha-Zličín	S65, trať 122	398
2. Zbuzany – Praha-Řeporyje	S6, trať 173	700

** obousměrné hodnoty dle průzkumu z října 2011*

Nejzatíženější a nejméně zatížené profily vlaků PID na území hl. m. Prahy za 24 hodin*

Nejvíce zatížené úseky	Linka a trať	Osob/den celkem
1. Praha-Velká Chuchle – Praha-Smíchov	S7, trať 171	19 241
2. Praha-Kyje – Praha-Libeň	S1 (S7), trať 011	18 261
3. Praha-Horní Měcholupy – Praha-Hostivař	S9, trať 221	15 964
Nejméně zatížené úseky	**Linka a trať**	**Osob/den celkem**
1. Praha-Stodůlky – Praha-Cibulka	S65, trať 122	319
2. Zbuzany – Praha-Řeporyje	S6, trať 173	700

** obousměrné hodnoty dle průzkumu z října 2011*

Ve všech 44 železničních stanicích a zastávkách na území Prahy vystoupí a nastoupí z/do vlaků PID v průměrný pracovní den celkem 127 860 cestujících.

Denní obraty cestujících z vlaků PID na nejzatíženějších železničních stanicích v Praze

Stanice	Projíždějící linky PID	Nástup, výstup a přestup (osob/den celkem)
1. Praha Masarykovo nádraží	S1, S2, S20, S4, S5, R5	31 187 (PID tvoří 100 % z celkového denního obratu stanice)
2. Praha hlavní nádraží	S3, R3, R4, S7, S8, S80, S9	28 762 (PID tvoří 40 % z celkového denního obratu stanice)
3. Praha-Smíchov	S6, S7	11 766 (PID tvoří 90 % z celkového denního obratu stanice)

S rostoucím počtem železničních linek S a R každý rok roste i podíl cestujících, kteří ve vlakových spojích PID využívají jednotlivého i časového jízdného PID. V roce 2011 již přesáhl 70 %.

Procentuální podíl jízdních dokladů používaných cestujícími ve vlacích PID na území Prahy

Rok	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Doklad PID* (%)	17,4	29,1	32,5	39,2	52,1	57,7	59,7	60,4	63,3	63,8	66,6	68,7	**70,3**
– z toho jednotlivých jízdenek PID (%)	-	-	-	-	7,2	10,6	7,0	7,5	8,2	5,6	7,3	8,5	**5,4**
Doklad ČD, bezplatná přeprava (%)	82,6	70,9	67,5	60,8	47,9	42,3	40,3	39,6	36,7	36,2	33,4	31,3	**29,7**

** včetně jednotlivých jízdenek PID*

3.6 Lanová dráha a přívozy

Lanová dráha je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozízkem a Petřínem. Každý den přepraví průměrně 5 tisíc cestujících. V roce 2011 přepravila celkem 1 841 450 cestujících a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,16 %. Provoz lanovky zajišťují dva vozy obsaditelné 100 cestujícími, které se pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávají výšku 130,45 m. Průměrná cestovní rychlost je 6,12 km/h. Vozy jsou zavěšeny na elektricky poháněném tažném laně, které má průměr 35,3 mm.

V roce 2010 zkušebně povolená přeprava jízdních kol na petřínské lanovce byla od 2. ledna 2011 trvale zakotvena ve Smluvních přepravních podmínkách PID.



Mezilehlá zastávka petřínské lanovky Nebozízek



Přívoz P6 v Modřanech

Říční přívozy přes Vltavu jsou od roku 2005 dalším prvkem PID a stávají se běžnější součástí městské hromadné dopravy. Za 7 let své existence přepravily již cca 2,1 milionu cestujících. V roce 2011 bylo v provozu 6 přívozů, které přepravily 641 730 cestujících a podílely se na celkovém počtu přepravených osob PID na území Prahy 0,05 %. Využití přívozů oproti roku 2010 vzrostlo o 30 %.

Provozovatelem přívozu P3 je společnost Vittus group s. r. o., ostatní přívozy provozuje První Všeobecná Člunovací Společnost s. r. o. Na všech přívozech jezdí lodě s kapacitou 11 osob, kromě přívozu P5, který nabízí loď s kapacitou 50 osob. Na přívoz P2 je v sezóně nasazována i druhá loď.

Změny v provozu přívozů

Linka	Popis změny
P2	Od března 2011 zahajuje v pracovní dny provoz již v 5:30 a umožňuje zlepšení spojení Bohnic s Prahou 6.
P3	Nadále přemístěno přístaviště ze Žlutých lázní (omezení vstupu do areálu) na Veslařský ostrov.
P4	Po ukončení sezóny přívoz zrušen, neboť byl využíván převážně k turistickým jízdám nevhodným pro PID.
P5	Provoz ukončen v původní trase v prosinci 2011. Pro rok 2012 navržena kratší trasa a sezónní provoz.

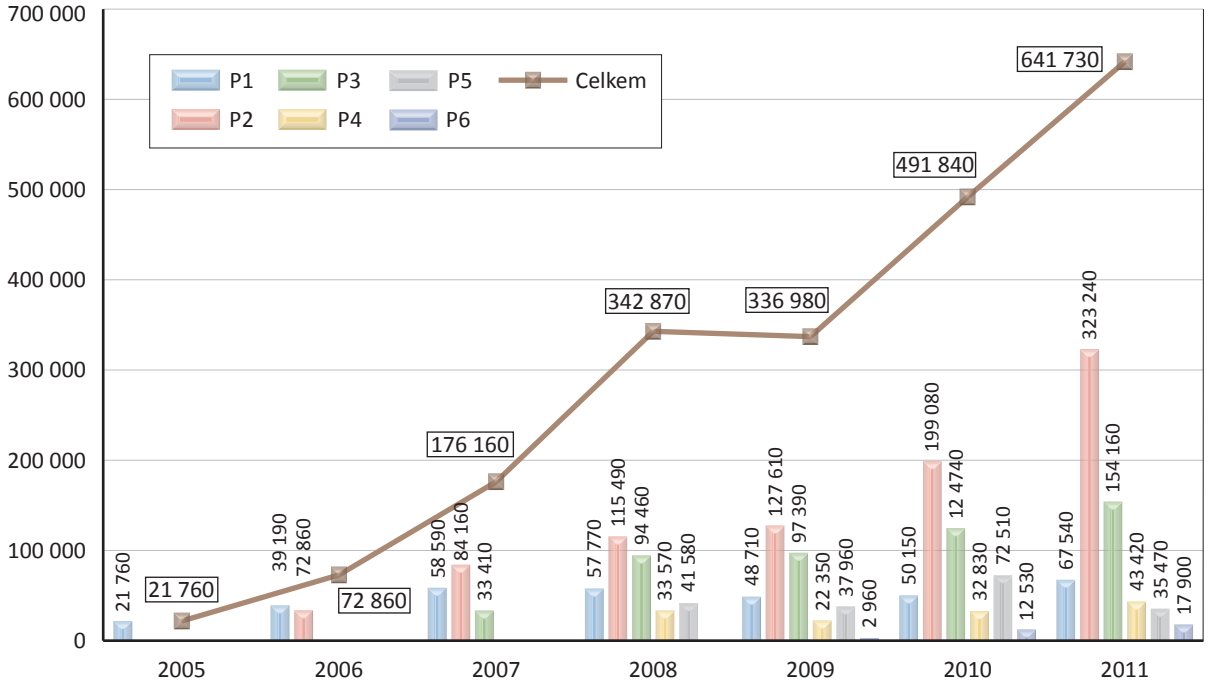
Nejvytíženějšími přívozy z pohledu celkového počtu přepravených cestujících za rok 2011 byly přívozy P2 a P3, které dohromady přepravily cca 477 tisíc osob (tj. 74 %).

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2011 a jejich vybraných parametrů

Linka	Trasa	Zahájení (případně konec) provozu	Charakter provozu	Přepravené osoby za den*	Přepravené osoby za rok 2011	Přepravené osoby celkem**
P1	Sedlec – Zámky	od 1.7.2005	celoroční	196	67 540	344 790
P2	V Podbabě – Podhoří	od 1.7.2006	celoroční	937	323 240	883 250
P3	Lihovar – Veslařský ostrov	od 17.7.2007	celoroční	431	154 160	512 160
P4	Národní divadlo (Hollar) – Střelecký ostrov – Slovanský ostrov (Zofín) – Dětský ostrov	od 1.8.2008 do 11.12.2011	sezónní (IV. – X.)	209	43 420	133 470
P5	Jiráskovo náměstí – Botel Admirál – Výtoň – Císařská louka	od 1.8.2008 do 11.12.2011	celoroční	104	35 470	187 800
P6	Nádraží Modřany – Lahovičky	od 19.9.2009	celoroční	52	17 900	33 390

**průměrný počet přepravených osob za den v roce 2011* ***od počátku provozu přívozu*

Vývoj počtu přepravených osob přívozy PID v letech 2005 – 2011



Na přívozech P1 a P6 byly v roce 2011 v období denního provozu možné plavby nad rámec spojů uvedených v jízdním řádu, a to v případě, kdy požadavek cestujících neovlivnil pravidelné plavby.

Přívozy P2 a P3 byly provozovány dle jízdního řádu, pouze při zvýšené poptávce mohly být z kapacitních důvodů provozovány nepřetržitě (tj. jízdní řád nemusel být dodržen přesně). Přívozy P4 a P5 vykonávaly v roce 2011 s ohledem na délku tras pouze plavby uvedené v jízdním řádu.

3.7 Vozový park dopravců PID

Vozový park metra

Typ	Inventární	Provozní
Historické soupravy Ečs a 81 – 71	8	0
81 – 71M	465	445
M1, M1D	265	240
CELKEM	**738**	**685**



81-71M



M1

V roce 2011 dokončil DP hl. m. Prahy, a. s. obnovu vozového parku metra. V únoru byla Škodou Transportation, a. s. dodána poslední modernizovaná souprava vozů typu 81-71 na typ 81-71M (celkem se od roku 1999 dočkalo obnovy 93 souprav). Na konci června pak DP hl. m. Prahy, a. s. převzal od zástupců firmy Siemens poslední z 53 nových souprav M1, které byly dodávány od roku 2000.

Vozový park tramvají

Typ	Inventární	Provozní
Standardní (T3, T3M, T3SU, T3R, T3R.PV, T6)	788	748
Nízkopodlažní (T3R.PLF)	33	33
Standardní kloubový obousměrný (KT8D5)	12	9
Nízkopodlažní kloubový obousměrný (KT8D5.RN2P)	35	35
Nízkopodlažní kloubový jednosměrný (14T, 15T)	104	104
CELKEM	**972**	**929**



T3



T6



T3R.PLF



KT8D5.RN2P



14T



15T

V roce 2011 bylo dodáno 43 nových vozů typu 15T a tak již na počátku února mohly být tyto tramvaje zařazeny do pravidelného provozu s cestujícími. V dalších letech se předpokládají dodávky tramvají typu 15T v počtu cca 32 kusů ročně. 5 tramvají KT8D5 bylo rekonstruováno na typ KT8D5.RN2P s vloženým středním nízkopodlažním článkem. V souvislosti s dodávkami nových vozů vyjely v prosinci naposledy do ulic s cestujícími poslední čtyři zcela původní vozy typu T3.

Vozový park autobusů

Typ	DP hl. m. Prahy, a. s.		Soukromí dopravci
	Inventární	Provozní	Provozní
Standardní	341	315	417
Kloubový	225	190	36
Standardní nízkopodlažní	490	490	78
Kloubový nízkopodlažní	199	201	20
Midibus nízkopodlažní*	28	28	35
Minibus**	0	0	6
CELKEM	**1283**	**1224**	**592**

** Typy SOR B(C)N8,5, Ikarus E91, Zeus M200E (elektro), Mercedes-Benz O616 ** Peugeot, Iveco Daily, Mercedes-Benz Vario*



standardní



kloubový



nízkopodlažní



kloubový nízkopodlažní



midibus Ikarus E91



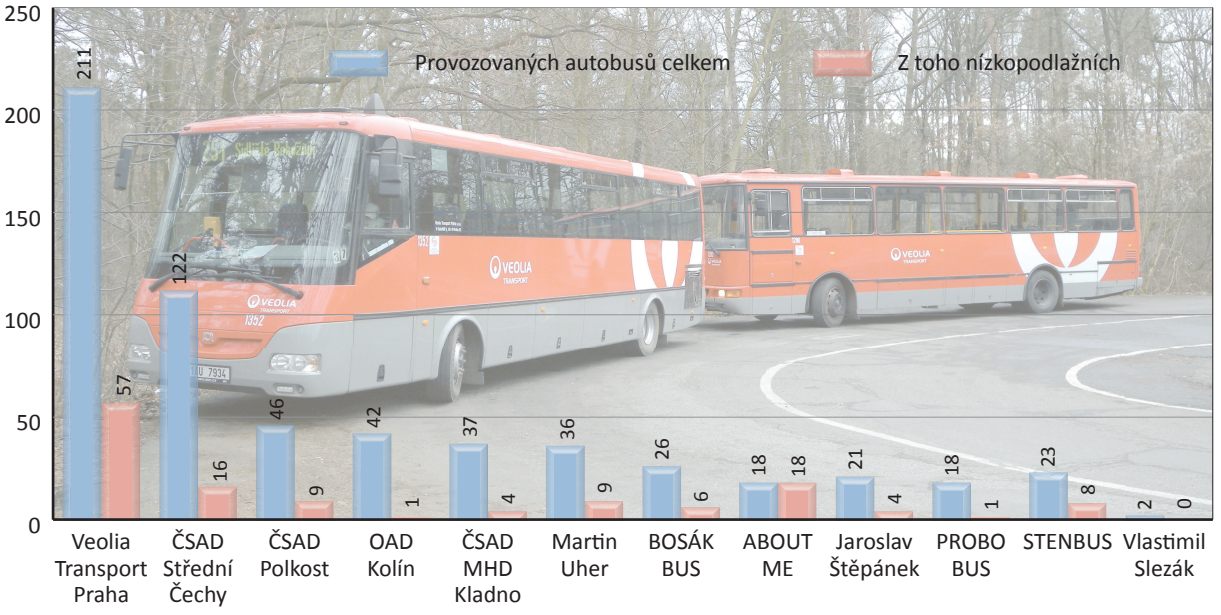
midibus SOR BN 8,5

V roce 2011 DP hl. m. Prahy, a. s. uvedl do provozu 180 nových vozidel. Z tohoto počtu bylo 100 kloubových plně nízkopodlažních typu SOR NB 18, 2 kloubové plně nízkopodlažní s hybridním pohonem typu SOR NBH 18, 73 standardních plně nízkopodlažních typu SOR NB 12, 5 krátkých (částečně nízkopodlažních) typu SOR BN 8,5.

Ke konci roku 2011 bylo vozidel SOR v provozu 329 (z toho 158 standardních nízkopodlažních, 149 kloubových nízkopodlažních, 20 krátkých a 2 kloubové nízkopodlažní pronajaté od firmy SOR).

U soukromých dopravců pokračoval růst podílu kloubových autobusů i nízkokapacitních midibusů. Nejvíce zastoupenými značkami mezi nově zakoupenými autobusy jsou SOR, Iveco a Solaris.

Počet autobusů soukromých dopravců podílejících se na provozu PID



Vozový park Českých drah, a. s. používaný v příměstské železniční dopravě v Praze a okolí

Vozová řada	Typ vozidla	Bezbariérovost	Rok výroby vozidel*	Počet vozidel v turnusu**	Počet vozidel v evidenci
451, 452	elektrická vozová jednotka	nízkopodlažní	1964 – 1973	14	31
471	elektrická vozová jednotka	nízkopodlažní	2000 – 2009	52	65
714	motorová lokomotiva	-	1992 – 1997	3	8
810	motorový vůz	standardní	1975 – 1982	6	8
010, 012	přípojný vůz	standardní	1975 – 1982	19	24
854	motorový vůz	standardní	1997 – 2006	11	14
054	přípojný vůz	standardní	2005 – 2009	11	15
056	přípojný vůz	standardní	1998	2	2
954	řídící vůz	standardní	2006 – 2009	2	3
814	motorová vozová jednotka	nízkopodlažní	2005 – 2009	12	12
CELKEM	-	-	-	**132**	**182**

* *U vozové řady 814 a 854 se rok výroby rovná roku modernizace.*

** *turnus = pravidelný oběh vozidla*


451, 452


471


714


810 +010/012


854+054 +056+954


814

3.8 Hromadná doprava na území Prahy mimo PID

Pro specifické účely a při různých příležitostech je na území Prahy provozována hromadná doprava osob mimo systém PID. Jelikož se jedná o dopravu ve speciálním režimu, mají tyto linky zvláštní jízdné, které může být i nulové nebo symbolické.

Ve speciálním režimu fungují například autobusové linky obsluhující velká nákupní či multifunkční centra. Doprava do těchto center, zpravidla umístěných na okrajích metropole nebo v hůře dostupných oblastech, bývá pro cestující od terminálů navazující hromadné dopravy zajišťována zdarma většinou na náklady jednotlivých center.

Bezplatné linky k nákupním a multifunkčním centrům na území Prahy

Název centra	Počet linek	Přibližný rozsah provozu	Počet spojů		
			Pracovní den	Sobota	Neděle, svátky
BB CENTRUM Brumlovka (stav ke dni 8.12.2011)	2	7:00 – 19:00	100	–	–
IKEA + TESCO Zličín	1	5:00 – 23:30	114	139	110
GLOBUS Zličín	1	8:00 – 23:00	81	75	75
TESCO Letňany	3	9:00 – 20:00	25	48	48
OC Letňany	1	10:00 – 22:00	48	48	48
IKEA Černý most	1	8:00 – 23:00	57	62	62
OUTLET CENTRUM Štěrboholy	1	9:00 – 21:00	24	24	24

Při významných kulturních, společenských a sportovních událostech byly i v roce 2011 provozovány posilové linky s bezplatnou přepravou cestujících – např. linka 758 zajišťující spojení s linkou metra C během akcí pořádaných na výstavišti v Letňanech nebo 9 speciálních linek, které byly v provozu od 18:30 do 1:15 hodin během Pražské muzejní noci v červnu 2011.

Pod heslem „Zoobus za korunu“ byla od konce března do září 2011 vždy o víkendech a svátcích v provozu zvláštní linka pro ZOO Praha, která v desetiminutových intervalech doplňovala pravidelnou linku PID 112 v trase Nádraží Holešovice – ZOO Praha.

Jako speciální služba pro držitele karet ZTP a ZTP-P jsou v Praze zavedeny mikrobusy na zavolání s asistencí. Služba je dostupná i za hranicí Prahy v prvním tarifním pásmu PID.

3.9 Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím

Veřejnou hromadnou dopravu mezi hlavním městem a ostatním územím regionu a celého státu provozuje řada dopravců. Praha je významným uzlem pro regionální, vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravu a rovněž výchozí, cílovou i průjezdnou zastávkou pro řadu dálkových českých i mezinárodních autobusových linek.

Železniční doprava mimo PID

Na území Prahy se v pracovní den v roce 2011 denně pohybovalo celkem 1 094 vlakových spojů (výchozích, končících, zastavujících), které přes hranici Prahy přepravily cca 128 400 cestujících. 27 % (296) z tohoto počtu byly spoje mimo PID, zbylých 73 % (798) jezdilo v rámci PID.

Provoz dálkové osobní železniční dopravy (mimo PID) zajišťují České dráhy, a. s. a od roku 2011 nově také společnost RegioJet. Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Z hlediska výkonů je pro vnější železniční dopravu dlouhodobě nejdůležitějším nádražím stanice Praha hlavní nádraží. Denně tudy projede celkem 657 vlakových spojů, z nichž 45 % jsou spoje mimo PID.

Počet vlaků na nejdůležitějších železničních stanicích na území hl. m. Prahy*

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
Vlaků za rok	225 073	98 589	84 058	82 713	86 715	65 264	38 167	41 232
Vlaků za den**	657	291	259	247	259	212	115	128
– z toho PID	361	291	179	210	172	181	69	128
– z toho mimo PID	296	0	80	37	87	31	46	0

* *počet vlaků výchozích, končících, či zastavujících*
** *průměrný pracovní den*



Nové spojení



Praha-Hostivař

Poslední výrazný nárůst počtu vypravovaných a končících vlaků na území Prahy byl zaznamenán v roce 2009 v souvislosti se zprovozněním tzv. Nového spojení a dokončenou rekonstrukcí I. až IV. nástupiště stanice Praha hlavní nádraží. V uplynulých dvou letech již celkový počet vlaků stagnuje.

Vývoj celkového počtu výchozích a končících vlaků na nádražích v Praze za rok (všechny vlaky)

Rok		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet vlaků	výchozích	162 578	170 706	159 681	159 524	161 193	160 360	174 615	215 189	217 472	217 481
	končících	162 990	170 324	160 888	160 731	163 510	160 665	174 947	215 598	217 886	217 895
	CELKEM	**325 598**	**341 030**	**320 569**	**320 255**	**324 703**	**321 025**	**349 562**	**430 787**	**435 358**	**435 376**

Obrat cestujících na nejdůležitějších železničních stanicích na území hl. m. Prahy*

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
Osob za rok	24 833 000	9 359 000	4 170 000	1 433 000	1 870 000	1 492 000	1 339 000	1 986 000
Osob za den	73 791	31 187	13 706	4 437	6 044	4 915	4 135	6 406
- z toho PID	28 762	31 187	11 766	3 892	4 554	4 273	2 099	6 406
- z toho mimo PID	45 029	0	1 940	545	1 490	642	2 036	0

* *součet nastupujících a vystupujících*

Autobusová doprava mimo PID

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a vnějším územím zajišťuje řada dopravců z České republiky, některé mezinárodní linky provozují i dopravci z jiných států.

Jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID, je ÚAN Florenc. Jedná se zároveň o dlouhodobě nejzatíženější nádraží pro vnější pravidelnou, především dálkovou autobusovou dopravu.

Vývoj vybraných charakteristik autobusového nádraží Florenc

	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet spojů za rok	230 000	220 000	210 000	200 000	180 000	160 000	145 000	**145 000**
Počet spojů za průměrný prac. den	700	660	650	620	550	460	420	**420**
– z toho mezinárodní spoje	110	140	140	140	120	100	105	**130**
– z toho vnitrostátní dálkové spoje	590	520	510	480	430	360	315	**290**
Počet dopravců	100	90	90	90	85	93	100	**100**

Další linky spojující Prahu s vnějším územím jsou vypravovány a ukončovány na autobusových stanovištích Černý Most, Dejvická, Hradčanská, Nádraží Holešovice, Na Knížecí, Roztyly a Zličín. V malé míře (do 5 tisíců spojů ročně) pak jezdí dálkové autobusy z Letňan, Ládví a Opatova.

Vybrané charakteristiky nejdůležitějších autobusových terminálů na území Prahy

	Dejvická	Nádraží Holešovice	Černý Most	Na Knížecí	Zličín	Hradčanská	Roztyly	CELKEM
Počet spojů za rok	150 184	101 641	95 165	90 862	81 036	47 525	43 628	**610 041**
Počet spojů za pracovní den*	509	351	286	289	273	164	127	**1 999**
– z toho mezinárodní spoje	0	0	1	0	0	0	9	**10**
– z toho vnitrostátní dálkové spoje	96	203	219	84	96	47	82	**827**
– z toho vnitrokrajské spoje	413	148	66	205	177	117	36	**1 162**

** stav k 8.12.2011*

SID Středočeská integrovaná doprava

Na příměstské autobusové dopravě se podílí i Středočeská integrovaná doprava (SID). Zajišťuje hromadnou dopravu ve vybraných částech Středočeského kraje na regionálních a městských linkách, avšak bez tarifní návaznosti na PID a vlaky ČD. Linky SID zajíždějící na území Prahy jsou označovány písmeny A (oblast Kladna), B (oblast Rakovníka), C (oblast Berouna), D (oblast Příbrami), E (oblast Benešova), F (oblast Kutné Hory) a příslušným číslem.

Údaje o linkách SID v konečných/výchozích zastávkách na území Prahy

	Počet linek	Počet spojů v pracovní den	Počet spojů v sobotu	Počet spojů v neděli či ve svátek	Počet osob přepravených přes hranici Prahy za rok
Na Knížecí	19	255	82	96	1 941 487
Roztyly	14	70	24	43	407 635
Nové Butovice	5	105	27	25	841 129
Letiště (T1+3)	8	152	92	92	103 250
Hradčanská	3	56	56	56	202 306
Zličín	5	109	41	45	456 121
Dejvická	2	49	34	34	169 226
ÚAN Florenc	2	10	0	2	2 252
Černý Most	1	6	0	0	1 201
Divoká Šárka	2	49	34	34	20 524
Nemocnice Motol	1	19	4	5	33 549
Nemocnice na Homolce	1	19	4	4	28 634
Bílá Hora	3	52	18	18	48 210
Dědina	2	49	34	34	2 174
Horoměřická	2	38	27	27	9 176
K letišti	4	106	62	62	61 472
Ruzyňský hřbitov	3	52	18	18	6 108
Vypich	3	56	18	18	20 968
U hangáru	4	114	62	62	120 400
CELKEM	**84**	**1 366**	**637**	**675**	**4 475 822**

4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Síť cyklotras v hlavním městě Praze má celkovou délku 504 kilometrů. Jednotlivé cyklotrasy se dělí na páteřní (slouží především pro dálkové vztahy, sledují přirozené linie terénu a urbanistické osy území – číslování Ax a Axx), hlavní (zajišťují spojení mezi jednotlivými městskými částmi – číslování Axxx), doplňkové a místní (umožňují plošnou obsluhu území, zahrnují rekreační trasy – číslování Axxxx, v terénu již neznačeny). Systém doplňují cykloturistické trasy.

Nejdůležitějšími **páteřními cyklotrasami** jsou severojižní trasy A1 (podél levého břehu Vltavy) a A2 (podél pravého břehu Vltavy). Významnými radiálními cyklotrasami směřujícími do centra města jsou například trasy A12 (vede Prokopským údolím), A16 (projíždí Prahou 6), A23 (vede podél Botiče), A25 (prochází okolo Krejcárku a Žižkova k Hlavnímu nádraží) a A26 (spojuje Karlín s Libní a Hloubětínem).

Základní údaje o cyklistické infrastruktuře v Praze

Síť cyklotras	Samostatné cyklostezky	S chodci společné cyklostezky
504 km	7,5 km	12,9 km dělené a 120,9 km nedělené
Cyklopiktokoridory	**Cyklopruhy samostatné**	**Cyklopruhy společné (+bus+taxi)**
19,0 km	30,5 km	13,3 km
Stojanů pro cyklisty	**Předsazených stopčar pro cyklisty**	**Přejezdů pro cyklisty**
cca 1 230*	118 křižovatek, 459 jízdních pruhů	30 (z toho 13 řízených)

** realizováno TSK hl. m. Prahy*

Stezka pro cyklisty označená značkou C8a je stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená pouze cyklistům (případně bruslařům). V případě označení značkou C9a jde o stezku pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem, značka C10a pak označuje stezku, kde je provoz chodců a cyklistů (stavebně nebo vodorovným značením) oddělen.

Cyklopruh (vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty) je značkami IP20a a V14 vyznačován v hlavním dopravním prostoru komunikace a umožňuje rychlý a bezpečný průjezd územím s větším počtem křižovatek. Na rozdíl od „chodníkových“ stezek totiž cyklista jedoucí svým vyhrazeným pruhem nemusí dávat přednost vozidlům přijíždějícím z vedlejší komunikace.

Cyklopiktokoridor (piktogramový koridor pro cyklisty) je vyznačen značkou V20 a doporučuje cyklistům vhodnou stopu průjezdu po komunikaci. Zároveň upozorňuje ostatní účastníky provozu na zvýšený pohyb cyklistů v lokalitě.



Nová část stezky pro cyklisty podél Roztocké ulice



Nová možnost objezdu zastávky Roztocká

Nové realizace pro cykloinfrastrukturu v roce 2011

Realizace	Délka	Realizace	Počet
Cyklostezky (C8a)	4 400 m	Předsazených stopčar pro cyklisty (V19)	194 jízd. pruhů
Cyklopruhy (V14)	2 710 m	Cyklopřejezdy	9 (z toho 5 SSZ)
Cyklopiktokoridory (V20)	4 130 m	Stojany na kola	303 kusů

Investiční akce v cyklodopravě v roce 2011

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Podbabská – Roztocká (propojení cyklostezek)	A1	Byly propojeny stávající cyklotrasy vedené po levém břehu Vltavy Podbabskou a Roztockou ulicí (v okolí křižovatky s Kamýckou ulicí). Ve dvou nových úsecích vznikla samostatná stezka pro cyklisty, v úsecích vedených po stávajícím chodníku byla zachována stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem. Celková délka úseku je 0,8 km. Stavba byla dokončena a zkolaudována.
Za Elektrárnou – Papírenská (plavební kanál)	A1	Celková délka úseku je 1,8 km (stezka 0,85 km). Východní část vedená podél plavebního kanálu je řešena jako mlatová komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel, západní část pak jako stezka pro chodce a cyklisty. Stavba byla dokončena a zkolaudována.
Troja – Ďáblice, II. etapa (Pod Havránkou – Čimická)	A2	Celková délka cyklostezky je 1,2 km. Jde o dopravní nemotoristickou stavbu se smíšeným provozem pěších a cyklistů. Stavba byla dokončena, kolaudace probíhá.
Vršovice – Nusle – Záběhlice (Na líše)	A23 + A223	• Úsek 1 Vršovická – Nuselská je dlouhý 1,4 km. Jeho charakter je částečně v hlavním dopravním prostoru, částečně jako cyklostezka, částečně jako společná stezka pro chodce a cyklisty (se stavebními úpravami a DZ). • Úsek 2 Nuselská – Na líše je dlouhý 2,25 km a vede v hlavním dopravním prostoru, kde je vyznačen pouze vodorovným a svislým dopravním značením. • Úsek 3 Na líše – Podle Kačerova je dlouhý 0,11 km a má charakter společné stezky pro chodce a cyklisty (realizovány stavební úpravy + úprava DZ). • Všechny úseky byly v roce dokončeny a zkolaudovány.
Ankarská (přejezd pro cyklisty, SSZ)	A150	Nový světelně řízený přechod pro pěší v Ankarské ulici byl realizován současně s řízeným přejezdem pro cyklisty. Součástí stavby byla úprava stávajících a doplnění nových komunikací pro pěší a cyklisty v délce 0,2 km.
Seifertova – tunel Vítkov – Krejcárek (cyklistické propojení)	A25	Stavba, která zahrnovala vybudování nové komunikace pro pěší a cyklisty mezi Hlavním nádražím (resp. Seifertovu ulici) a křižovatkou Balabenka, byla zkolaudována 1.6.2011. Jde o projekt z prostředků fondů EU a SFDI. Celková délka trasy je 4,5 km.



Nová část stezky pro cyklisty podél Papírenské ulice



Cyklopřejezd přes Ankarskou ulici

Cyklisté v prostředcích Pražské integrované dopravy (PID)

Od 2.4.2011 je pro cestující dle Tarifu PID přeprava jízdních kol jako spoluzavazadla na území hl. m. Prahy zdarma. V **metru** mohou být na každé poslední plošině (ve směru jízdy) každého vozu soupravy přepravována maximálně dvě jízdní kola. Přeprava není omezena časově, ale je vyloučena při zvýšené poptávce.

V **tramvajích** mohou být jízdní kola přepravována pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra, a to v pracovní dny v období 20:00 – 6:00, v nepracovní dny celodenně. Na plošinách určených pro kočárky je možné přepravovat maximálně dvě jízdní kola.

Na **železničních tratích** zahrnutých do PID je při cestách pouze na území Prahy přeprava kol zdarma, mimo toto území platí nadále základní cena 25 Kč za jízdu každým vlakem. **Cyklovlak** byl v roce 2011 v provozu od 26.3. do 30.10. v nepracovní dny v trase Praha Masarykovo nádraží – Slaný. Dva páry osobních vlaků s rozšířenou přepravou jízdních kol jsou jedinými osobními vlaky, které projíždějí po „okořské“ trati Hostivice – Středokluky. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, který je vybaven speciálními prostory pro přepravu jízdních kol a je v něm snížen počet míst k sezení.

V roce 2011 byla v provozu také linka **cyklobusu** PID (v nepracovní dny od 2.4. do 2.10.). Spoje v trase Dobřichovice, nádraží – Kytín navazují v Dobřichovicích na vlaky linky S7 ve všech směrech. Provoz linky je zajištěn upraveným autobusem pro přepravu 25 jízdních kol připevněných v úchytech, na lince platí tarif PID.

Po úspěšném zkušebním provozu je od počátku roku 2011 trvale umožněna přeprava jízdních kol na **lanové dráze** na Petřín. Nejvýše dvě jízdní kola najednou se přepravují v druhém oddílu vozu (od spodního konce), vstup do tohoto oddílu je označen piktogramem jízdního kola. Přeprava kol zdarma je možná také na všech **přívozech** spojujících vltavské břehy a tím i páteřní cyklotrasy A1 a A2.

Denní intenzity cyklistů na vybraných profilech (manuální průzkum, obousměrně, pracovní den, 7-20 h)

Název stanoviště	Umístění stanoviště	2007	2008	2009	2010	2011
Podolské nábřeží	u zastávky tramvají Dvorce	1 121	1 116	596	1 332	**2 267**
vodní nádrž Hostivař	u hráze	405	378	409	218	**261**
Vltavanů	u kina	1 243	791	1 585	1 290	**1 693**
Trojská lávka	na lávce (i cyklisté vedoucí kolo)	1 070	2 142	1 918	1 794	**1 371**
Stromovka	Gotthardská	318	256	406	441	**440**
Podbabská	u zastávky bus MHD v Podbabě	331	574	248	622	**409**
Kampa	jižní přemostění Čertovky	438	478	241	613	**692**
Na příkopě	Václavské náměstí – Havířská	280	376	303	418	**493**
Jindřišská	Václavské náměstí – Panská	148	99	140	135	**148**
Nuselský most	na mostě	165	98	160	187	**181**

V červnu 2011 byl proveden každoroční **manuální průzkum** intenzit cyklistické dopravy na 35 stanovištích, který byl doplněn v září 2011 o dalších 15 vybraných profilů. Z porovnání zjištěných výsledků v letech 2010 a 2011 vyplývá, že došlo k nárůstu intenzit cyklistů na 42 profilech. Celková denní intenzita na srovnatelných profilech vzrostla za rok přibližně o 3 % (2010 – 23 469 cyklistů, 2011 – 24 193 cyklistů).

Manuální průzkumy nabízejí delší časovou řadu pro srovnání, ovšem každoročně jsou jimi zjištěné intenzity provozu cyklistů ovlivňovány počasím během sčítacího dne. Zejména z tohoto důvodu byly již v roce 2009 osazeny na 10 významných cyklistických profilech **automatické cyklosčítače.**



Cyklosčítač na stezce A2 u nádraží Modřany



Cyklosčítač na Podolském nábřeží

Cyklosčítače umožňují získávat on-line data celoročně po 24 hodin denně a mít tak podrobný přehled o provozu cyklistů v různých ročních obdobích, stejně jako o vývoji intenzit během dne či týdne. V 1. etapě byly osazeny v Dubči, na Kolčavce (u Čuprovy ulice), na nábřeží Kapitána Jaroše, na Podolském nábřeží, na Rohanském nábřeží, na Strakonické ulici, v Sulické, na Císařském ostrově, v ulici V Šáreckém údolí a na Vršovické ulici.

V průběhu roku 2011 (2. etapa) bylo postupně uvedeno do provozu dalších 15 cyklosčítačů (Povltavská, Hlubočepská, Dukelských hrdinů, Vítkov, Vysočany, Modřany–Komořany, Divoká Šárka, Chodov, Střešovice, Podbabská, Letňany, Šeberov, Barrandovský most, Radotín a Nuselský most).

U prvních 10 lokalit jsou k dispozici srovnatelné údaje za dva celé roky 2010 a 2011, u zbylých cyklosčítačů instalovaných v roce 2011 pouze dílčí data za příslušný počet měsíců uplynulého roku. Nejzatíženějšími nově sčítanými profily jsou Modřany-Komořany (66 000 cyklistů celkem v srpnu 2011) a Povltavská (cca 41 000 cyklistů celkem v srpnu 2011).

Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými cyklosčítači

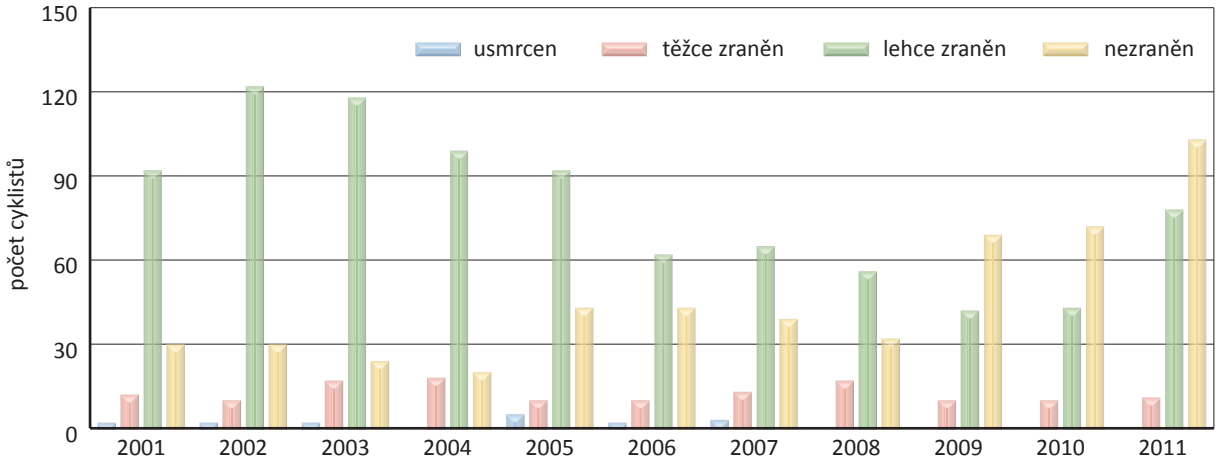
Název stanoviště	Cyklotrasa, umístění stanoviště	Cyklistů za rok			Cyklistů za den
		2010	2011	11/10 (%)	max. v r. 2011*
Dubeč	A24, Netlucká ulice	15 064	25 406	+68,65 %	385 (ne)
nábř. Kpt. Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	30 785	46 963	+52,55 %	363 (pá)
Kolčavka	A26, u podjezdu Čuprovy ulice	36 673	94 586	+157,92 %	1 097 (ne)
Podolské nábř.**	A2, 150 m jižně od Vyšehradského tunelu	228 097	318 144	+39,48 %	3 108 (út)
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ulicí Ke Štvanici	100 436	163 199	+62,49 %	1 331 (út)
V Šáreckém údolí	A17, u autobusové zastávky Žežulka	46 863	37 535	-19,90 %	512 (ne)
Strakonická	A1, pod Lahovickým mostem	73 521	128 737	+75,10 %	2 130 (ne)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	226 372	269 958	+19,25 %	2 754 (ne)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	48 965	74 962	+53,09 %	622 (út)
Sulická	A22, pod Jižní spojkou	99 057	158 881	+60,39 %	1 725 (ne)
CELKEM		**905 833**	**1 318 371**	**+45,54 %**	-

* *Maxima nezahrnují stávkový den 16.6.2011.*

** *Sčítání od 18.9.2010 do 9.2.2011 neprobíhalo.*

Ze srovnání roku 2011 s rokem 2010 lze vidět nárůst intenzit provozu cyklistů téměř u všech lokalit (s výjimkou lokality v Šáreckém údolí). Celkový nárůst činil v průměru 45,5 %.

Následky nehod cyklistů v Praze v letech 2001 – 2011 (zdroj OSDP KŘP hl. m. Prahy)



Vzhledem k růstu výkonů cyklistické dopravy sice roste počet nehod cyklistů, ale zároveň klesá relativní nehodovost (počet nehod vztažených k celkovým ujetým kilometrům na kolech). V případě kolizí s těžkými následky klesá počet nehod i absolutně. Trend je srovnatelný s ostatními evropskými zeměmi.

5 PĚŠÍ DOPRAVA

Pěšky je možné vykonat celou cestu mezi jejím zdrojem a cílem, zároveň je chůzí nutné zahájit a ukončit každou cestu vykonávanou jakýmkoliv individuálním nebo hromadným dopravním prostředkem. Chůze je levný a k životnímu prostředí šetrný způsob dopravy. Má též význam společenský a zdravotní. Umožňuje okamžitou mobilitu nezávislou na prostorově a ekonomicky náročnějších druzích dopravy a přispívá ke zvýšení kvality života ve městě.

Intenzity pěšího provozu závisejí na poloze a druhu komunikace pro chodce a na časovém období. Nejvyšší intenzity pěšího provozu v Praze jsou stále v centru města na tzv. „zlatém kříži“ pěších tras Václavské náměstí – Na můstku – ul. 28. října – Na příkopě, kde se v pracovním dni pohybují jejich hodnoty v rozmezí mezi 5 000 až 8 000 chodců za hodinu.

V posledních letech nadále rostou intenzity pěšího provozu na trasách vyhledávaných návštěvníky Prahy. Především to jsou trasy spojující pro chodce přitažlivá místa Pražský hrad – Malá Strana – Staré Město, kde dosahují intenzity pěšího provozu během pracovního dne hodnot 3 000 až 4 000 chodců za hodinu. Pro Pražany jsou přitažlivé i pěší trasy vedené pražskými parky a lesoparky, které slouží k jejich rekreaci (Stromovka, Letná, Petřín, Šárka, Kunratický les, okolí Hostivařské nádrže apod.).



Karlův most



Dopravní knoflíky (čočky) v Náprstkově ulici

Stále větší pozornost je věnována bezpečnosti pěšího provozu, a to hlavně v trasách s vysokým podílem pohybu dětí, osob s omezenou schopností pohybu a orientace a seniorů. Zvláště se jedná o místa, kde dochází k častému křížení pěších tras s jinými druhy „vozidlové“ dopravy.

Poměrně rychle a s přijatelnými finančními náklady lze docílit zvýšení bezpečnosti chodců zejména v oblasti přechodů pro chodce **nestavebními opatřeními,** která však mají většinou časově omezenou životnost**.** Jedná se hlavně o zkvalitňování a zvýrazňování svislého a vodorovného dopravního značení a použití některých dopravních zařízení, jako jsou montované prefabrikované prvky (city bloky, zpomalovací prahy nebo čočky).

Dopravní knoflíky (čočky) zpomalující provoz vozidel byly v roce 2011 použity např. v ul. Náprstkově v Praze 1, v cca 20 lokalitách v Praze 3, v 8 lokalitách v Praze 10 a v několika lokalitách v Praze 12.

Příznivý dopad na zvýšení bezpečnosti pěší dopravy mají osazované měřiče okamžité rychlosti vozidel, a to především u školských zařízení (např. v ulicích Na Zlíchově, Hlubočepská a Na Václavce v Praze 5, v ulicích Broumarská, Českobrodská, Jamská a Vodňanská v Praze 14). V Durychově ulici v Praze 12 byla použita v roce 2011 kombinace několika nestavebních opatření.

Na několika místech byly v uplynulém roce zřízeny nové přechody pro chodce. V Praze 11 šlo např. o přechod přes ulici Květnového vítězství (u ZŠ Schulhoffova), v Praze 20, Horních Počernicích přes ulici Božanovskou (mezi křižovatkami s ulicemi Studnická a Slatiňanská) a přes ulici Ve žlíbku (v oblasti křižovatky s ul. F. V. Veselého).

Úpravy dopravního značení se vzhledem ke své přijatelné ceně používají i k dopravnímu zklidnění celých úseků místních komunikací. Rychlost jízdy vozidel byla na max. 30 km/h snížena např. v úseku ul. Hlubočepské od křižovatky s ulicí Slivenecká do Prokopského údolí v Praze 5. Zóna s omezením rychlosti do 30 km/h byla zřízena v části katastrálního území Malešic v Praze 10 a zóna s dopravním omezením (rychlost do 30 km/h a omezené stání vozidel) je vymezena také v MČ Praha 13 v Nových Butovicích, Lužinách a ve Stodůlkách (Hájích a Vidouli).

I při značném omezení finančních prostředků se podařilo v roce 2011 realizovat v některých městských částech i investičně a **stavebně náročnější akce.**

Stavebně upravená **pěší zóna** byla zřízena v Praze 1 na Starém Městě v části ulic Jalovcová – Jilská – Karlova. Stavebně upravené **obytné zóny** byly zřízeny např. v Praze 1 v části ulice Thunovská, v Praze 11 v ulici Nad Opatovem a v ulici Pastevců, v Praze 18, Letňanech před ZŠ Rychnovská, v Praze 20 v úseku ulice Slatiňanská a v Praze 21 na místních komunikacích v Kolodějích, Klánovicích, Běchovicích a Újezdu nad Lesy.

Jiné formy „zklidňování dopravy“ doplněné stavebními úpravami byly realizovány např. v ul. Zborovské v Praze 5, kde došlo k přestavbě uličního prostoru, spočívající zejména v provedení zvýšené úrovně křižovatek, zřízení s přechodem integrovaných zpomalovacích prahů, vymezení parkovacích míst a vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty.



„Central park“ na Obchodním náměstí



Přechod u křižovatky Rokycanova – Sabinova

Úprava veřejného prostoru určeného pro relaxaci obyvatel a návštěvníků města se v roce 2011 prováděla jen v omezené míře. Nejrozsáhlejší, již v předchozích letech zahájené úpravy, pokračovaly na území MČ Praha 12. Spočívaly v revitalizaci pozemků veřejné zeleně v lokalitě Labe (byly zřízeny nové cesty pro pěší včetně odpočinkových míst) a v úpravě veřejného prostranství na Obchodním nám. („Central park“ Modřany).

Stavební úpravy přechodů pro chodce byly prováděny na většině území Prahy. Jednalo se o bezbariérové úpravy přechodů (74 lokalit), zřizování dělicích ostrůvků, přisvětlení apod. Nejvýznamnější realizace proběhly např. v lokalitách Rokycanova – Sabinova (dělicí ostrůvek, přisvětlení), Seifertova – Siwiecova (dělící ostrůvky), Osiková – Pod lipami (dělicí ostrůvek, vysazení chodníkových ploch), na Tachovském náměstí (dělicí ostrůvek), Na Jarově – Habrová a U Rajské zahrady – Vozová (vysazení chodníkových ploch), v Praze 5 v místě přechodu pro chodce v ul. Na Václavce (dělicí ostrůvek) či v Praze 12 u křižovatky ulic Lhotecká – Čs. exilu. V místech dvou frekventovaných přechodů přes ul. V Olšinách v Praze 10 byla do vozovky osazena zapuštěná světla.

Stavební **zpomalovací prahy** byly realizovány např. v Praze 12 v ulicích Hausmannova a Pertoldova.

Výstavba nových chodníků byla vzhledem k omezeným finančním prostředkům provedena v omezeném rozsahu, např. v Praze 12, Točné v ulici Branišovské nebo v Praze 15 v ulici K jezeru.

Výměna či opravy povrchů chodníků se uskutečnily jednak v rámci tzv. chodníkového programu (akce Hošťálkova, Bachmačské nám., Wuchterlova, Nad hradním vodojemem), jednak v rámci běžné údržby (49 lokalit v Praze 5, 7, 10, 14 a 15).

6 ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA

Dopravní telematika integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby bylo při využití stávající infrastruktury možné optimalizovat přepravní výkony, zlepšit bezpečnost provozu a obecně zvýšit kvalitu přepravy. Obor má stále rozsáhlejší uplatnění v procesech řízení dopravy s využitím jednotlivých světelných signalizací i nadřazených ústředen a dále také v oblasti dohledových, varovných a informačních systémů.

Vzhledem k rostoucím požadavkům na komplexní dopravně-telematická řešení bylo v závěru roku 2011 zahájeno zpracování aktualizace „Zásad pro rozvoj dopravní telematiky na území hl. m. Prahy“ (schváleny v roce 2002), která vyhodnotí dosavadní projekty a určí výhledové cíle pro další období.

6.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)

V roce 2011 bylo na území hlavního města v rámci činnosti TSK hl. m. Prahy i jiných investorů postaveno celkem 18 nových SSZ, z toho 3 samostatné přechody pro chodce. Celkový počet SSZ v Praze dosáhl čísla 594. Počet SSZ na tramvajové síti vzrostl za uplynulý rok o 5, počet SSZ s preferencí tramvají se navýšil o 13 a přibylo rovněž 23 SSZ preferujících autobusy (viz kapitola 7).

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních v Praze

SSZ v Praze celkem	Samostatných řízených přechodů	SSZ centrálně řízených
594	112	283
SSZ na tramvajové síti	**SSZ s preferencí tramvají**	**SSZ s preferencí autobusů**
233	158	144
Počty nových a obnovených SSZ v roce 2011		
18 nových SSZ, z toho 3 nové samostatně řízené přechody*		26 obnovených SSZ

** Čtvrtý samostatný přechod pro chodce vznikl přestavbou křižovatky Jugoslávských partyzánů – Terronská pouze na řízený přechod.*

Nové SSZ vzniklo v roce 2011 v souvislosti s prodloužením tramvajové tratě na křižovatce Podbabská – Ve struhách. Složité dopravní situace vznikající při neřízeném provozu pomohla řešit instalace SSZ na křižovatkách Jelení – U Brusnice, Podbabská – V Podbabě a Jana Želivského – U nákladového nádraží. Bezpečnější přecházení chodců zajistila realizace samostatného řízeného přechodu pro chodce přes Seifertovu ulici u Sladkovského náměstí.



Nové SSZ 6.164 Podbabská – Ve struhách



Obnovené SSZ 4.419 Podolské nábřeží – zastávka Kublov

V roce 2011 pokračovaly rovněž obnovy SSZ, např. na křižovatkách nám. I. P. Pavlova – Sokolská, nám. I. P. Pavlova – Legerova, Vinohradská – Želivského a Vršovická – Moskevská (Koh-i-noor).

Zrušená SSZ na území Prahy

8.215	Zenklova – Hejtmánkova	8.283	Kbelská – Veselská

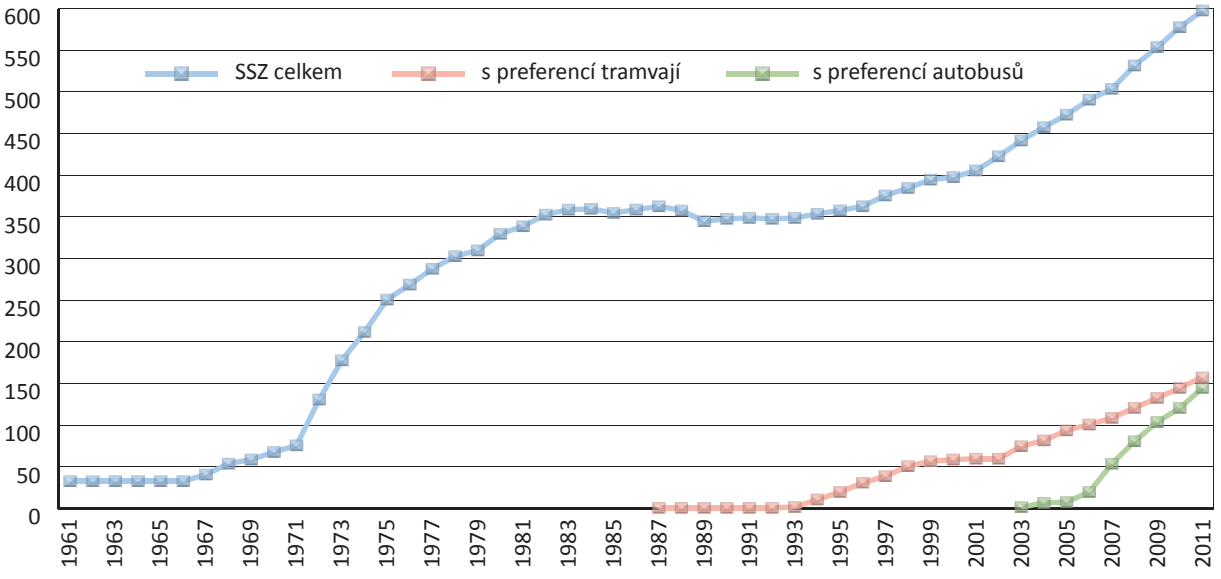
Nově postavená SSZ na území Prahy

0.371	V korytech – Jabloňová	6.164	Podbabská – Ve struhách
0.687	Švehlova – Jahodová	6.826	Patočkova - přechod Na Hubálce
1.192	Jelení – U Brusnice	6.186	Bělohorská – Bolívarova
3.310	Jana Želivského – U nákladového nádraží	6.711	Podbabská – V Podbabě
3.750	Seifertova – přechod u Sladkovského náměstí	6.804	Ankarská - přechod Za zahradou
4.659	Lhotecká – Mazancova	8.920	Ďáblická – Kostelecká
4.679	Lhotecká – Hasova	8.921	Kostelecká – rampa Cínovecké (provizorní SSZ)
4.681	Čs. exilu – Hausmannova	9.229	Mladoboleslavská – Nová Toužimská
5.653	Smíchovská – Jáchymovská	9.263	Ocelkova – výjezd z AO Černý Most

Obnovená SSZ na území Prahy

0.091	Kutnohorská – přechod	5.547	Holečkova – přechod u zastávky Kobrova
0.334	Vršovická – Moskevská	6.109	Čs. armády – přechody u náměstí Svobody
0.341	V Olšinách – Starostrašnická	6.112	Jugoslávských partyzánů – Zelená
0.370	Průběžná – V korytech	6.161	Evropská – Do vozovny
2.029	náměstí I. P. Pavlova – Sokolská	6.167	Terronská – přechod Jugoslávských partyzánů
2.033	Resslova – přechod Václavská	6.195	Patočkova – Strahovský tunel
2.047	náměstí I. P. Pavlova – Legerova	6.592	Evropská – přechod u zastávky Dědina
3.323	Vinohradská – Želivského	6.917	Slánská – Bazovského (pouze výměna řadiče)
4.417	Olbrachtova – Na strži	9.260	Mladoboleslavská – Hornopočernická
4.419	Podolské nábřeží – zastávka Kublov	9.264	Kolbenova – přechod u zastávky Kolbenova
4.435	U Kunratického lesa – přechod Hornomlýnská	9.295	Slavětínská – přechod Smržovská
5.542	Jeremiášova – Oistrachova	9.666	Poděbradská – Slévačská
5.543	Jeremiášova – Jáchymovská	9.771	Chlumecká – Bryksova

Vývoj celkového počtu SSZ a počtu SSZ s preferencí vozidel MHD

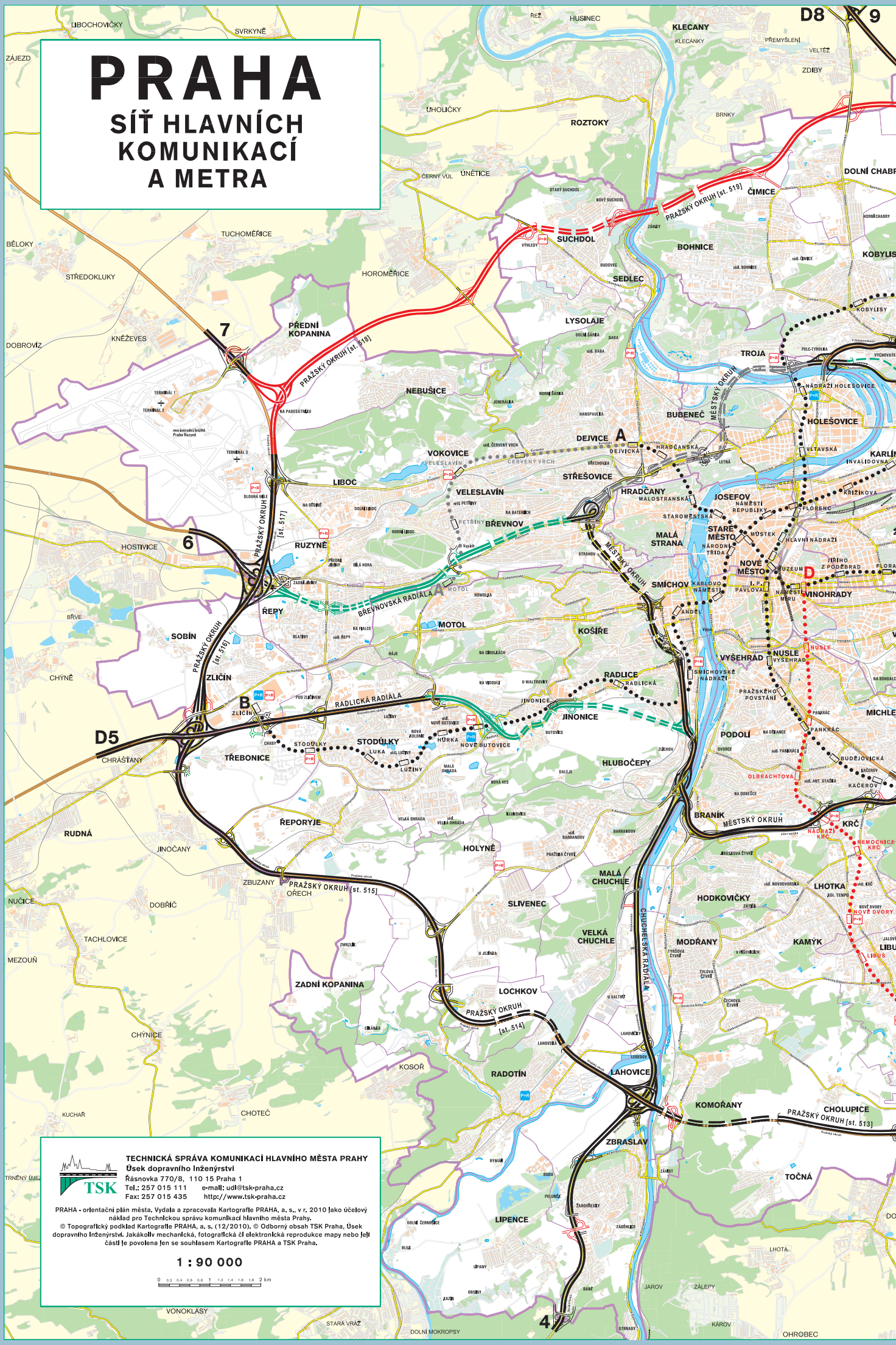


Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních

Rok	1961	1971	1981	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	473	491	504	532	554	578	**594**
Samostatných přechodů	-	9	37	45	57	72	76	78	86	96	108	**112**
Centrálně řízených SSZ	-	-	-	20	116	192	212	218	231	236	270	**283**
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	94	101	109	121	133	145	**158**
SSZ s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	8	20	53	81	104	121	**144**

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



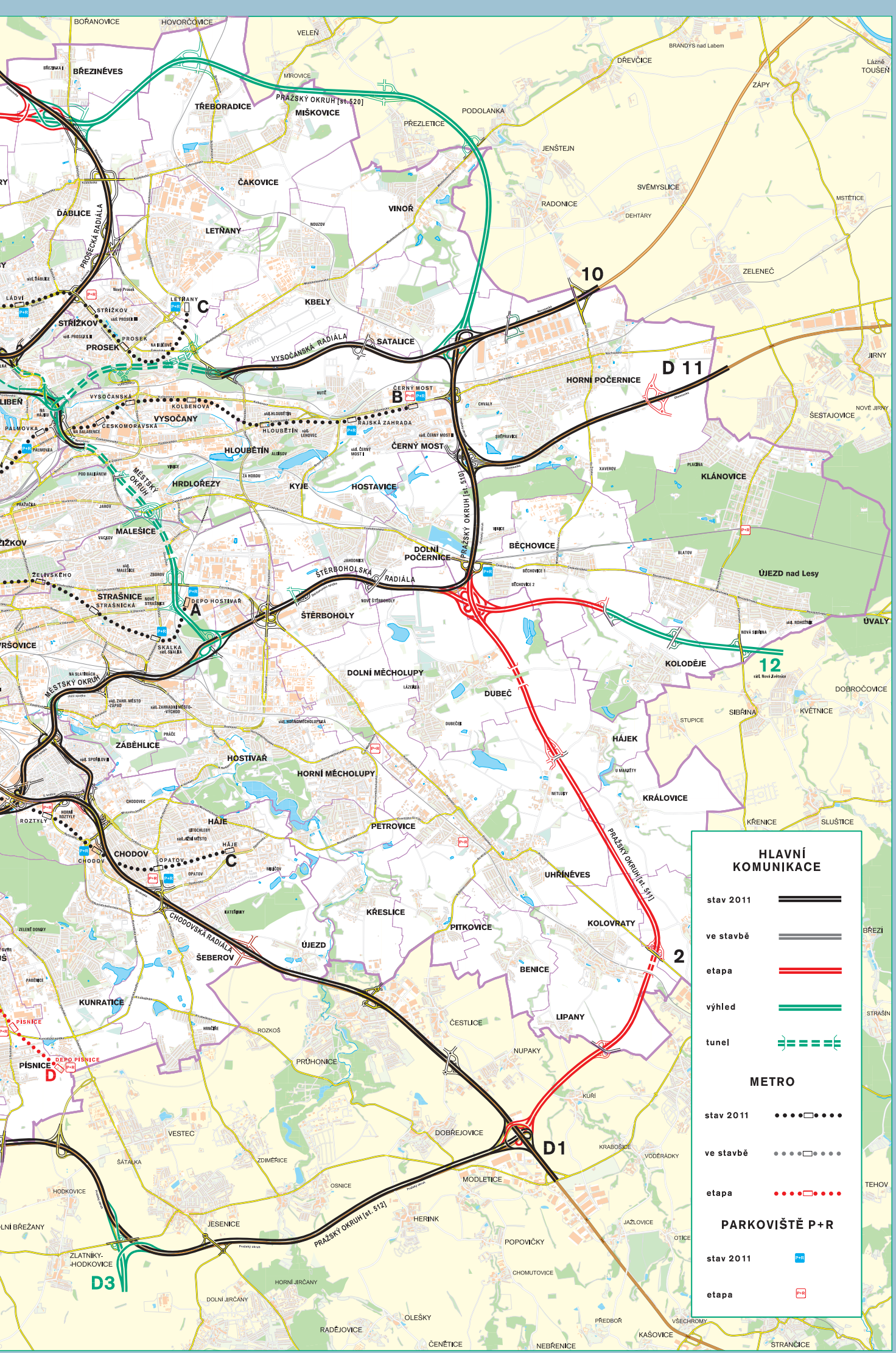
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství
Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1
Tel.: 257 015 111 e-mail: udl@tsk-praha.cz
Fax: 257 015 435 http://www.tsk-praha.cz

PRAHA - orientační plán města. Vydala a zpracovala Kartografie PRAHA, a. s., v r. 2010 jako účelový náklad pro Technickou správu komunikací hlavního města Prahy.

© Topografický podklad Kartografie PRAHA, a. s. (12/2010). © Odborný obsah TSK Praha, Úsek dopravního inženýrství. Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem Kartografie PRAHA a TSK Praha.

1 : 90 000

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1 1,2 1,4 1,6 1,8 2 km


HLAVNÍ KOMUNIKACE
stav 2011
ve stavbě
etapa
výhled
tunel
METRO
stav 2011
ve stavbě
etapa
PARKOVIŠTĚ P+R
stav 2011
etapa
BOŘANOVICE
HOVORČOVICE
VELEŇ
BŘEZINĚVES
TŘEBORADICE
MIŠKOVICE
PRAŽSKÝ OKRUH [st. 520]
MIROVICE
PŘEZLETICE
PODOLANKA
DŘEVČICE
BRANDÝS nad Labem
ZÁPY
Lázně TOUŠEŇ
JENŠTEJN
SVĚMYSLICE
RADONICE
DEHTÁRY
MSTĚTICE
ZELENEČ
ČAKOVICE
VINOŘ
ĎÁBLICE
LETŇANY
PROSEČSKÁ RADIÁLA
10
KBELY
STŘÍŽKOV
PROSEK
VYSOČANSKÁ RADIÁLA
SATALICE
HORNÍ POČERNICE
D 11
JIRNY
NOVÉ JIRNY
ŠESTAJOVICE
VYSOČANY
ČERNÝ MOST
HLOUBĚTÍN
RAJSKÁ ZAHRADA
KLÁNOVICE
HRDLOŘEZY
KYJE
HOSTAVICE
PRAŽSKÝ OKRUH [st. 510]
MALEŠICE
BĚCHOVICE
DOLNÍ POČERNICE
ŠTĚRBOHOLSKÁ RADIÁLA
ÚJEZD nad Lesy
STRAŠNICE
DEPO HOSTIVAŘ
A
ŠTĚRBOHOLY
ÚVALY
KOLODĚJE
12
DOLNÍ MĚCHOLUPY
DUBEČ
DOBROČOVICE
SIBŘINA
KVĚTNICE
STUPICE
MĚSTSKÝ OKRUH
ZÁBĚHLICE
HOSTIVAŘ
HÁJEK
HORNÍ MĚCHOLUPY
KRÁLOVICE
KŘENICE
SLUŠTICE
ROZTYLY
HÁJE
PETROVICE
CHODOV
C
UHŘÍNĚVES
PRAŽSKÝ OKRUH [st. 511]
CHODOVSKÁ RADIÁLA
KŘESLICE
PITKOVICE
KOLOVRATY
2
ŠEBEROV
ÚJEZD
BENICE
BŘEZÍ
KUNRATICE
LIPANY
STRAŠÍN
PÍSNICE
DEPO PÍSNICE
D
ČESTLICE
ROZKOŠ
NUPAKY
PRŮHONICE
KUŘÍ
VESTEC
DOBŘEJOVICE
D1
KRABOŠICE
VODĚRADKY
ŠÁTALKA
ZDIMĚŘICE
MODLETICE
TEHOV
HODKOVICE
OSNICE
HERINK
JAŽLOVICE
OTICE
JESENICE
PRAŽSKÝ OKRUH [st. 512]
POPOVIČKY
ZLATNÍKY-HODKOVICE
D3
CHOMUTOVICE
HORNÍ JIRČANY
DOLNÍ JIRČANY
OLEŠKY
PŘEDBOŘ
VŠECHROMY
RADĚJOVICE
ČENĚTICE
NEBŘENICE
KAŠOVICE
STRANČICE

6.2 Řídící ústředny

Správu systému centrálního řízení dopravy v metropoli zajišťuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy – ÚDI. Hlavní dopravní řídící ústředna (HDŘÚ) je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na bojišti v Praze 2.

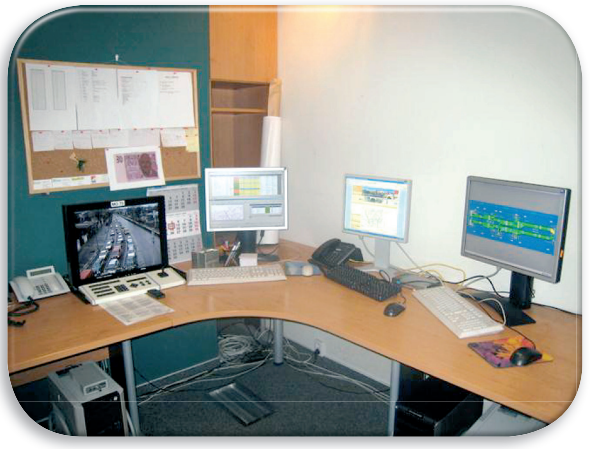
K 31.12.2011 bylo k HDŘÚ Praha prostřednictvím jednotlivých oblastních dopravních řídících ústředen (ODŘÚ) připojeno celkem 283 SSZ. Z nadřazené úrovně bylo tedy možné ovládat téměř polovinu (47,6 %) všech SSZ, která jsou v pražských ulicích instalována. Připojování dalších SSZ k vyšší úrovni řízení probíhalo v průběhu celého roku. Na oblastní ústředně C2 Smíchov došlo ke změně řídícího systému MIGRA na systém SCALA.

Seznam ODŘÚ v hl. m. Praze, jejich řídících systémů a připojených SSZ

Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídící systém
C1	Na bojišti	Centrum 1, pravý břeh	63	SCALA
C1	Na Moráni	Centrum 1, pravý břeh	14	VRS 2100
C1	Těšnov	Centrum 1, pravý břeh	16	VRS 2100
C2	Smíchov	Centrum 2, levý břeh	75	SCALA
C3	Holešovice	Centrum 3, Holešovice	27	VRS 2100
V	Libeň	Východ	34	VRS 2100
S	Ládví	Sever	26	SCALA
J	Pankrác	Jih	0	SCALA
JZ	Nové Butovice	Jihozápad	1	SCALA
JV	Skalka	Jihovýchod	5	SCALA
SZ	Dejvická	Severozápad	1	SCALA
SZ	Na bojišti (dočasně)	Severozápad	21	SCALA



Sál HDŘÚ Praha



Pracoviště DIC Praha

6.3 Dopravní informační centrum (DIC) Praha

Od 1.7.2005 je v Praze v provozu DIC Praha, které nabízí služby v oblastech zjišťování a poskytování stupňů dopravní zátěže, poskytování informací o dlouhodobých plánovaných uzavírkách i mimořádných situacích na komunikační síti a poskytování výstupů z informačních databází města především na webové stránky. Zdrojem dat pro poskytované informace jsou systémy HDŘÚ Praha a řada zařízení instalovaných v ulicích.

Jako důležitá služba slouží řidičům v rámci DIC Praha také systém RDS-TMC (Radio Data System – Traffic Message Channel), který v navigačních mapách ve vozidlech umí zobrazit aktuální dopravní informace a navádění jim přizpůsobit. Vzhled zpráv (vysílání zajišťováno ve spolupráci s Českým rozhlasem) je plně standardizován dle mezinárodních standardů ALERT C. Vysílání RDS-TMC bylo pro území Prahy zahájeno již v roce 2005 jako první v ČR i v bývalé Východní Evropě vůbec.

Od roku 2010 je DIC Praha provozováno výhradně zaměstnanci TSK hl. m. Prahy, kteří primárně kontrolují rozdíly mezi automaticky generovanými dopravními informacemi a reálnou skutečností, monitorují alternativní zdroje dopravních informací a nově zjištěné skutečnosti pak vkládají do redakčního systému. Dispečeři DIC rovněž obsluhují systém proměnných informačních tabulí (PIT).

Aktuální informace získávané z DIC Praha slouží v dopravních webových aplikacích hl. m. Prahy k tvorbě zátěžových map hustoty provozu, tabulek se stupni dopravy, k distribuci snímků z vybraných dopravních kamer a k poskytování informací o dopravních omezeních a uzavírkách.

6.4 Další dopravně-telematické systémy a zařízení

Mezi dopravně-telematické systémy v hlavním městě Praze dále patří kamerové systémy televizního dohledu, proměnné informační tabule, zařízení pro zjišťování a poskytování informací o dojezdových dobách, zařízení určené k vysokorychlostnímu vážení nákladních vozidel, zařízení pro měření úsekové rychlosti a dokumentaci jízd na červenou, strategické řezové a úsekové detektory a klimatická čidla.

Kamerové systémy televizního dohledu v hl. m. Praze (TVD)

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	248	Monitoring dopravní situace – správa TSK hl. m. Prahy
MKS	671	Monitoring bezpečnostní (dopravní) situace – správa Odbor krizového řízení MHMP
DP	1 200	Monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

Centrem **kamerového dohledového systému** TVD-TSK je Hlavní dopravní řídící ústředna a hlavními uživateli jsou dispečeři HDŘÚ a DIC Praha. Z celkového počtu 248 dopravních dohledových kamer má 114 kamer videodetekční funkci. 94 z nich je umístěno v pražských silničních tunelech (46 ve Strahovském tunelu, 31 v tunelu Mrázovka, 11 v Letenském tunelu a 6 ve Zlíchovském automobilovém tunelu), zbylých 20 na Jižní spojce a v ulicích Spořilovské a 5. května (kamery Komplexního telematického dohledového systému – KTDS).

Na základě softwarové definice potencionálních událostí, které mohou v zorném poli kamery nastat, dokáží tyto kamery detekovat zastavené vozidlo, vznikající kolonu vozidel nebo rozpoznat předmět na vozovce, který je překážkou v silničním provozu.

Obrázky ze 122 dopravních kamer TSK jsou dostupné na webových stránkách hlavního města Prahy http:/kamery.praha.eu. V uplynulém období proběhla první etapa procesu digitalizace dopravních kamer TSK a jejich integrace do systému MKS.

Proměnné informační tabule

Číslo PIT	Lokalita PIT	Číslo PIT	Lokalita PIT
1	Ke Štvanici (směr Těšnovský tunel)	14	Strakonická (pod Barrandovem, dc)
2	Hlávkův most (směr Muzeum)	15	K Barrandovu (dc)
3	Wilsonova (směr Hlávkův most)	16	Jinonická (směr k Plzeňské)
4	Na Františku (směr Těšnovský tunel)	17	Radlická (u ulice Nad Laurovou, dc)
5	Rohanské nábřeží (směr Těšnovský tunel)	18	Karmelitská (směr Újezd)
6	Vítězná (směr Újezd) – demontována	19	Dobříšská (ve směru k tunelu Mrázovka)
7	Modřanská (u ulice Údolní, směr Podolské nábř.)	20	Dobříšská (ve směru ke Zlíchovskému tunelu)
8	Dienzenhoferovy sady (směr Kartouzská)	21	Strakonická (před Zlíchovským tunelem, dc)
9	Hořejší nábřeží (směr Jiráskův most)	22	Karlovarská (před ulicí Drnovskou, dc)
10	Plzeňská (směr Strahovský tunel)	23	Podbabská (u ulice V Podbabě, dc)
11	Patočkova (u ulice Střešovické, zc) – stavba	24	MÚK Malovanka (vjezd do Strahovského tun.)
12	Patočkova (u ulice Pod Drinopolem, dc)	25	5. května (netypická PIT na lávce před MO)
13	Jižní spojka (směr Barrandovský most)		dc = směr do centra, zc = směr z centra

Proměnné informační tabule (PIT) jsou v Praze instalovány za účelem zobrazování aktuálních informací o dopravě na návazné komunikační síti a o krátkodobých i dlouhodobých uzavírkách, zejména ve vztahu k tunelům Městského okruhu. Celkově bylo k 31.12.2011 funkčních 23 PIT.

Během uplynulého roku byla v souvislosti s modernizací telematických zařízení v pražských silničních tunelech zprovozněna PIT na severním vjezdu do Strahovského tunelu. Řidičům nadále nesloužila PIT v blízkosti křižovatky Patočkova – Střešovická umístěná ve stavebním záboru stavby MO.



PIT v Karmelitské ulici bez kontrastního rámu



Nově instalovaná PIT na MÚK Malovanka

Zařízení pro zjišťování a poskytování informací o dojezdových dobách

Ulice (úsek)	Ulice (úsek)
Evropská (Nová Šárka – Vítězné náměstí)	5. května, Jižní spojka (Ryšavého – Barrandovský most)
Jižní spojka (lanový most – K Barrandovu)	Strakonická (Zbraslav – Barrandovský most)
K Barrandovu, Jižní spojka (K Holyni – 5. května)	Cínovecká, V Holešovičkách (Kostelecká – Povltavská)
Karlovarská, Bělohorská, Patočkova (Drnovská – Strah. tunel)	Horňátecká, V Holešovičkách (Kobylisy – Povltavská)

Informace o aktuální očekávané době jízdy vozidel mezi dvěma body byla k 31.12.2011 v Praze nadále poskytována na osmi úsecích. Ke **zjišťování dojezdových dob** je využívána stejná kamerová technologie jako v případě měření úsekové rychlosti vozidel. Rozpoznávání registračních značek (RZ) ale v tomto případě neslouží k restrikci, ale k informování řidičů. Z rozpoznaných RZ je doba jízdy vypočtena automaticky bez zásahu člověka a snímky RZ jsou ihned ze systému odstraněny.



Informace o dojezdové době na Evropské ulici



WIM vážení nákladních vozidel na Kbelské ulici

Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel

Ulice (úsek)	Ulice (úsek)
Kbelská (Veselská – Prosecká ve směru Průmyslová)	Strakonická (Výpadová – Dostihová směr do centra)

Princip systému **vážení vozidel za jízdy** (WIM – Weight In Motion) je založen na měření dynamických účinků jednotlivých kol na vozovku. Každé kolo je měřeno během průjezdu stanicí na senzorech několikrát a současně jsou zjišťovány i rychlost, akcelerace a decelerace vozidla. Signály ze senzorů (na bázi křemenných krystalů) umístěných ve vozovce tvoří základ pro stanovení hmotnosti.

Na základě provedené kalibrace systému realizované prostřednictvím přejezdů vozidel o známé kolové, nápravové a celkové hmotnosti je zjištěna výsledná hmotnost náprav i celého vozidla.

Za měsíc prosinec 2011 bylo na WIM Strakonická zváženo celkem 13 946 vozidel s hmotností nad 12 tun a přetíženo bylo 334 z nich (2,4 %). Na WIM Kbelská bylo za stejné období zváženo 81 763 vozidel s hmotností nad 12 tun a přetíženo jich bylo 3 359 (4,1 %).

Úsekové měření rychlosti

Číslo	Lokalita	Číslo	Lokalita
1	5. května – směr do centra	13	Patočkova – směr do centra
2	Bělohorská – směr z centra	14	Poděbradská – směr do centra
3	Cínovecká – směr Holešovice	15	Poděbradská – směr z centra
4	Dobříšská – směr Barrandovský most	16	Podolské nábřeží – směr do centra
5	Dobříšská – směr tunel Mrázovka	17	Spořilovská – směr do centra
6	Dobříšská – spojené úseky 5 a 22	18	Strahovský tunel – směr Mrázovka
7	Evropská – směr do centra	19	Strahovský tunel – směr Patočkova
8	Jižní spojka 1 – u Vrbovy ulice, směr Krč	20	Strakonická – směr do centra
9	Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská	21	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most
10	Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most	22	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel
11	Jižní spojka 4 – spojené úseky 8 a 9	23	Ústecká – směr z centra
12	Jižní spojka 5 – Spořilovská – 5. května	24	V Holešovičkách – směr z centra

Zařízení pro **měření úsekové rychlosti** (ÚMR) se skládá ze dvojice portálů s kamerami, které sejmou snímek vozidla vždy na začátku i konci úseku. Na základě identifikace vozidla dle registrační značky, délky úseku a časových údajů je pak vypočtena průměrná rychlost. Od počátků nasazení tohoto systému v roce 2006 klesl v těchto lokalitách počet přestupků v podobě překročení maximální dovolené rychlosti z rozmezí od 30 do 60 % na rozmezí cca od 1 do 5 % zaznamenaných vozidel.

V závěru roku 2011 byla tímto způsobem zjišťována rychlost na 24 úsecích v hlavním městě Praze. Realizovány byly tři nové úseky. Na Cínovecké ulici ve směru do Holešovic, na Spořilovské ulici ve směru k Chodovské a na ulici V Holešovičkách ve směru k Liberecké.



Úsekové měření rychlosti na Spořilovské ul.



Úsekové měření rychlosti v ulici V Holešovičkách

Měření okamžité rychlosti vozidel

Číslo	Lokalita	Číslo	Lokalita
1	Střešovická (u zastávky Ořechovka, do centra)	3	Sokolská (na křižovatce s Ječnou)
2	Legerova (na křižovatce s Rumunskou)	4	K Barrandovu (na křižovatce s Lamačovou)

Měření okamžité rychlosti s využitím pouze jedné kamery na jeden pruh a detekčních smyček bylo v Praze realizováno poprvé v roce 2010 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. V uplynulých 12 měsících bylo instalováno restriktivní profilové měření rychlosti na třech křižovatkách (Legerova – Rumunská, Sokolská – Ječná a K Barrandovu – Lamačova).





Měření okamžité rychlosti v Legerově ulici zajišťují kamery a dvojice vozidlových smyček zařízntutých ve vozovce

Křižovatky se systémem dokumentace jízd na červenou

Číslo SSZ	Lokalita	Číslo SSZ	Lokalita
0.612a	Černokostelecká – Průmyslová (NT)	5.529	Plzeňská – Jeremiášova
2.029	náměstí I. P. Pavlova – Sokolská (NT)	5.569	K Barrandovu – Lamačova (NT)
2.069	Legerova – Rumunská (NT)	5.974	K Barrandovu – Ke Smíchovu (NT)
4.409	Chodovská – U plynárny	6.122	Bělohorská – Kukulova (NT)
4.449	Chilská – Opatovská	8.278	Střelničná – Ďáblická
4.450	Generála Šišky – Československého exilu	9.223	Poděbradská – Kbelská (NT)
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	9.297	Kolbenova – Kbelská (NT)
5.499	K Barrandovu – K Holyni (NT)		NT = nová technologie

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je na území hlavního města rozmístěno na 15 křižovatkách zařízení pro zjišťování a **dokumentování jízd na červenou**. V roce 2011 bylo toto zařízení doplněno na výrazně zatíženou křižovatku 9.223 Poděbradská – Kbelská (vjezdy z Kbelské ulice). Nová kamerová technologie, která umí rozpoznat RZ vozidel, byla v rámci obnovy stávajících zařízení doplněna na křižovatky Kolbenova – Kbelská, Legerova – Rumunská a I. P. Pavlova – Sokolská.

Strategické dopravní detektory řezové (SDDŘ), úsekové (SDDÚ) a klimatické detektory (KVD)

Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	23	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat.
SDDŘ	108	Videodetektory umístěné na sloupech VO určené pro sběr profilových dopravních dat.
KVD	28	Čidla monitorující meteorologická data užitečná jak řidičům, tak např. zimní údržbě komunikací.

Modernizace HDŘÚ Praha v uplynulém období zvýšila nároky na potřebu ve větším rozsahu sbírat a následně poskytovat dopravní informace. Podstatným zdrojem dopravních dat je od roku 2010 síť 131 **strategických dopravních detektorů**, která pokrývá většinu hlavních komunikací hlavního města.

Instalace těchto zařízení byla financována z 85 % z evropského programu OPD a proběhla v rámci projektu „Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze“.

Na základě studie zpracované v roce 2011 je v dalším období navrženo doplnění sítě těchto detektorů o cca 70 kusů.



Strategický řezový detektor ve Slezské ulici

7 PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Realizace preference vozidel veřejné hromadné dopravy (VHD) probíhá v Praze od počátku 90. let minulého století na základě přijatých „Zásad dopravní politiky hlavního města Prahy“. Průběžně napomáhá udržovat pozitivní poměr podílu přepravených osob mezi hromadnou a individuální dopravou. Zároveň přispívá k vyšší plynulosti provozu VHD a k dodržování standardů kvality přepravy.

7.1 Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ

Nová i rekonstruovaná SSZ jsou již standardně vybavena zařízeními, která umožňují preferenci vozidel městské hromadné dopravy. Vozidla MHD tedy mají možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno v reálném čase podle jejich aktuálních nároků tak, aby mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení, případně jen s minimálním zdržením.

Preference tramvají na SSZ – základní údaje

Na tramvajové síti celkem	S preferencí tramvají	S absolutní* preferencí tram.	S podmíněnou* preferencí tram.
233 SSZ (100,0 %)	158 SSZ (67,8 %)	60 SSZ (25,8 %)	98 SSZ (42,0 %)
rok 2011: +5 SSZ	rok 2011: +13 SSZ	rok 2011: +2 SSZ	rok 2011: +12 SSZ

** Absolutní preference znamená, že „první“ tramvaj projede křižovatkou bez zastavení, podmíněná, že tramvaj může i být zastavena, ale dostane volno v nejbližším možném okamžiku závislém na předešlých nárocích na ostatních křižovatkových vjezdech.*

Na tramvajové síti bylo v roce 2011 postaveno 6 SSZ, z toho 5 s **preferencí tramvají**. Jedno SSZ bylo demontováno (8.215 Zenklova – Hejtmánkova). Podmíněná preference byla zavedena na 12 SSZ, např. na novém SSZ 1.192 Jelení – U Brusnice či na křižovatce Vršovická – Moskevská (Koh-i-noor). Z režimu podmíněné do režimu absolutní preference bylo upraveno SSZ 6.173 Milady Horákové – přechod K Brusce. Absolutní preferenci uplatňuje také nové SSZ 6.186 Bělohorská – Bolívarova.

V souvislosti s ukončením provozu na objízdné trase nahrazující uzavřenou Patočkovu ulici byla zavedena podmíněná preference tramvají také na křižovatkách 6.831 Myslbekova – Dlabačov a 6.832 Bělohorská – Vaníčkova. SSZ 8.206a Sokolovská – Zenklova vybavené preferencí tramvají bylo na základě vyhodnocení zkušebního provozu vypnuto.



SSZ 3.750 Jana Želivského – U nákladového nádraží



SSZ 6.112 Jugoslávských partyzánů – Zelená

Křižovatky, na nichž byla v roce 2011 zavedena preference tramvají

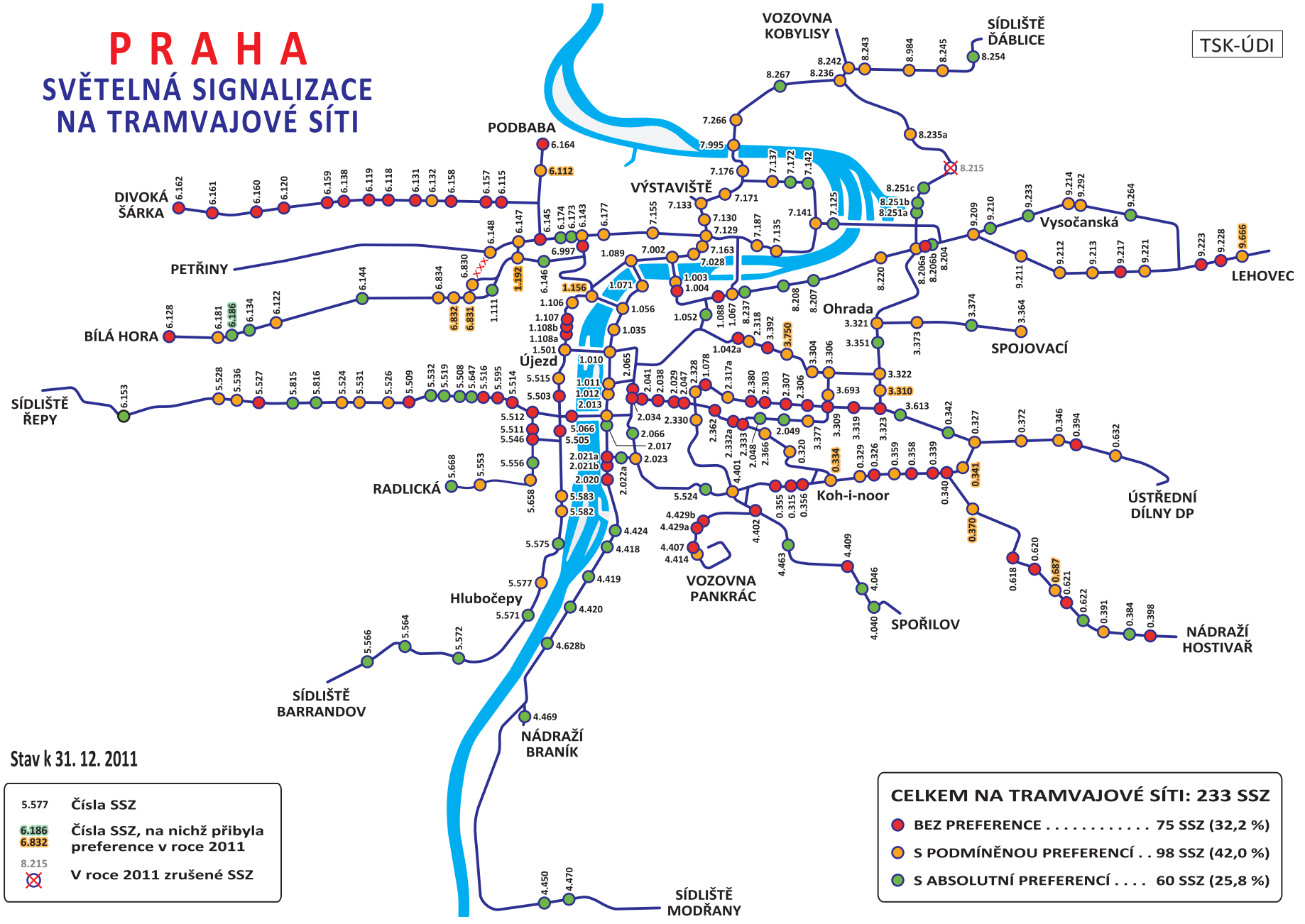
0.334	Vršovická – Moskevská (Koh-i-noor) (P)	3.750*	Jana Želivského – U nákladového nádraží (P)
0.341	V Olšinách – Starostrašnická (P)	6.112	Jugoslávských partyzánů – Zelená (P)
0.370	Průběžná – V korytech (P)	6.186*	Bělohorská – Bolívarova (A)
0.687*	Švehlova – Jahodová (P)	6.831	Myslbekova – Dlabačov (P)
1.156	Klárov – Letenská (P)	6.832	Bělohorská – Vaníčkova (P)
1.192*	Jelení – U Brusnice (P)	9.666	Poděbradská – Slévačská (P)
3.310*	Seifertova – přechod u Sladkovského náměstí (P)		

** Nové SSZ v roce 2011 (P) … podmíněná preference (A) … absolutní preference*

PRAHA

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI

TSK-ÚDI



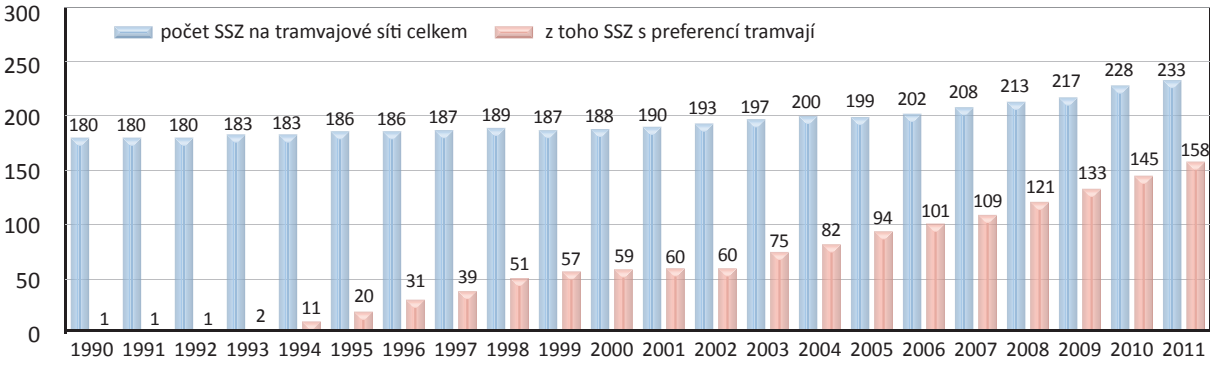
Stav k 31. 12. 2011

5.577	Čísla SSZ
6.186 6.832	Čísla SSZ, na nichž přibyla preference v roce 2011
8.215	V roce 2011 zrušené SSZ

CELKEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI: 233 SSZ

- BEZ PREFERENCE . . . . . 75 SSZ (32,2 %)
- S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ . . 98 SSZ (42,0 %)
- S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ . . . . 60 SSZ (25,8 %)

Světelná signalizace na tramvajové síti



Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S preferencí autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
144 SSZ (100,0 %)	135 SSZ (93,7 %)	9 SSZ (6,3 %)
rok 2011: +23 SSZ	rok 2011: +21 SSZ	rok 2011: +2 SSZ

** Pasivní detekcí se rozumí zaznamenání autobusu ve vyhrazeném pruhu klasickou výzvovou vozidlovou smyčkou. Aktivní detekce funguje na základě radiové komunikace vozidla s řadičem SSZ. K lokalizaci vozidel přijíždějících ke křižovatce se používá inframaják.*

Preference autobusů na první dvojici křižovatek v Praze byla zřízena v průběhu roku 2003, a to v rámci účasti hlavního města na projektu Trendsetter. V dalších letech byla přednostně řešena autobusová preference na SSZ v okolí postupně budovaných nových úseků metra C v Kobylisích, na Proseku a v Letňanech. V roce 2011 přibylo 21 SSZ, na nichž jsou autobusy preferovány s využitím aktivní detekce a 2 SSZ s detekcí pasivní. Z hlediska provozu byla nejvýznamnější realizace nového SSZ s preferencí autobusů na výjezdu z obratiště Černý Most do Ocelkovy ulice.

Křižovatky, na nichž byla v roce 2011 zavedena preference autobusů

0.334	Vršovická – Moskevská	4.681	Československého exilu – Hausmannova
0.341	V Olšinách – Starostrašnická (pasivní detekce)	5.547	Holečkova – přechod u zastávky Kobrova
0.370	Průběžná – V korytech	6.112	Jugoslávských partyzánů – Zelená
0.371	V korytech – Jabloňová	6.164	Podbabská – Ve struhách
0.687	Švehlova – Jahodová	6.186	Bělohorská - Bolívarova (pasivní detekce)
0.766	Novopetrovická – Hornoměcholupská	6.711	Podbabská – V Podbabě
3.310	Želivského – U nákladového nádraží	6.804	Ankarská – přechod Za zahradou
3.323	Vinohradská – Želivského	8.920	Ďáblická – Kostelecká
4.417	Olbrachtova – Na strži	9.263	Ocelkova – výjezd z AO Černý Most
4.435	U Kunratického lesa – Hornomlýnská	9.666	Poděbradská – Slévačská
4.659	Lhotecká – Mazancova	9.771	Chlumecká – Bryksova
4.679	Lhotecká – Hasova		



SSZ 0.334 Vršovická – Moskevská (Koh-i-noor)



SSZ 0.341 V Olšinách – Starostrašnická

Světelná signalizace na autobusové síti 2004 – 2011								
Rok	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Počet SSZ s preferencí autobusů	0	8	20	53	81	104	121	**144**

7.2 Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy

Důležitým ukazatelem kvality hromadné dopravy ve městě je míra oddělení provozu veřejné hromadné dopravy od dopravy individuální. Snížení počtu míst se smíšeným provozem a liniové preference vozidel VHD se v případě tramvají dosahuje výstavbou tratí na samostatných tělesech, případně jejich oddělením od ostatního provozu podélnými betonovými tvarovkami (v Praze je na samostatném tělese 52 % ze 142,4 km tramvajových tratí). V autobusové dopravě je vyšší plynulosti provozu dosahováno samostatnými vyhrazenými pruhy.

Preference tramvají – zvýšené tvarovky podél tramvajových tratí

Jako první podélný práh v Praze byl v roce 1996 využit klasický hranatý betonový obrubník, který byl v délce 50 m zabudován do vozovky v Bělehradské ulici před křižovatkou s ulicí Anglickou. Instalace tohoto prvku bránícímu častému vjíždění automobilů na tramvajový pás se osvědčila a od roku 1997 se tak betonové oddělovací tvarovky začaly objevovat na dalších místech. Pouze se dočkaly provedení, které mohou vozidla snadněji přejet při objíždění.

Na konci roku 2011 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 10 260 metrů. Největší přínos ke zvýšení plynulosti provozu tramvají mají prahy instalované na Rašínově nábřeží (z let 1997-1999), na Národní třídě (1998-2001 a 2010) nebo na Sokolovské ulici (2003). V uplynulých dvanácti měsících byly realizovány tvarovky v ulicích Klapkově (zastávka Ke Stírce – Zenklova, do centra), Vinohradské (U tržnice – Šumavská, z centra), Újezd (před křižovatkou s Vítěznou ulicí, do centra) a na Podolském nábřeží (u křižovatky s Podolskou, z centra).



Zvýšená dělicí tvarovka na Újezdě



Vyhrazený BUS-pruh na kolejích v zastávce Podbaba

Preference autobusů – vyhrazené jízdní pruhy

Vyhrazené BUS-pruhy na tramvajovém tělese slouží kromě zvýšení plynulosti provozu HD i k zajištění vhodnějších přestupních vazeb mezi autobusy a tramvajemi, ostatní vyhrazené pruhy na komunikacích vznikají zpravidla v místech, kde dochází k neúměrnému zdržování autobusových linek v kolonách a šířka komunikace zřízení samostatného pruhu pro autobusy (cyklo, taxi) umožňuje.

Na konci roku 2011 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy na komunikacích délky cca 16 000 metrů, na tramvajových tělesech cca 6 700 metrů. V uplynulém roce byly realizovány významnější vyhrazené autobusové pruhy v ulicích Vršovické a Roztocké, existující pruh byl prodloužen v ulici Vysočanské a na tramvajové koleje nově vjíždějí autobusy v tramvajové zastávce Podbaba (směr do centra).

8 BEZPEČNOST DOPRAVY

8.1 Dopravní nehodovost

V roce 2011 bylo v Praze evidováno 16 572 nehod (-9 % oproti roku 2010), při nichž bylo 39 osob usmrceno (+34 %) a 2 241 osob zraněno (+3 %). Došlo k 598 nehodám s účastí chodců (+1 %), při kterých bylo 17 osob usmrceno (+6 %) a 546 osob zraněno (-2 %). Chodci sami zavinili 245 nehod (-6 %), přičemž bylo usmrceno 7 osob (+40 %) a 209 osob bylo zraněno (-14 %).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (15 991 z 16 572 nehod, tj. 96 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 504 (-1 %).

Počty dopravních nehod, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod v Praze

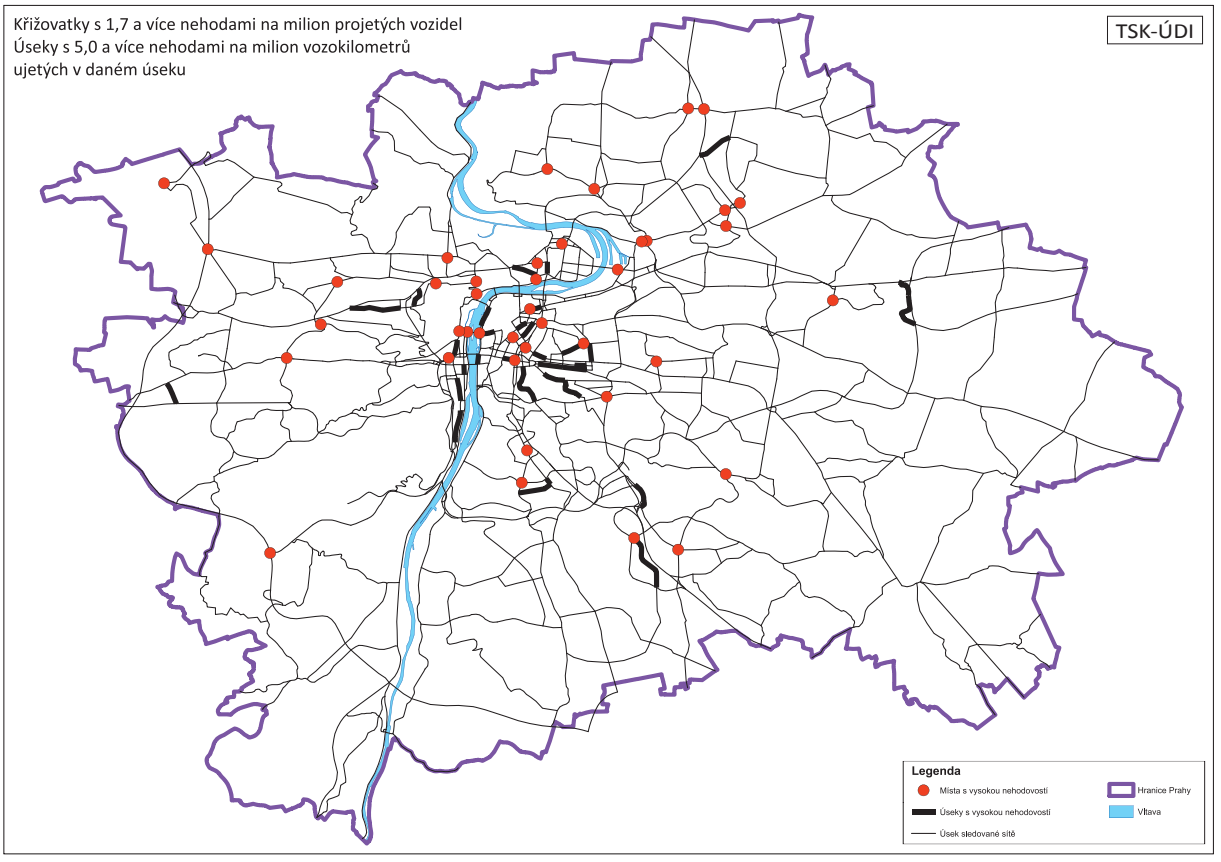
Rok	2009	2010	2011	Rozdíl 11/10
Počet nehod	15 583	18 190	16 572	**- 9 %**
Počet smrtelných zranění	40	29	39	**+34 %**
Počet těžkých zranění	347	279	279	**0 %**
Počet lehkých zranění	2 082	1 893	1 962	**+4 %**
Počet nehod se zraněním	2 094	1 885	1 955	**+4 %**
Počet nehod bez zranění	13 489	16 305	14 617	**-10 %**
Zaviněno řidičem	14 968	17 555	15 991	**-9 %**
– z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	2 555	3 240	2 848	**-12 %**
nevěnování se řízení	2 211	2 784	2 506	**-10 %**
jízda na červenou	327	338	289	**-14 %**
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	933	1 065	1 003	**-6 %**
nedání přednosti při odbočování vlevo	589	577	525	**-9 %**
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 175	1 444	1 215	**-6 %**
nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	104	92	160	**+74 %**
nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	158	101	126	**+25 %**
nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	911	1 172	682	**-42 %**
nepřizpůsobení rychlosti komunikaci (zatáčka, šířka, klesání, stoupání apod.)	208	152	194	**+28 %**
Zaviněno závadou komunikace	72	96	44	**-54 %**
Zaviněno chodcem	304	262	245	**-6 %**
Zaviněno cyklistou	68	72	105	**+46 %**

Základní trendy nehodovosti v roce 2011 lze charakterizovat mírným poklesem počtu evidovaných nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, nárůstem počtu usmrcených osob, nezměněným počtem těžce zraněných osob a mírným nárůstem počtu lehce zraněných osob a počtu nehod se zraněním.

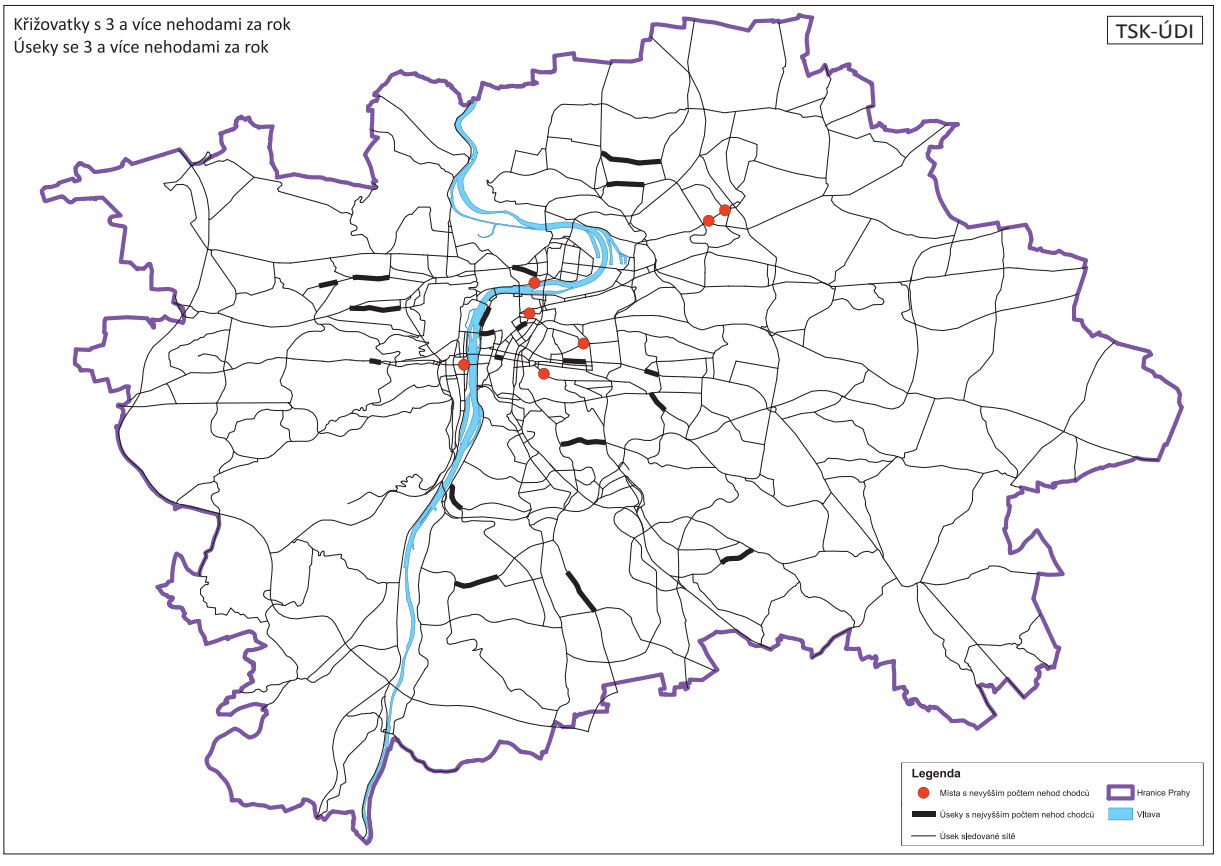
Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou a dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika vyjadřovaná ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Až po roce 2001 se počet evidovaných dopravních nehod začal znovu snižovat, a to i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu. Současně se snížila i relativní nehodovost, o 69 % v roce 2011 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2011 připadalo v celopražském průměru 2,3 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Místa a úseky s vysokou nehodovostí v Praze v roce 2011



Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod chodců v Praze v roce 2011



Na výrazný pokles počtu evidovaných dopravních nehod od roku 2001 mělo vliv i ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho následných novelizací, podle nichž se několikrát měnila povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž došlo k hmotné škodě zřejmě převyšující následující částky:

Do konce roku 2000	Od ledna 2001	Od července 2006	Od ledna 2009
1 000 Kč	20 000 Kč	50 000 Kč	100 000 Kč

Příznivým dlouhodobým trendem v bezpečnosti dopravy je snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách, a to i navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 280 zranění v roce 2011, tj. o 41 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 32 %.

Nadále příznivé je i porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu v posledních 20 letech. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 21 let automobilový provoz ve městě zvýšil na více než trojnásobek (o 201 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 30 % (ze 3 269 zranění v roce 1990 na 2 280 zranění v roce 2011), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.

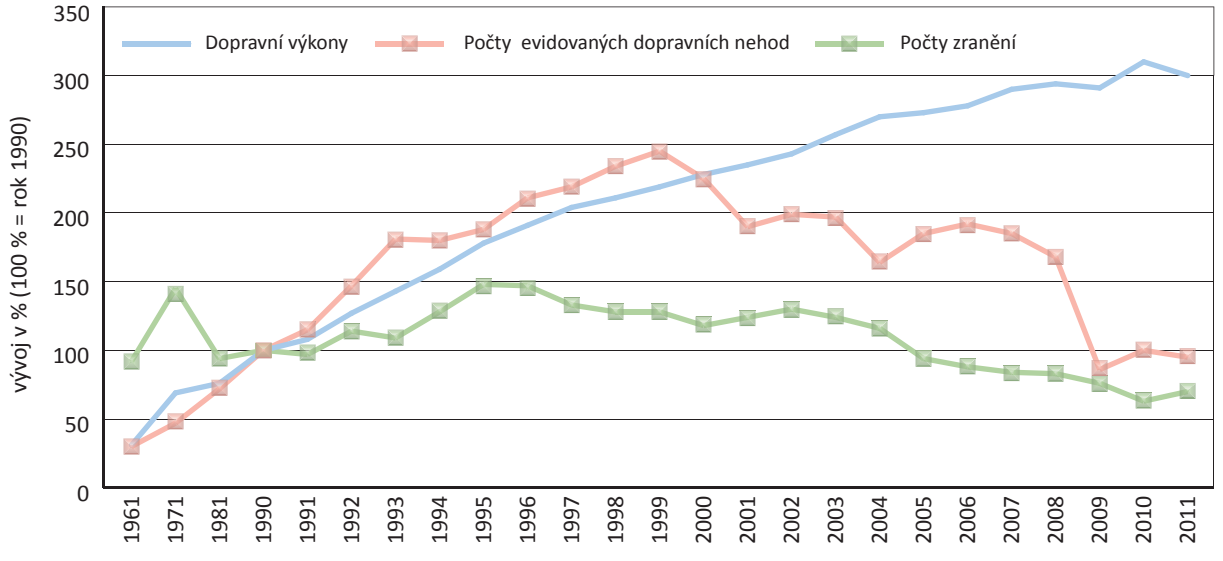
Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30 %	63	69 %	580	157 %	2 361	84 %	7,3	31 %
1971	8 496	47 %	123	135 %	567	154 %	4 046	144 %	5,1	69 %
1981	13 064	72 %	81	89 %	401	109 %	2 572	92 %	7,1	76 %
1990	**18 024**	**100 %**	**94**	**100 %**	**369**	**100 %**	**2 806**	**100 %**	**7,5**	**100 %**
1995	33 898	188 %	123	131 %	679	184 %	4 044	144 %	7,9	178 %
2000	40 560	225 %	80	85 %	521	141 %	3 260	116 %	7,4	228 %
2005	33 349	185 %	61	65 %	393	107 %	2 603	93 %	5,1	273 %
2008	30 251	168 %	38	40 %	334	91 %	1 941	69 %	4,7	288 %
2009	15 583	86 %	40	42 %	347	94 %	2 082	74 %	2,2	291 %
2010	18 190	101 %	29	31 %	279	76 %	1 893	67 %	2,5	304 %
2011	**16 572**	92 %	**39**	41 %	**279**	76 %	**1 955**	**70 %**	**2,3**	**301 %**

100 % = rok 1990

Relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokilometrů (průměrné hodnoty za celou komunikační síť v Praze).
Dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti.

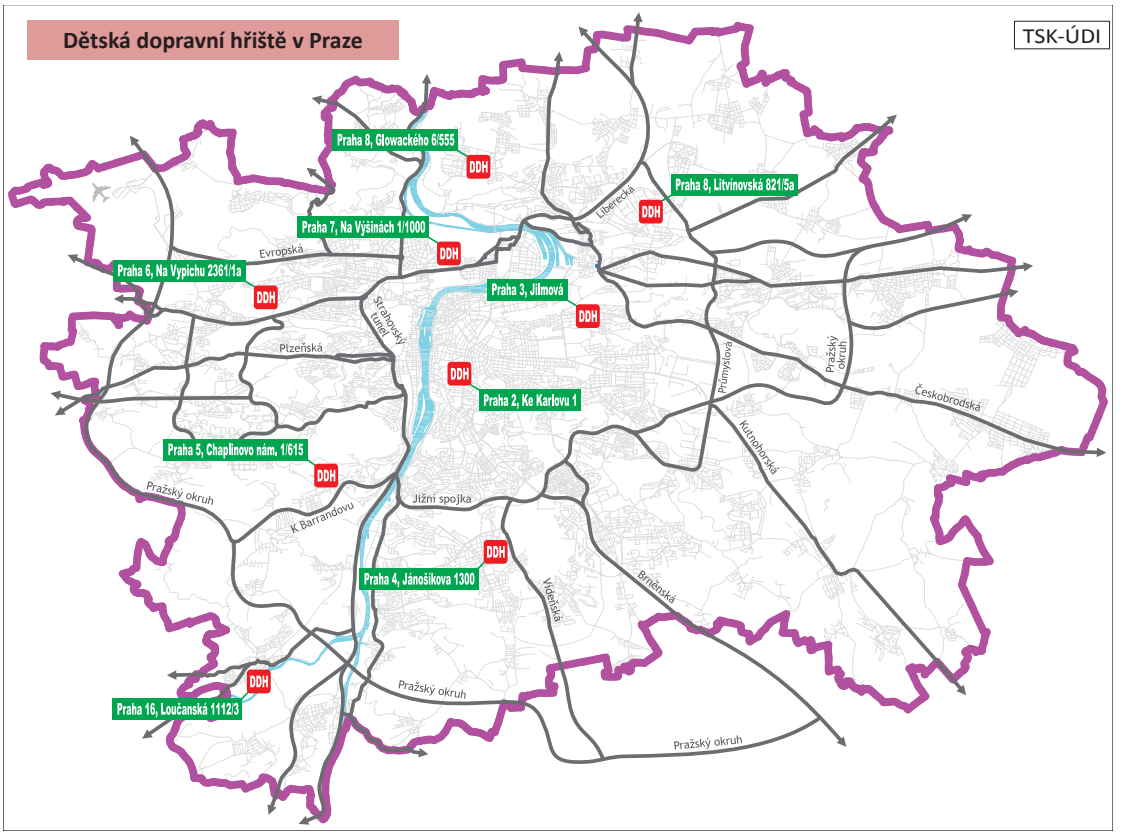
Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961 – 2011 (celá komunikační síť, rok celkem)



8.2 Dopravní výchova

Dopravní výchově dětí byla v hlavním městě Praze v roce 2011 nadále věnována výrazná pozornost. Byla zajišťována řada programů, mezi které patřily zejména program systematického výcviku na dětských dopravních hřištích (dále jen DDH), program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), dopravně výchovné pořady pro děti a mládež, interaktivní dětská divadelní představení s dopravně výchovnou tematikou a mnoho dalších akcí.

V roce 2011 probíhala v Praze výuka na devíti stálých DDH, kde byl prováděn výcvik podle tematického plánu dopravní výchovy zpracovaného Ministerstvem dopravy. Tento plán je zaměřen především na žáky 4. ročníků základních škol, protože se jedná o začínající cyklisty. V případě volné kapacity na DDH se mohou výcviku zúčastnit i žáci ostatních ročníků základních škol nebo děti z mateřských školek. V roce 2011 prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou výchovou 39 263 žáků základních škol. Odpoledních programů se zúčastnilo 19 018 dětí.



Program pro začínající cyklisty – Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC) vyhlašuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a obsahuje 4 části: testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplíně využívána dětská dopravní hřiště), jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a znalosti první pomoci.

Tato akce je převážně zaměřena na žáky 2. stupně základních škol a vítězná družstva postupují přes oblastní, celopražské a republikové kolo až do soutěže mezinárodní, která se v roce 2011 konala v Paříži. V roce 2011 se základních kol soutěže zúčastnilo 125 škol a do oblastních kol se zapojili žáci z 10 městských částí. Nárůst zapojených škol byl o 7 vyšší oproti roku 2010. Celostátní kolo DSMC 2011 se konalo v Třeboni v Jihočeském kraji.

Další formou prevence dopravní nehodovosti byl cyklus dopravně výchovných pořadů určených pro děti ze základních škol. V roce 2011 bylo zrealizováno 24 pořadů. V areálu Muzea policie České republiky bylo sehráno 35 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“. Děti jsou při nich vtaženy do děje, spolupracují s herci a loutkami. Pro nejmladší věkovou skupinu je to velmi zajímavá a účinná forma dopravní výchovy.

Řada bezpečnostních akcí se v roce 2011 konala i pro dospělé účastníky silničního provozu (jarní a podzimní jízdy zručnosti pro řidičskou veřejnost, akce pro neslyšící motoristy). Proběhlo také několik dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na celou rodinu. Byly zajišťovány semináře pro metodiky dopravní výchovy na školách, pracovníky dětských dopravních hřišť a také pro seniory, kteří byli na konci přednášek např. vybavování reflexními materiály.

Součástí dopravní výchovy dospělých je i zajišťování školení řidičů, které je každý zaměstnavatel povinen zajistit ve smyslu zákoníku práce pro zaměstnance, kteří řídí při plnění pracovních úkolů služební nebo soukromé motorové vozidlo do hmotnosti 3,5 t.

8.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

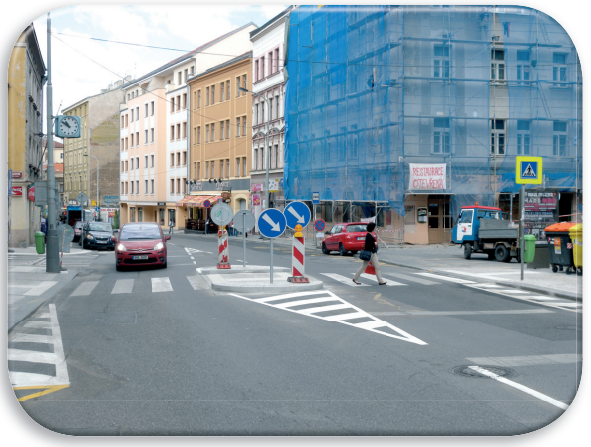
Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2011 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 30 milionů Kč. Jedná se o drobné stavební úpravy, úpravy dopravního značení či osazení dopravních zařízení. Významné úpravy se realizují v rámci investičních akcí i údržby komunikací.

Běžné výdaje (v roce 2011 vynaloženo 8,4 mil. Kč) jsou určeny zejména na osazování montovaných zpomalovacích prahů, zdrsňování vozovek, osazování silničních zrcadel, úpravy a osazovaní dopravně bezpečnostních svodidel a zábradlí a na další nestavební dopravně bezpečnostní zařízení, zejména u škol a přechodů.

Na kapitálové výdaje byla vyčerpána částka 21,6 mil. Kč s určením na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další bezpečnostní opatření, zejména stavebního charakteru.



Zvýšená plocha křižovatky Sládkova – Havanská



Dělicí ostrůvek v Koněvově ulici

Proběhla výstavba nového chodníku v ulici K jezeru, stavebně bylo upraveno několik křižovatek (např. byla vybudována zvýšená plocha křižovatky Sládkova – Havanská), probíhaly drobné stavební úpravy v rámci akce „Bezpečné cesty do škol“ a bylo realizováno 8 přisvětlení přechodů pro chodce.

Dělicí ostrůvky usnadňující chodcům přecházení byly v rámci akcí BESIP vybudovány ve 4 lokalitách (Koněvova u Tachovského nám., Křesomyslova u tramvajové zastávky Divadlo Na Fidlovačce, Seifertova u Siwiecovy ulice a Pod lipami u ulice Osikové).

Osazení betonových svodidel, dopravně-bezpečnostního zábradlí a antiparkovacích sloupků se uskutečnilo v 11 případech, v 5 lokalitách byla instalována silniční zrcadla. Povrch vozovek byl zdrsněn na dvou úsecích komunikací s dlážděným povrchem, a to v ulici Benátské v úseku Vyšehradská – U nemocnice a na Sibiřském náměstí v úseku Rooseveltova – Krupkovo náměstí.

Na 133 lokalitách, zejména u škol a přechodů pro chodce, byly prováděny podle požadavků jednotlivých silničních správních úřadů úpravy a obnova dopravního značení a zařízení a úprava povrchů vozovek systémem „ROCBINDA“ (červený zdrsněný povrch vozovky). V pěti lokalitách byly instalovány měřiče aktuální rychlosti a montované krátké zpomalovací prahy byly osazeny například v ulicích Toužimské, Povltavské, Podzámecké a Na lysinách.

9 ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY

Nejvýznamnější **trvalou změnou v** organizaci dopravy bylo v roce 2011 zprovoznění Vysočanské radiály. Ode dne 28. listopadu tato komunikace propojuje ulici Kbelskou (připojení v MÚK Hloubětín) s Pražským okruhem (R1) a současně s rychlostní komunikací R10 (připojení v MÚK Satalice). Třetí mimoúrovňovou křižovatkou na úseku je MÚK Lipnická.

Zprovozněný úsek slouží jako dočasná náhrada nerealizovaného severovýchodního segmentu Pražského okruhu a odlehčuje provozu v ulicích Chlumecké, Poděbradské či Průmyslové (kamiony).

Od konce srpna 2011 je v provozu více než kilometrová nová větev Štěrboholské radiály, která bude výhledově součástí MÚK Rybníčky (křižovatka s plánovanou východní částí MO). Převedení dopravy na východní větev budoucí MÚK výrazně zlepšilo šířkové uspořádání i bezpečnost provozu původní obousměrné trasy v blízkosti tzv. lanového mostu.

Dne 1. září otevřel DP hl. m. Prahy, a. s. rekonstruovanou a zároveň o cca 300 metrů prodlouženou tramvajovou trať do Podbaby. V souvislosti s touto akcí došlo v ulici Jugoslávských partyzánů ke zúžení vjezdu na Vítězné náměstí ze dvou na jeden pruh a ke zrušení několika příčných přejezdů přes tramvajovou trať. Dále bylo upraveno příčné uspořádání ulice Podbabské, vybudována okružní křižovatka Kamýcká – Roztocká a v křižovatce s ulicí Ve struhách byla osazena světelná signalizace.

Vysoké zatížení Spořilovské ulice nákladní dopravou bylo rovněž od září 2011 řešeno opětovným povolením jízdy kamionů v nočních hodinách (22–6 h) po Jižní spojce v úseku 5. května – Strakonická.



Nová část Štěrboholské radiály



Oprava dilatací na Nuselském mostě

V průběhu roku 2011 nadále probíhaly **krátkodobé změny** v organizaci dopravy při výstavbě Městského okruhu a mimoúrovňových křižovatek Malovanka, Prašný most a Špejchar. V prosinci byla v souvislosti s pokračováním stavebních prací zprovozněna část Patočkovy ulice v úseku MÚK Malovanka – Myslbekova, což umožnilo zrušit 21 měsíců trvající obousměrnou objízdnou trasu ulicemi Myslbekovou, Bělohorskou a Pod Královkou.

Po celý rok trvala omezení na ulicích Kbelské a Veselské při výstavbě MÚK Letňany a až do listopadu probíhaly krátkodobé uzavírky jízdních pruhů na komunikacích Pražského okruhu, Novopacké a Kbelské v místech napojení Vysočanské radiály. Střídavé uzavírky celých jízdních pásů na Pražském okruhu vyvolala od dubna do června 2011 také rekonstrukce úseku 515.

Po celý rok nadále pokračovaly práce na výstavbě stanic trasy metra V.A v úseku Dejvická – Motol a s tím související omezení v ulicích Evropské a Kukulově.

V prázdninových měsících proběhla rekonstrukce dilatací Nuselského mostu a povrchů ulice 5. května, která dočasně snížila počet jízdních pruhů magistrály v tomto úseku na 2+2 pruhy. Velký vliv na dopravu měly změny organizace provozu při rekonstrukcích Resslovy ulice a Smetanova nábř.

10 DOPRAVA V KLIDU

10.1 Parkování v centru města

V užším centru města, které tvoří převážně území Pražské památkové rezervace (PPR) o rozloze cca 9 km^2, nedošlo v roce 2011 v organizaci dopravy v klidu k žádným změnám. Na celém území MČ Praha 1, Praha 2 a Praha 7 a k centru přilehající části území Prahy 3 byly v provozu ve stejném rozsahu jako v roce 2010 zóny placeného stání (ZPS).

Jednotlivé druhy ZPS v centru Prahy

	Modrá zóna*	Zelená zóna	Oranžová zóna	Smíšená zóna
Typ stání	Rezidentní a abonentní stání	Placená stání	Placená stání	Kombinace rezidentních a placených stání
Doba stání	Dlouhodobé stání pro držitele parkovacích karet	Střednědobé placené stání (6 h)	Krátkodobé placené stání (2 h)	Pro držitele parkovacích karet i pro placené stání (během dne)
Uživatelé	Obyvatelé s trvalým bydlištěm a podnikatelské subjekty se sídlem nebo provozovnou v ZPS	Návštěvníci centra města	Návštěvníci centra města	Obyvatelé, podnikatelé i návštěvníci za účelem rovnoměrnějšího využití parkovacích kapacit

* *Na hranicích ZPS v městských částech 1, 2 a 3 jsou zřízeny také tzv. průnikové zóny, v nichž mohou parkovat rezidenti nebo abonenti, kteří jsou držiteli platné parkovací karty vydané v sousední městské části.*



Smíšená zóna v Krásově ulici v Praze 3



Průniková zóna na hranici Prahy 2 a 3

Modré zóny jsou v provozu denně od 8:00 hodin ráno do druhého dne 6:00 hodin ráno. Pouze v době od 06:00 do 08:00 h mohou být stání v modrých zónách využívána vozidly bez parkovací karty. Během dne v nich mohou zaparkovat vozidla pouze v případě, že jejich stání nepřekročí dobu max. 3 min. Pro potřeby zásobování a provádění služeb v modrých zónách lze zakoupit jednorázové dvouhodinové či desetihodinové stírací karty.

Provozní doba, cena a způsob platby v zelených, oranžových a smíšených zónách jsou uvedeny na dopravním značení a parkovacích automatech označených příslušnou barvou zóny.

V ZPS na území Prahy bylo koncem roku 2011 k dispozici cca 44 700 míst ke stání vozidel, z toho bylo cca 35 800 stání (80 %) vyhrazených pro vozidla rezidentů a abonentů, cca 7 300 stání (16,5 %) pro vozidla návštěvníků a cca 1 600 stání (3,5 %) smíšených. Celkový počet stání v ZPS se v průběhu každého roku mění jen mírně, většinou v důsledku různých dopravních omezení.

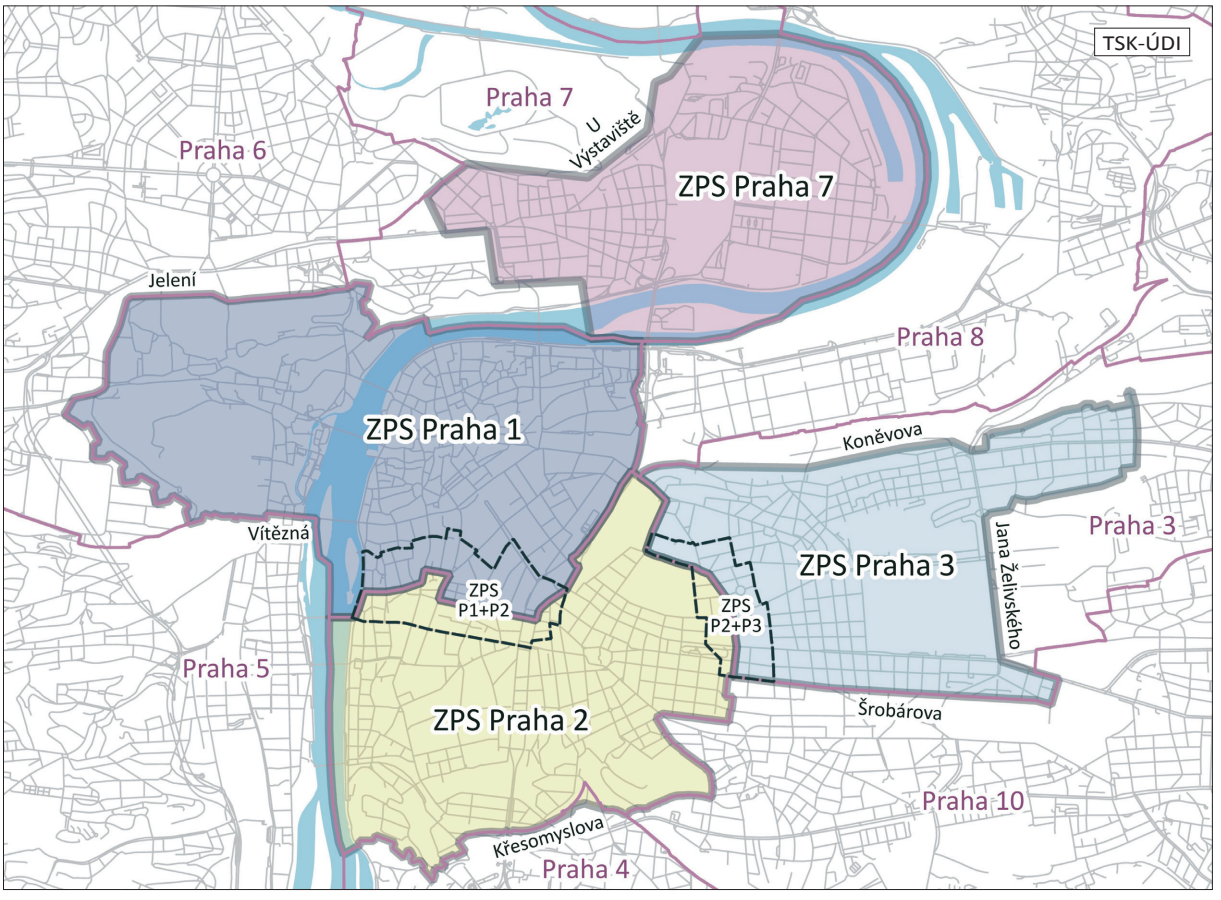
Ve vymezené denní době byl počet stání pro vozidla návštěvníků zvýšen dalším rozšířením tzv. „smíšených zón“. K největšímu rozšíření smíšených zón došlo na území Prahy 7, kde bylo koncem roku 2011 tímto způsobem vyznačeno cca 770 stání, a v Praze 3, kde bylo 470 stání tohoto typu.

Počty stání, obsazenost a respektovanost ZPS v centru Prahy v roce 2011*

Měst. část	Modrá zóna			Oranžová a zelená zóna			Smíšená zóna			Celkem		
	Počet stání	Koef. obsaz.	Koef. resp.	Počet stání	Koef. obsaz.	Koef. resp.	Počet stání	Koef. obsaz.	Koef. resp.	Počet stání	Koef. obsaz.	Koef. resp.
Praha 1	6 677	77,2 %	87,1 %	2 236	72,7 %	46,0 %	-	-	-	**8 913**	**76,0 %**	**77,3 %**
Praha 2	10 060	73,6 %	91,5 %	2 005	62,4 %	50,7 %	388	54,0 %	63,6 %	**12 453**	**71,2 %**	**85,1 %**
Praha 3	11 671	70,1 %	87,7 %	1 692	62,0 %	59,7 %	471	54,9 %	76,2 %	**13 834**	**68,6 %**	**84,3 %**
Praha 7	7 385	70,9 %	93,2 %	1 333	58,6 %	48,0 %	770	62,1 %	80,3 %	**9 488**	**68,5 %**	**86,8 %**
Celkem	**35 793**	**72,6 %**	**89,8 %**	**7 266**	**64,8 %**	**50,6 %**	**1 629**	**58,1 %**	**75,5 %**	**44 688**	**70,8 %**	**83,5 %**

* *Koeficient obsazenosti vyjadřuje procento zaplnění kapacity stání v ZPS, koeficient respektovanosti vyjadřuje procento řidičů, kteří řádně uhradili poplatek za parkování.*

Schéma zón placeného stání (ZPS) v centru Prahy



10.2 Parkování na ostatním území města

Pro řešení stání vozidel na ostatním území města, zejména v obytných celcích s vícepodlažní zástavbou je charakteristické:

- Poptávka po parkovacích stáních výrazně převyšuje jejich skutečnou nabídku.
- V okolí stanic metra je nedostatek parkovacích míst prohlouben tím, že je zabírají k metru dojíždějící pražští i mimopražští motoristé.
- Nejsou plně využívána placená stání v existujících hromadných garážích.
- Počet parkovacích stání na komunikacích ani v hromadných garážích není evidován.
- Jednotlivé městské části zajišťují zpracování studií a projektů organizace dopravy v klidu nebo již zpracované dokumenty aktualizují.

Městské části průběžně hledají možnosti, jak zvýšit počet míst ke stání vozidel, zejména při stavebních akcích na místních komunikacích. V roce 2011 byla například v Praze 15 uvedena do provozu dvě placená parkoviště v Doupovské ulici s celkovou kapacitou 230 stání a na základě auditu dopravy v klidu bylo realizováno v sídlištních celcích dalších 216 nových parkovacích stání.

V Praze 18, Letňanech bylo zřízeno na místních komunikacích 31 nových parkovacích míst a také v Praze 21 byl při rekonstrukcích vozovek v Klánovicích (Mechovka) zvýšen počet parkovacích ploch. Nové hromadné parkovací objekty byly realizovány v Praze 14 u obchodního centra IKEA a u rozšířeného obchodně zábavního centra Černý Most.



Placené parkoviště Doupovská

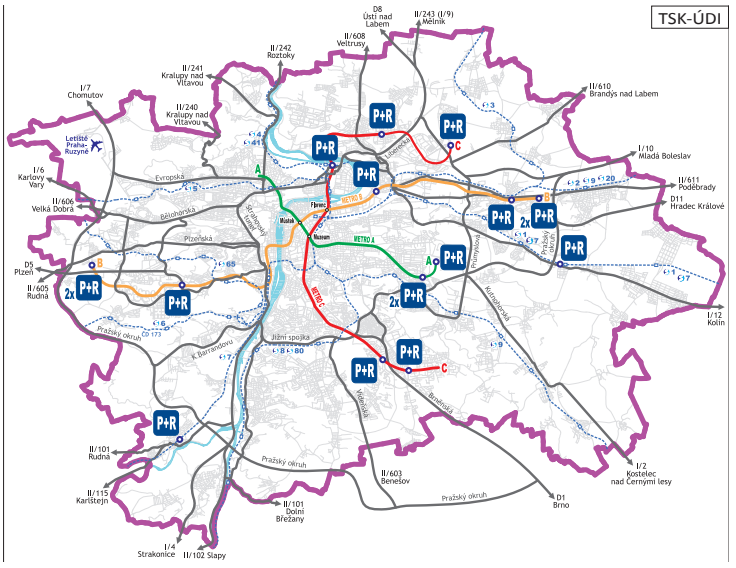


Nový hromadný parkovací objekt na Černém Mostě

10.3 Záchytná parkoviště P+R

Systém záchytných parkovišť P+R nabízí potenciálním uživatelům vhodnější způsob realizace jejich cest městským prostředím, než je jízda osobním automobilem. Kombinace cest automobil – hromadná doprava poskytuje v řadě případů nejlepší možné parametry dopravní obsluhy území, které nemůže jeden samotný druh dopravy zajistit.

Záchytná parkoviště v celoměstském měřítku příznivě ovlivňují životní prostředí a při dostatečné kapacitě mohou být nápomocná v řešení dopravní situace při krizových stavech majících negativní vliv na plynulost dopravy.



Systém záchytných parkovišť P+R se na území Prahy rozvíjí již od roku 1997. V současné době je v provozu 17 záchytných parkovišť ve 14 lokalitách (12 u stanic metra a 2 u železničních stanic).

Základní údaje o systému P+R v Praze

Počet parkovišť v systému P+R	Celková stavební kapacita	Průměrná stavební kapacita	Počet stání na 1 milion obyvatel města
17 (14 lokalit)	3 186 stání	187 stání	2 567

Režim parkovišť	Provozní doba	Vozidla s povolením vjezdu
veřejné, organizované provozovatelem a hlídané s regulovanou provozní dobou	4:00 – 1:00 h (v so a ne do 2:00 h)	osobní automobily, jízdní kola

Celková stavební kapacita systému P+R je členěna podle využití mezi stání pro základní funkci systému P+R (2 909 míst), stání trvale rezervována pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou – označená dle zákona o pozemních komunikacích (138 míst), stání rezidentů s uzavřenou smlouvou o dlouhodobém odstavení vozidel (115 míst) a služební stání (24 míst).

Stání vyhrazená pro základní funkci systému P+R

Parkoviště	Počet stání	Parkoviště	Počet stání	Parkoviště	Počet stání
Běchovice	85	Ládví	78	Rajská zahrada	90
Černý Most 1	294	Letňany	633	Skalka 1	63
Černý Most 2	131	Nové Butovice	57	Skalka 2	74
Depo Hostivař	169	Opatov	181	Zličín 1	84
Holešovice	74	Palmovka	168	Zličín 2	60
Chodov	653	Radotín	15	**CELKEM**	**2 909**

Od 1.7.2011 došlo ke změně tarifu PID, která zahrnovala úpravu ceny za každý jeden nepřetržitý pobyt vozidla v provozní době záchytného parkoviště (denní parkovné) a zrušení zvýhodněných jízdenek PID v souvislosti s parkováním na parkovištích P+R.

Vydání jedné zvýhodněné jízdenky PID bylo původně vázáno na parkovací kartu a v ceně této jízdenky bylo zahrnuto i denní parkovné. Od července 2011 je možné hradit částku denního parkovného pouze samostatně a všichni uživatelé záchytného parkoviště se při nákupu jízdních dokladů na MHD řídí běžným tarifem PID.

Ceny za parkování na parkovištích P+R

Období	Denní parkovné	Přestupní zpáteční zvýhodněná jízdenka	Jednodenní síťová zvýhodněná jízdenka
I. pololetí 2011	10 Kč	50 Kč	90 Kč
od II. pololetí 2011	20 Kč	není	není

Za každé porušení provozního řádu parkoviště je provozovatel oprávněn vybírat částku 100 Kč. Za porušení provozního řádu je považováno např. ponechání dopravního prostředku (auta nebo kola) na parkovišti mimo provozní dobu (tedy přes noc), případně odstavení automobilu na parkovišti bez prokázání následného využití hromadné dopravy.

Dlouhodobé odstavení vozidel na parkovištích P+R a příslušné poplatky

Označení služby	Fyzické osoby	Právnické osoby	Služba poskytována na P+R
Noční a víkendové rezidentské stání (všední dny 17:30-7:30, víkendy celodenně)	250 Kč za měsíc		Rajská zahrada
Celodenní rezidentské stání	500 Kč za měsíc	800 Kč za měsíc	Běchovice, Opatov, Skalka 1, Radotín

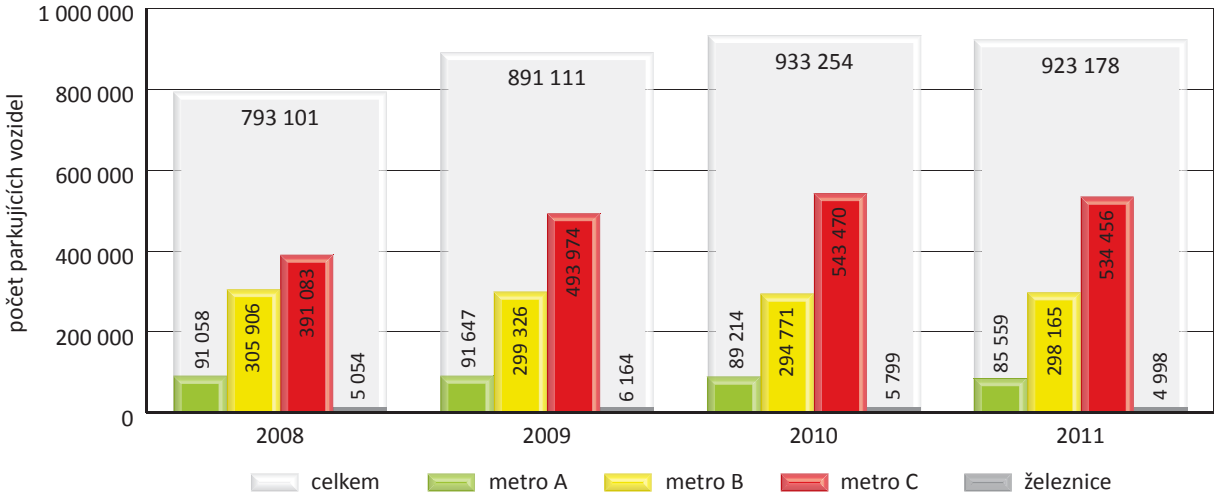
Určená část kapacity některých parkovišť P+R je na základě smluvního vztahu s TSK hl. m. Prahy vyhrazena k dlouhodobému odstavení vozidel pro zájemce z řad místních obyvatel a právních subjektů se sídlem v blízkém okolí. Vyhrazení části kapacity pro rezidenty umožnilo v některých případech zřídit samotné záchytné parkoviště nebo tak mohla být využita dočasně nadbytečná parkovací kapacita. S výjimkou P+R Běchovice je kapacita rezidentských stání plně využita.

Možnosti úschovy jízdních kol (B+R Bike and Ride) na parkovištích P+R

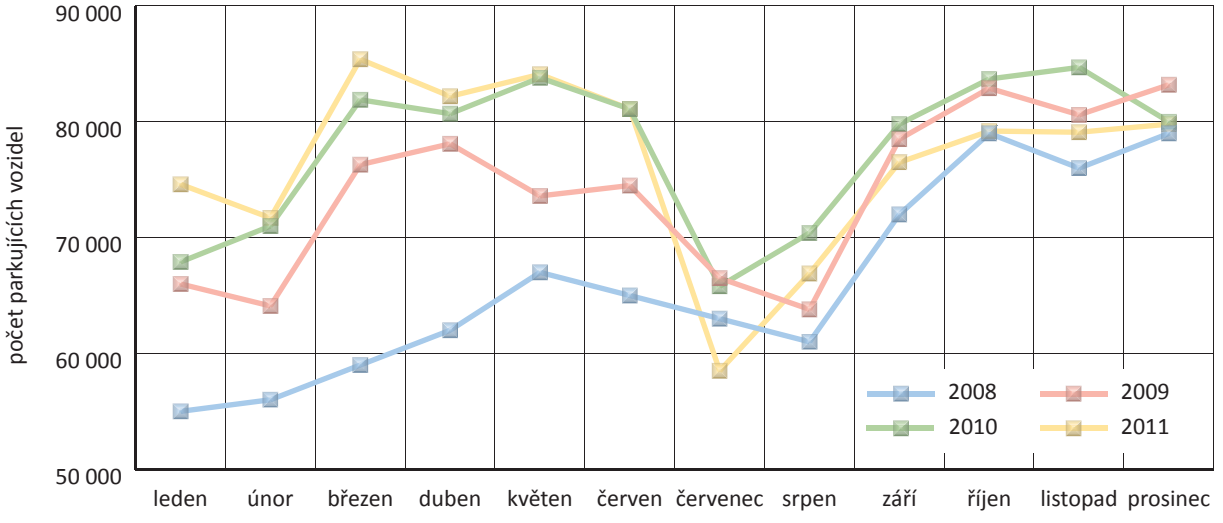
Odstavení jízdního kola v hlídaném prostoru parkoviště P+R je v provozní době bezplatné. Cyklista ohlašuje příjezd obsluze parkoviště, od které obdrží zámek na uzamčení jízdního kola ve stojanu. Klíč odevzdá obsluze a proti vratné záloze (20 Kč) je mu vydána kontrolní karta, která jej opravňuje k vyzvednutí jízdního kola.

Odstavení jízdního kola není umožněno na P+R Chodov, P+R Černý Most 2, P+R Skalka 2 a P+R Zličín 2. Ostatní P+R jsou vybavena stojanem alespoň na 4 jízdní kola. Krytá konstrukce stojanu o kapacitě 10 kol je umístěna pouze na P+R Zličín 1.

Meziroční vývoj využití systému P+R



Roční variace využití systému P+R



Počty vozidel parkujících na parkovištích P+R v měsíci říjnu

Parkoviště	2008	2009	2010	2011
Běchovice	215	191	90	**69**
Černý Most 1	11 294	10 942	10 881	**10 174**
Černý Most 2	3 482	2 912	2 817	**3 146**
Depo Hostivař	5 936	5 737	5 474	**4 944**
Holešovice	3 500	3 785	3 940	**3 670**
Chodov	17 607	19 763	18 668	**18 322**
Ládví	2 593	2 284	2 175	**2 054**
Letňany	12 456	16 567	18 510	**16 712**
Nové Butovice	2 346	2 164	2 228	**1 992**
Opatov	6 143	6 039	5 790	**5 452**
Palmovka	1 416	1 225	1 277	**1 127**
Radotín	286	431	348	**314**
Rajská zahrada	2 920	2 805	2 502	**2 465**
Skalka 1	1 917	1 745	1 824	**1 521**
Skalka 2	731	757	647	**574**
Zličín 1	3 175	2 879	3 722	**3 424**
Zličín 2	2 746	2 924	2 649	**2 513**
CELKEM	**78 763**	**83 150**	**83 542**	**78 473**



P+R Depo Hostivař



Vjezd na P+R Opatov

10.4 Místa pro zastavení typu K+R

Místa pro zastavení typu K+R „Kiss and Ride“ (Polib a jeď) umožňují krátkodobé zastavení vozidla (max. 3 min) za účelem vystoupení nebo nastoupení spolucestujících v blízkosti stanic hromadné dopravy, v Praze převážně u metra. Jde o systém kombinované přepravy osob s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu, který podporou spolujízdy snižuje intenzity automobilové dopravy a poptávku po déletrvajícím parkování vozidel ve městě.



IP13e

Místo pro zastavení typu K+R je na území hl. m. Prahy vyznačováno vodorovným dopravním značením „Nápis na vozovce“ (V15) s textem „K+R“ a pomocí svislého dopravního značení „Parkoviště K+R“ (IP13e) s textem „MAX. 3 min“.

Ke konci roku 2011 byla místa pro zastavení typu K+R k dispozici celkem u 18 stanic metra (z toho u sedmi stanic byla dvě). Jedno K+R sloužilo řidičům u železniční stanice Praha-Radotín.

V uplynulém roce byl systém výrazně rozšířen. U stanice metra Dejvická bylo obnoveno K+R na Evropské ulici a zároveň přibylo druhé v ulici Jugoslávských partyzánů. Na Opatově a u stanice Radlická byla doplněna místa K+R i do opačného směru, než ve kterém existovala doposud.

Nová K+R dále vznikla na Florenci, u stanice metra Háje, na Pankráci, v Nových Butovicích a na náměstí Míru.



Nové místo K+R u stanice metra Pankrác

Místa pro zastavení K+R v Praze

směr do centra		směr z centra
A Dejvická (Evropská)*	C Letňany (Beladova)	B Černý Most (Chlumecká)
A Dejvická (Jugosláv. partyzánů)*	A Náměstí Míru*	C Chodov (Roztylská)
B Florenc (Ke Štvanici)*	B Nové Butovice (Bucharova)*	C Kačerov (Michelská)
C Háje (Opatovská)*	C Opatov (Chilská)	C Letňany (Beladova)
C Háje (U modré školy)	C Prosek (Prosecká)	C Opatov (Chilská)*
C I. P. Pavlova (Legerova)	C Prosek (Vysočanská)	C Pankrác (Na Pankráci)*
C Kačerov (Michelská)	B Radlická (Radlická)*	B Radlická (Radlická)
C Kobylisy (Nad Šutkou)	C Vltavská (nábřeží Kpt. Jaroše)	Radotín (Vrážská)
C Ládví (Střelničná)	A Želivského (Vinohradská)	

** místa pro zastavení K+R realizovaná v roce 2011*

11 DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ

Dopravní stavby na území města jsou v rozhodující míře financovány z kapitálové části rozpočtu hl. m. Prahy (viz kap. 12) a investorsky zajišťovány především odborem městského investora MHMP (OMI), Technickou správou komunikací hl. m. Prahy (TSK) a Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP).

Ze státních prostředků (Státní fond dopravní infrastruktury – SFDI) jsou financovány železniční tratě na území města, Pražský okruh a spolufinancovány komunikace města, které nahrazují dosud nerealizované úseky těchto státem garantovaných staveb.

V roce 2011 bylo uvedeno do provozu několik významných dopravních staveb, především pak východní část Vysočanské radiály a prodloužená tramvajová trať do Podbaby. Stavební práce pokračovaly na důležitých dopravních stavbách, které v budoucnu významně ovlivní kvalitu dopravy v hlavním městě (severní část Městského okruhu – tunelový komplex Blanka, prodloužení trasy metra A do Motola).

Po šesti letech výstavby byla v listopadu 2011 zprovozněna první část **Vysočanské radiály** (OMI). Propojení mezi Kbelskou ulicí a rychlostní komunikací R10 prozatímně nahrazuje i severovýchodní část Pražského okruhu mezi komunikacemi R10 a D8.

Radiála začíná mimoúrovňovou křižovatkou s Kbelskou ulicí (MÚK Hloubětín), vede jižně od kbelského letiště k MÚK Lipnická a je ukončena na mimoúrovňové křižovatce Satalice, kde se kříží s Pražským okruhem a přímo navazuje na rychlostní silnici R10. Celý úsek měří 5,6 kilometrů a jeho výstavba stála 2,5 miliardy korun. Součástí radiály je sedm mostů, dva z nich jsou tzv. biomosty. Jeden z nich spojuje ulici Za Černým Mostem se Satalicemi a je součástí nové cyklostezky na trase vedené od stanice metra Rajská zahrada směrem na Vinoř a do oblasti Pojizeří.



Jeden z biomostů vedoucích přes Vysočanskou radiálu



Slavnostní otevření tramvajové tratě do Podbaby

Od konce srpna 2011 je pro motoristy zprovozněno také **nové rameno Jižní spojky** (TSK) **v** blízkosti Rabakovské ulice mezi tzv. lanovým mostem na Zahradním Městě a mostem DP-Metro.

Výrazně se tím zlepšila propustnost a bezpečnost tohoto úseku Jižní spojky, jenž bude ve výhledu součástí mimoúrovňové křižovatky na Městském okruhu (úsek Balabenka – Jižní spojka).

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. otevřel dne 1. září 2011 zrekonstruovanou a zároveň prodlouženou **tramvajovou trať do Podbaby.** Nová konečná zastávka se nachází v místě budoucí vlakové zastávky, kde by měl vzniknout nový přestupní uzel mezi MHD a železnicí.

Délka prodloužení tramvajové tratě z bývalé smyčky Podbaba k místu plánované železniční stanice Praha – Podbaba je 260 metrů. Zároveň bylo zrekonstruováno cca 900 metrů tratě mezi Vítězným náměstím a ulicí Čínskou. Většinu rekonstruované nebo nové tramvajové tratě tvoří tišší bezžlábková kolejnice typu S49 a značná část tělesa je zatravněná.

Další probíhající významné dopravní stavby

Název [investor]	Popis
Tunelový komplex Blanka (úsek Městského okruhu Malovanka – Pelc-Tyrolka) [OMI]	• Pokračovaly práce na celém úseku tunelového komplexu dlouhého 6 382 m. • V lednu 2011 byly ukončeny ražby v prostoru pod Letnou. • Dne 19. prosince byl obnoven provoz v ulici Patočkově mezi křižovatkou Malovanka a napojením na objížďku za staveništěm Myslbekova. • Předpokládané zprovoznění stavby v roce 2014.
Trojský most (součást výstavby tunelového komplexu Blanka) [OMI]	• V budoucnu spojí holešovický a trojský břeh, délka mostu je 262 m, šířka 36 m. • Probíhalo budování ocelovobetonového plnostěnného síťového oblouku s dolní mostovkou, který bude nosnou konstrukcí jeho hlavního pole. • Se zprovozněním pro tramvajovou dopravu se počítá v roce 2013, pro automobilovou a cyklistickou dopravu o rok později.
Nový úsek metra A Dejvická – Motol [DPP]	• Úsek dlouhý 6 119 m zahrnuje 4 stanice – Červený vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol. • Začala ražba tunelových úseků pomocí nové technologie TBM – EPM (Tunnel Boring Machine – Earth Pressure Balance). Technologie je založená na rozpojování horniny na čelbě tunelu pomocí rotující řezné hlavy. • Podzemní stanice a část úseku mezi stanicemi Petřiny a Motol jsou raženy novou rakouskou tunelovací technologií (NRTM). • Uvedení do provozu se předpokládá na konci roku 2014.
MÚK Kbelská – Veselská [OMI]	• Pokračovala přestavba úrovňové křižovatky Kbelská – Veselská na mimoúrovňovou. • MÚK výrazně zlepší propustnost a bezpečnost křižovatky. • Dokončení přestavby je plánováno v polovině roku 2012.



Výstavba Trojského mostu



Oprava dilatací Nuselského mostu

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2011

Název [investor]	Popis
Oprava ulice 5. května [TSK]	• Byl rekonstruován úsek mezi Nuselským mostem a ulicí Hvězdovou. • S použitím nové asfaltové směsi Viaphone se podařilo dosáhnout snížení hluku v denních hodinách o 5 decibelů, v nočních hodinách až o 8 decibelů. • Akce zahrnovala výměnu krytu vozovek, sanaci svodidlových zídek, obnovu elastických mostních závěrů, sanaci trhlin podkladních vrstev vozovek, obnovu vodorovného dopravního značení, výměnu stožárů veřejného osvětlení aj.
Oprava dilatací Nuselského mostu [TSK]	• Dvouměsíční oprava dilatačních spojů mostu, kterými zatékalo do metra, proběhla o prázdninách. Byl opraven i povrch vozovky a izolace v místě závěrů.
II. etapa opravy Michelské ulice [TSK]	• Již druhá etapa opravy Michelské ulice (úsek Prostřední – Ohradní) zahrnovala rekonstrukci inženýrských sítí, nový povrch vozovky, chodníků a sadové úpravy.
Oprava ulice K Barrandovu [TSK]	• Proběhla rekonstrukce (položení povrchu Viaphone a výměna mostních dilatací) úseků od Barrandovského mostu k ul. Lamačova ve směru z centra a od ul. K Holyni po Štěpařskou ve směru do centra. Na rekonstrukci se finančně podílel SFDI.
Přestavba křižovatky Kamýcká – Roztocká [TSK]	• Přestavba křižovatky na malou okružní, spolufinancovaná SFDI.

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2011

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce tramvajové tratě na Podolském nábřeží [DPP]	• Proběhla kompletní rekonstrukce tramvajové tratě od Výtoně až k zastávce Přístaviště (kromě Vyšehradského tunelu). • Na úseku dlouhém 2,9 km byly rovněž zrekonstruovány 4 zastávky (Podolská vodárna, Kublov, Dvorce a Přístaviště), na něž byl doplněn informační systém. • Cílem rekonstrukce bylo zlepšení komfortu jízdy pro cestující a snížení hluku. • Současně s touto akcí byla zahájena rekonstrukce tramvajové trati KOMOKO (komunikace Modřany – Komořany) podél ulice Modřanské a v ulici Generála Šišky.
Oprava tramvajové tratě KOMOKO (Nádraží Braník – Nádraží Modřany) [DPP]	• Ve vybraných částech úseku byly provedeny výměny kolejnic s použitím bezžlábkových kolejnic S49 i žlábkových NT1. • Byly opraveny označníky, přístřešky a odvodnění zastávek.
Rekonstrukce tramvajové tratě KOMOKO (estakáda v úseku Nádraží Modřany – Čechova čtvrť) [DPP]	• Stavba zahrnovala navrácení posunutého mostu do projektované polohy. • Rekonstrukce tratě se zaměřila na změny směrového a výškového řešení, které umožnily zvýšení návrhové rychlosti. • Ke snížení hlukové zátěže na okolí a kvůli menšímu opotřebení kolejnic byly instalovány před směrovými oblouky mazníky tramvajových kol.
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Generála Šišky [DPP]	• Byla provedena kompletní rekonstrukce dvou úseků tramvajové tratě (estakáda KOMOKO – zast. Čechova čtvrť, přejezd ul. Čs. exilu – zast. U libušského potoka). • Délka rekonstruovaných úseků byla celkem cca 1,2 km. • Na nových úsecích použity bezžlábkové kolejnice S49 i žlábkové NT1. • Byly bezbariérové zpřístupněny zastávky Čechova čtvrť a Poliklinika Modřany, zvýšeny nástupní hrany na 24 cm a opraveny označníky, přístřešky a odvodnění.
Rekonstrukce tramvajové tratě na Smetanově nábřeží, v Křižovnické ulici a na Masarykově nábřeží [DPP]	• Rekonstrukce zahrnovala úseky od ul. Národní po ul. Karolíny Světlé (335 m), od kostela sv. Františka z Assisi po ul. Kaprovu (250 m) a celou trať na Masarykově nábřeží v úseku od ul. Myslíkova po ul. Národní. • Konstrukce tratě na velkoplošných panelech byla nahrazena konstrukcí na betonové desce s živičným krytem s použitím žlábkové kolejnice NT1. • Rekonstrukcí prošly zastávkové ostrůvky, včetně osazení informačního systému. • Úsek Masarykova nábř. mezi ulicemi Ostrovní a Národní byl uzavřen také z důvodu rekonstrukce technologických tunelů Národního divadla (přesah do roku 2012).
Rekonstrukce tramvajové tratě v Zenklově ulici – I. etapa [DPP]	• Rekonstrukce proběhla v úseku Palmovka – Elsnicovo náměstí. • Byly použity žlábkové kolejnice NT1 na betonové desce s živičným krytem. • Došlo ke zvýšení nástupní hrany v zastávce Divadlo pod Palmovkou na 16 cm.
I. etapa optimalizace železniční tratě 231 Praha-Vysočany – Lysá nad Labem [SŽDC]	• Cílem optimalizace je navýšení kapacity úseku Praha Vysočany – Lysá nad Labem, vybudování nového zabezpečovacího zařízení a zajištění objízdné trasy pro umožnění modernizace úseku Běchovice – Úvaly. • První ostrovní nástupiště ve stanici Praha-Horní Počernice bylo v závěru roku 2011 již v provozu. Dále je budován nový podchod s výtahem pro bezbariérový přístup.



Rekonstrukce tramvajové tratě na Podolském nábřeží



Nové ostrovní nástupiště ve stanici Praha-Horní Počernice



Zrekonstruovaná trať v ulici Generála Šišky



Rekonstrukce tramvajové tratě na Smetanově nábřeží

TSK hl. m. Prahy jako správce většiny komunikací města včetně jejich příslušenství odpovídá za jejich uspokojivý technický a provozuschopný stav. Zajišťuje proto všechny potřebné opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu. Využívá k tomu finanční prostředky z běžné části rozpočtu hlavního města Prahy, příspěvky SFDI i některých městských částí. SFDI spolufinancoval v roce 2011 např. opravy na Jižní spojce, v Průmyslové ulici a mostu v ulici Chlumecké.

V roce 2011 vynaložila TSK na zimní údržbu 714 mil. Kč (včetně nákupu soli) a na letní údržbu komunikací 1 338 mil. Kč (včetně příspěvků SFDI a MČ).

Jednalo se zejména o opravy, obsahující kromě vozovek i chodníky, uliční odvodnění, dopr. značení, někdy i zeleň, inženýrské sítě. Svým rozsahem největší akce v roce 2011 byly ulice Střížkovská, Ke Karlovu, Pod Kotlářkou, Pod Markétou, Semanského a podbřežní zeď na Dvořákově nábřeží.



Letní oprava v Resslově ulici



Oprava technologických tunelů Národního divadla

V rámci souvislé údržby se provádělo frézování a položení nových krytů vozovek na delších úsecích komunikací, např. v ulicích Jeremiášově (úseky Archeologická – Pod hranicí a Bavorská – železniční most), Vídeňské (úseky Kunratická spojka – Dobronická a Ružinovská – Jalodvorská), K Barrandovu (úsek K Holyni – Štěpařská), Pod Vidoulí.

Běžná údržba byla v roce 2011 prováděna ve 182 lokalitách. Většinou se jednalo o havarijní opravy, opravy vozovek nebo jen výtluků, někdy i o frézování a novou vrstvu asfaltobetonu. Mezi akce, jejichž oprava překročila náklad 1 mil. Kč, patřily lokality Resslova, K Dubči, Českobrodská, Barrandovský most, Pod Kavalírkou, Bělohorská, Patočkova, Jeremiášova a křižovatky Bulhar a Průmyslová – Teplárenská.

V rámci běžné údržby byly ve 49 lokalitách opravovány také chodníky. V ulicích Zapova, U smíchovského hřbitova a na Janáčkově nábřeží překročily náklady na opravu hodnotu 1 mil. Kč.

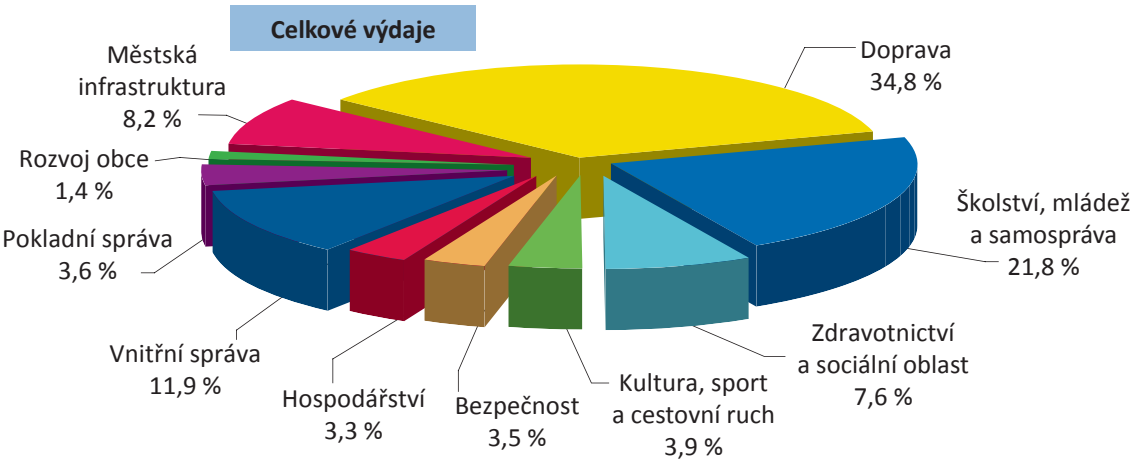
12 FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2011 financovány z rozpočtu hlavního města Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu, z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací. K financování byly dále využívány dotace z fondů EU a úvěry EIB.

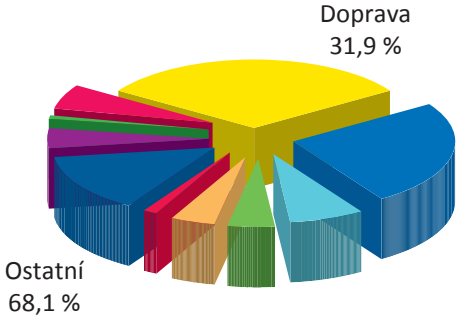
Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30.6.2011, dosáhl na výdajové straně 66,8 mld. Kč, z toho výdaje v kapitole 03 Doprava, činily necelých 23,2 mld. Kč. Kapitola 03 tak byla i v roce 2011 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu (35 %). Dalších 45 mil Kč, určených na úhradu provozu ochranných systémů metra a Strahovského automobilového tunelu bylo čerpáno z kapitoly 07 Bezpečnost.

Na běžných výdajích hlavního města Prahy se doprava podílela 32 %, ve výdajích kapitálových činil podíl dopravních investic 41 %.

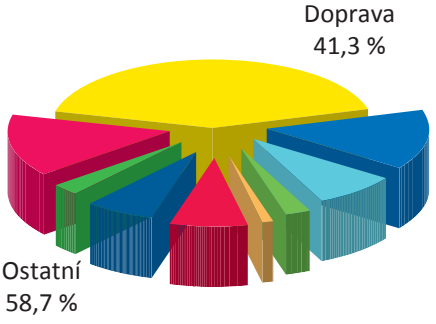
Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2011 (rozpočet upravený k 30.6.2011)



Podíl dopravy na běžných výdajích

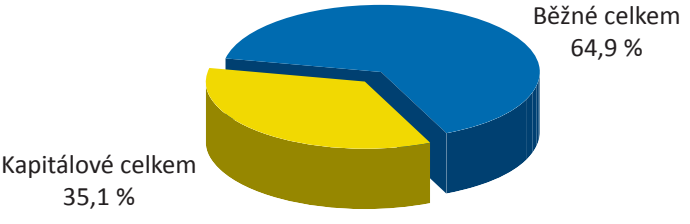


Podíl dopravy na kapitálových výdajích



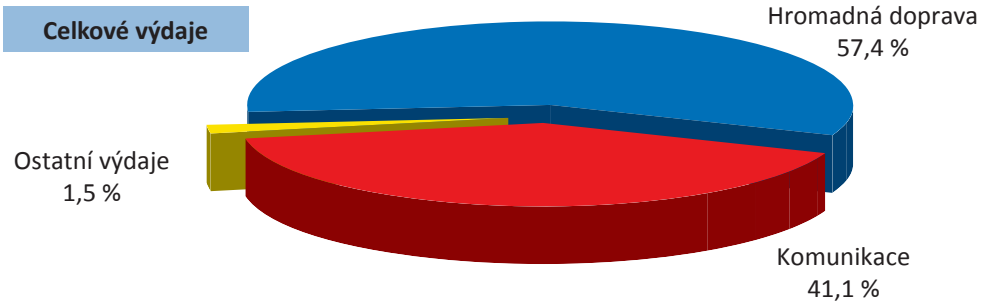
Rozložení běžných a kapitálových výdajů v kapitole 3 Doprava (rozpočet upravený k 30.6.2011)

Z celkové částky, kterou obsahovala kapitola 3 Doprava (23,2 mld. Kč), bylo přes 15 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a přes 8,1 mld. Kč na výdaje kapitálové.

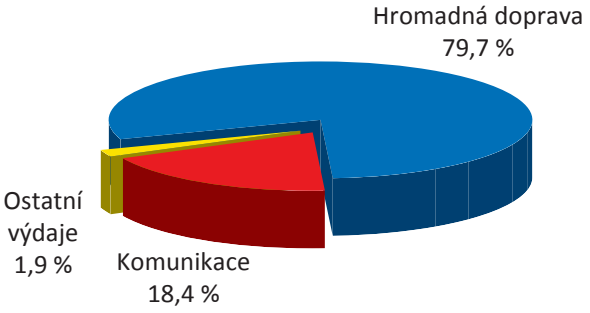


Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené se zajišťováním provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v upraveném rozpočtu vyčleněno 12 mld. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo určeno 2,8 mld. Kč a necelých 0,3 mld. Kč bylo vyčleněno na krytí různých ostatních nezbytných výdajů.

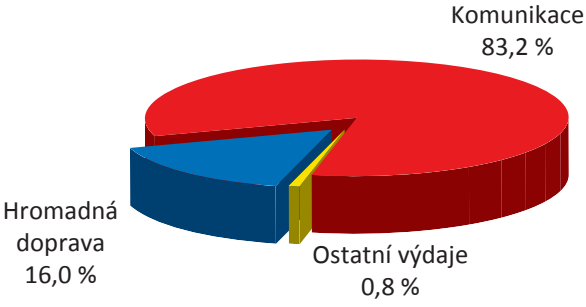
Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2011 (rozpočet upravený k 30.6.2011)



Běžné výdaje



Kapitálové výdaje

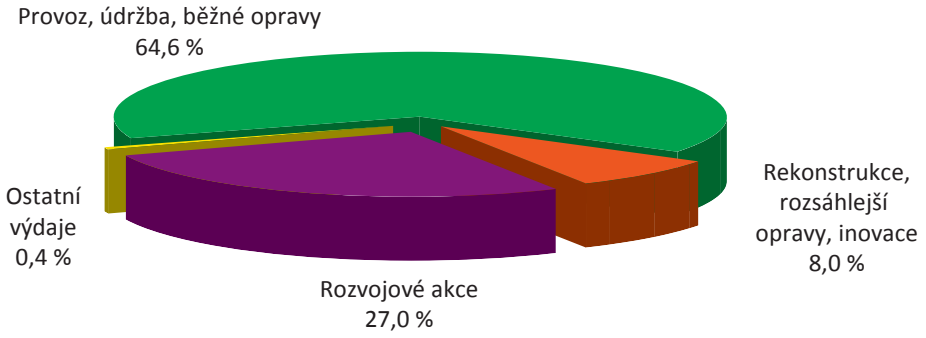


Z výdajů kapitálových byly hrazeny zejména rozvojové investice, tj. výstavba nových komunikací a metra a dalších dopravních zařízení (77 %) a dále rozsáhlejší opravy a rekonstrukce dopravních cest a zařízení (23 %). Ve výdajích kapitálových v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 8,1 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 1,3 mld. Kč, na investice do komunikační sítě 6,8 mld. Kč.

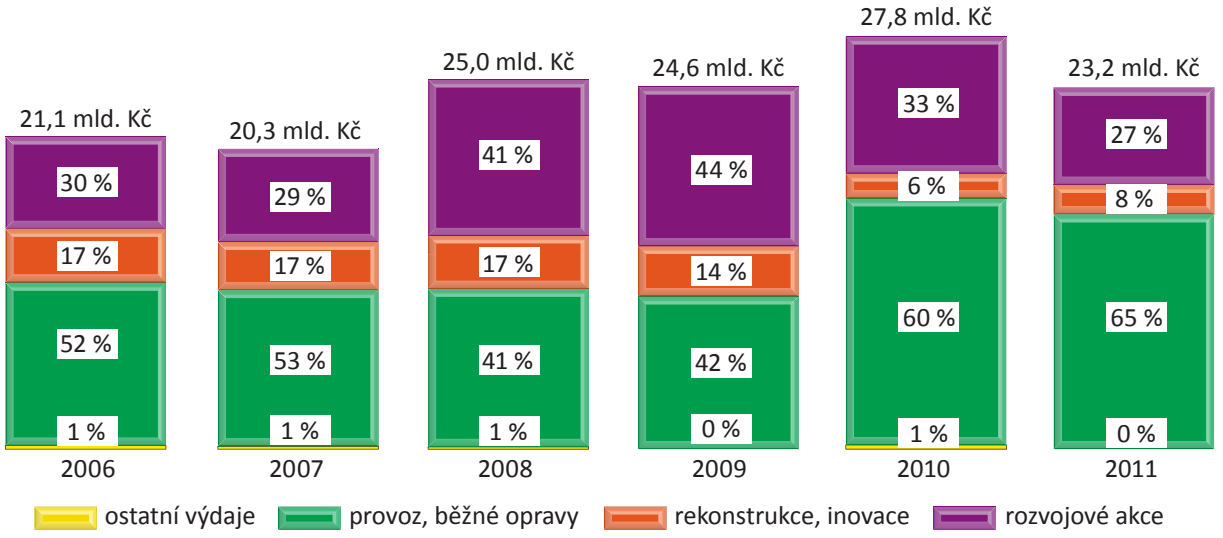
Z celkových výdajů, určených v upraveném rozpočtu na rok 2011 pro dopravu, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob 57 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 41 %.

Podrobnější rozbor položek v rozpisu výdajů kapitoly 03 ukazuje, že takřka 15 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, necelé 2 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení a přes 6 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové.

Struktura celkových výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2011 (rozpočet upravený k 30.6.2011)



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy

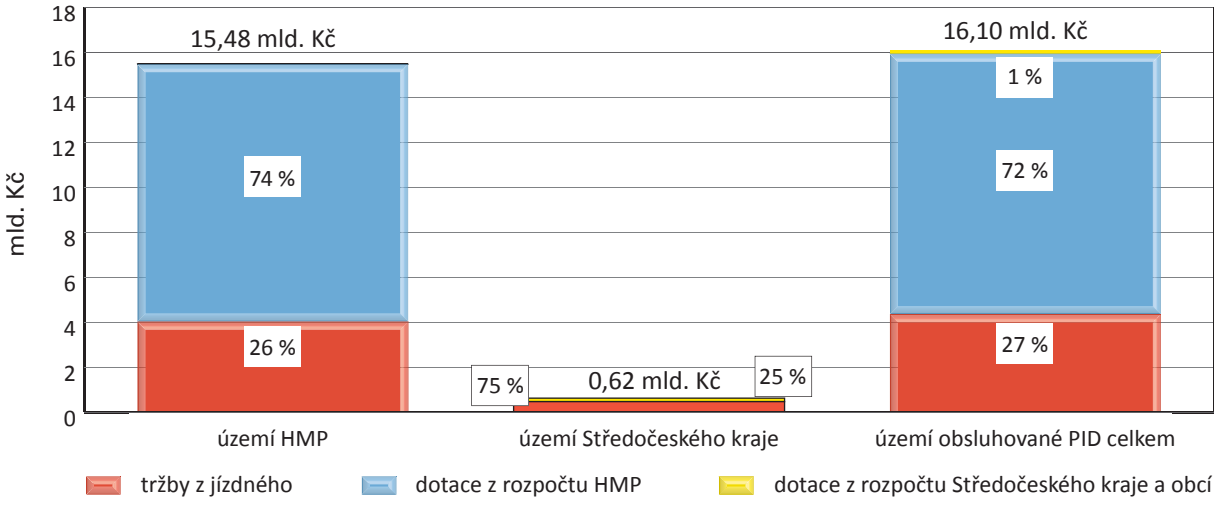


Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané příspěvky na provoz ochranných systémů metra a Strahovského automobilového tunelu a příspěvky na úhradu některých nákladů provozu PID. Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) byl poskytnut příspěvek na údržbu, opravy a výstavbu komunikací, které dočasně plní funkci chybějící nadřazené silniční sítě. Spolu s unijními fondy se státní rozpočet podílel na financování operačních programů EU.

Stát se též podílí na výstavbě Pražského okruhu, za jejíž financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2011 bylo na stavbách okruhu vyčerpáno celkem 1,47 mld. Kč, z toho dotace z Operačního programu Doprava (OPD) 0,03 mld. Kč, z úvěrů Evropské investiční banky k OPD 0,92 mld. Kč a z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury necelých 0,52 mld. Kč.

Významným zdrojem financování provozu dopravního systému města jsou tržby získané prodejem jízdenek hromadné dopravy osob. Základní relace mezi objemem tržeb a dotací v provozu Pražské integrované dopravy v roce 2011 jsou patrné z následujícího grafu.

Provozní dotace a tržby z jízdného v PID (rok 2011, bez tržeb a dotací železnice)



Částkou 7,5 mld. Kč přispěl z vlastních zdrojů k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., z toho 1,6 mld. Kč na výstavbu metra a 4,8 mld. Kč na obnovu vozového parku MHD.

13 PROJEKTY EU S ÚČASTÍ TSK HL. M. PRAHY

Při rozvoji dopravy v hlavním městě České republiky je dlouhodobě věnována pozornost také naplňování cílů tzv. Evropské dopravní politiky. Tyto cíle jsou definovány v dokumentu nazvaném Bílá kniha a jejich plnění je realizováno prostřednictvím tzv. iniciativ, které uvádějí konkrétní opatření v oblasti účinnějšího zavádění integrovaných systémů řízení dopravy, dopravních informačních systémů a systémů umožňujících lepší využívání dopravní infrastruktury.

Operační program doprava (OPD)

Operační program Doprava (OPD) je v letech 2007 – 2013 nástrojem, díky kterému má Česká republika možnost čerpat finanční prostředky především na významné dopravní projekty. Program je financován v takovém poměru, že 15 % nákladů hradí žadatel z vlastních zdrojů a 85 % je hrazeno formou dotace z Fondu soudržnosti EU. Důležité dopravní projekty týkající se Prahy jsou v rámci OPD realizovány pod prioritní osou 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze.

Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze

Realizace prvního pražského projektu v rámci OPD s názvem „Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze.“ probíhala v letech 2007 až 2011. Jeho hlavním cílem bylo pomocí zavádění telematických systémů na území hlavního města zmírňovat negativní vlivy velkých objemů silniční dopravy Prahy na životní prostředí. Specificky se projekt zaměřil na optimalizaci provozu (zvýšení bezpečnosti a plynulosti) na stávající uliční síti s využitím nové moderní řídící a informační technologie, a to včetně návaznosti na komplexní telematický systém na národní úrovni (NDIC).

Jednotlivé oblasti čerpání prostředků na projektu v rámci TSK	
Oblast 1 – Řízení prostřednictvím SSZ	Oblast 4 – Sběr dopravních informací
Oblast 2 – Hlavní dopravní řídící ústředna Praha	Oblast 5 – Rozšíření funkcionality městské radiové sítě
Oblast 3 – Optická síť	Oblast 6 – Meteorologická čidla

Realizace projektu byla podpořena výrazným příspěvkem z Fondu soudržnosti. Evropská unie jej schválila ve výši 556 549 221 Kč. V roce 2011 byl projekt úspěšně dokončen.

Zvýšení bezpečnosti silničního provozu v hl. m. Praze

Na úspěšnou realizaci prvního projektu v hlavním městě navazuje druhý pražský projekt v rámci OPD pod názvem „Zvýšení bezpečnosti silničního provozu v hl. m. Praze“. Na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR z března 2009 byl tento projekt schválen ke spolufinancování z Fondu soudržnosti. Projekt obsahuje 3 oblasti, v prvních dvou již práce v roce 2011 probíhaly.

Jednotlivé oblasti čerpání prostředků na projektu v rámci TSK	
Oblast 1 – Řízení a monitorování dopravy v tunelech	Oblast 3 – Harmonizace telematických systémů na Městském okruhu a radiálách
Oblast 2 – Poskytování dopravních informací	

V souvislosti s dostavbou tunelového komplexu Blanka na Městském okruhu proběhne také modernizace řídících a bezpečnostních systémů v dosavadních pražských silničních tunelech. Současně bylo úspěšně ukončeno výběrové řízení na obnovu stávajících a dodávku cca 30 nových proměnných informačních tabulí.

Projektu byla schválena finanční podpora ve výši 493 300 279 Kč, což představuje 85 % plánovaných celkových nákladů. Zbylých 15 % celkových nákladů hradí hl. m. Praha ze svého rozpočtu.

14 OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY NA ÚZEMÍ PRAHY

14.1 Letecká doprava

Letecká doprava je v Praze provozována zejména na letišti Praha-Ruzyně, které je určené pro mezinárodní i vnitrostátní, pravidelný i nepravidelný provoz a nachází se na severozápadním okraji města. Dalšími pražskými letišti jsou Letňany (veřejné travnaté vnitrostátní letiště), Kbely (vojenské letiště) a Točná (v současné době bez provozu). V blízkosti Prahy se nachází ještě letiště Vodochody (neveřejné mezinárodní letiště).

Letiště Praha-Ruzyně

Z hlediska dráhového systému je letiště Praha-Ruzyně vybaveno třemi RWY (runway, vzletová a přistávací dráha), přičemž dvě z nich (RWY 13/31 a RWY 06/24) jsou používány. RWY 04/22 je uzavřena pro vzlety a přistání a slouží jako parkovací a odstavná plocha. Celková kapacita dráhového systému je cca 200 tisíc pohybů (vzlet, přistání) letadel za rok a 46 pohybů letadel za hodinu.

Počet pohybů letadel v Ruzyni dosáhl v roce 2011 hodnoty 150 552, což je o 5 500 pohybů méně než v roce 2010 (pokles o 3,5 %). Nejvyšší počet pohybů (14 453) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (10 278) v únoru. Dlouhodobě stoupá počet cestujících připadajících na jeden pohyb. V roce 2011 dosáhl hodnoty 78,2 osoby/pohyb (1990 – 40 cestujících/pohyb).



Severní část letiště Praha-Ruzyně – terminály T1 a T2



RWY 06/24 (vpravo) a cargo terminály letiště Praha-Ruzyně

Počty odbavených cestujících, dopravců a destinací na letišti Praha-Ruzyně

Letiště Praha-Ruzyně má tři terminály, které slouží pro odbavení cestujících jak na odletu, tak na příletu. Terminál 1 slouží k odbavení cestujících letících do zemí mimo schengenský prostor (pasová kontrola), Terminál 2 je určen pro cestující letící do zemí schengenského prostoru (bez pasové kontroly) a v Terminálu 3 jsou odbavovány privátní a VIP lety. Celková kapacita terminálů je v současné době 15 500 000 odbavených cestujících za rok (PAX/rok).

V roce 2011 bylo na letišti Praha-Ruzyně odbaveno celkem 11 788 600 cestujících (88,7 % na pravidelných linkách), což představuje ve srovnání s rokem 2010 nárůst o 2 %. Podíl normálních leteckých společností využívajících služeb ruzyňského letiště činil 66,4 %, podíl nízkonákladových společností byl 22,2 %. Podíl tranzitu a transferu z celkového počtu odlétajících cestujících (5 890 000) činil v roce 2011 18,8 % (2010 – 23,7 %). Nejvíce cestujících bylo odbaveno v červenci (1 324 500 osob), nejméně v únoru (641 400 osob). Ve srovnání s rokem 2010 bylo měsíční maximum o 1,3 % vyšší.

V roce 2011 využívalo služeb ruzyňského letiště celkem 364 dopravců, z toho 51 dopravců na pravidelných linkách v osobní dopravě, 5 dopravců pro přepravu nákladů a 10 dopravců nízkonákladových. Ostatní dopravci provozovali lety privátní a charterové.

Celkem byly v roce 2011 z letiště Praha-Ruzyně uskutečněny lety do 750 destinací, z toho do 140 destinací v dopravě pravidelné a do 195 destinací v dopravě charterové.

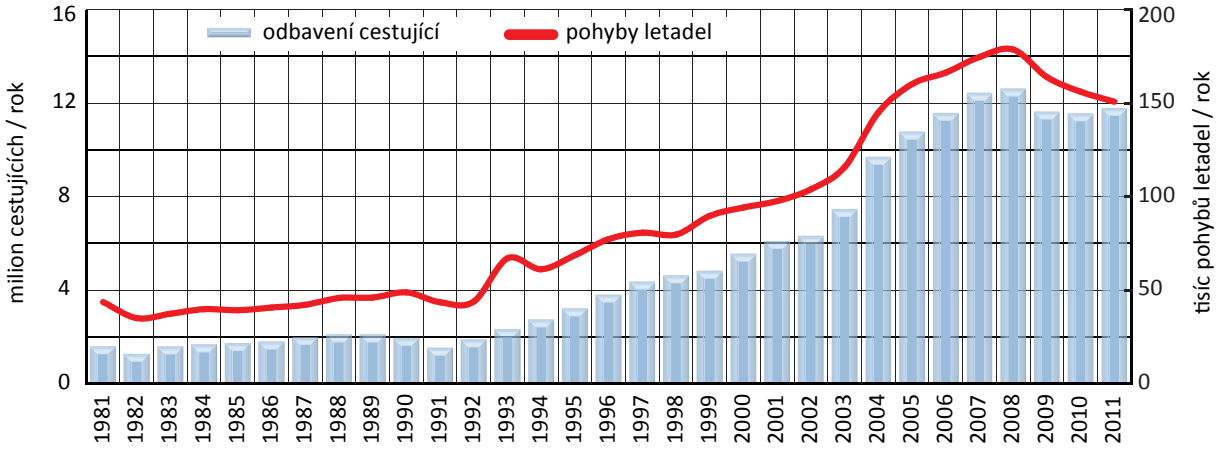
Nejvyšší objemy cestujících byly odbaveny ve směru do Německa (1 160 000 cestujících) a Spojeného království (1 140 000 cestujících). Většina cestujících (91,1 %) byla odbavena do destinací evropských, druhý nejvyšší podíl (3,8 %) měly destinace africké.



Airbus A380 v říjnu 2011 poprvé přistál na letišti Praha-Ruzyně

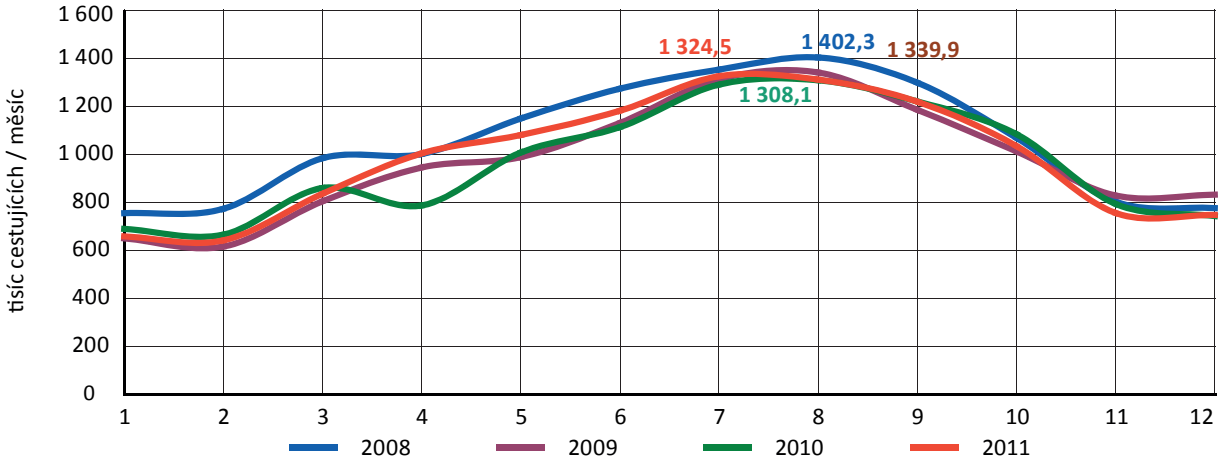
Nejvíce zatíženou destinací bylo pařížské letiště Charles de Gaulle s počtem 830 000 cestujících/rok. Následují Moskva/ Šeremetěvo (540 000 cestujících/rok), Frankfurt (510 000 cestujících/rok), Amsterdam (460 000 cestujících/rok) a Londýn/ Heathrow (340 000 cestujících/rok). Z dopravců měly největší podíl na počtu odbavených cestujících České aerolinie spolu s Holidays Czech Airlines (38 %).

Vývoj počtu odbavených cestujících a pohybů letadel na letišti Praha-Ruzyně



Oproti roku 2009, ve kterém byl zaznamenán všeobecný pokles, došlo v roce 2010 v letecké dopravě celosvětově k oživení. Pokud se týká dopravy cestujících, pokračoval tento trend i v roce 2011, ve kterém, ve srovnání s rokem 2010, stoupl v průměru na celém světě počet cestujících o 5 %, z toho v Evropě o 7 %. Přeprava nákladu naopak vykázala v celosvětovém průměru 1 % pokles, s velkou variabilitou podle oblastí.

Měsíční počty cestujících odbavených na letišti Praha-Ruzyně



Počty cestujících odbavených na vybraných světových letištích (mil. cestujících/rok)

Letiště	2000	2008	2009	2010	2011	11/10 (%)
Atlanta Hartsfield-Jackson (ATL)	80,2	90,0	88,0	89,3	92,4	103,5 %
London Heathrow (LHR)	64,3	66,9	65,9	65,7	69,4	105,6 %
Chicago O`Hare (ORD)	72,1	69,4	64,4	67,0	66,8	99,7 %
Paris Charles de Gaulle (CDG)	47,8	60,9	57,9	58,2	61,0	104,8 %
Frankfurt (FRA)	49,0	53,5	50,9	53,0	56,4	106,4 %
Madrid Barajas (MAD)	32,6	50,8	48,3	49,9	49,7	99,6 %
Amsterdam Schiphol (AMS)	39,3	47,4	43,5	45,3	45,2	99,8 %
Roma Fiumicino (FCO)	25,9	35,2	33,8	36,3	37,7	103,9 %
Copenhagen Kastrup (CPH)	18,2	21,5	19,7	21,5	22,7	105,6 %
Vienna Schwechat (VIE)	11,8	19,7	18,1	19,7	21,1	107,1 %
Stockholm Arlanda (ARN)	18,3	18,1	16,1	17,0	19,1	112,4 %
Brussels Airport (BRU)	21,5	18,5	17,0	17,1	17,2	100,6 %
Praha-Ruzyně (PRG)	5,8	12,6	11,6	11,6	11,8	102,0 %
Warsaw Frederic Chopin (WAW)	4,3	9,5	8,3	9,0	9,3	103,3 %
Budapest Ferihegy (BUD)	4,7	8,4	8,1	8,2	8,9	108,5 %
Bratislava M. R. Štefánika (BTS)	0,3	2,2	1,7	1,7	1,6	94,1 %

Zdroj: The Chicago Department of Aviation, Fraport Group, ACI a webové stránky jednotlivých letišť

Podíl letiště Ruzyně na celkových výkonech čtyř českých letišť s mezinárodním statutem (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary) činil v roce 2011 v osobní dopravě 92,6 % z 12,7 mil. cestujících (o 1,3 % méně než v roce 2010), v nákladní přepravě 90,7 % z 69,1 tisíc tun (o 1,5 % více než v roce 2010).

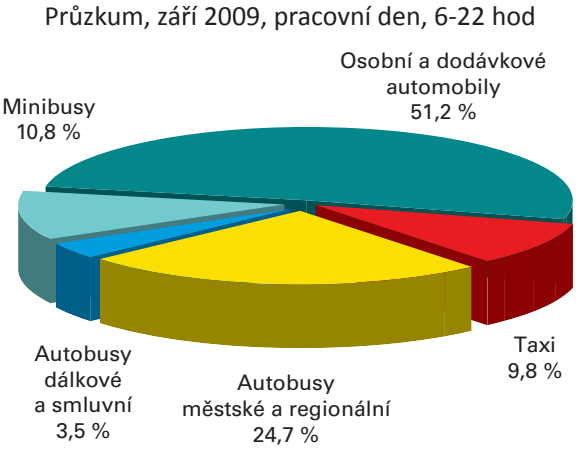
Nákladní přeprava na letišti Praha-Ruzyně

Pro odbavení nákladů jsou na letišti Ruzyně umístěny dva cargo terminály (Menzies Aviation CZECH s. r. o., ČSA a. s.). Každý z těchto cargo terminálů má kapacitu 100 tis. t/rok. V roce 2011 byl v Ruzyni letecky odbaven náklad v celkovém objemu 62 689 tun. Přeprava nákladu byla oproti roku 2010 o 4 414 tun vyšší (nárůst o 7,6 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v březnu (5 736 tun), nejméně v únoru (4 416,1 tuny). Měsíční maximum bylo v roce 2011 o 2,6 % nižší než v roce 2010.

Návazná doprava z/na letiště Praha-Ruzyně

Od centra Prahy je letiště Ruzyně vzdáleno cca 11 km. Letiště obsluhují dvě rychlé linky městské autobusové dopravy (č. 100 a 119) směřující ke konečným stanicím linek metra A (Dejvická) a B (Zličín) a další autobusové linky PID. Zajíždí sem i autobusové linky dálkové a regionální dopravy. Speciální autobusová linka Airport Express s intervalem 30 minut, určená především pro letecké cestující, je k Terminálům 1 a 2 vedena ze železniční stanice Praha hlavní nádraží. K dispozici je taxi doprava provozovaná jak osobními automobily, tak minibusy a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování dopravy osob mezi letištěm a městem má individuální automobilová doprava.

Dělba přepravní práce u cest z/na letiště Ruzyně



Parkování u letiště Praha-Ruzyně

V roce 2011 bylo v severní části areálu letiště k dispozici veřejnosti a zaměstnancům více než 7 200 parkovacích stání, z toho přes 600 umístěných v zóně cargo. Největší počet stání (přes 5 000) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v parkovacích objektech A, C, D a T 1+2. Většina stání je střednědobých a dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici 460 stání krátkodobých.

14.2 Vodní doprava

Pražská vodní doprava zajišťuje přepravu osob a nákladů po řece Vltavě, jejíž délka je na území Prahy 30,9 km. Na toku v Praze je pět plavebních komor (Modřany, Smíchov, Mánes, Štvanice, Podbaba). Kapacita vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba a Smíchov.

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	1 898	21 716	3 747	5 775	1 897
2005	2 530	24 576	2 329	7 740	1 799
2010	2 414	25 797	2 720	8 950	2 335
2011	2 713	24 599	3 738	11 858	2 640

Osobní lodní doprava po Vltavě má charakter převážně turistický a společenský. Celoročně zajišťuje provoz několik společností, které se specializují na různé typy okružních vyhlídkových jízd po Praze se širokou nabídkou dalších služeb. Charakter pravidelné dopravy má provoz pražských přívozů, které jsou součástí Pražské integrované dopravy (PID) – viz kapitola 3.6.

K největším provozovatelům osobní lodní dopravy patří Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD), AQUAVIA Praha, s. r. o. a První všeobecná člunovací společnost, s. r. o.



Loď Bohemia v pozadí s Jiráskovým mostem



Lodní provoz v blízkosti přístaviště Na Františku

Nejstarším provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze je Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost provozuje 7 velkých lodí s přístavištěm na Rašínově nábřeží mezi Palackého a Jiráskovým mostem. Společnost pořádá pravidelné linkové plavby: Praha – Mělník (2x ročně), Praha – Slapy (sezónně o víkendech a svátcích), Praha – Troja (v sezóně 3x denně), nemocnice Na Františku – ZOO (během letních prázdnin denně v každou celou hodinu, v sezóně jen o víkendech). Kromě toho pořádá i řadu okružních plaveb (celoročně denně tzv. Velkou plavbu Prahou a v sezóně také Malou plavbu Prahou).

Největší společností provozující osobní lodní dopravu v Praze je Evropská vodní doprava, s. r. o. (EVD). Tato společnost provozuje 17 moderních lodí s přístavištěm u Čechova mostu. S hotelovou lodí Florentina o kapacitě 100 cestujících pořádá společnost 4 – 8 denní plavby dle přání zákazníků. Provoz všech lodí je celoroční, v pravidelných intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů.

V roce 2010 zahájilo provoz první plavidlo poháněné sluneční energií Elektronemo (solární panely pokryjí až 45 % spotřeby elektromotorů), které pojme až 28 osob, jezdí okružní plavby po Vltavě a kotví u Kampy. EVD a PPS dále provozují 4 malé lodě s ekologickým provozem Šárku, Libuši, Vlastu a Bivoje. Tyto lodě jsou pronajímány na projížďky kolem Malé Strany, Národního divadla, Karlova mostu a na proplutí Čertovkou.

Vývoj počtu přepravených osob dvěma největšími přepravci (osob/rok)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EVD	196 000	199 000	230 000	179 000	145 000	193 000	205 000
PPS	86 000	115 000	229 000	208 000	94 000	91 000	107 000

Společnost AQUAVIA Praha, s. r. o. pořádá společenské akce na 3 lodích – Moravia, Czechie a Klára Z přístaviště Na Františku dále organizuje 1-2 hodinové projížďky nebo projížďky podle přání zákazníka.

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pod názvem Pražské Benátky pořádá První všeobecná člunovací společnost, s. r. o. (PVČS). Plavby se pořádají celoročně. Salonní rychloloď Nepomuk slouží k soukromým akcím. Společnost dále provozuje 4 celodřevěné uzavřené lodě a 7 otevřených člunů. Některé jsou nově postavené kopie tzv. vltavských naháčů, lodí s plochým dnem a téměř svislými boky, které mohou plout bez problémů i po mělčinách. Z přístavišť „Judita“ a „Čertovka“ vyjíždějí lodě každou celou hodinu. Společnost provozuje také pražské přívozy.

Přehled počtu a kapacit lodí provozovaných největšími provozovateli

Společnost	Kapacita (osob)							
	10-12	24-32	68-78	100-125	146	175-188	200	250-390
EVD	4*	1 + 1*	-	2	4 + 1*	4 + 2*	-	1 + 2*
PPS	4*	1*	-	-	1*	2*	2	2*
AQUAVIVA	-	-	2	-	-	1	-	-
PVČS	7	4	-	-	1	-	-	-

** společně provozované lodě EVD a PPS*



Lodě Porto a Hamburk u Hlávkova mostu

Kromě těchto velkých společností existuje i řada společností menších, které provozují projížďky dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou po obou březích Vltavy v centru města, například Na Františku, na Kampě, na Dvořákově nábřeží. Společnosti pořádají na objednávku nejen vyhlídkové okruhy po Praze, ale i výlety na Slapy, do Nelahozevsi, Poděbrad, Mělníka a Drážďan.

Dále jsou provozovány historické lodě – OLD TIME BOATS pro 6-10 osob, motorové čluny – TAXI BOAT pro 2-3 osoby a řada restauračních vyhlídkových lodí.

Různí domácí a zahraniční provozovatelé realizují po řece Vltavě také **nákladní dopravu.** Jedním z největších provozovatelů je Evropská vodní doprava, s. r. o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin atd. Její lodní park zahrnuje 39 plavidel. Společnost dále vlastní plovoucí zařízení (plošiny pro stavební a jiné účely).

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v Praze (t/rok)

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2010	3 476	5 868	829	6 698	165 166
2011	0	2 805	264	1 647	180 634

Na území města se nacházejí 4 přístavy – Radotín, Smíchov, Holešovice a Libeň, které slouží pro překládku různých druhů nákladů. Provozovatelem jsou České přístavy, a. s. Uživateli přístavů jsou dopravní, skladovací, překladní a výrobní firmy a subjekty. Kromě přístavů se k manipulaci s náklady využívá občasných překladišť a mobilních plovoucích ramp.

PROJEKTUJEME DOPRAVNÍ STAVBY



Tramvajová smyčka Podbaba



Městský okruh, úpravy u stanice metra Hradčanská



Modernizace železniční trati Beroun - Zbiroh



Výstavba železničního tunelu Turecký vrch



Rekonstrukce odbavovací haly Praha hlavní nádraží



Rekonstrukce tram. trati Podolské nábřeží



Autobusový terminál Hradec Králové

METROPROJEKT

METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
E-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz
Tel.: +420 296 325 152 Fax: +420 296 325 153







Umění spolupráce

Kvalita, přesnost a důslednost v každém detailu. Společná koordinovaná práce lidí desítek oborů a profesí. Schopnost řešit náročná zadání a odvaha hledat nová řešení. Je tohle umění? Možná ne. Jen to dobře umíme.

1 | 2 | 3

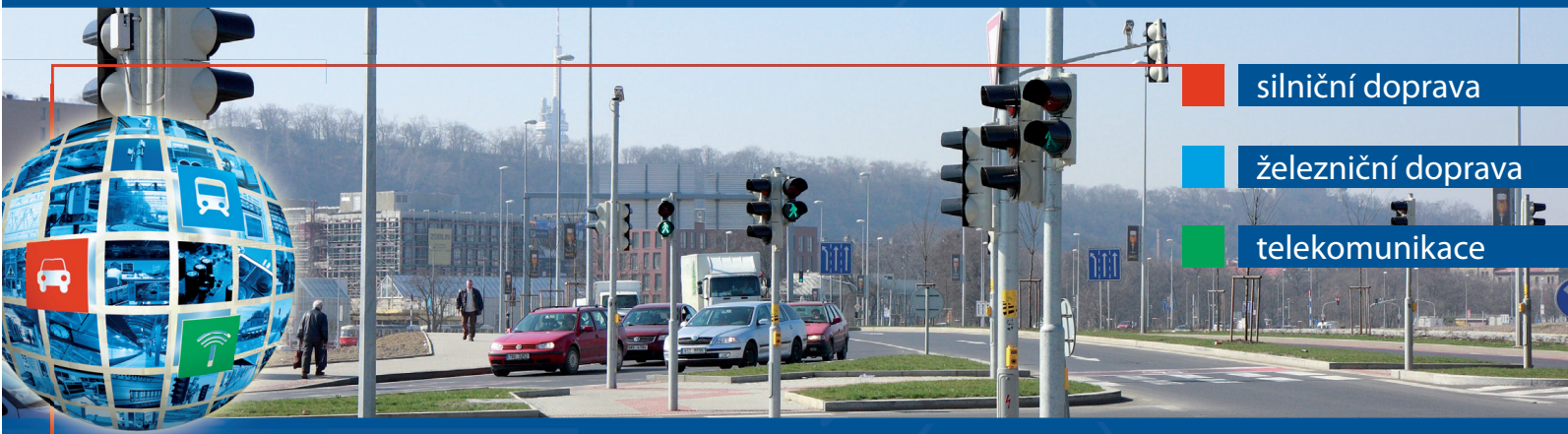
1/ Metro V.A, traťový tunel ražený technologií TBM
2/ Silniční okruh kolem Prahy, SO 512, dálnice D1 – Jesenice – Vestec
3/ Městský okruh v Praze, tunelový komplex Blanka

Metrostav a.s., Koželužská 2246, Praha 8

METROSTAV
člen DDM Group

www.metrostav.cz

AŽD Praha



silniční doprava

železniční doprava

telekomunikace

Inteligentní dopravní systémy

- Systémy rozpoznání obrazu
- Měření úsekové rychlosti
- Identifikace průjezdu na červenou
- Vyhledávání odcizených vozidel
- Informační systémy v dopravě
- Aktivní přechody pro chodce
- Sběr a vyhodnocení dopravních dat

Systémy řízení dopravy

- Řízení dopravní sítě
- Liniové řízení
- Tunelové systémy
- Management řízení dopravy
- Preference MHD
- Zabezpečení výjezdů vozidel IZS

Parkovací systémy

- Vjezdové systémy s rozpoznáním RZ
- Technologie pro parkovací domy
- Naváděcí systémy

Inženýrské činnosti a projekční práce

Výstavba, obnova, správa, údržba a provozování veřejného osvětlení

Instalace, montáž, údržba a servis dodávaných technologií



Bezpečně k cíli

www.azd.cz

AŽD PRAHA





VÁŠ PARTNER V OBLASTI DOPRAVY

ELTODO
DOPRAVNÍ SYSTÉMY



www.eltodo.cz

VINCI Park CZ

777
stání v systému Park and Ride

1 457
parkovacích stání na veřejných parkovištích

4 388
garážových parkovacích stání

30 417
stání v zónách placeného stání



VINCI PARK PATŘÍ MEZI NEJVÝZNAMNĚJŠÍ SVĚTOVÉ FIRMY V OBORU PARKOVACÍCH SLUŽEB

- jsme členem francouzské skupiny VINCI, máme více než 50leté zkušenosti v oboru
- provozujeme 1 390 700 parkovacích míst ve 12 zemích světa
- celosvětově zaměstnáváme 9 920 pracovníků.
- našim krédem je dlouhodobá spolupráce a kvalita služeb

V ČESKÉ REPUBLICE PŮSOBÍ SKUPINA VINCI PARK OD ROKU 1995.

- projektujeme, financujeme, stavíme a provozujeme parkovací zóny a parkovací objekty, a to jak pro veřejnou správu, tak pro soukromé investory
- nabízíme řešení šitá na míru místním poměrům a potřebám
- realizujeme celoměstské parkovací systémy, včetně P+R
- optimalizujeme ekonomiku parkovacích systémů, parkovišť a garáží
- projektujeme specifická řešení pro nemocnice, obchodní centra a.j.

Společnost má zavedený systém řízení dle ČSN EN ISO 9001:2009 a certifikátů EMS 14001 a OHSAS 18001.

VINCI PARK

VINCI Park CZ a.s.

Washingtonova 17, Praha 1
Tel.: +420 221 666 646 / Fax: +420 221 666 640
e-mail: info@vincipark.cz / www.vincipark.cz



Zkapacitnění Štěrboholské radiály v Praze 10

Na přelomu srpna a září 2011 byla uvedena do provozu nová větev Štěrboholské radiály v úseku mezi lanovým mostem a mostem DP – Metro. Délka nového úseku je sice „pouze“ 1,03 km, avšak dopravní význam je podstatně větší. Stavba výrazně zlepší propustnost Štěrboholské radiály (Jižní spojky) i bezpečnost provozu v daném úseku.

Pražské silniční a vodohospodářské stavby, a.s. www.psvs.cz

www.smp.cz





STAVÍME PROFESIONÁLNĚ

SMP CZ je organizována v oborově profilovaných divizích - dopravních staveb, vodohospodářských staveb, průmyslových staveb a specializací.
Má téměř šedesátiletou tradici v oboru mostního stavitelství a dopravní infrastruktury.

SMP CZ
Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

VARS®

VAŠE CESTA K CHYTRÝM ŘEŠENÍM

HOSPODAŘENÍ S KOMUNIKACEMI **A PREVENCE DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI**

- Rychlá, přesná a efektivní diagnostika povrchových vlastností vozovek multifunkčním vozidlem ARAN.
- Automatizované vyhodnocení naměřených proměnných parametrů a poruch, pasportizace a videopasportizace.
- Moderní software pro majetkovou evidenci komunikací a jejich vybavení, prohlídky, návrhy a evidence oprav, evidenci záruk a manažerské a geografické analýzy.
- Systém pro evidenci a zpracování nehodových lokalit a návrh protinehodových opatření.

WWW.VARS.CZ



Pozemní stavby

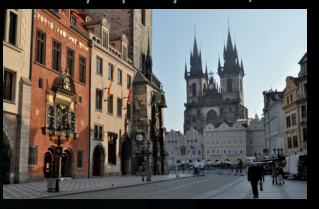
Železniční stavby

Podzemní stavby

Bytové domy Na Hvězdárně, Praha



Rekonstrukce Staroměstské radnice, orloje a přilehlých domů, Praha



Železniční tunely Nové spojení, Praha



Metro IV.C2, Praha



Kolektor Václavské náměstí – trasa C, Praha



Jsme spolehlivý partner v podzemí, na železnici i na povrchu, působíme v České republice i v zahraničí.

SUBTERRA

www.subterra.cz

Nedržíme se při zemi

Subterra a.s.
Bezová 1658
147 14 Praha 4-Braník

SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.



DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ NA KLÍČ

OD SILNÉ SKUPINY FIREM – NABÍZÍME VYŠŠÍ BEZPEČNOST NA SILNICÍCH A ŘÍZENOU DOPRAVU

Možná už víte, že SWARCO je vedoucí firma na trhu výroby skleněných reflexních perliček (glass beads) a LED dopravních návěstidel.

Ale víte také, že:

- pomáháme řídit městskou dopravu v Praze, Českých Budějovicích, Liberci, ale také třeba i v Barceloně, Trondheimu a Bukurešti?
- jsme jeden z vedoucích světových dodavatelů softwaru pro adaptivní řízení dopravy podporující řadu komunikačních protokolů a standardů, které umožňují zachovat stávající technologie?
- můžeme pomoci městům v úspoře nákladů s vyspělou moderní LED technologií veřejného osvětlení FUTURLUX s vysokou svítivostí?
- vyrábíme a celosvětově dodáváme zákazníkům dopravní řadiče a světelnou signalizaci na křižovatkách?
- vyrábíme a dodáváme proměnlivé dopravní značení s technologií LED, která je budoucností ve světelné technice?
- máme řešení pro řízení dopravy na dálnicích a v tunelech?
- máme zkušenosti s parkovacími automaty, závorovými parkovacími systémy, informačními tabulemi o obsazenosti parkovišť a vnitřními navigačními systémy pro parkovací domy?
- máme zkušenosti s dopravní detekcí, detektory a sběrem dopravních dat a informací?

Kontaktujte nás jako první, pokud chcete mít dopravu bezpečnější, plynulejší a šetrnější k životnímu prostředí.

SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.
Pod Višňovkou 1661/37, 140 00 Praha 4, Česká republika
T. +420 234 034 100, F. +420 234 034 104, E. office.stcz@swarco.com, www.swarco.com/stcz

Dálniční stavby Praha

Stavíme pro budoucnost











Váš spolehlivý partner v oblasti výstavby:

- silnic a dálnic
- obchvatů měst
- letištních ploch
- železničních a tramvajových tratí
- ploch pro průmyslová a obchodní centra

Ve stanoveném termínu a vysoké kvalitě provádíme povrchy komunikací a ploch pomocí cementobetonové nebo asfaltové technologie.

Jsme držiteli certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2009, certifikátu systému environmentálního managementu dle ČSN EN ISO 14001:2005 a certifikátu systému managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle OHSAS 18001:2008.



Dálniční stavby Praha, a.s.
Na Bělidle 198/21
150 00 Praha 5
tel.: (+420) 224 266 939
fax: (+420) 224 266 946
e-mail: dsp@dsp.cz
www.dsp.cz

DÁLNIČNÍ STAVBY PRAHA

VARS®

VAŠE CESTA
K CHYTRÝM ŘEŠENÍM





ŘÍDIT ZNAMENÁ BÝT NEUSTÁLE VE STŘEHU.

MY VÁM POMŮŽEME U TOHO I ODPOČÍVAT...

WWW.VARS.CZ

:: Systémy řízení dopravy a poskytování dopravních informací

- :: monitoring dopravy a dispečerská vizualizace
- :: modely dopravy a predikce chování dopravy
- :: uživatelsky definovatelné scénáře řízení dopravy na bázi umělé inteligence
- :: přímé ovládání telematického vybavení včetně ústředen SSZ
- :: distribuce dopravních informací
- :: archív dopravních dat a aplikace pro dopravní inženýry.

:: Vybavení řídících center dopravních ústředen

- :: servery pro nepřetržitý provoz
- :: velkoplošné zobrazení
- :: dispečerské stanice
- :: komplexní ergonomický návrh interiéru.

:: Telematické vybavení

- :: detektory dopravy
- :: proměnné dopravní značky
- :: komplexní dodávky včetně staveb a montáže.

SATRA

SATRA, spol. s r.o.

Sokolská 32
120 00 Praha 2
Czech Republic

T +420 296 337 111
F +420 296 337 100
E satra@satra.cz

www.satra.cz

projektové, konzultační a inženýrské služby



Praha, Městský okruh, tunelový komplex Blanka: definitivní ostění ražené strojovny vzduchotechniky

TSK

© TSK hl. m. Prahy, 2012
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)

Ročenku připravil: TSK hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI) ● Autorský kolektiv: Ing. Jan Adámek, Olga Boučková, Ing. Richard Burgr, Ing. Jana Coufalová, Jiří Dytrych, Ing. Marek Karban, Ing. Vladimír Kadlec, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikuškovic, Bc. Tomáš Mrázek, Ing. Ladislav Pivec, Ing. Monika Sejková, Ing. Jaroslav Svoboda, Ing. Lubomír Šembera, Ing. Ladislav Štědrý, Ing. Martin Šubrt, Ing. Jitka Tomsová, Ing. Jan Trešl, Ing. David Vašica, Ing. Jiří Zeman ● Redakce: Ing. Zdeněk Balcar, Mgr. Eva Černá, Ing. Martin Šubrt ● Prameny: CDV, v. v. i., City Parking Group s. r. o., České dráhy, a. s., Český statistický úřad, ČSAD Praha holding, a. s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., EVD, s. r. o., Krajský úřad Středočeského kraje, Letiště Praha, a. s., Magistrát hl. m. Prahy, VINCI Park CZ a. s., úřady MČ hl. m. Prahy, Policejní prezidium ČR, Povodí Vltavy, s. p., PPS, a. s., ROPID, Ředitelství silnic a dálnic ČR, www.cd.cz, www.dpp.cz, www.florenc.cz, www. idos.cz, www.kr-stredocesky.cz, www.metrostav.cz, www.praha.eu, www.ropid.cz, www.szdc.cz, www.tunelblanka.cz ● Fotografie: TSK-ÚDI, Letiště Praha, a. s. (2x) ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● Vydáno TSK hl. m. Prahy v počtu 1 500 ks ● Praha 2012

Telematické aplikace na komunikacích hl. m. Prahy

TSK-ÚDI



Legenda

- Strategické úsekové detektory (jednosměrné) s vyznačeným směrem měření
- Strategické řezové detektory (obousměrné)
- Strategické řezové detektory (jednosměrné) s vyznačeným směrem měření
- Kamery úsekového měření rychlosti (jednosměrné) s vyznačeným směrem měření
- Dokumentace jízd vozidel na červenou
- Proměnné informační tabule (PIT, ZPI)
- Kamery komplexního telematického dohledového systému (dohledové kamery + sběr dopravních dat)











TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství
110 15 Praha 1, Řásnovka 8
tel.: +420 257 015 094, udi@tskpraha.cz, www.tskpraha.cz