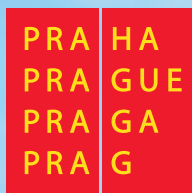


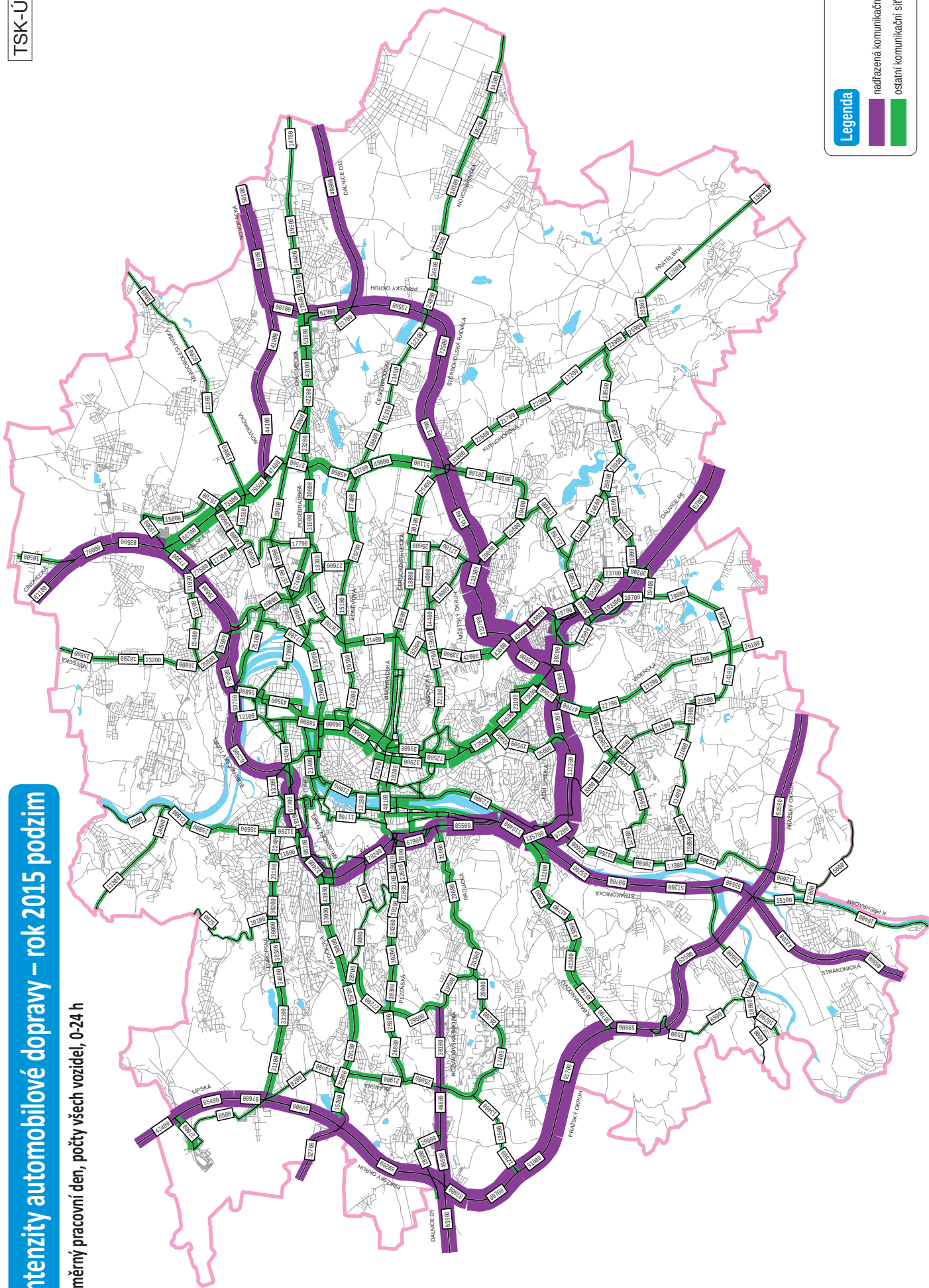
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství



ROČENKA DOPRAVY
PRAHA 2015

Intenzity automobilové dopravy – rok 2015 podzim

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



TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství



ROČENKA DOPRAVY

PRAHA 2015

Vážení občané a návštěvníci Prahy,

s pocitem hrdosti vám představuji Ročenku dopravy 2015, kterou jako každý rok zpracovala a vydala Technická správa komunikací hlavního města Prahy (TSK). Rok 2015 byl výjimečný pro dopravu v Praze a pro její obyvatele. V dubnu a v září byly slavnostně uvedeny do provozu dvě technicky i finančně náročné podzemní dopravní stavby, které svými přínosy znamenaly veliký pokrok nejen v kvalitě dopravy, ale i v životním prostředí města a v životě téměř všech jeho obyvatel. Nejvíce se projevily v severozápadním sektoru města, ale výrazně příznivě i v sektorech západním, severním a v samotném centru města.



Prodloužení trasy A metra od předchozí konečné stanice Dejvická dále na západ změnilo způsob obsluhy velkých sídelních celků Červený Vrch, Petřiny, areálu nemocnic v Motole, zlepšilo spojení s letištěm a příměstskou autobusovou dopravu do severozápadních Čech. Umožnilo redukovat a optimalizovat provoz tramvají i linek městských autobusů a omezit intenzitu individuální automobilové dopravy v některých lokalitách. V hromadné dopravě zkrátilo cestovní dobu a vytvořilo lepší podmínky pro nemocné a handicapované osoby.

Zprovoznění severozápadní části Městského okruhu (tunelového komplexu Blanka – TKB) a jeho následné využití potvrdilo správnost koncepce okružního systému komunikací i důležitost a prioritu dokončení zbývajících východního úseku okruhu. V řadě kapitol ročenky jsou popsány přínosy TKB pro odlehčení povrchové uliční sítě od automobilové dopravy, pro novou organizaci dopravy nebo pro cyklisty, a to nejen v bezprostřední blízkosti nových tunelů, ale prakticky v celém městě. Snížená intenzita dopravy přinesla zvýšení plynulosti provozu a snížení imisního zatížení i hladiny hluku.

Podobný efekt, zejména pro nákladní automobilovou dopravu, by mohla mít i urychlená státem garantovaná dostavba Pražského okruhu, ta se však téměř zastavila. Finanční prostředky státu tak alespoň přispívají k údržbě a opravám komunikací, které na území Prahy nahrazují chybějící úseky Pražského okruhu a v poslední době směřují také do optimalizace železničních tratí.

Rozpočet hlavního města Prahy 2015 věnoval pro potřeby dopravy více než třetinu z celkových plánovaných výdajů, nejvíce pro zajištění hromadné dopravy. Přesto, díky dokončovacími pracím na výše uvedených velkých podzemních stavbách, bylo možno věnovat vyšší objem prostředků pro rekonstrukce komunikací (oproti roku 2014 o více než 800 mil. Kč). TSK se při nich zaměřila nejen na opravy krytu vozovek a chodníků, ale i na protihlukové akce a telematická zařízení.

V ročence najdete podrobné údaje o provozu jednotlivých druhů dopravy v Praze v roce 2015. Věřím, že budou pro vás zajímavé a užitečné.



Petr Dolínek
náměstek primátorky hl. m. Prahy
pro oblast dopravy a evropských fondů

V Praze dne 1. dubna 2016

Vážení čtenáři,

Technická správa komunikací hlavního města Prahy hospodařila v roce 2015 jako příspěvková organizace hl. m. Prahy a plnila jím svěřené úkoly k zajištění správy, rozvoje, údržby a oprav komunikací, optimalizace komplexního řešení dopravy se zvláštním zaměřením na organizaci, řízení a komplexní rozvoj dopravního systému. Tato činnost byla v roce 2015 rozšířena ještě o problematiku zón placeného stání. Široký rozsah prací TSK poskytuje podklady, které po doplnění od dalších institucí a partnerských organizací umožňují každý rok zpracovávat a poskytovat veřejnosti komplexní informace o dopravě v Praze v právě uplynulém roce – Ročenku dopravy Praha 2015. V jednotlivých kapitolách ročenky je popsán stav všech druhů dopravy k 31. 12. 2015 a změny, ke kterým v průběhu roku došlo.



Největší pozornost je v ročence věnována hromadné a automobilové dopravě, kde změny díky zprovoznění nových dopravních staveb v roce 2015 byly nejrozsáhlejší a významem největší. Ocenit je však třeba i oproti roku 2014 zvýšený rozsah rekonstrukcí komunikací i tramvajových tratí, který vyšší rozpočet kapitálových výdajů hl. města v roce 2015 pro tyto účely umožnil. Další rozvoj přinesla účast TSK na projektech EU v oblasti systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze. Podstatně se zvýšil počet SSZ připojených do centrálního řízení, kamer telematického dohledového systému či zařízení pro provozní informace.

V městské hromadné dopravě došlo v roce 2015 k dalšímu, avšak jen mírnému růstu počtu přepravených osob, především v metru (+1,4 %). Větší zvýšení bylo zaznamenáno jen u autobusové příměstské dopravy (+6,5 %). Kromě nových čtyř stanic metra byly ještě další tři vybaveny výtahy. Bezbariérové přístupy vznikly i na tramvajové zastávky. Zkrátily se intervaly na nočních linkách tramvají i autobusů, začal provoz nového přívozu mezi Holešovicemi, Štvanicí a Karlínem.

V automobilové dopravě se sice dále zvýšil počet registrovaných vozidel, ale jejich celkové výkony na komunikacích města se prakticky nezměnily (zvýšení jen 0,1 %). To se ovšem netýká centra města, kde po zprovoznění severozápadní části Městského okruhu intenzita téměř o 5 % klesla. Příznivě se projevilo i vyšší využití záchytných parkovišť, naopak za nepříznivé lze pokládat zvýšení počtu dopravních nehod.

Počet přepravených osob se v roce 2015 zvýšil v letecké i lodní dopravě, v železniční a autobusové dálkové dopravě zůstal na úrovni předchozího roku.

U nákladní přepravy lze pozorovat dále trvající přesun ze železnice na silniční kamionovou dopravu, zvýšila se však i přeprava po vodě.

Studiem ročenky získáte k Vašemu využití další a podrobnější informace o dopravě v hlavním městě Praze v roce 2015.

V Praze dne 1. dubna 2016

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Pivec'.

Ing. Ladislav Pivec
pověřený ředitel TSK

OBSAH

1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	5
1.1	Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2015	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 pracovních dnech	7
2.3	Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel	12
2.4	Vliv zprovoznění TKB na intenzity automobilové dopravy v Praze	13
3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	15
3.1	Pražská integrovaná doprava	15
3.2	Metro	18
3.3	Tramvaje	19
3.4	Autobusy v PID	20
3.5	Železnice v PID	24
3.6	Lanová dráha a přívozy	26
3.7	Vozový park dopravců PID	27
3.8	Hromadná doprava na území Prahy mimo PID	28
3.9	Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím	28
4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	31
5	PĚŠÍ DOPRAVA	36
6	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	38
6.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)	38
6.2	Řídící ústředny	40
6.3	Dopravní informační centrum (DIC) Praha	40
6.4	Další dopravně-telematické systémy a zařízení	41
7	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	46
7.1	Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ	46
7.2	Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy	51
8	BEZPEČNOST DOPRAVY	52
8.1	Dopravní nehodovost	52
8.2	Dopravní výchova	55
8.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	56
9	ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY	57
10	DOPRAVA V KLIDU	58
10.1	Parkování v centru města	58
10.2	Parkování na ostatním území města	60
10.3	Záchytná parkoviště P+R	61
10.4	Místa pro zastavení typu K+R	64
11	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	65
12	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	70
13	PROJEKTY EU S ÚČASTÍ TSK HL. M. PRAHY	73
14	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	75
14.1	Letecká doprava	75
14.2	Vodní doprava	79
14.3	Nákladní železniční doprava	81

1

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2015

Rozloha města	496 km ²
Počet obyvatel	1 267 449
Celková délka komunikační sítě	3 971 km
z toho ve správě TSK	2 348 km
ve správě jiných správců	1 623 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK*	678
z toho mostních objektů přes Vltavu	29
mimoúrovňových křížení	294
podchodů	124
Počet silničních tunelů (14 km)	13
z toho silniční tunely Brusnický, Dejvický, Bubenečský	5,5 km
Počet motorových vozidel	941 145
z toho počet osobních automobilů	740 745
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	743
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	584
Délka sítě metra	65,1 km
Délka sítě tramvají	142,7 km
z toho na vlastním tělese	52 %
Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy	818 km
Počet světelných signalizačních zařízení	646
z toho samostatných přechodů pro chodce	146
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	21,8 mil. vozokm
za rok	6,9 mld. vozokm
Dělbá přepravní práce – motorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)	
hromadná doprava	57 %
automobilová doprava	43 %
Dělbá 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	21 462
Počet zranění při dopravních nehodách	2 282
smrtelných	25
těžkých	179
lehkých	2 078
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)	3,1

* Evidence dle ČSN 73 6220 Evidence mostních objektů pozemních komunikací

1.2

Porovnání Prahy s Českou republikou

Porovnání dle rozlohy, počtu obyvatel a stupňů motorizace a automobilizace

	Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km ²)	496	78 864	0,6
Počet obyvatel (mil.)	1,267	10,554	12,0
Počet motorových vozidel (tis.)	941	6 991	13,5
z toho osobní automobily (tis.)	741	5 130	14,4
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	662	-
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,5	-
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	486	-
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	2,1	-

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2015 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0-24 hod)

Rok	Praha*	ČR+
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2010	22,2	140,9
2012	21,8	142,4
2014	21,8	147,0
2015	21,8	149,8**
Index 2015/1990 (%)	299,4	185,0**
Index 2015/2014 (%)	100,1	101,9**

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2015

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 %
2000	1 181	746 832	174 %	620 663	185 %	10 267	5 230 846	129 %	3 720 316	154 %
2010	1 257	928 769	217 %	699 630	208 %	10 533	6 036 576	149 %	4 494 425	186 %
2012	1 247	835 427	195 %	647 839	193 %	10 516	6 446 857	160 %	4 723 150	196 %
2014	1 259	881 235	206 %	690 037	206 %	10 538	6 693 284	166 %	4 908 462	204 %
2015	1 267	941 145	219 %	740 745	220 %	10 554	6 990 542	173 %	5 130 266	213 %

Do roku 2001 byly údaje o počtech registrovaných motorových vozidel v Praze i v ČR přebírány od Policie ČR.

V letech 2002–2011 byly přebírány od nových správců těchto údajů, kterými byly za Prahu Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravně správních činností, a za ČR Ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend.

Počínaje rokem 2012 jsou údaje přebírány z nového centrálního registru vozidel, kde správcem údajů je Ministerstvo dopravy, odbor silničních vozidel.

2

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1

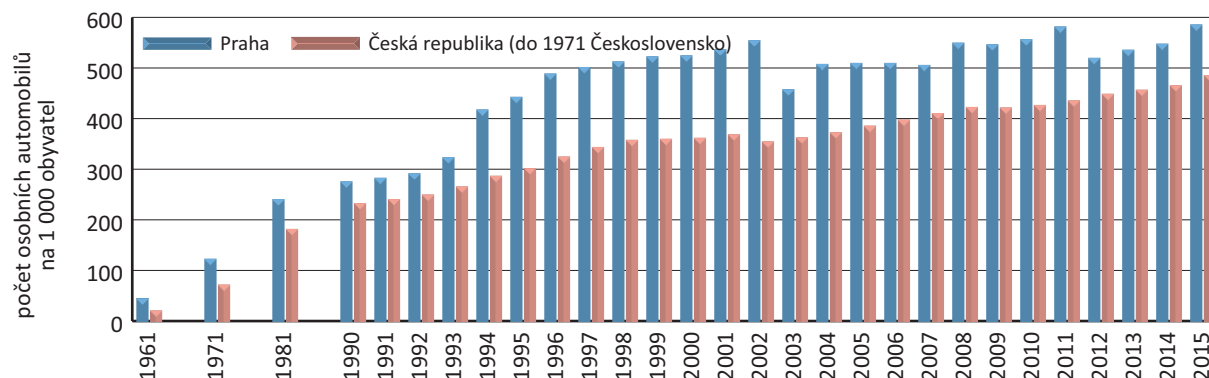
Vývoj motorizace a automobilizace

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy se výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil. Ke konci roku 2015 připadal v Praze jeden registrovaný 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
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2012	670	1,5	520	1,9	613	1,6	449	2,2
2014	700	1,4	548	1,8	635	1,6	466	2,1
2015	743	1,3	584	1,7	662	1,5	486	2,1

Vývoj stupně automobilizace



Pozn.: V letech 2003-2007 používal pražský správce dat o počtu vozidel pro výpočet jiný algoritmus udávající nižší hodnoty.

2.2

Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v pracovních 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.

Všechny údaje o dopravních výkonech a intenzitách automobilové dopravy se vztahují k období 0-24 hodin průměrného pracovního dne a jsou uváděny bez autobusů městské hromadné dopravy. V roce 2015 jsou všechny údaje uvedeny pro stav s tunelovým komplexem Blanka (TKB).

Dopravní výkony

Základním agregovaným ukazatelem vývoje automobilové dopravy v Praze jsou dopravní výkony (ujeté vozokilometry) na celé komunikační síti, které jsou sledovány od roku 1978.

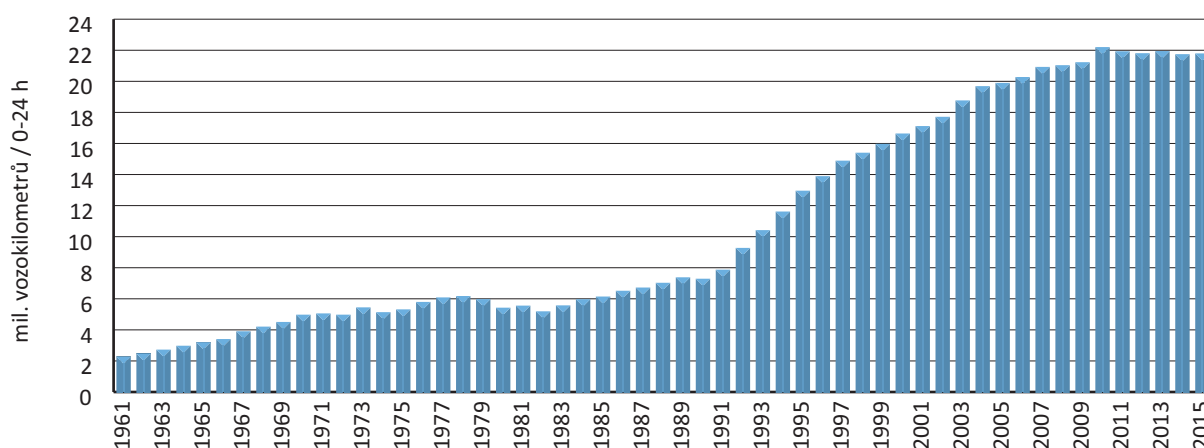
- Stav 2015: v období 0-24 h průměrného pracovního dne ujela v tomto roce motorová vozidla na celém území Prahy celkem 21,798 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 20,070 milionu vozokilometrů, tj. 92 %.
- Vývoj 2014–2015: automobilová doprava na území Prahy v roce 2015, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, stagnovala, respektive se jen nepatrně zvýšila v průměru o 0,07 % ve srovnání s předcházejícím rokem.
- Dlouhodobější tendence vývoje: každoroční nárůst automobilové dopravy, zaznamenaný na území města v období po roce 1990, se v letech 2008 až 2009 prakticky zastavil a po opětovném významnějším nárůstu v roce 2010 došlo mezi roky 2011 a 2015 víceméně ke stagnaci – viz graf vývoje dopravních výkonů.

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
2000	16,641	228	15,131	259	91
2010	22,205	304	20,435	349	92
2012	21,812	299	20,131	344	92
2014	21,782	299	20,072	343	92
2015	21,798	299	20,070	343	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)



Vývoj změn 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	2011	meziročně -269 000 vozokm/den
1991–1995	meziročně +1 134 000 vozokm/den	2012	meziročně -124 000 vozokm/den
1996–2000	meziročně +736 000 vozokm/den	2013	meziročně +63 000 vozokm/den
2001–2005	meziročně +652 000 vozokm/den	2014	meziročně -93 000 vozokm/den
2006–2010	meziročně +461 000 vozokm/den	2015	meziročně +16 000 vozokm/den

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.

Širší oblast centra – centrální kordon

- Stav 2015: do širší oblasti centra města se dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje intenzitu dopravy na vstupech do širší oblasti centra města, vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem a Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu (tunely Strahovský a Mrázovka jsou vně centrálního kordonu), vjíždělo (jednosměrně) v roce 2015 za 24 h průměrného pracovního dne 263 000 vozidel, z toho 253 000 osobních automobilů.
- Vývoj 2014–2015: v širší oblasti centra města vymezené centrálním kordonem se automobilová doprava ve srovnání s předcházejícím rokem snížila v průměru o 4,5 %.
- Dlouhodobější tendence vývoje: intenzita automobilového provozu v širší oblasti centra města každoročně vzrůstala až do roku 1998, kdy dosáhla zatím historického maxima, a od té doby s mírnými výkyvy klesá. Od roku 2000 se automobilový provoz v širší oblasti centra snížil o 24 %, tj. zhruba na úroveň roku 1992.

Vnější pásma města – vnější kordon

- Stav 2015: dle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města, přijíždělo do Prahy (jednosměrně) přes hranici tohoto kordonu za 24 h průměrného pracovního dne 297 000 vozidel, z toho 264 000 osobních automobilů.
- Vývoj 2014–2015: na vnějším kordonu se automobilová doprava ve srovnání s předcházejícím rokem snížila v průměru o 2,6 %.
- Dlouhodobější tendence vývoje: 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 letech 2010 až 2014 k opětovnému mírnému nárůstu, vystřídanému v roce 2015 opět malým poklesem, zhruba na úroveň roku 2013.

Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2015

	Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	136 000
2.	Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	127 000
3.	Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	123 000
4.	Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most	118 000
5.	Jižní spojka v úseku V korytech – Průběžná	113 000

Wilsonovou ulicí na přemostění Masarykova nádraží projelo v průměrný pracovní den roku 2015 celkem 86 000 vozidel za den, v prostoru u Hlavního nádraží 76 000 vozidel za den a přes Nuselský most 73 000 vozidel. Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2015 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách TSK hl. m. Prahy v sekci „Dopravní inženýrství“.

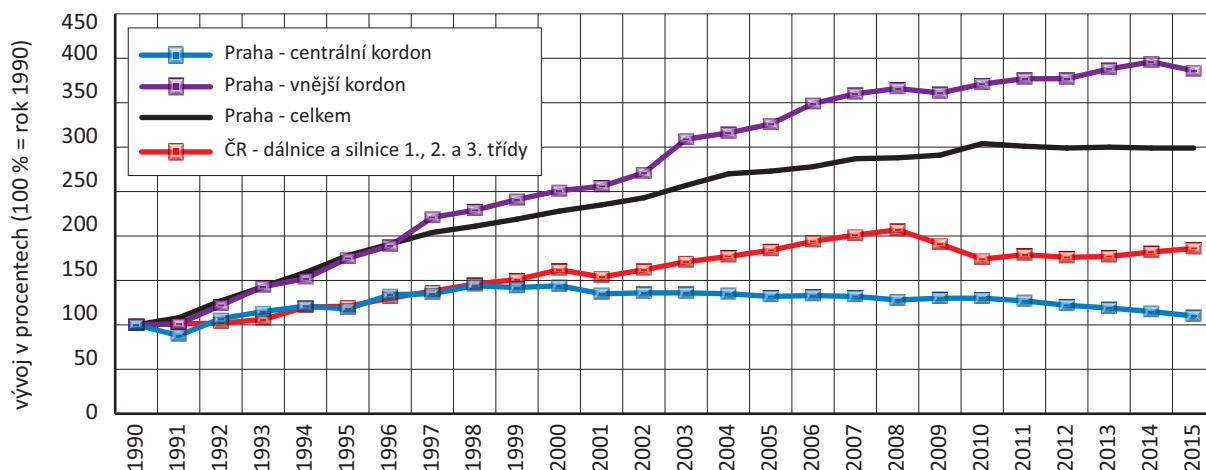
Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2015

	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	5. května – Jižní spojka	202 000
2.	Strakonická – Barrandovský most	180 000
3.	Jižní spojka – Chodovská	161 000
4.	Jižní spojka – Vídeňská	155 000
5.	Jižní spojka – Průmyslová	141 000

Nejzatíženější úrovnové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2015

	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	Poděbradská – Kbelská	70 000
2.	Kolbenova – Kbelská	63 000
3.	Černokostelecká – Průmyslová	63 000
4.	Legerova – Anglická	62 000
5.	Žitná – Mezibranská	61 000

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

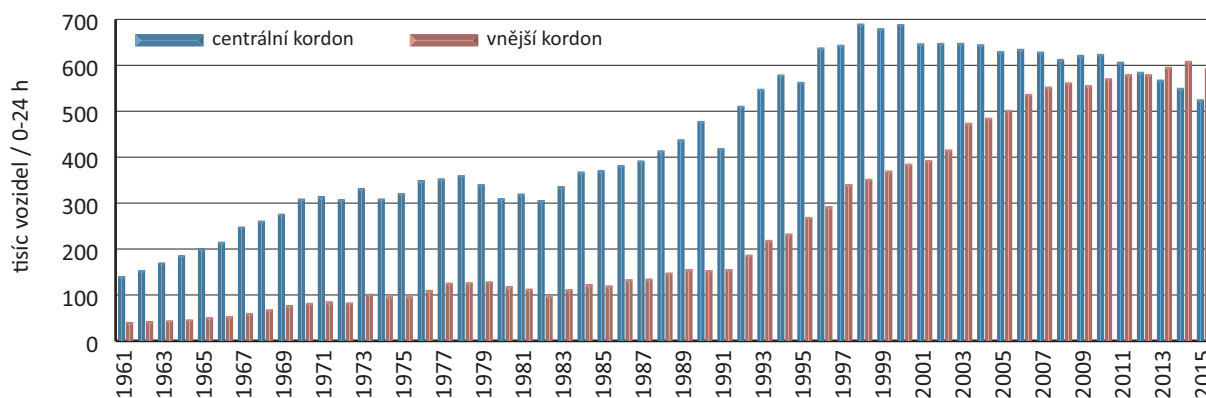


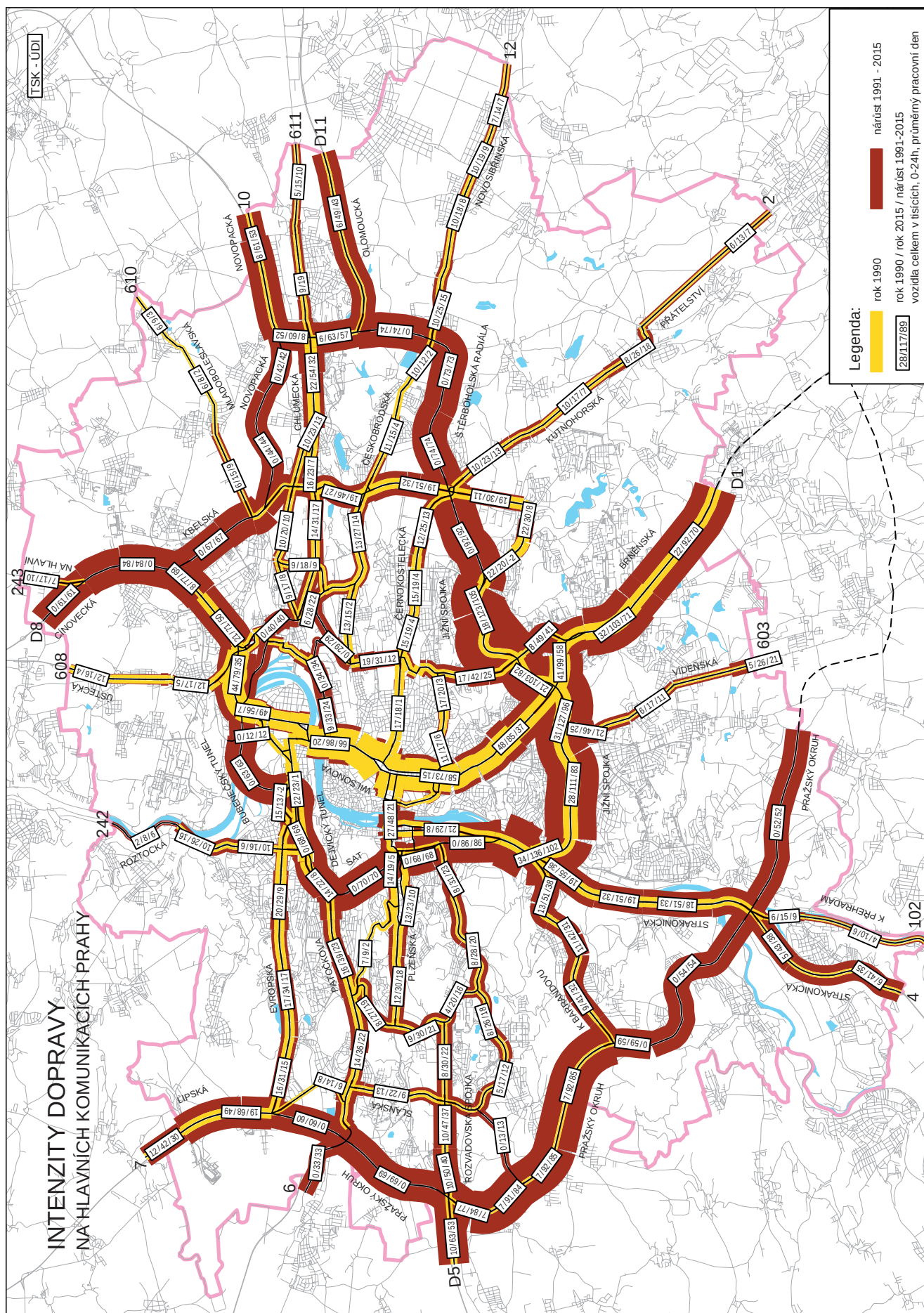
Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu v Praze (prac. den, oba směry celkem, období 0-24 h)

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
2000	653 000	154	25 000	58	690 000	144	334 000	301	47 000	127	386 000	251
2010	598 000	141	14 000	33	625 000	130	505 000	455	58 000	157	572 000	371
2012	562 000	133	17 000	40	586 000	122	518 000	467	54 000	146	581 000	377
2014	526 000	124	10 000	23	551 000	115	546 000	492	53 000	143	610 000	396
2015	505 000	119	9 000	21	526 000	110	528 000	476	56 000	151	594 000	386

100 % = rok 1990

Vývoj intenzity dopravy na kordonech v Praze (průměrný prac. 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
2000	1,37	1,49	1,44
2010	1,30	1,30	1,30
2012	1,30	1,30	1,30
2014	1,30	1,30	1,30
2015	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 2015 činil na centrálním kordonu 96 %, na vnějším kordonu 89 % a v průměru na celé síti 92 %.

Skladba dopravního proudu v letech 1961–2015 (prac. 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 %
2000	94,7 %	0,6 %	3,7 %	1,0 %	86,5 %	0,2 %	12,1 %	1,2 %
2010	95,7 %	1,0 %	2,4 %	0,9 %	88,4 %	0,3 %	10,2 %	1,1 %
2012	95,8 %	1,1 %	2,1 %	1,0 %	89,1 %	0,5 %	9,3 %	1,1 %
2014	95,6 %	1,7 %	1,7 %	1,0 %	89,6 %	0,5 %	8,8 %	1,1 %
2015	96,0 %	1,1 %	1,8 %	1,1 %	88,9 %	0,6 %	9,4 %	1,1 %

Poznámka: Podíl cyklistů na celkovém počtu vozidel v dopravním proudu se pohybuje v rozmezí 0,1–1,0 %.

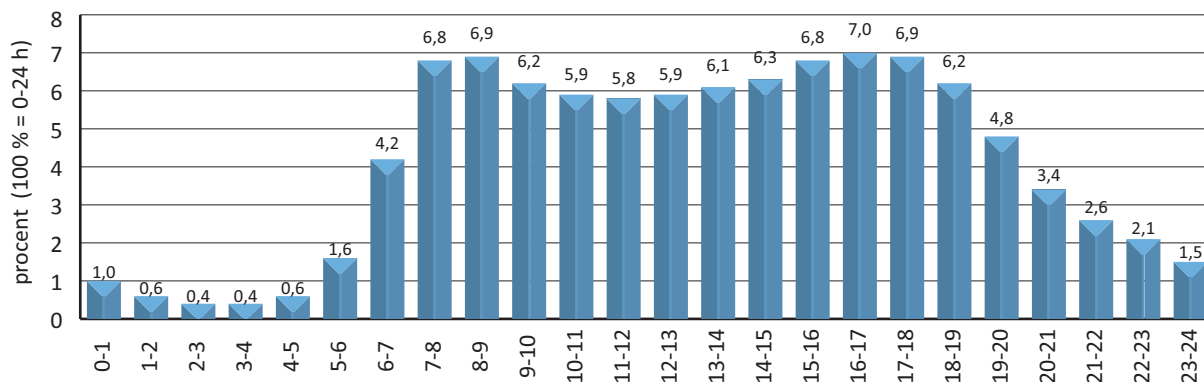
Základní charakteristiky denních variací dopravních výkonů v Praze v pracovní dny

- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (74 % za 6-18 h), podíl období 6-22 h činí cca 91 %.
- Po 18. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkovou hodinou je 8-9 h, odpolední špičkovou hodinou je 16-17 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,9 %, podíl odpolední špičkové hodiny 7,0 % (100 % = 0-24 h).
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné.

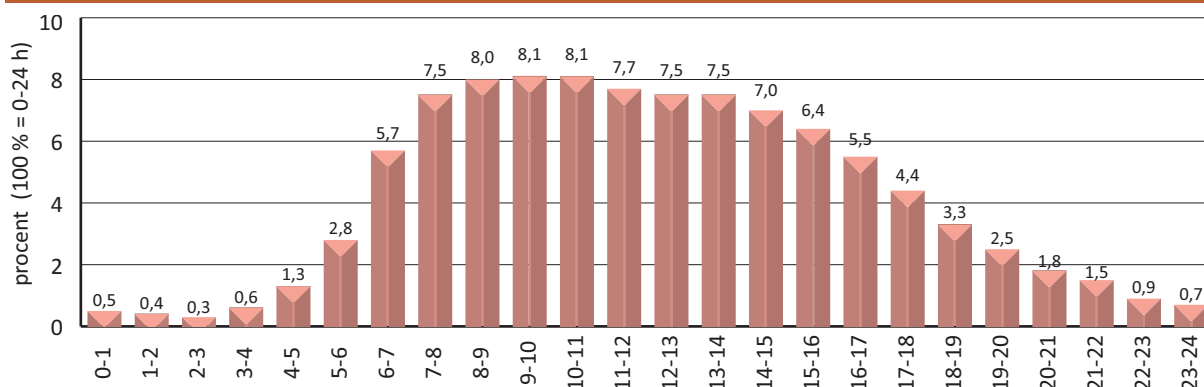
Významnější změny časových variací automobilové dopravy v Praze v letech 1990–2015

- Denní variace – Ranní špičková hodina se snížila z původních 8 až 9 % na 6,9 %, došlo k posunu ranní špičkové hodiny z 6-7 h na 8-9 h a snížil se rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období. Odpolední špičková hodina je nyní 16-17 h a je vyšší (7,0 %) než ranní špičková hodina (6,9 %).
- Týdenní variace – Mírně se zvýšil podíl střed, čtvrtků a pátků oproti pondělkům a úterkům.
- Roční variace – Zvýšil se podíl ledna a února k celoročnímu průměru.

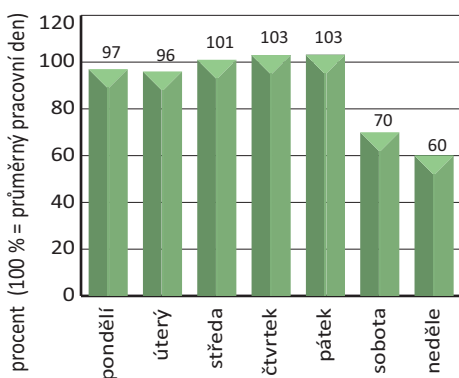
Denní variace automobilové dopravy celkem (rok 2015, Praha, celá síť, pracovní den)



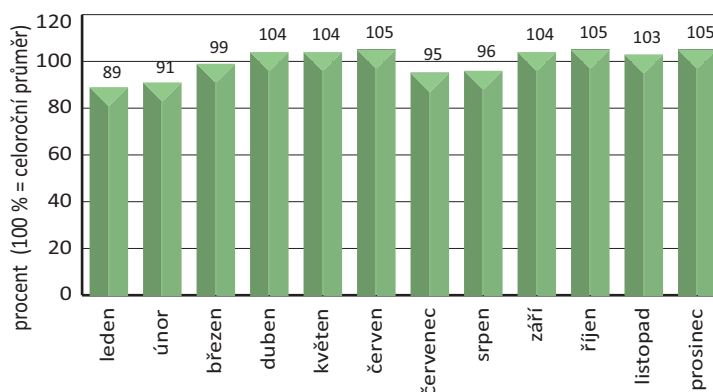
Denní variace nákladních automobilů a autobusů bez MHD (rok 2015, Praha, celá síť, pracovní den)



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



Roční variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



2.4

Vliv zprovoznění TKB na intenzity automobilové dopravy v Praze

V sobotu 19. 9. 2015 byl v Praze uveden do provozu tunelový komplex Blanka (TKB). Jeho jádrem jsou tři na sebe navazující automobilové tunely mezi mimoúrovňovými křižovatkami Malovanka a Troja o celkové délce 5,5 km (tunely Brusnický, Dejvický a Bubenečský). TKB je součástí severní části Městského okruhu a na křižovatce Malovanka navazuje na již dříve vybudované tunely Strahovský (2,0 km, od 12/1997) a Mrázovka (1,3 km, od 8/2004). Tím vznikla souvislá trasa o celkové délce tunelů 8,8 km mezi křižovatkou Troja (s Trojským mostem) a jižním portálem tunelu Mrázovka, na který navazuje povrchová část Městského okruhu – komunikace Dobříšská, Strakonická, Barrandovský most a Jižní spojka.

Dopravní dopady této nové trasy na automobilovou dopravu ve městě jsou dokumentovány na zatížení vybraných charakteristických dopravně významných profilů dotčené pražské komunikační sítě. Stav před zprovozněním TKB dokumentují průměrné intenzity v pracovní den na jaře 2015, stav s TKB pak průměrné intenzity na podzim 2015.

Z vyhodnocení vyplývají tyto základní závěry:

1. Zprovoznění TKB nemělo za následek zvýšení celkového objemu automobilové dopravy v Praze, neboť dopravní výkony (ujeté vozokilometry) na celé pražské komunikační síti zůstaly prakticky beze změny (viz kapitola 2.2).
2. Nabídka této nové atraktivní dopravní trasy se projevila pouze v přesměrování části cest po městě.
3. Přesměrováním části cest do souvislé tunelové trasy Mrázovka – Strahovský tunel – TKB se významně snížil počet vozidel vjíždějících do širší oblasti centra, kde podle sčítání na centrálním kordonu poklesl počet vjíždějících vozidel o 13 000 za den, tj. o 4,5 % méně ve srovnání s předcházejícím rokem.
4. Tunelovým komplexem Blanka projíždělo 68 tisíc vozidel za den.
5. Zprovoznění TKB se odrazilo na výrazném zvýšení automobilového provozu i v navazujících tunelech Strahovském a Mrázovce a dále na trase Dobříšská.
6. K výraznějšímu nárůstu provozu došlo i v navazujících sběrných komunikacích: na ulicích Patočkova, V Holešovičkách a Povltavské.
7. Naopak výrazněji se snížil provoz na ulicích, odkud se část dopravy přesunula do tunelu: na M. Horákové, Veletržní, Chotkově, nábr. Kapitána Jaroše, Argentinské, průjezdu Malou Stranou, Hlávkově mostě, na Wilsonově u Hlavního nádraží, na Nuselském mostě a navazující ulici 5. května.
8. Na ostatních sledovaných místech se intenzita dopravy změnila jen méně významně a konkrétní změny mohou být způsobeny – kromě vlivu TKB – také běžným vývojem automobilového provozu v Praze.

Intenzity automobilové dopravy na vybraných profilech komunikační sítě v souvislosti s TKB
(Průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 0-24 h)

Tunely	Jaro 2015	Podzim 2015	Rozdíl
Bubenečský tunel	0	63 000	
Dejvický tunel	0	68 000	
Brusnický tunel	0	68 000	
Strahovský tunel	46 000	70 000	+ 24 000
tunel Mrázovka	51 000	68 000	+ 17 000
Letenský tunel	18 000	18 000	0
Těšnovský tunel	38 000	37 000	- 1 000
Vybrané úseky s výraznějším snížením intenzit	Jaro 2015	Podzim 2015	Rozdíl
M. Horákové (U Brusnice – Prašný most)	38 000	22 000	- 16 000
M. Horákové (Prašný most – Špejchar)	33 000	18 000	- 15 000
M. Horákové (U Vorlíků – Letenské náměstí)	30 000	23 000	- 7 000
Veletržní (Strojnická – Kamenická)	35 000	24 000	- 11 000
nábř. Kapitána Jaroše (Dukelských hrdinů – Letenský tunel)	33 000	24 000	- 9 000
Argentinská (Dělnická – Plynární)	52 000	44 000	- 8 000
Chotkova	19 000	12 000	- 7 000
Karmelitská (Malostranské náměstí – Hellichova)	15 000	11 000	- 4 000
Hlávkův most	75 000	69 000	- 6 000
Wilsonova (u Hlavního nádraží)	80 000	76 000	- 4 000
Nuselský most	78 000	73 000	- 5 000
5. května (Vyskočilova – Jižní spojka)	80 000	74 000	- 6 000
Dálnice D1 (Chodovec – Šeberov)	110 000	103 000	- 7 000
Vybrané úseky s výraznějším zvýšením intenzit	Jaro 2015	Podzim 2015	Rozdíl
Dobříšská (tunel Mrázovka – Strakonická)	77 000	86 000	+ 9 000
Patočkova (Pod Královkou – Pod Drínopolem)	30 000	44 000	+ 14 000
V Holešovičkách (Pelc-Tyrolka – Vychovatelna)	68 000	79 000	+ 11 000
Povltavská (Pelc-Tyrolka – Zenklova)	13 000	25 000	+ 12 000
Pražský okruh (Lahovice – Lochkov)	48 000	54 000	+ 6 000

3.1

Pražská integrovaná doprava



Na území obsluhovaném Pražskou integrovanou dopravou (PID) je možné cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek, čímž se zvyšuje konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Počátky integrovaného systému v Praze spadají do roku 1992, v roce 1996 byl zaveden přestupní pásmový tarif a od tohoto okamžiku se systém PID průběžně rozšiřuje.

Základní údaje o PID

Dopravní systémy v PID	Metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, železnice, lanovka na Petřín, přívozy
Organizátor PID	Příspěvková organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy)
Obyvatelé s přístupem k PID	1 942 681 obyvatel (1 267 449 v Praze a 675 232 ve Středočeském kraji)
Obsluhované území	3 654 km ² (hl. m. Praha 496 km ² a cca třetina Středočeského kraje 3 158 km ²)
Počet obsluhovaných obcí	359 (87 obsluhováno železnicí i autobusy, 46 pouze železnicí, 226 pouze autobusy)
Počet linek PID	386 (191 pouze na území Prahy, 109 mezi Prahou a regionem, 86 pouze v regionu)
Počet dopravců PID	18 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a 16 soukromých dopravců)
Přepravených osob za rok	1 336 706 700 (1 262 945 700 na území Prahy a 73 761 000 ve Středočeském kraji)
Ceny základních jízdenek PID	Území Prahy - 24 Kč (platnost 30 min), 32 Kč (platnost 90 min), 3 650 Kč (platnost rok)
Provozní náklady PID v Praze	18,05 mld. Kč (75,1 % Praha, 23,6 % tržby, státní rozpočet 1,2 %, ostat. subjekty 0,1 %)
Tržby z jízdného PID v Praze	4,25 mld. Kč (23,6 % nákladů)



Souprava 81-71M ve stanici Petřiny



Tramvaj 15T vyjíždí ze zastávky Jindřišská

Vývoj rozsahu PID

Rok	1992	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	147	150	156	157	161
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	2	15	159	299	299	308	309	313
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	222	229	235

Vývoj ročních dopravních výkonů PID

Rok	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metro, tramvaje, městské autobusy (mil. vozokm/rok)	165,0	168,5	171,8	168,8	165,4	161,8	162,2	167,0
Příměstské a regionální autobusy (mil. vozokm/rok)	23,6	24,6	25,1	25,9	26,9	26,8	26,0	28,8
Železniční linky pouze na území PID* (mil. vlakokm/rok)	-	-	10,9	11,2	11,4	11,4	11,5	11,8

* nová datová řada bez úseků linek S a R přesahujících území PID (např. na lince S9 bez úseku Čerčany – Benešov u Prahy)

Linky provozované v PID

Dopravní prostředek	Linka	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C
Tramvaje	30	21 denních linek (řada 1-26), 9 nočních linek (řada 51-59)
Autobusy městské s trasou pouze na území hl. m. Prahy	149	115 denních linek (řada 100-297), 14 nočních linek (řada 501-515), 18 školních linek (řada 551-576), 1 linka pro osoby se sníženou pohyblivostí (H1) a linka AE
Autobusy příměstské s trasou mezi městem a regionem	92	82 denních linek (řada 301-398), 10 nočních linek (řada 601-610)
Autobusy regionální s trasou pouze v regionu	69	68 denních linek (řada 401-495), 1 sezónní cyklobus
Železnice v PID 26 tratí, z toho na území Prahy zasahuje 11 tratí	36	13 linek S mezi Prahou a regionem (S1-S9, S20, S41, S65, S80), 3 linky R mezi Prahou a regionem (R3, R4, R5), 1 městská linka (S34) 15 linek S pouze v regionu (řada S11-S88), 1 linka R pouze v regionu (R32) 3 sezónní a turistické linky (Pražský a Podlipanský motoráček, Cyklohráček)
Přivozy	6	Linky P1, P2 (obě celoroční), P3, P5, P6 a P7 (všechny sezónní)
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín (od 7. 9. 2015 v rekonstrukci - do dubna 2016)



Autobus SOR NB18 v ulici U zdravotního ústavu



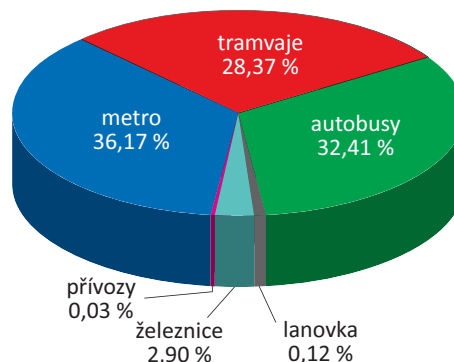
Linka S9 u nového nástupiště ve stanici Praha-Hostivař

Provozovatelé linek PID

Metro, tramvaje, lanovka na Petřín	DP hl. m. Prahy, a. s.
Městské autobusy	DP hl. m. Prahy, a. s. (126 linek = 85 %), 7 soukromých dopravců (23 linek = 15 %)
Příměstské a regionální autobusy	11 soukromých dopravců (147 linek = 91 %), DP hl. m. Prahy, a. s. (14 linek = 9 %)
Železniční linky S	České dráhy, a. s. (33 linek = 92 %), KŽC Doprava, s. r. o. (3 linky = 8 %)
Přivozy	Pražské Benátky, s. r. o. (4 linky), Vittus group, s. r. o. (1 linka), Pražská paroplavební společnost, a. s. (1 linka)

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území hl. m. Prahy za rok 2015

Druh dopravy a provozovatel	Osob/rok
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	456 820 000
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	358 284 000
Autobusy městské (DPP a soukr.)	372 435 000
Autobusy příměstské (soukr. a DPP)	36 855 000
Železnice (na doklad PID nebo ČD)	36 669 000
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	1 480 000
Přivozy (soukromí dopravci)	402 700
Celkem	1 262 945 700



Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2015

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Železnice
Provozní délka sítě na území hl. m. Prahy (km)	65,1	142,7	818,0	160,0
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	1 654,0	545,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,525	0,596	3,65
Průměrná cestovní rychlost na území Prahy (km/h)	35,6	18,8	24,2	48,9
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)*	55 673	51 470	69 666	4 164
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)*	-	-	20 824	7 039
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	456 820	358 284	409 290	36 669
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	41 210	32 551

* U železniční dopravy jde o vlakokilometry.



Zrekonstruované výstupní zastávky Sídliště Petřiny



Příměstská autobusová linka 303 na Černém Mostě

Přehled nejvýznamnějších událostí v PID v roce 2015

Měsíc	Popis události
březen	1. března začal obnovený prodej papírových předplatních kuponů pro všechny kategorie.
duben	7. dubna byl zahájen pravidelný provoz na novém úseku metra linky A za stanice Dejvická do stanice Nemocnice Motol a upraveno linkové vedení a intervaly návazné povrchové dopravy. - Proběhlo rozšíření integrace PID do oblasti Mělníka a Neratovic. Linky z této oblasti začaly pod hlavičkou PID jezdit rovněž od 7. 4. 2015 ke stanici metra C Ládví a jejich vybrané spoje také k nemocnici na Bulovce. - Nová příměstská linka 386 rozšířila místní dopravní obslužnost v oblasti Satalic, Vinoře a Přezletic.
červenec	1. července došlo ke změnám tarifu PID. Byla zlevněna roční předplatní jízdenka na veřejnou dopravu na území Prahy ze 4 750 Kč na 3 650 Kč. Zároveň začala platit bezplatná přeprava pro osobu doprovázející dítě do 3 let (pouze na území Prahy a mimo vlaky PID a linku AE) a bezplatná přeprava psů (na území Prahy a ve vnějších pásmech Prahy, mimo vlaky PID a linku AE) při vlastnictví předplatných časových kuponů. 1. 7. proběhlo také rozšíření plné integrace na železniční lince S32 (trať 072) o úsek Všetaty – Mělník.
září	4. září bylo zavedeno plošné posílení noční tramvajové a autobusové dopravy v Praze během nocí z pátku na sobotu a ze soboty na neděli. - Pražská MHD oslavila 140 let od zahájení pravidelného provozu mimo jiné průvodem historických tramvají.
říjen	- Od 1. října je v platnosti rozšíření integrace na železniční lince S32 o úsek Liběchov – Štětí (trať 072). Stanice Štětí se stala první železniční stanicí PID na území Ústeckého kraje. 31. 10. 2015 proběhly na základě vyhodnocení dopadů zprovoznění nového úseku linky A metra dílčí změny v linkovém vedení tramvají a autobusů v oblasti Prahy 6.
listopad	11. listopadu proběhl celosíťový přepravní průzkum metra a během nocí 13. - 14. 11. a 20. - 21. 11. také průzkum všech spojů noční tramvajové a autobusové dopravy.
prosinec	S platností nového jízdního řádu pro rok 2015/2016 (13. 12. 2015) byla posílená vlaková doprava z Prahy do Českého Brodu, Čelákovic a Vraného nad Vltavou a byla zavedena linka S54 (Hostivice – Středokluky).

3.2

Metro

Metro tvoří základní přepravní síť MHD. Během jednoho pracovního dne je v pražském metru průměrně vypraveno cca 1 800 vlakových spojů, které přepraví cca 1 566 000 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonají cestující pražským metrem denně 1 286 000 cest.

Základní údaje o síti metra v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	3 (A, B, C)	65,1 km
Počet stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61 (přestupní stanice započteny 2x)	1,122 km	35,6 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2015 a podíl v rámci PID	Počet přepravených osob za den	
456 820 000	36,17 %	1 566 000
Počet ujetých vozokilometrů za rok	Rozsah provozu	Počet vlaků v provozu ve špičce
55 673 000 (souprava má 5 vozů)	denní cca 4:45–0:15	101



Soupravy 81-71M ve stanici Nemocnice Motol



Nový výtah do stanice I. P. Pavlova v Legerově ulici

Zajímavé údaje o linkách metra, úsecích a stanicích

Nejdelší linka	Nejhlubší stanice	Nejvíce spojů na lince
Linka B (25,7 km)	Náměstí Míru (A) – 52 m	Linka C (716 spojů/den)
Nejzatíženější úsek*	Nejzatíženější stanice*	Nejkratší interval ve špičce
I. P. Pavlova – Vyšehrad (C) 277 300 osob/den obousměrně	Můstek (A)** - 178 100 osob/den I. P. Pavlova (C) - 102 400 osob/den	Linka C (1 min 55 sekund)

* Údaje z posledního „Komplexního přepravního průzkumu metra 2015“ ** Přestupní stanice – nástup + výstup + přestup

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 26 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

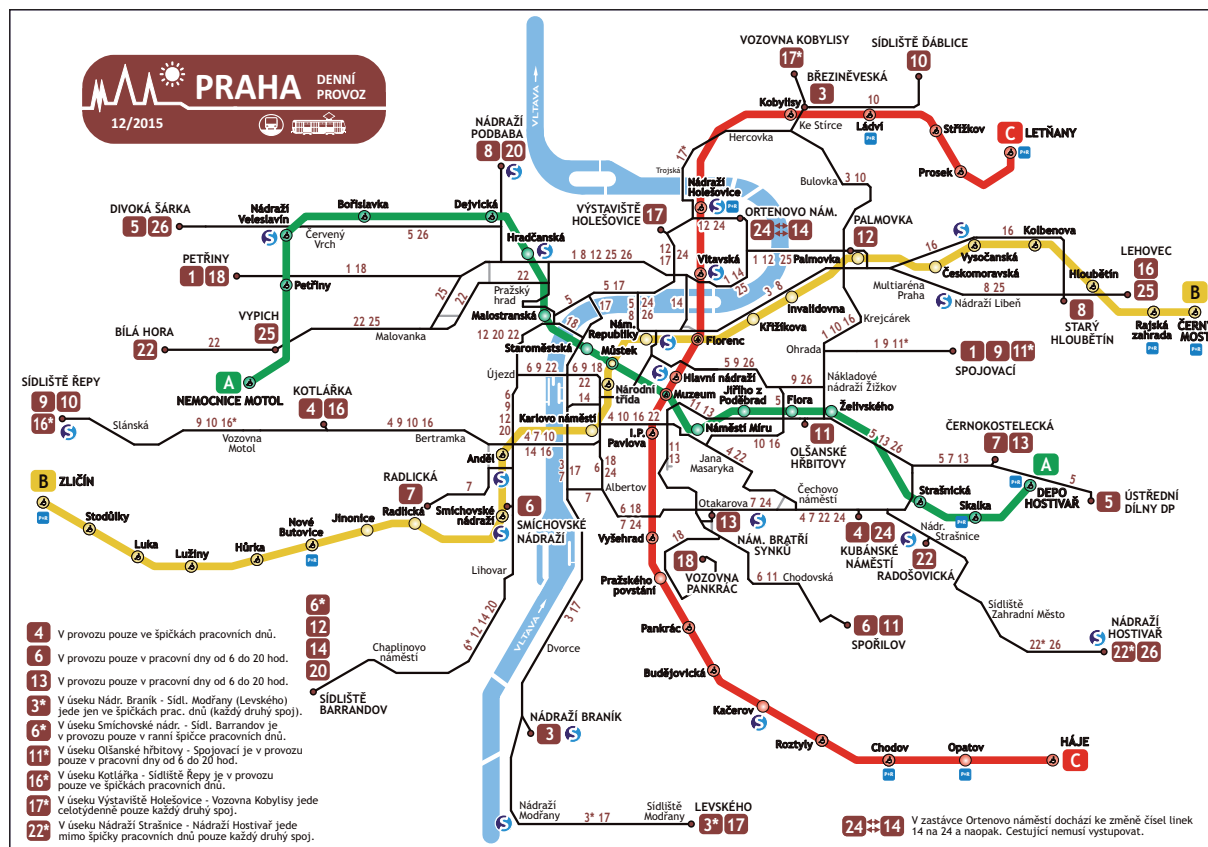
Bezbariérově přístupné stanice metra v Praze – 41 stanic z 61 (67 %)

Linka A (9 stanic ze 17)	Linka B (15 stanic ze 24)	Linka C (17 stanic ze 20)
Nemocnice Motol, Petřiny, Nádrazí Veleslavín, Bořislavka, Dejvická, Muzeum, Strašnická, Skalka, Depo Hostivař	Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Nové Butovice, Smíchovské nádraží, Anděl, Národní třída, Florenc, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajská zahrada, Černý Most	Letňany, Prosek, Střížkov, Ládví, Kobylisy, Nádrazí Holešovice, Vltavská, Florenc, Hlavní nádraží, Muzeum, I. P. Pavlova, Vyšehrad, Budějovická, Pankrác, Roztyly, Chodov, Háje
ve výstavbě Můstek A/B	ve výstavbě Můstek B/A	

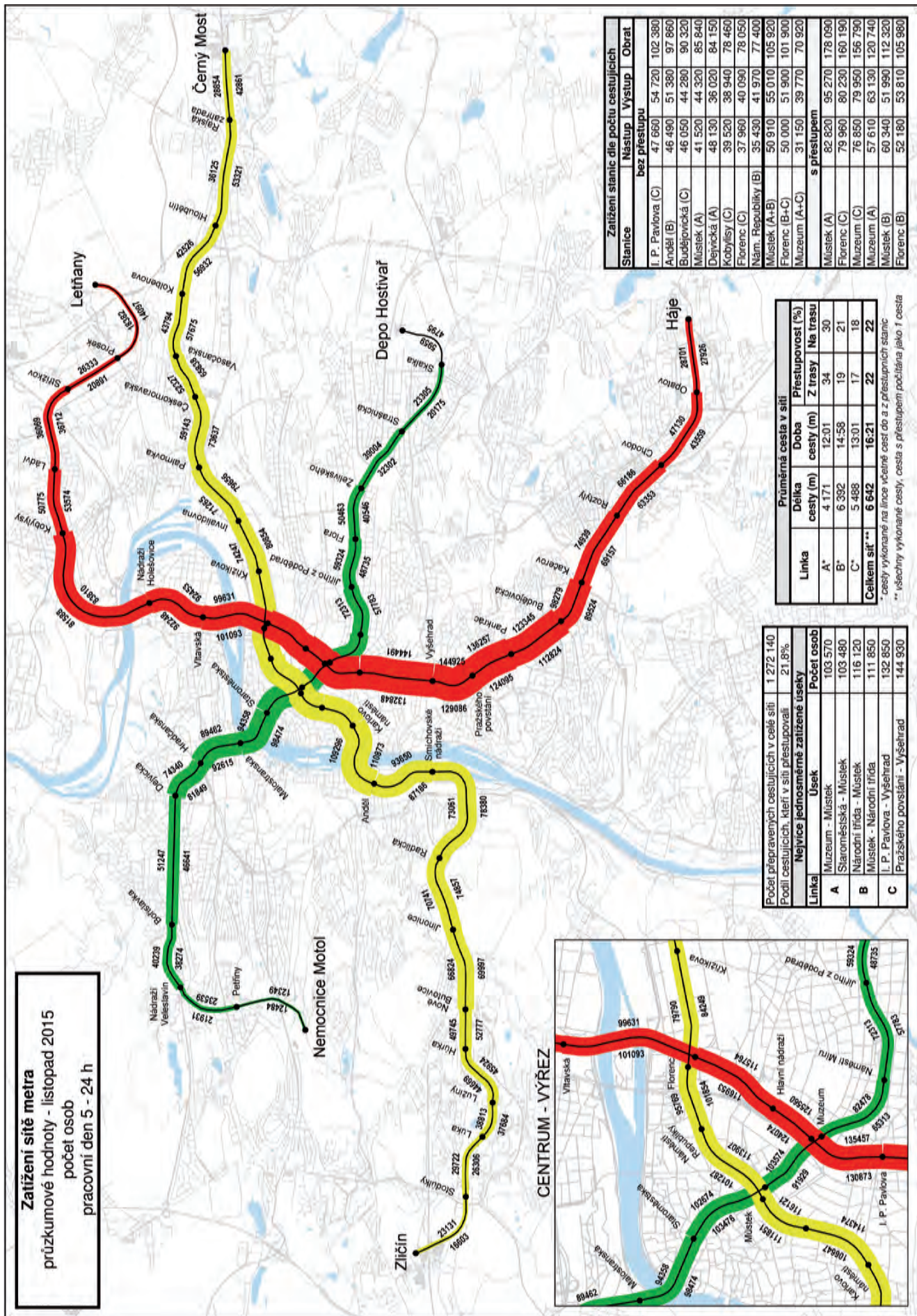
Přehled událostí v pražském metru v roce 2015

Měsíc	Popis události
duben	- Ve dnech 3. – 6. 4. byl obousměrně přerušen provoz na lince C v úseku Muzeum – Roztyly. Důvodem byla plánovaná výměna dvou výhybek ve stanici metra Pražského povstání. - Dne 7. dubna byl zahájen provoz na prodlouženém úseku metra linky A za stanice Dejvická do stanice Nemocnice Motol. Délka nového úseku je 6,134 km, všechny čtyři nové stanice Bořislavka, Nádraží Veleslavín, Petřiny a Nemocnice Motol jsou bezbariérové. Provoz na novém úseku byl zahájen zkušebně jako pásmový, kromě ranní špičky končil každý druhý vlak v pracovní dny již ve stanici Dejvická.
červen	1. června byla provedena úprava pásmového provozu a intervalů na novém úseku metra linky A. Pásmový provoz zůstal zachován pouze v úseku Petřiny – Nemocnice Motol, v úseku Dejvická – Petřiny byl interval dopoledne zkrácen o polovinu z 10 na 5 minut a odpoledne z 6 na 3 minuty.
červenec	Ve dnech 4. – 16. 7. byl obousměrně přerušen provoz na lince C v úseku Kačerov – Háje. Během výluky proběhla výměna kolejového křížení a čtyř na něj navazujících výhybek ve stanici metra Háje.
srpen	31. srpna byla bezbariérově zpřístupněna stanice metra I. P. Pavlova pomocí dvou na sebe navazujících osobních výtahů s celkovou délkou 20 m. Výtah je přístupný z přízemí domu v Legerově ulici č. 357/50.
říjen	- Dne 5. 10. bylo otevřeno nové informační středisko DP Praha, a. s. ve vestibulu stanice metra A Můstek u výstupu do ulice 28. října. Nové infocentrum nahradilo uzavřenou pobočku ve stanici metra Muzeum. 8. října byly ve stanici metra Anděl na lince B otevřeny čtyři nové na sebe navazující výtahy a stanice se stala 40. bezbariérovou stanicí pražského metra. Z povrchu ulice Nádražní vede dvojice 30 metrů dlouhých výtahů do přestupní chodby (dlouhé 80 m), z té pak pokračují dva krátké výtahy na nástupiště stanice.
listopad	Ve středu 11. 11. proběhl po sedmi letech celosíťový přepravní průzkum metra. Oproti roku 2008 se zvýšil počet přepravených cestujících o cca 70 tisíc denně. Vlivem prodloužení linky A metra došlo ke snížení počtu přestupů o 2,31 %. Průměrná doba přepravy jednoho cestujícího v metru narostla o 12 minut.
prosinec	11. prosince byl zprovozněn výtah ve stanici metra Roztyly na lince C, stanice je v pořadí 41. bezbariérová. 17. 12. bylo po rekonstrukci znovu otevřeno informační středisko ve vestibulu stanice metra Hradčanská.

Linky metra a tramvají v Praze (denní provoz – bezvýlukový stav k 31. 12. 2015)



Zatížení sítě metra
průzkumové hodnoty - listopad 2015
počet osob
pracovní den 5 - 24 h



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 6 200 spojů (včetně nočních), které přepraví cca 1 188 000 cestujících.

Základní údaje o síti tramvají v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	30 (21 denních, 9 nočních)	142,7 km (52 % na vlastním tělese)
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
272 (dle názvů), 596 (dle sloupků)	0,525 km	18,8 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2015 a podíl v rámci PID		Počet přepravených osob za den
358 284 000		1 188 000
Počet ujetých vozokilometrů za rok	Rozsah provozu	Počet vlaků v provozu ve špičce
51 470 000 (souprava má 2 vozy)	denní 4:45–0:15, noční 0:00–5:00	399



Obratiště Sídliště Barrandov



Průvod historických tramvají při oslavách 140 let MHD

Zajímavé údaje o tramvajových linkách, úsecích a zastávkách

Nejdelsí linka	Nejvíce přepravených osob na lince	Nejvíce spojů na lince
Linka 16 (22,74 km)	Linka 22 (133 035 osob/6-23 h)	Linka 22 (505 spojů/den)
Nejzatíženější úsek	Zastávky/uzly s největším obratem	Nejkratší interval ve špičce
Lazarská – Spálená x Myslíkova 83 450 osob/6-23 h obousměrně	Anděl – 78 330 osob/6-23 h I. P. Pavlova – 63 300 osob/6-23 h	Linky 3, 9, 17 a 22 (4 min)

Přehled událostí v tramvajové dopravě v roce 2015

Měsíc	Popis události
únor	21. února byla zahájena druhá etapa rekonstrukce Plynární ulice v úseku mezi ulicemi Železničářů a Komunardů. Kromě opravy 550 metrů kolejí byly bezbariérově zpřístupněny zastávky Ortenovo náměstí (ve směru Dělnická byla zřízena zastávka vídeňského typu). Vídeňská zastávka byla v rámci výluky vybudována i v zastávce U Průhonu. Během roku 2015 byly následně v rámci akcí TSK na vídeňský typ přebudovány i zastávky Dělnická (z centra) a Tusarova.
duben	V souvislosti s prodloužením trasy metra o nový úsek Dejvická – Nemocnice Motol byl zrušen provoz linky 2 (Petřiny – Divoká Šárka). Současně došlo k přejmenování čtyř tramvajových zastávek. Petřiny na Sídliště Petřiny, Obchodní dům Petřiny na Petřiny, Bořislavka na Na Pískách a Horoměřická na Bořislavka.
červen	9. června představil Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. ve spolupráci s firmou Pragoimex, a. s. zcela nový typ jednočlánkové nízkopodlažní tramvaje EVO1. Prototyp vozidla následně zahájil proces testování na pražské tramvajové síti, na linku s cestujícími byl nasazen poprvé 16. 9. v rámci Evropského týdne mobility. Několik spojů svezlo první cestující na výlukové trase linky 9 v úseku Smíchovské nádraží – Spořovna.

srpen	8. srpna vyjely tramvaje poprvé na 1 580 metrů dlouhý modernizovaný úsek Evropské ulice mezi Bořislavkou a Dejvicí. Nové podoby se dočkaly zastávky Na Pískách, Hadovka a Thákurova, z úseku zmizely zastaralé BKV panely, které nahradil otevřený svršek, v některých úsecích zatrávněný. - V polovině srpna byla dokončena rekonstrukce tratě v ulici Na Zlíchově mezi zastávkou Hlubočepy a ulicí Křížovou (670 m). V rámci akce došlo k posunu zastávky Zlíchov ve směru z centra a k jejímu bezbariérovému zpřístupnění v obou směrech. - Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. představil veřejnosti 24. srpna druhou generaci tramvaje Škoda 15T ForCity Alfa. Nová tramvaj, kterých v této podobě bude do Prahy dodáno 125 kusů, prošla úpravou designu, interiéru (plastové sedačky, klimatizace, wifi) a několika technickými změnami, které zvýší pohodlí při cestování. V roce 2015 přibýlo do inventárního stavu DPP celkem 34 vozů 15T.
září	Od prvního zářijového víkendu došlo k trvalému posílení nočního provozu tramvají (pouze noc z pátku na sobotu a ze soboty na neděli). Interval na všech devíti nočních linkách byl zkrácen z 30 na 20 minut.
říjen	- Na konci října došlo k trvalé změně linkového vedení tramvají v oblasti Prahy 6 u linek 5 a 20. Linka 5 nově končí v zastávce Divoká Šárka a linka 20 v zastávce Nádraží Podbaba. 31. 10. skončila rekonstrukce tramvajové tratě v ulicích Střešovické a Na Petřinách v délce 3 420 metrů. Během tří měsíců bylo kromě modernizace tratě a tramvajové smyčky Sídliště Petřiny celkem 15 tramvajových zastávek opatřeno zcela novými bezbariérovými přístupy a vybaveno pomocnými prvky pro nevidomé a slabozraké. U metra Petřiny obousměrně a u Vojenské nemocnice v jednom směru zajišťují nově na tramvajové koleje i souběžné autobusové linky.
listopad	- V polovině listopadu skončila první etapa rekonstrukce Vršovické ulice v úseku dlouhém 1 210 m mezi ulicemi Na Zámecké a Minská. Byly rozšířeny a plnohodnotně bezbariérově zpřístupněny zastávky Nádraží Vršovice a Bohemians. V úseku mezi ulicemi Petrohradská a Minská je po kolejích nově umožněn provoz autobusů linek 124 a 139, které spolu s tramvajemi zastavují obousměrně v zastávce Bohemians. - Po sedmi měsících byla dokončena rozsáhlá rekonstrukce tratě v Bělehradské ulici. Byl zmodernizován úsek dlouhý 1 440 m od Tylova náměstí po Otakarovu ulici. Tramvajové zastávky Bruselská Pod Karlovem i Nuselské schody byly v průběhu rekonstrukce přebudovány. Nové tzv. mysy zajišťují jejich bezbariérovou přístupnost a větší bezpečí cestujících. Ve směru do centra byla vybudována nová zastávka Pod Karlovem.
prosinec	Od 10. prosince byl po rekonstrukci zprovozněn cca 320 metrů dlouhý úsek v okolí zastávky Vozovna Střešovice. V rámci akce došlo k rozšíření tramvajových zastávek, přebudování výjezdu z přilehlé vozovny a k umožnění provozu autobusů po tramvajových kolejích i ve směru z centra.

3.4 Autobusy v PID

Na území města je provozována v rámci PID **městská a příměstská** autobusová doprava. Městská autobusová doprava tvoří na území hl. m. Prahy 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.

Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy

Provozovatelé městských autobusů	Počet linek městských autobusů	Provozní délka sítě*
9 (85 % DPP a 15 % soukr. dopravci)	149	818,0 km
Počet zastávek v provozu*	Průměrná vzdálenost zastávek*	Průměrná cestovní rychlost*
1 148 (dle názvů), 3 099 (dle sloupků)	0,596 km	24,2 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2015 a podíl v rámci PID*	Počet přepravených osob za den	
409 290 000	32,41 %	1 161 000
Počet ujetých vozokilometrů za rok*	Rozsah provozu	Počet vozů v provozu ve špičce*
69 665 640	denní 4:30–0:30, noční 0:00–5:00	1 317

* Do statistik pro území hl. m. Prahy jsou započítány ukazatele z úseků příměstských autobusových linek na území města.

Zajímavé údaje o autobusových linkách PID, úsecích a zastávkách na území města

Nejdelší denní linka	Nejvíce přepravených osob na lince	Nejvíce spojů na lince
Linka 269 (32,0 km)	Linka 177 (42 960 osob/6-20 h)	Linka 137 (444 spojů/den)
Nejzatíženější úsek	Zastávky/uzly s největším obrátem	Nejkratší interval ve špičce
Nemocnice Krč - U Labutě 66 000 osob/6-20 h obousměrně	Kobylisy – 50 760 osob/6-20 h Kačerov – 47 060 osob/6-20 h	Linka 107 (2 minuty)

Během jednoho pracovního dne je na území města průměrně vypraveno cca 23 350 autobusových spojů PID, které přepraví cca 1 161 000 cestujících. Z tohoto počtu je cca 19 320 spojů **městských** (řady 100, 200 a 500) a cca 4 030 spojů **příměstských** (řady 300 a 600).



Spoj na lince 139 na křižovatce Želivského



Oslavy 90 let provozu autobusů v Praze – průvod vozidel

Na **příměstských** autobusových linkách (řady 300 a 600) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech cca 4 030 spojů, které přes hraniční profil Prahy přepravily cca 94 tisíc cestujících. Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 28 lokalit jako své výchozí/konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (13) a spojů (455) využívalo terminál Zličín. Nejvyšší denní obraty cestujících (cca 10 000 osob/den) měly terminály Zličín, Černý Most a Smíchovské nádraží.

Síť autobusových linek PID doplňují ještě **regionální** linky (řada 400), které nezajíždějí na území Prahy. Na konci roku 2015 za hranici Prahy jezdilo denně celkem 1 597 spojů, které přepravily v pracovním dnu cca 24 900 cestujících. Jejich provoz zajišťovali pouze soukromí dopravci.

Základní údaje o síti autobusů PID v okolí hl. m. Prahy

Provozovatelé příměstských busů	Počet linek příměstských busů	Provozní délka sítě mimo Prahu
11 (83 % soukr. dopravci a 17 % DPP)	92 linek (82 denních a 10 nočních)	
Provozovatelé regionálních busů	Počet linek regionálních busů	1 654,0 km
8 (100 % soukromí dopravci)	69 (68 denních, 0 nočních, 1 sezónní)	
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 278 (dle názvů), 2 515 (dle sloupků)	1,077 km	29,1 km/h
Počet přepravených osob autobusy PID za rok 2015 mimo území Prahy		Rozsah provozu
41 210 000		denní 4:30–0:30, noční 0:00–5:00
Počet ujetých vozokilometrů za rok		Počet vozů v provozu ve špičce
20 824 260		445

Přehled událostí v autobusové dopravě v roce 2015

Měsíc	Popis události
duben	7. dubna došlo v souvislosti se zprovozněním nového úseku metra linky A ze stanice Dejvická do stanice Nemocnice Motol k výrazné úpravě linkového vedení a intervalů návazné povrchové dopravy na území Prahy 5 a 6. Většina autobusových linek PID končí v zastávkách Nádraží Veveř, Bořislavka nebo Vypich. Bylo zrušeno 9 linek, 20 linek změnilo svoji trasu nebo byly zkráceny a 4 linky vznikly nově.
červen	6. 6. naposled vyjel na lince 213 autobus typu Karosa B 741. Tento typ byl v Praze v provozu přes 20 let. 21. června oslavil DPP průvodem historických autobusů 90 let od zahájení provozu autobusů v Praze.
září	- V rámci plošného posílení provozu nočních linek PID byl na pěti autobusových linkách (504, 505, 510, 511 a 512) zkrácen interval z 30 na 20 minut v noci o víkendech (pátek/sobota a sobota/neděle). Zároveň byla sloučena noční linka 508 s linkou 504 (zachováno číslo 504). - Dne 1. 9. byl do zkušebního provozu s cestujícími uveden nový elektrobuses SOR EBN 11 (na lince 213).

Počet přepravených osob vlaky PID na území hl. m. Prahy za rok (s jízdenkami PID nebo s jízdenkami ČD)

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Osob	24 593 000	26 905 000	26 883 000	29 320 000	32 361 000	34 762 000	36 548 000	36 669 000

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

Trať	Linka	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
011	S1 (S7)	17 580	18 120	17 570	19 340	20 930	21 790	21 520	21 090
070	S3, S34, R3	2 260	2 540	2 380	2 890	2 960	4 110	4 430	3 890
091	S4, R4	10 030	7 830	8 210	10 030	10 710	13 400	14 820	15 720
120	S5, R5	4 310	5 620	5 270	4 960	5 470	7 040	7 080	7 210
122	S65	200	230	340	390	390	390	390	590
171	S7	16 450	18 530	18 970	20 470	20 350	21 590	21 990	21 870
173	S6	510	690	790	880	1 030	1 160	1 500	1 640
210	S8, S80	1 830	1 950	1 860	1 560	2 240	2 670	2 280	2 670
221	S9	13 780	15 650	16 940	18 950	21 640	23 710	25 420	23 780
231	S2, S20 (S9)	11 060	12 730	13 640	14 490	15 090	16 070	16 680	16 080
ML	S41	1 890	2 480	2 500	2 520	2 470	1 510	1 010	2 210
CELKEM		76 140	79 900	86 370	88 470	103 280	113 440	117 120	116 750

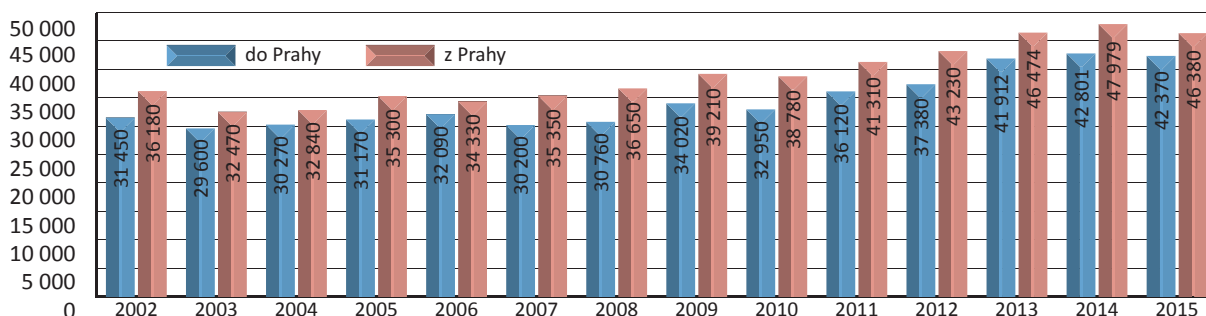


Vlak na lince R5 ve stanici Praha-Veleslavín



Cyklohráček

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



* V sobotu v roce 2015 přepravily vlaky PID na území Prahy cca 54 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli 42 %.

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

Stanice	Zastavující linky PID	Nástup, výstup a přestup (osob/den celkem)
1. Praha Masarykovo nádraží	S1, S2, S20, S34, S4, S5, R4, R5	42 960 (PID tvoří 100 % z celkového denního obratu stanice)
2. Praha hlavní nádraží	S3, R3, S7, S8, S80, S9	32 320 (PID tvoří 42 % z denního obratu stanice z vlaků ČD)
3. Praha-Smíchov	S6, S7	13 720 (PID tvoří 87 % z celkového denního obratu stanice)

Procentuální podíl jízdních dokladů používaných cestujícími ve vlacích PID na území Prahy (prac. den)

Rok	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015
Doklad PID* (%)	32,5	39,2	52,1	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2	72,8
z toho jednotlivé jízdné PID (%)	-	-	7,2	10,6	7,5	5,6	8,5	5,3	5,3	5,5
Doklad ČD, bezplatná přeprava (%)	67,5	60,8	47,9	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8	27,2

* včetně jednotlivých jízdenek PID

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

Úsek (linka)	Interval (ranní špička)	Doba jízdy	Vzdálenost
Praha-Klánovice – Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n. (S1,S7)	15 min	25 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha hlavní nádraží (S9)	15 min	23 min	17 km
Praha-Radotín – Praha hlavní nádraží (S7)	10 min	17 min	13 km
Praha-Čakovice – Praha hl. n. (S3,R3)/Praha Masarykovo nádr. (S34)	20 min	24 min	19 km
Praha-Sedlec – Praha Masarykovo nádraží (S4)	20 min	13 min	9 km
Praha-H. Počernice – Praha Masarykovo n./Praha hl. n. (S2, S20, S9)	15 min	16 min	15 km
Praha-Ruzyně – Praha Masarykovo nádraží (S5)	30 min	24 min	13 km

Přehled událostí v železniční dopravě v roce 2015

Měsíc	Popis události
únor	• 2. února začala rekonstrukce haly nad nástupiště pražského Hlavního nádraží. Cca na 2 roky je omezen provoz některých vlaků, které jsou odkloněny do stanic Praha Masarykovo nádraží a Praha-Holešovice.
srpen	• 19. srpna byla ukončena modernizace tratě Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Nučice – Beroun. Na území Prahy byly po rekonstrukci blíže centru městských částí posunuty zastávky Praha-Řeporyje a Praha-Hlubočepy. Modernizace tratě do budoucna umožní zkrácení intervalu ve špičkách z 30 na 20 minut.
září	• 14. září začaly zastavovat vlaky linky S9 u nového 1. nástupiště ve stanici Praha-Hostivař. Nový bezbariérový podchod zkrátí vzdálenost k zastávkám tramvají i autobusů v uzlu Nádraží Hostivař a rovněž propojil okolní území, které bylo doposud železničí rozděleno. 2. prosince bylo otevřeno 2. nástupiště.
prosinec	• 13. prosince začaly spoje linek S1 a S7 zastavovat v nové železniční zastávce Praha-Běchovice střed, která byla vybudována v rámci modernizace trati 011 Praha-Běchovice – Úvaly. Zastávka je blíže centru obce Běchovice. V přípravě je zde vybudování podchodu pod kolejemi, parkoviště P+R a zastávky autobusů PID.

3.6 Lanová dráha a přívozy

Lanová dráha je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozítkem a Petřínem. V roce 2015 přepravila celkem 1 480 000 cestujících (denně v průměru 4 055 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,12 %. Provoz lanovky zajišťují dva vozy pro 100 lidí, které se pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávají výšku 130,45 m. V létě lanovka denně absolvuje 75 jízď směrem na Petřín, v zimě 57 a při zvýšené poptávce na přepravu jezdí i mimo jízdní řád. Dne 7. 9. 2015 začala plánovaná rozsáhlá rekonstrukce.

Říční přívozy přes Vltavu se od roku 2005 již staly běžnou součástí městské hromadné dopravy. Mají význam především pro rekreační cesty (návaznost na cyklistické trasy, dopravní obsluha vltavských ostrovů), ale stále více i pro běžnou dopravu, např. do zaměstnání (v zimě 75 % cest). V roce 2015 bylo v provozu 6 přívozů, které přepravily 403 tisíc cestujících (0,03 % počtu přepravených osob PID na území Prahy). Provozovatelem přívozu P3 je společnost Vittus group, s. r. o., přívozu P7 Pražská paroplavební společnost, a. s. a zbylé čtyři přívozy provozuje společnost Pražské Benátky, s. r. o.

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2015 a jejich vybraných parametrů

Linka	Trasa	Zahájení provozu	Charakter provozu	Přepravené osoby za den	Přepravené osoby za rok
P1	Sedlec – Zámky	1. 7. 2005	celoroční	102	37 100
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	613	223 805
P3	Lihovar – Veslařský ostrov	17. 7. 2007	sezonní	180	39 455
P5	Císařská louka – Výtoň – Náplavka Smíchov	31. 3. 2012	sezonní	269	58 810
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezonní	111	24 290
P7	Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský o.	7. 8. 2015	sezonní	221	19 240

3.7

Vozový park dopravců PID

Vozový park metra – provozní stav, provozovatel DP hl. m. Prahy, a. s. (DPP), průměrné stáří 10,35 let

typ	vozů	vlaků				
M1, M1D	265	53				
81-71M	465	93	M1	81-71M	81-71	EČS
celkem	730	146				
81-71 a EČS (historické)	8	2				

Vozový park tramvají – provozní stav, provozovatel DPP, průměrné stáří 11,68 let

typ	vozů	souprav			
vysokopodlažní T3M	29	14,5			
vysokopodlažní T3SU(CS)	65	32,5	T3	T6	T3R.PLF
vysokopodlažní T6	132	66			
vysokopodlažní T3R	350	175	KT8D5.RN2P	14T	15T
střed nízkopodlažní T3R.PLF	33	16,5			
střed nízkopodlažní KT8D5.RN2P	46	46			
částečně nízkopodlažní 14T	57	57			
plně nízkopodlažní 15T	157	157			
celkem	869	564,5			

Vozový park autobusů – provozní stav, provozovatel DPP a s. dopravci, průměrné stáří busů DPP 8,48 let

typ	vozů DPP	vozů soukr.			
standardní vysokopodlažní např. Karosa B931, B951	157	369			
kloubový vysokopodlažní např. Karosa B941	106	28	Karosa B931	Karosa B941	Citybus 12m
standardní nízkopodlažní např. SOR NB12, Citybus 12m	479	194			
kloubový nízkopodlažní např. SOR NB18, Citybus 18m	369	47	SOR NB12	SOR NB18	Solaris U 8,9 LE
midibus nízkopodlažní např. Solaris Urbino 8,9 LE	64	57			
celkem	1 175	695			

Vozový park Českých drah, a. s. – inventární stav, vozy používané v příměstské dopravě v Praze a okolí

typ	počet			
elektrická nízkopodl. jednotka řady 451, 452	12			
elektrická nízkopodlažní jednotka řady 471	70	451, 452	471	814
motorová nízkopodlažní jednotka řady 814 a 814.2	58			
motorový vysokopodlažní vůz řady 854	15	854	054	810
vysokopodlažní řídicí vůz řady 954.2	3			
připojný vysokopodlažní vůz řady 054, 054.2	28			
motorový vysokopodlažní vůz řady 810	14			
připojný vysokopodl. vůz řady 010, 012, 021	24			
připojný patrový nízkopodlažní vůz řady Bmto	12			
celkem	236			

Podíl plně či částečně bezbariérových (nízkopodlažních) výkonů garantovaných na linkách PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice
100 %	48 %	86 %	47 %	84 %

3.8

Hromadná doprava na území Prahy mimo PID

Mimo systém PID je v Praze hromadná doprava osob provozována zejména při zvláštních příležitostech. Během Pražské muzejní noci, bylo 13. června vypraveno 11 autobusových linek. Tyto linky byly v provozu od 18:30 do cca 1:45 s intervaly 5 až 10 minut a zdarma rozvážely cestující mezi jednotlivými kulturními institucemi. Centrálním přestupním bodem bylo náměstí Jana Palacha.

Specifickou položkou je obsluha nákupních, kancelářských či multifunkčních center. Ta jsou většinou umístěna při okrajích Prahy nebo v hůře dostupných oblastech, pro návštěvníky je proto organizována doprava z nejbližších terminálů zejména kapacitní kolejevé dopravy. Jedná se např. o linku OCL mezi stanicí metra Letňany a Obchodním centrem Letňany. Dále například obsluha BB Centra, která v pracovních dnech zajišťuje obsluhu kancelářských budov v rozsáhlém území severovýchodně od stanice metra Budějovická. Tato doprava je zpravidla bezplatná a hradí ji jednotlivá centra či obchody.

Zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou určeny speciální linky od stanic metra Nádraží Holešovice k Výstavišti Holešovice (linka 751) a Letňany k Výstavišti Letňany (linka 758), vypravované při různých výstavách a veletrzích. Interval na těchto linkách nejčastěji kolísá mezi 10 a 20 minutami.

Pro majitele průkazů ZTP a ZTP/P s trvalým pobytem v Praze a v některých obcích Středočeského kraje provozuje firma Handicap – transport s. r. o. službu mikrobuseů na zavolání. Ta má nástupní sazbu 10 Kč a po Praze pak jízdné 32 Kč. Pro přepravující se na území prvního tarifního pásma a Prahy dohromady je cena 40 Kč za jednotlivou jízdu a jednu osobu.

ZOO Praha vypravovala na své náklady speciální autobusový spoj z Nádraží Holešovice do Troje a zpět za 1 Kč. Autobus jezdil od 24. 5. do 31. 8. o víkendech a svátcích, v letních prázdninových měsících (červenec a srpen) každý den. Spoj kopíroval trasu stávající linky č. 112, nezastavoval však jinde než na konečných zastávkách. Interval byl 20 minut a autobus jezdil kyvadlově. První autobus vyjžděl z Nádraží Holešovice v 9:00, poslední odjížděl ze zastávky Zoologická zahrada v 19:10.



Linka BB1



ZOObus

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 2015 pohybovalo celkem 1 098 vlakových spojů (výchozích, končících, projíždějících) provozovaných ČD, a. s., které přes hranici Prahy přepravily 138,5 tisíc cestujících. Zhruba čtvrtina z počtu spojů byla mimo PID, zbytek v rámci PID.

Z hlediska výkonů je pro vnější železniční dopravu dlouhodobě nejdůležitějším nádražím stanice Praha hlavní nádraží. Denně tudy projede celkem 644 vlakových spojů, z nichž 43,6% jsou spoje mimo PID.

Provoz dálkové osobní železniční dopravy (mimo PID) zajišťují České dráhy, RegioJet a LEO Express. Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Počet vlaků provozovaných ČD, a. s. na nejdůležitějších železničních stanicích 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	2 197 30	116 821	77 790	83 073	88 210	61 327	39 924	42 189
Vlaků za den**	644	344	237	249	266	182	120	132
z toho PID	363	344	186	223	177	151	91	132
z toho mimo PID	281	0	51	26	89	31	29	0

* počet vlaků výchozích, končících, či zastavujících

** průměrný pracovní den 2015



Souprava Regiojet na Hlavním nádraží



Oslava 170 let železnice Praha - Český Brod

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

Rok		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet vlaků	výchozích	161 193	160 360	174 615	215 189	217 472	217 481	219 679	214 483	213 973	224 336
	končících	163 510	160 665	174 947	215 598	217 886	217 895	220 098	214 892	214 381	224 764
	celkem	324 703	321 025	349 562	430 787	435 358	435 376	439 777	429 374	428 353	449 100

Obrat cestujících na nejdůležitějších železničních stanicích hl. m. Prahy v roce 2015 (pouze vlaky ČD)*

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
Osob za rok (v tis.)	26 974	12 488	4 723	1 808	1 949	1 555	971	2 389
Osob za prac. den	76 125	42 432	15 781	5 633	6 878	4 809	3 000	7 975
z toho PID	32 324	42 432	13 715	5 109	5 141	4 130	1 343	7 975
z toho mimo PID	43 801	0	1 812	554	1 737	679	1 657	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. Největším dopravcem je Student Agency.

Vývoj vybraných charakteristik autobusového nádraží Florenc

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Počet spojů za rok	180 000	160 000	145 000	145 000	150 000	155 000	155 000	170 000
Počet spojů za průměrný prac. den	550	460	420	420	425	435	450	485
z toho mezinárodní spoje	120	100	105	130	145	155	175	230
z toho vnitrostátní dálkové spoje	430	360	315	290	280	280	275	255
Počet dopravců	85	93	100	100	100	105	120	125

Další linky spojující Prahu s vnějším územím jsou vypravovány a ukončovány na autobusových stanovištích Černý Most, Dejvická, Hradčanská, Nádraží Holešovice, Na Knížecí, Roztyly, Zličín a Želivského a nově také Nádraží Veleslavín, kam byla po zprovoznění nového úseku metra přemístěna větší část spojů z Dejvické.

V malé míře (do 5 tisíc spojů ročně) pak jezdí dálkové autobusy z Ládví, Letňan a Opatova. Oproti předchozímu roku 2014 byla cca polovina spojů z terminálu Nádraží Holešovice převedena pod linky PID a přemístěna do terminálů Ládví a Letňany.



AN Roztyly

Vybrané charakteristiky nejdůležitějších autobusových terminálů na území Prahy

	Počet spojů za rok	z toho mezinárodní	z toho vnitrostátní dálkové	z toho vnitrokrasné	Počet spojů za den*	z toho mezinárodní	z toho vnitrostátní dálkové	z toho vnitrokrasné
Na Knížecí	94 614	104	34 346	60 164	314	0	102	212
Černý Most	92 558	0	73 256	19 302	279	0	205	74
Nádr. Veleslavín	82 997	0	0	82 997	441	0	0	441
Zličín	75 339	0	27 842	47 497	117	2	77	38
Hradčanská	59 827	0	25 459	34 368	251	0	125	126
Nádr. Holešovice	55 304	0	38 800	16 504	116	0	115	1
Dejvická	47 122	0	11 334	35 788	517	0	99	418
Roztyly	38 018	1 110	25 428	11 480	117	2	77	38
Želivského	2 699	2 699	0	0	4	4	0	0

* průměrný pracovní den

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 zajiřdějící 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.

Vývoj vybraných charakteristik Středočeské integrované dopravy

Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Počet linek zajiřdějících na území Prahy	41	40	33	31	31
Průměrný počet spojů za pracovní den*	572	591	455	458	456
Počet osob přepravených přes hranici Prahy (tis.)	4 476	3 470	3 453	3 457	3 455

*celkem do Prahy + z Prahy



Síť značených cyklotras v hlavním městě Praze má celkovou délku přes 450 kilometrů. Jednotlivé cyklotrasy se dělí se na páteřní, hlavní, doplňkové a místní a značí se písmenem A a číslem. Systém doplňují cykloturistické trasy.

Základní údaje o cyklistické infrastruktuře v Praze

Celková délka značených cyklotras	Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras	Cykloobousměrky
454 km	167 km	23 km (125 úseků)
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy samostatné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
33 km	44 km	21,5 km
Stojanů pro cyklisty	Předsazených stopčar pro cyklisty	Přejezdů pro cyklisty
1 714	255 křižovatek, 1 037 jízdních pruhů	60 (z toho 26 řízených SSZ)



Cyklotrasa A222 Roztyly-Záběhlice



Cyklotrasa A222 Roztyly-Záběhlice, jiný pohled

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2015

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14)	3 120 m	Cyklopruhy společné (+bus+taxi)	1 990 m
Cyklopiktokoridory (V20)	1 000 m	Cyklopřejezdy (V8)	6 (z toho 2 SSZ)
Cykloobousměrky	1 750 m (11 úseků)	Stojany na kola (dvoumístné)	174 ks

Od listopadu 2015 je v provozu nová dvoukilometrová cyklotrasa od metra C Roztyly do ulice U Záběhlického zámku. V rámci její realizace došlo k celé řadě dílčích stavebních a dopravních úprav na přilehlých komunikacích (jednalo se o úpravy přechodů pro chodce, přisvětlení některých úseků, rozšíření chodníků apod.), pouze v koncovém úseku byla postavena nová cyklostezka.

Ve stejném období byla dokončena i nová cyklostezka v Praze-Ďáblicích, která se napojuje na panelovou komunikaci při ulici Květnová a končí u objektu hvězdárny. Podél stezky jsou umístěny lavičky, před hvězdárnou je osazeno pět stojanů na kola.



Nový řízený cyklopřejezd u výjezdu z terminálu Roztyly

Dokončené investiční akce v cyklo dopravě v roce 2015

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Záběhlíce – Hostivařská přehrada	A23	1b. etapa Záběhlícká – Hamerský rybník, délka 1,5 km, z toho cyklostezka 1,2 km, zkolaudováno 2015.
Roztyly - Záběhlíce	A222	Úprava cest a chodníků, rozšíření přechodů, doplnění značení, osazení nového osvětlení, v ul. U Záběhlíckého zámku nový úsek cyklostezky, délka 2 km.
Michnova – Hněvkovského	A41	Dokončení rekonstrukce podél ulic U modré školy, Prašná, délka 420 m.
Ďáblice	A280	Cyklostezka, napojení trasy A280 k hvězdárně Ďáblice, délka cca 200 m, šířka 3 m, společný provoz pro pěší a cyklisty.
Radotín - Rymář	A1	Cyklostezka, délka 280 m.



Cyklostezka Michnova - Hněvkovského



Cyklostezka Ďáblice

Neinvestiční akce v cyklo dopravě v roce 2015 (dopr. opatření – zvyšování bezpečnosti cyklistů)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Letenské sady	A165	Revitalizace dopravního značení.
Žižkovský tunel, Tachovské nám., Seifertova	A25	Realizace a revitalizace.
Újezd - Vítězná	A24	Revitalizace dopravního značení.
Barrandovský most – jižní chodník	spojka A1-A2	Realizace dopravního značení, integrace, úsek 0,35 km.
Olbrachtova	A221	Realizace dopravního značení, integrace, úsek 0,50 km.
Hlubočepská	A12	Revitalizace dopravního značení.
Kbely	A44,A262,A266	Realizace dopravního značení.
Hybernská	A25	Realizace dopravního značení a dopravně-bezpečnostního zařízení, cyklopruh, délka 0,50 km.
Kbely – Rajská zahrada	A26,A256	Realizace dopr. značení (ul. Cíglarova), délka 0,30 km. Realizace dopravněbezpečnostního zařízení (polštáře). Obnova VDO.
Kyje – Černý most	A25,A256	Realizace dopravního značení, délka 1,40 km.
Evropská	souběžně s A156	Realizace dopr. značení (BUS,TAXI,CYKLO), délka 1,60 km.
U Labutě	A22	Revitalizace dopravního značení.
Na Pankráci	A41	Realizace dopravního značení, délka 0,83 km.
Kbelská – Poděbradská	A26	Obnova vodorovného dopravního značení (VDO)
Rajská zahrada – Hloubětín	A26	Obnova VDO
Na Příkopě	A242	Obnova VDO, cyklopruh, délka 0,24 km.
Koněvova	A244	Obnova VDO, délka 1,20 km.
Na Strži (Milevská – Olbrachtova)	spojka X421-A221	Realizace dopr. značení, integrace, délka 0,40 km.
Za Černým mostem	A26	Obnova VDO.
Veletržní	spojka A165-A310	Realizace dopr. značení, integrace, délka 1,20 km.

Z neinvestičních akcí jsou významné realizace na Praze 7, kde významně narostl počet cykloobousměrek a jedna starší prošla opravou (v ulici Ovenecká). Nově byly pro cyklisty obousměrně zprůjezdněny ulice Osadní a Nad Královskou oborou, změnou dopravního režimu byla nově zprůjezdněna Antonínská ulice u Vltavské.



Integrace cyklistů v ulici Veletržní



Stezka pro chodce a cyklisty, ulice Ovenecká

V souvislosti se snížením intenzity automobilové dopravy ve Veletržní ulici přibyl ve směru od Strojnické ulice po Letenské náměstí stoupací cyklopruh, v opačném směru byl vyznačen cyklopiktokoridor. V Letenských sadech byly v roce 2015 všechny hlavní vjezdy do parku osazeny značkou „stezka pro chodce a cyklisty“, zároveň došlo k drobnému přeznačení cyklotras v parku.

Nejvýznamnější novou cykloobousměrkou roku 2015 je realizace v ulici Hyberské, která v návaznosti na již užívanou cykloobousměrku v ulici Na příkopěch (realizována v roce 2013) výrazně zlepšila podmínky pro příjezd do centra města z oblasti Žižkova, resp. z cyklotrasy A25 vedené po bývalé železniční trati a Vítkovským tunelem. Vznik cykloobousměrky v Hyberské ulici byl úzce koordinován s obnovou SSZ Hyberská x Havlíčkova.

Cyklisté v prostředcích Pražské integrované dopravy (PID)

Pro cestující s platnou jízdenkou PID je na území Prahy (pásma P, 0 a B) přeprava jízdních kol jako spoluzavazadla zdarma. V **metru** mohou být přepravována v každém voze maximálně dvě jízdní kola na každé poslední plošině ve směru jízdy. Pro přepravu jízdního kola lze využít i vybrané výtahy ve stanicích metra (Bořislavka, Černý Most, Háje, Chodov, Ládví, Letňany, Národní třída, Nemocnice Motol, Pankrác, Prosek, Roztyly, Skalka, Střížkov). Výtahy jsou označeny modrým piktogramem jízdního kola.

V **tramvajích** lze přepravovat kola na místech určených pro přepravu kočárků, ale pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra, s výjimkou pracovního dne v období od 14 do 19 hod. Na každé plošině je možné přepravovat maximálně dvě jízdní kola. Přeprava kol je vyloučena při zvýšené poptávce. Nástupní zastávky jsou označeny uvedeným piktogramem.



Na všech **železničních tratích** na území Prahy je přeprava jízdních kol zdarma, mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. **Cyklohráček**, dětský a cyklistický výletní vlak, který jezdí na trase Praha Masarykovo nádraží – Praha-Dejvice – Podlešín – Slaný, byl v provozu v nepracovní dny od 28. března do 1. listopadu 2015. 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 na sezení. Cyklohráček jezdí za standardní tarif ČD a Pražské integrované dopravy. V rámci tarifu PID lze cestovat na předplatní kupony na Opencard i na jízdenky pro jednotlivou jízdu.

Již 13. sezónu byl v období od 4. 4. do 4. 10. 2015 v provozu každý nepracovní den **cyklobus** PID v trase Dobřichovice – Kytín. Provoz je zajišťován upraveným autobusem s úchyty na 25 jízdních kol. Linka cyklobusu navazuje na vlaky linky S7 z obou směrů. Na lince cyklobusu platí tarif PID a cena přepravy jízdního kola je 16 Kč bez ohledu na vzdálenost a předchodí použití nebo nepoužití vlaku. Ve vlacích linky S7 je cena za přepravu jízdního kola dle Tarifu ČD od 25 Kč výše dle ujeté vzdálenosti.

Na **lanové dráze** na Petřín se jízdní kola přepravují zdarma vždy v druhém oddílu vozu (označen piktogramem). Přeprava kol zdarma je možná také na všech **přívosech** spojujících vltavské břehy a tím i páteřní cyklotrasy A1 a A2 (přepravu mohou omezit zvýšené provozní nároky). Novinkou sezony v roce 2015 byla změna trasy přívozu P5, který i nadále obsluhoval Císařskou louku, ale nově navíc propojil i výtoňskou a smíchovskou náplavku.

Na lince **AE (Airport Express)** provozované v trase Hlavní nádraží – Letiště Václava Havla Praha je možná přeprava jízdního kola zabaleného pro leteckou přepravu zdarma. V ostatních autobusech není přeprava jízdních kol povolena, a to ani v případě náhradní dopravy. Sbalené skládací jízdní kolo, dětské odrážedlo nebo dětské jízdní kolo pro dítě do 6 let věku lze přepravovat i jako zavazadlo, pokud překročí povolené rozměry (50x60x80 cm) nejvíce v jednom rozměru.

Automatické cyklosčítače

Automatické 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. První sčítače byly osazeny na podzim 2009, v závěru roku 2015 bylo v Praze v provozu 26 lokalit. Na základě výsledků míry vandalismu byly některé cyklosčítače odstraněny, některé lokality byly naopak rozšířené (Podolské nábřeží o sčítání cyklistů ve vozovce, sčítač v Hlubočepích se stal obousměrným).

Pro účely srovnání roku 2015 s rokem 2014 je důležité srovnávat lokality bez rozšíření měření, které bylo realizováno v roce 2015 (týká se lokality Hlubočepská ve směru z centra, lokality Špejchar (Pelléova) a Podolské nábřeží – vozovka).

Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými cyklosčítači

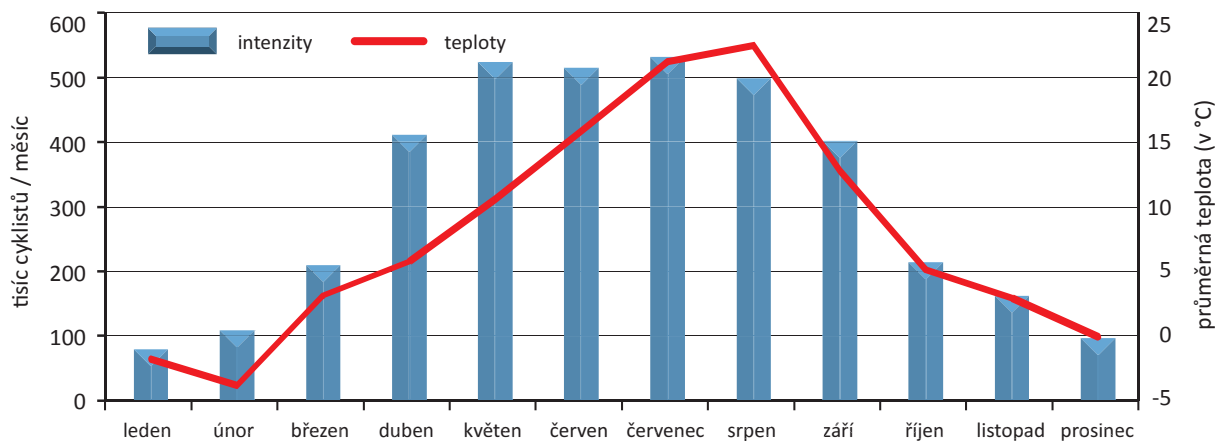
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasy, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna 15/14 (%)	Cyklistů za den max. roku 2015
		2014	2015		
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ul. Ke Štvanici	217 290	231 332	+6 %	1 931 (čt)
Lahovičky	A1, u Lahovického mostu	217 100	199 391	-8 %	3 090 (ne)
nábř. Kapitána Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	173 520	152 926	-12 %	1 194 (st)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	106 743	97 082	-9 %	825 (st)
Podolské nábřeží	A2, 150 m jižně od Vyšehr. tunelu, stezka	340 097	**250 071	-26 %	1 952 (út)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	334 023	294 841	-12 %	3 032 (so)
Sulická	A22, pod Jižní spojkou	168 643	143 355	-15 %	1 505 (so)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	407 003	440 665	+8 %	4 859 (so)
Hlubočepská	A12, jednosměrné, Zbraslavská – Na srpečku	88 878	84 981	-4 %	1 614 (so)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	128 164	110 248	-14 %	1 209 (čt)
Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	76 275	71 565	-6 %	671 (ne)
Vysočany	A26, paralelně s ulicí Poděbradská	*58 690	147 638	-	1 499 (ne)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	499 404	514 994	+3 %	5 973 (so)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	95 674	84 447	-12 %	713 (so)
Střešovice	A165, cyklopruhy v ulici Na Petřínách	31 317	27 875	-11 %	474 (út)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paťankou	100 048	84 289	-16 %	996 (so)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	75 266	75 935	+1 %	616 (ne)
Podolí	A221, ulice Jeremenkova	71 203	74 331	+4 %	510 (st)
Košíře	A14, jednosměrné, ulice Vrchlického	35 361	40 349	+14 %	383 (út)
Šeberov	A21, úsek mezi ulicemi K Jelenám a V honu	35 327	37 746	+7 %	428 (ne)
Barrandovský m.	A12, stezka na levém předmostí	242 872	216 587	-11 %	2 135 (so)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	95 571	80 694	-16 %	666 (čt)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	87 326	83 537	-4 %	2 135 (so)
Celetná	mezi Královskou a Ovocným trhem	154 510	159 725	+3 %	894 (čt)
CELKEM		3 840 305	3 704 604	-3,5 %	

*sčítač byl v první polovině roku 2014 nefunkční ** sčítač v roce 2015 opakovaně v poruše

Srovnáním roku 2015 s rokem 2014 u všech srovnatelných lokalit lze konstatovat pokles intenzity cyklistického provozu o 3,5%.

Profily Povltavská a Modřany jsou dlouhodobě lokality s nejvyšším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl červenec.

Roční variace cyklodopravy 2015 podle automatických cyklosčítačů

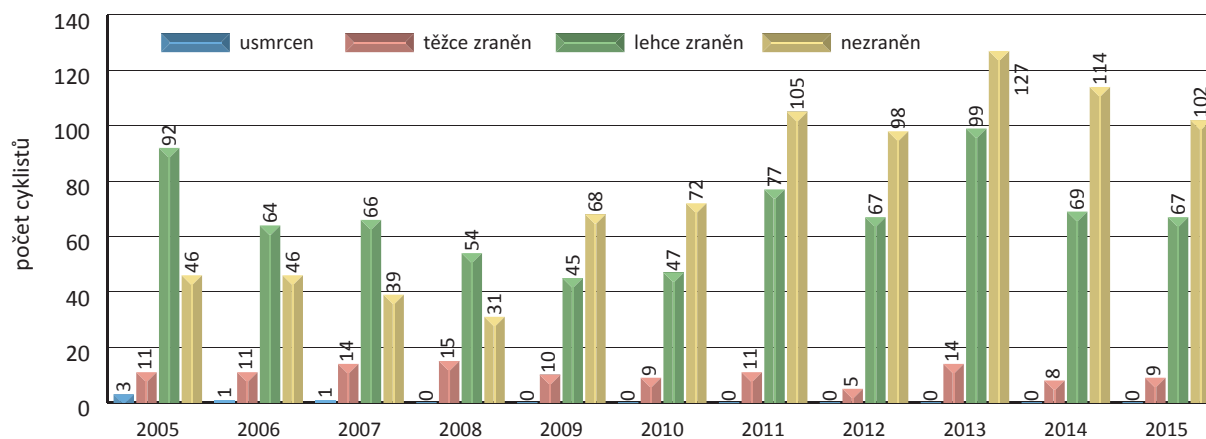


Cyklosčítač Hlubočepská, rozšíření



Cyklosčítač Podolské nábřeží-stezka

Následky nehod cyklistů v Praze v letech 2005–2015 (zdroj OSDP KŘP hl. m. Prahy)



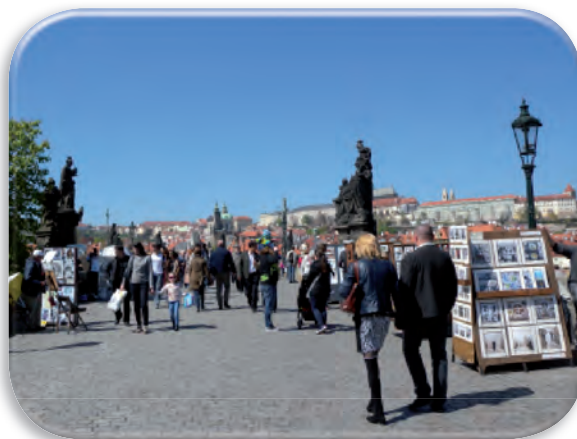
Chůzí (pěší dopravou) je možné vykonat celou cestu mezi jejím zdrojem a cílem, chůzí je však nutné zahájit a ukončit každou cestu vykonávanou jakýmkoliv individuálním nebo hromadným dopravním prostředkem. Chůze je levný a k životnímu prostředí šetrný způsob dopravy. Má též význam společenský a zdravotní.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

Nejvyšších intenzit pěšího provozu v Praze je dosahováno i nadále na tzv. „zlatém kříži“, v místě křížení pěší trasy Václavské nám. – Na můstku – ul. 28. října – Na příkopě a pohybují se okolo cca 7 000 – 8 000 pěších ve špičkové hodině. Stále trvajícím zájem návštěvníků o Prahu vyvolává na jimi vyhledávaných trasách, především spojujících pro chodce přitažlivá místa Pražský hrad – Malá Strana – Karlův Most – Staré Město, intenzity pěšího provozu, které dosahují během pracovního dne hodnot až 4 000 chodců za hodinu.

Rekonstrukcí prošla turisty velmi užívaná ulice Melantrichova, spojující Staroměstské a Václavské náměstí. Cílem bylo vytvoření kultivovaného veřejného prostoru, zvýšení funkčnosti, čistoty i bezpečnosti.



Ulice Melantrichova



Karlův Most

Opatření ke zvýšení bezpečnosti pohybu chodců se orientují na trasy s vysokým počtem chodců, zejména dětí a seniorů, a lokality s vyšším výskytem osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jednotlivé stavební i nestavební úpravy probíhají ve spolupráci s městskými částmi. Financování je zajištěno v rámci běžné údržby, programu BESIP a chodníkového programu.



Střední dělicí ostrůvek Schoellerova – Marie Podvalové



Vysazená chodníková plocha v ulici Kroftova

Nové přechody pro chodce byly vyznačeny u křižovatek v Praze 8 Trojská – Nad Hercovkou, Trojská – Na Dlážděnce, Třeboradická – Paláskova, Třeboradická – Hovorčovická a Nikoly Vapcarova – Poljanovova (Praha 12).

Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce stavební úpravou byly provedeny v ulicích Koněvova – Na Jarově (Praha 3), V Rovínách – Horáčkova (Praha 4), Lešanská – Jižní I, v Bavorské ulici u autobusové zastávky K Fialce (Praha 13). Ochranné ostrůvky vznikly také v Praze 15 na komunikacích Milánská, Doupovská, Rabakovská. Střední dělicí ostrůvek dále vznikl u mateřské školy při křížení ulic Schoellerova – Marie Podvalové a na ulici Podleské u autobusové zastávky Na Blanici (Praha 18).



Zpomalovací práh v ulici Tréglova



Zvýšený křižovatkový povrch na Jarově – Pod Lipami

Bezbariérové úpravy přechodů včetně vodících prvků pro nevidomé občany byly realizovány zejména v Praze 7 v ulicích Šimáčkova, U Výstaviště, Rajská, nábř. Kapitána Jaroše, Za Papírnou, Železničářů, U Studánky, U Akademie a Gerstnerova, v Praze 15 v ulicích Milánská, Nad přehradou, v Praze 10 v ulici Na padesátém a v Náchodské ulici v Praze 20. Kromě bezbariérových přechodů přes komunikace se v rámci akce „Praha bez bariér“ sleduje i bezbariérové zpřístupnění stanic metra a zastávek tramvají, například v podobě zastávkových mysů (Právnická fakulta) nebo tzv. vídeňských zastávek.

Úprava křižovatky včetně nového integrovaného přechodu proběhla v Praze 3 na křižovatce Na Jarově – Pod Lipami. Stavební zpomalovací prahy s integrovaným přechodem pro chodce byly realizovány v Praze 5 v ulici Tréglově a v Praze 12 v ulici Nikoly Vapcarova.

Celkovou rekonstrukcí včetně chodníkových ploch prošly ulice Kroftova (Praha 5), V. P. Čkalova (Praha 6), Komunardů a Ortenovo náměstí (Praha 7). Komunikace Nad úžlabinou (Praha 10) byla upravena včetně parkovacích zálivů, přechodů pro chodce, míst pro přecházení a přilehlých chodníků.

Prostory pro pěší se rozrostly o novou pěší zónu na náplavce Hořejší nábřeží. Z parkoviště a případné objížděné trasy kolon se stala pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol a vozidel integrovaného záchranného systému. Pěší zónou zde vznikl unikátní prostor, který je možné využívat pro společenské akce nebo jen pro příjemné posezení a procházky u vody. Obytná zóna vznikla v ulici Farní v Praze 6.

V rámci **chodníkového programu** byla provedena mozaiková dlažba chodníků v ulicích Ověnecká, Šternberkova (Praha 7), Mánesova, Máchova a Podskalská (Praha 2). V Praze 10 byly zámkovou dlažbou upraveny chodníky v ulicích Dvouletky a Dětské, asfaltovým kobercem pak ulice Počernická, Jasmínová, Limuzská a Nedvězí.



Pěší zóna na náplavce Hořejší nábřeží

Nejrozsáhlejší rekonstrukce chodníků (Bořivojova v Praze 3, Vítězné náměstí, 8. listopadu v Praze 6, Zelenohorská, Větrušická a Nad Rokoskou v Praze 8) byly provedeny v běžné údržbě.

Dopravní telematika integruje jednotlivé systémy s cílem optimalizovat přepravní výkony, zvýšit plynulost a bezpečnost provozu a obecně zvýšit kvalitu přepravy. Obor má stále rozsáhlejší uplatnění v procesech řízení dopravy s využitím jednotlivých světelných signalizací i nadřazených ústředí a dále také v oblasti informačních, dohledových a varovných systémů.

6.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)

V roce 2015 bylo na území hl. města v rámci činnosti TSK hl. m. Prahy i jiných investorů postaveno celkem 13 nových SSZ, z toho 3 samostatné přechody pro chodce. Byl zrušen původní světelně řízený přechod SSZ 5.577 Na Zlíchově – přechod Zlíchov a pod stejným evidenčním číslem vznikl řízený přechod v nové poloze blíže k budovám základní školy. Celkový počet SSZ v Praze dosáhl čísla 646. Počet SSZ na tramvajové síti vzrostl za uplynulý rok o 2, počet SSZ s preferencí tramvají se navýšil o 5. Přibýlo 6 SSZ vybavených aktivní detekcí pro preferenci autobusů (viz kapitola 7.1).

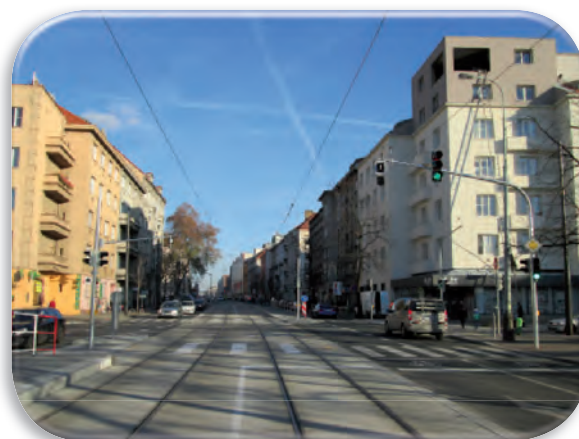
Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních v Praze

SSZ v Praze celkem	Samostatných řízených přechodů	SSZ centrálně řízených
646 (dle počtu řadičů)	146	440
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvají	SSZ s preferencí autobusů
248	189	206
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2015		
13 nových SSZ, 1 SSZ zrušeno		17 obnovených SSZ

V rámci investiční akce TSK bylo vybudováno 6 nových SSZ. Například byly uvedeny do provozu nové křižovatky Legerova – Wenzigova a Sokolská – Wenzigova, které společně se změnou organizace dopravy umožňují přímé napojení z oblasti Vinohrad na Nuselský most. Součástí obou křižovatek jsou i bezbariérové přechody přes magistrálu. V souvislosti s otevřením tunelového komplexu Blanka bylo zprovozněno 7 nových SSZ na přilehlých křižovatkách či vjezdech a výjezdech z tunelů. Nová SSZ tak vznikla například na křižovatkách Povltavské ulice s rampami mostu Barikádníků a na křižovatce Milady Horákové – U Vorlíků.



Nové SSZ 6.136 Milady Horákové – U Vorlíků



Obnovené SSZ 0.356 Vršovická – Sportovní

V roce 2015 bylo rekonstruováno celkem 14 světelně signalizovaných křižovatek. V koordinaci s rekonstrukcí tramvajových tratí na ulicích Vršovická a Na Zlíchově byly obnoveny 3 řízené křižovatky. Na křižovatkách u Těšnovského tunelu (SSZ č. 1.080, 8.232, 8.270) byly provedeny v rámci jeho modernizace technologie prosté výměny řadiče a návěstidel. Při obnově SSZ na křižovatce Korunovační – Sládkova bylo jako pilotní projekt instalováno tlačítko pro školy (s hlavicí pro ovládání klíčem). Pomocí tohoto tlačítka si mohou učitelé doprovázející celé třídy z blízkých škol navolit delší volno pro přecházení.

Zrušená SSZ na území Prahy

5.577	Na Zlíchově – přechod Nad Zlíchovem
-------	-------------------------------------

Nově postavená SSZ na území Prahy

2.063	Legerova – Wenzigova	6.824	Svatovítská – vjezd do Brusnického tunelu
2.064	Sokolská – Wenzigova	7.087	Povltavská – vjezd do Bubenečského tunelu
5.557	Radlická – Na Hutmance	8.733	Povltavská – rampa mostu Barikádníků západ
5.577	Na Zlíchově – přechod u zastávky Zlíchov	8.734	Povltavská – rampa mostu Barikádníků východ
6.136	Milady Horákové – U Vorlíků	9.222	Poděbradská – Nademlejská
6.199	Milady Horákové – výjezd z Bubenečského tunelu	9.918	Mladoboleslavská – přechod Ronovská
6.800	Patočkova – výjezd z Brusnického tunelu		

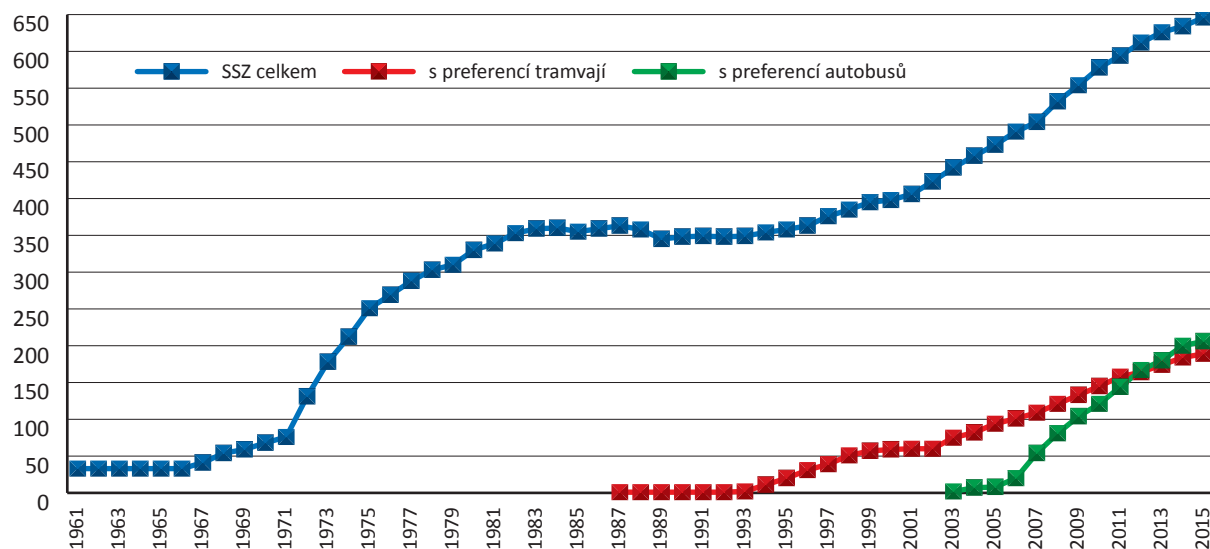
Obnovená SSZ na území Prahy

0.315	Vršovická – Petrohradská	4.472	Vídeňská – přechod Klárův ústav
0.342	Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou	5.571	Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy
0.356	Vršovická – Sportovní	5.578	Radlická – přechod Mezi Lány
0.361	Ruská – Murmanská	5.588	Radlická – Puchmajerova
1.052	Havlíčkova – Hybernská	7.117	Korunovační – Sládkova
2.331	náměstí Míru – Slezská	7.172	Plynární – Osadní
4.411	Ryšavého – Tomíčková	9.979	Starokolínská – přechod Polesná

Prostá výměna řadiče SSZ a návěstidel na území Prahy

1.080	nábřeží Ludvíka Svobody – Holbova	8.270	Rohanské nábřeží – Ke Štvanici
8.232	Ke Štvanici – rampy Wilsonovy		

Vývoj celkového počtu SSZ a počtu SSZ s preferencí vozidel MHD v Praze



Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních v Praze

Rok	1961	1971	1981	1990	2000	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	473	504	554	578	594	612	626	634	646
Samostatných přechodů	-	9	37	45	57	72	78	96	108	112	118	125	144	146
Centrálně řízených SSZ	-	-	-	20	116	192	218	236	270	283	294	321	320	440
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	94	109	133	145	158	164	174	184	189
SSZ s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	8	53	104	121	144	167	180	200	206

6.2

Řídicí ústředny

Systém řízení dopravy v Praze je rozčleněn do několika úrovní. Na nejnižší úrovni jsou jednotlivá SSZ, která jsou postupně připojována k oblastním dopravním ústřednám (ODŘÚ). Ovládání SSZ a řízení celých oblastí je prostřednictvím automatizovaných ODŘÚ centralizováno do Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDRÚ), která je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na bojišti v Praze 2. Z HDRÚ mohou dispečeři ovládat dvě třetiny (66 %) všech SSZ v hlavním městě Praze. Systém řídicích ústředí spravuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy.

Celkový počet SSZ připojených k systému centrálního řízení k 31. 12. 2015 je 440, což je podstatný nárůst oproti stavu v předchozím roce. Nejvíce nově připojených SSZ v roce 2015 bylo v rámci projektu Operačního programu doprava (OPD) „Doplnění a úprava infrastruktury pro řízení dopravy v hl. m. Praze“. V rámci ODŘÚ Vltavská je zkušebně v provozu nový typ oblastní ústředny VRS 5000 (napojena zatím jen testovací SSZ), který v dalším období nahradí stávající typ VRS 2100 a bude napojen na řídicí systém SCALA.

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

Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na bojišti	Centrum 1, pravý břeh	74	SCALA
C1b	Těšnov	Centrum 1, pravý břeh	17	VRS 2100
C1c	Na Moráni	Centrum 1, pravý břeh	14	VRS 2100
C2	Smíchov	Centrum 2, levý břeh	97	SCALA
C3	Vltavská	Centrum 3, Holešovice	28	VRS 2100
V	Českomoravská	Východ	35	VRS 2100
S	Ládví	Sever	43	SCALA
J	Pankrác	Jih	46	SCALA
JZ	Nové Butovice	Jihozápad	24	SCALA
JV	Skalka	Jihovýchod	42	SCALA
SZ	Dejvická	Severozápad	20	SCALA

6.3

Dopravní informační centrum (DIC) Praha

V roce 2015 bylo na území hlavního města v rámci činnosti TSK hl. m. Prahy v provozu Dopravní informační centrum (DIC). Od zahájení činnosti DIC uplynulo již 10 let (zprovozněno 1. 7. 2005).

Dispečeři DIC obsluhují systém zařízení pro provozní informace (ZPI = proměnné informační tabule), evidují rozdíly mezi automaticky generovanými dopravními intenzitami a reálnou skutečností a v neposlední řadě monitorují alternativní zdroje dopravních informací a zabezpečují jejich vkládání do redakčního systému. Aktivně spolupracují s Řídicím centrem Pražského okruhu (ŘC SOKP) Rudná a Národním dopravním informačním centrem v Ostravě (NDIC).

DIC Praha poskytuje řidičům aktuální dopravní informace o stupních provozu (stupeň 1 – 5), dopravních nehodách, mimořádných situacích na komunikacích, dlouhodobých plánovaných uzavírkách a poskytuje výstupy pro webové stránky včetně snímků z vybraných kamerových systémů. Řidiči jsou informováni prostřednictvím webových stránek <http://dic.tsk-praha.cz/>. Na tomto webu jsou m.j. k dispozici i texty aktuálně zobrazované na informačních tabulích (ZPI).

TSK poskytuje pražským řidičům také informace pro vysílání systémem RDS-TMC (Radio Data System – TrafficMessageChannel) na frekvenci programu Českého rozhlasu, stanici Regina DAB Praha. Tento systém zobrazuje v navigačních mapách aktuální dopravní situaci a usnadňuje řidičům jízdu po komunikacích ve městě.

V roce 2015 byla provozní doba DIC v pracovní dny od 6.00 do 20.30 hod., v sobotu od 7.00 do 14.30 hod. a v neděli od 13.00 do 20.30 h. Ve dvousměnném provozu se střídalo sedm operátorů.



HDŘÚ Praha



Nové ZPI v ulici Milady Horákové

6.4 Další dopravně-telematické systémy a zařízení

Mezi dopravně-telematické systémy v hl. m. Praze dále patří kamerové systémy televizního dohledu, zařízení pro provozní informace, zařízení pro zjišťování a poskytování informací o dojezdových dobách, systémy vysokorychlostního vážení nákladních vozidel za jízdy, zařízení pro měření úsekové rychlosti a dokumentaci jízd na červenou, strategické řezové a úsekové detektory a klimatická čidla a parkovací čidla.

Kamerové systémy televizního dohledu v hlavním městě Praze (TVD)

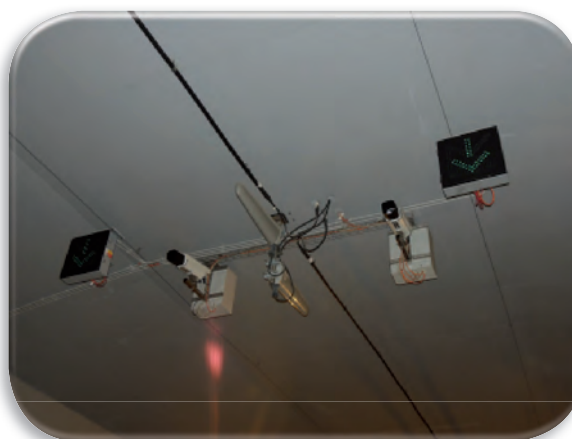
Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	455	Monitoring dopravní situace – správa TSK hl. m. Prahy
TVD-TKB	390	Monitoring dopravy v tunelovém komplexu Blanka a návazné SSZ
MKS	924	Monitoring bezpečnostní (dopravní) situace – správa Odbor krizového řízení MHMP
DPP	1 200	Monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

Centrem **kamerového dohledového systému** TVD-TSK je Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDŘÚ) a hlavními uživateli jsou dispečeri HDŘÚ a DIC Praha. Celkem je v systému televizního dohledu dostupných 845 kamer jak z dohledových systémů TSK, tak z kamerového dohledu tunelového komplexu Blanka.

Kamery jsou dle svého určení několika typů. V tunelech jsou instalovány pevné kamery s bezpečnostní videodetekční funkcí. Na základě softwarové definice potenciálních událostí, které mohou v zorném poli kamery nastat, dokáží tyto kamery detekovat zastavené vozidlo, pomalu jedoucí vozidlo, vznikající kolonu vozidel, předmět na vozovce, který je překážkou v silničním provozu nebo potenciálně nebezpečné situace jako je výskyt chodce v dopravním prostoru, protijedoucí vozidlo či snížená viditelnost v tunelu.

Druhým typem kamer jsou kamery otočné, které umožňují operátorům obraz z kamery otáčet, či přibližovat a tím rozšířit oblast jejich dohledu.

Novější typy těchto otočných kamer instalované v posledních dvou letech dokáží rovněž detekovat základní charakteristiky dopravního proudu, je-li kamera ve své prepozici. Zde se jedná zejména o kamery umístěné na MO a radiálách a jsou souhrnně označovány jako kamery komplexního telematického dohledového systému (KTDS). Obrázky z dopravních kamer jsou také dostupné na webových stránkách TSK <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/KTDS> nebo na <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/dopravni-kamery>. Dále probíhá proces digitalizace dopravních kamer TSK a jejich integrace do celoměstského systému MKS.



Kamery a pružná signalizace v TKB

Zařízení pro provozní informace (ZPI)

Číslo ZPI	Lokalita	Číslo ZPI	Lokalita
ZPI-001	Městský okruh 2,5 km směr západ	ZPI-612	Patočkova 1
ZPI-002	Městský okruh 2,5 km směr východ	ZPI-621	Evropská 1
ZPI-011	Štěrboholská radiála 1	ZPI-622	Evropská 2
ZPI-012	Štěrboholská radiála 2	ZPI-623	Podbabská
ZPI-021	Černokostelecká	ZPI-624	Svatovítská (při TKB)
ZPI-022	Vinohradská	ZPI-631	Patočkova 2
ZPI-121	Hlávkův most	ZPI-632	Milady Horákové 1 (při TKB)
ZPI-122	Wilsonova 1	ZPI-701	Městský okruh 22,5 km směr východ
ZPI-123	Wilsonova 2	ZPI-702	Městský okruh 22,5 km směr západ
ZPI-131	Na Františku	ZPI-721	Partyzánská (při TKB)
ZPI-321	Jana Želivského	ZPI-731	Korunovační
ZPI-401	Městský okruh 8,0 km směr západ	ZPI-732	Milady Horákové 3 (při TKB)
ZPI-402	Městský okruh 8,5 km směr východ	ZPI-733	Milady Horákové 2 (při TKB)
ZPI-411	5. května 1	ZPI-734	Pod Lisem (při TKB)
ZPI-412	Spořilovská	ZPI-811	Cínovecká (zobrazována schémata)
ZPI-421	Vídeňská	ZPI-812	Liberecká
ZPI-423	Modřanská 1	ZPI-813	V Holešovičkách (zobrazována schémata)
ZPI-431	5. května 2	ZPI-821	Rohanské nábreží
ZPI-432	5. května 3	ZPI-831	Nad Šutkou
ZPI-433	Modřanská 3	ZPI-911	Vysočanská radiála
ZPI-434	Modřanská 2	ZPI-921	Mladoboleslavská
ZPI-501	Městský okruh 11,0 km směr sever	ZPI-922	Chlumecká 1
ZPI-502	Městský okruh 11,5 km směr jih	ZPI-923	Chlumecká 2
ZPI-503	Městský okruh 12,0 km směr sever	ZPI-924	Poděbradská
ZPI-511	Strakonická 1	ZPI-925	Českobrodská 2
ZPI-512	Strakonická 2 (zobrazována schémata)	ZPI-926	Českobrodská 1
ZPI-513	Rozvadovská spojka 1	ZPI-931	Kbelská
ZPI-514	Rozvadovská spojka 2	ZPI-932	Průmyslová 1
ZPI-521	K Barrandovu	ZPI-933	Průmyslová 2
ZPI-522	Radlická	ZPI-BR1	MO 16,9 V – Brusnický tunel směr východ
ZPI-523	Vrchlického	ZPI-BR6	MO 17,5 Z – Brusnický tunel směr západ
ZPI-531	Strakonická 3	ZPI-BU2	MO 21,9 Z – Bubenečský tunel směr západ
ZPI-532	Hořejší nábreží	ZPI-BU3	MO 19,5 V – Bubenečský tunel směr východ
ZPI-533	Dienzenhoferovy sady	ZPI-DE2	MO 18,9 Z – Dejvický tunel směr západ
ZPI-601	MÚK Malovanka	ZPI-DE7	MO 18,5 V – Dejvický tunel směr východ
ZPI-611	Karlovarská	tun. ZPI 1	Strahovský tunel

K přímému i nepřímému řízení a ovlivňování dopravy slouží v hlavním městě Praze také zařízení **pro provozní informace – ZPI**. Etapa projektu výstavby a modernizace ZPI v Praze byla dokončena v roce 2013. Od tohoto roku bylo k dispozici operátorům Dopravně informačního centra a také řidičům celkem 58 ZPI. V roce 2015 byla do systému začleněna i ZPI, která byla realizována v rámci výstavby tunelového komplexu Blanka a celý systém tak dnes čítá celkem 72 informačních tabulí.

Pracovníci dopravního informačního centra (DIC) mohou prostřednictvím redakčního systému, který shromažďuje aktuální dopravní informace z různých subsystémů, informovat řidiče o mimořádných situacích, uzavírkách a omezeních nebo o aktuální dopravní situaci bezprostředně před řidičem. Umístění ZPI je navrženo s ohledem na důležité rozhodovací body tak, aby řidiči mohli včas přehodnotit volbu své trasy.

Informace o dojezdových dobách v hlavním městě Praze

Ulice (odkud → kam)	Informace o dojezdové době je zobrazena na zařízení
Strakonická (Lahovičky → Barrandovský most)	ITTD Strakonická (jednoúčelová tabule u vozovky)
Jižní spojka (Záběhlce → Barrandovský most)	ZPI-001 Městský okruh 2,5 km směr západ
Jižní spojka (Záběhlce → Průmyslová)	ZPI-002 Městský okruh 2,5 km směr východ
Štěrboholská radiála (Nedokončená → Spořilovská)	ZPI-011 Štěrboholská radiála 1
Kutnohorská, Průmyslová (Štěrboholská radiála → Kbelská)	ZPI-021 Černokostelecká
Vinohradská (u Vinohr. hřbitova → Muzeum)	ZPI-022 Vinohradská
Wilsonova, Mezibranská (Hlávkův most → I. P. Pavlova)	ZPI-121 Hlávkův most
Wilsonova, Argentinská (Hlavní nádraží → most Barikádníků)	ZPI-122 Wilsonova 1
Jižní a Štěrboholská spojka (Sulická → Nedokončená)	ZPI-402 Městský okruh 8,5 km směr východ
5. května, Jižní spojka (Spořilov → Barrandovský most)	ZPI-411 5. května 1
5. května, Legerova (Spořilov → Wilsonova)	ZPI-411 5. května 1
Spořilovská, Jižní spojka (Spřilovská → Průmyslová)	ZPI-412 Spořilovská
5. května (Na strži → Legerova)	ZPI-431 5. května 2
5. května, Jižní spojka (Kačerov → Průmyslová)	ZPI-432 5. května 3
5. května, Jižní spojka (Kačerov → Barrandovský most)	ZPI-432 5. května 3
Městský okruh, Jižní spojka (Zličovský tunel → 5. května)	ZPI-502 Městský okruh 11,5 km směr jih
Strakonická (Na Baních → Barrandovský most)	ZPI-511 Strakonická 1
Rozvadovská spojka (u Zličína → Bucharova)	ZPI-513 Rozvadovská spojka 1
Rozvadovská spojka (u Zličína → Pražský okruh)	ZPI-514 Rozvadovská spojka 2
K Barrandovu, Jižní spojka (ul. K Barrandovu → 5. května)	ZPI-521 K Barrandovu
Karlovarská, Patočkova (Drnovská → Strahovský tunel)	ZPI-611 Karlovarská
Patočkova, Městský okruh (Kajetánka → Zličovský tunel)	ZPI-612 Patočkova 1
Evropská (Veleslavin → Vítězné náměstí)	ZPI-621 Evropská 1
Liberecká (Vysočanská → Florenc)	ZPI-812 Liberecká
Liberecká (Vysočanská → most Barikádníků)	ZPI-812 Liberecká
Liberecká (Vysočanská → Wilsonova)	ZPI-812 Liberecká
Zenklova, V Holešovičkách (Nad Šutkou → most Barikádníků)	ZPI-831 Nad Šutkou
Novopacká (Pražský okruh → Kbelská)	ZPI-911 Novopacká
Kbelská, Průmyslová (Prosek → Jižní spojka)	ZPI-931 Kbelská
Průmyslová (Teplárenská → Jižní spojka)	ZPI-932 Průmyslová 1
Průmyslová, Kbelská, Cínovecká (Teplárenská → Dáblice)	ZPI-933 Průmyslová 2

Jedním z dalších typů informací zobrazovaných na ZPI jsou informace o dojezdových dobách. Dojezdové doby bylo možné k 31. 12. 2015 zobrazovat na 26 ZPI a jedné zjednodušené zobrazovací tabuli. Tyto a další dojezdové doby, které nejsou navázány na konkrétní ZPI, jsou dostupné ve webové aplikaci na adrese <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/TravelTime3/map>.

V současnosti je doba průjezdu takto měřena na celkem 72 úsecích. Princip zjišťování dojezdových dob je založen na senzorickém sledování skutečné doby průjezdu daného úseku vozidly. V počátečních a koncových bodech úseků jsou instalovány videodetekční kamery nebo Bluetooth skenery, které následně automaticky bez zásahu člověka porovnáním ID zařízení nebo RZ vyhodnocují dojezdové časy. Ve fázi ověřování funkčnosti je získávání informací o dojezdových dobách z jiných systémů, které nebudou závislé na umístění senzorů (např. z flotily vozidel v dopravním proudu). To umožní výrazně rozšířit počet zobrazovaných dojezdových dob a tím výrazně přispět k lepšímu informování řidičů a usnadnit volbu alternativní trasy.

Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)

Ulice (úsek)	Ulice (úsek)
Cínovecká (před Kosteckou, do centra)	Strakonická (Výpadová – Dostihová, do centra)
Karlovarská (před Drnovskou, do centra)	Štěrboholská rad. (Nedokončená – Průmyslová, do centra)
K Barrandovu (před Ke Smíchovu, do centra)	Rozvadovská spojka (před Řevnickou, do centra)
Kbelská (před Proseckou, směr Průmyslová)	

Systém **vážení vozidel za jízdy** (WIM – Weight in Motion) je v Praze umístěn na sedmi nákladní dopravou významně zatížených lokalitách. Princip systému je založen na měření dynamických účinků jednotlivých kol na vozovku (tlakové senzory). Během průjezdu vozidla jsou také měřeny rychlost, akcelerace či decelerace vozidla. Systém dále provádí kategorizaci vozidel do tříd a v návaznosti na ostatní lokality WIM (snímání RZ) umožňuje vyhodnocovat, zda jde o tranzitní nebo cílovou dopravu.

Úsekové měření rychlosti (ÚMR)

Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	5. května – směr do centra	24	Strakonická – směr do centra
2	Bělohorská – směr z centra	25	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most
3	Cínovecká – směr Holešovice	26	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel
4	Dobříšská – směr Barrandovský most	27	Ústecká – směr z centra
5	Dobříšská – směr tunel Mrázovka	28	V Holešovičkách – směr z centra
6	Dobříšská – spojené úseky 5 a 23	29	U Vršovického hřbitova – směr Vršovice
7	Evropská – směr do centra	30	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská
8	Horoměřická – směr do centra	31	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich
9	Horoměřická – směr Horoměřice	32	Průmyslová (V chaloupkách) – směr sever
10	Jižní spojka 1 – u Vrbovy ulice, směr Krč	33	Průmyslová (V chaloupkách) – směr jih
11	Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská	34	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra
12	Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most	35	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra
13	Jižní spojka 4 – spojené úseky 10 a 11	36	Brusnický tunel – směr Troja
14	Jižní spojka 5 – Spořilovská – 5. května	37	Brusnický tunel – směr Strahov
15	Lipská – směr R7	38	Dejvický tunel – směr Troja
16	Lipská – směr Pražský okruh	39	Dejvický tunel – směr Strahov
17	Patočkova – směr do centra	40	Bubenečský tunel – směr Troja
18	Poděbradská – směr do centra	41	Bubenečský tunel – směr Strahov
19	Poděbradská – směr z centra	42	Újezd, Novosibřinská – směr centrum
20	Podolské nábreží – směr do centra	43	Českobrodská x Jana Karafiáta – směr centrum
21	Spořilovská – směr do centra	44	Českobrodská x Dolnopočernická – směr centrum
22	Strahovský tunel – směr Mrázovka	45	Českobrodská x Dolnopočernická – směr Úvaly
23	Strahovský tunel – směr Patočkova		

Zařízení pro **měření úsekové rychlosti (ÚMR)** se skládá z dvojice portálů s kamerami, které sejmou snímek vozidla vždy na začátku i konci úseku. Na základě identifikace vozidla dle RZ, délky úseku a časových údajů je pak vypočtena průměrná rychlost. Od počátků nasazení tohoto systému v roce 2006 klesl v lokalitách osazených tímto systémem 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 2015 byla tímto způsobem zjišťována rychlost na 45 úsecích v hlavním městě Praze. Do provozu bylo uvedeno 6 úseků v rámci tunelového komplexu Blanka a také čtyři nové úseky na Českobrodské ulici.

Měření okamžité rychlosti vozidel

Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	Horoměřická (u ul. V šáreckém údolí, z centra)	12	Průmyslová (V chaloupkách) – směr sever
2	Horoměřická (u ul. V šáreckém údolí, do centra)	13	Průmyslová (V chaloupkách) – směr jih
3	K Barrandovu (na křižovatce s Lamačovou)	14	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra
4	Legerova (na křižovatce s Rumunskou)	15	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra
5	Sokolská (na křižovatce s Ječnou)	16	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská
6	Strakonická (u ulice K zahradám, do centra)	17	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich
7	Střešovická (u zast. Ořechovka, do centra)	18	Modřanská (V náklích) – směr do centra
8	U vršovického hřbitova – směr Eden	19	Modřanská (V náklích) – směr z centra
9	Na okraji (mezi ulicemi Křenova a Čílova)	20	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr západ
10	Na dlouhém lánu (u ulice K lánu)	21	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr východ
11	Šantrochova (u ulice Čílova)	22	Újezd, Novosibřinská – směr do centra

Měření okamžité rychlosti s využitím pouze jedné kamery a detekčních smyček bylo v Praze realizováno poprvé v roce 2010 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. K 31. 12. 2015 bylo měření okamžité rychlosti vozidel prováděno na 22 lokalitách. V roce 2015 byla realizována jedna lokalita v Újezdě nad Lesy jako součást nové lokality úsekového měření rychlosti.

Křižovatky se systémem dokumentace jízd na červenou

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

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je na území hlavního města rozmístěno na 15 křižovatkách zařízení pro zjišťování a **dokumentování jízd na červenou**. Systém je složen z dvojice kamer (přehledové a detailové), které zaznamenávají aktuální stav na signalizaci a okamžik průjezdu vozidel stopčárkou. V ulici Čs. armády u ulice Národní obrany je od roku 2012 zkušebně instalováno zařízení, které zaznamenává přestupky řidičů, kteří nedají přednost chodcům na neřízeném přechodu.

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

Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	23	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat.
SDDR	143	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.

Dalším typem dopravně-telematických zařízení jsou **strategické dopravní detektory** řezové (SDDR) a úsekové (SDDÚ), které jsou podstatným zdrojem dopravních dat v hlavním městě Praze. Na hlavních komunikacích je celkem 166 těchto strategických detektorů (23 typu SDDÚ a 143 typu SDDR). Nedopravní data sbírá 28 klimatických detektorů.

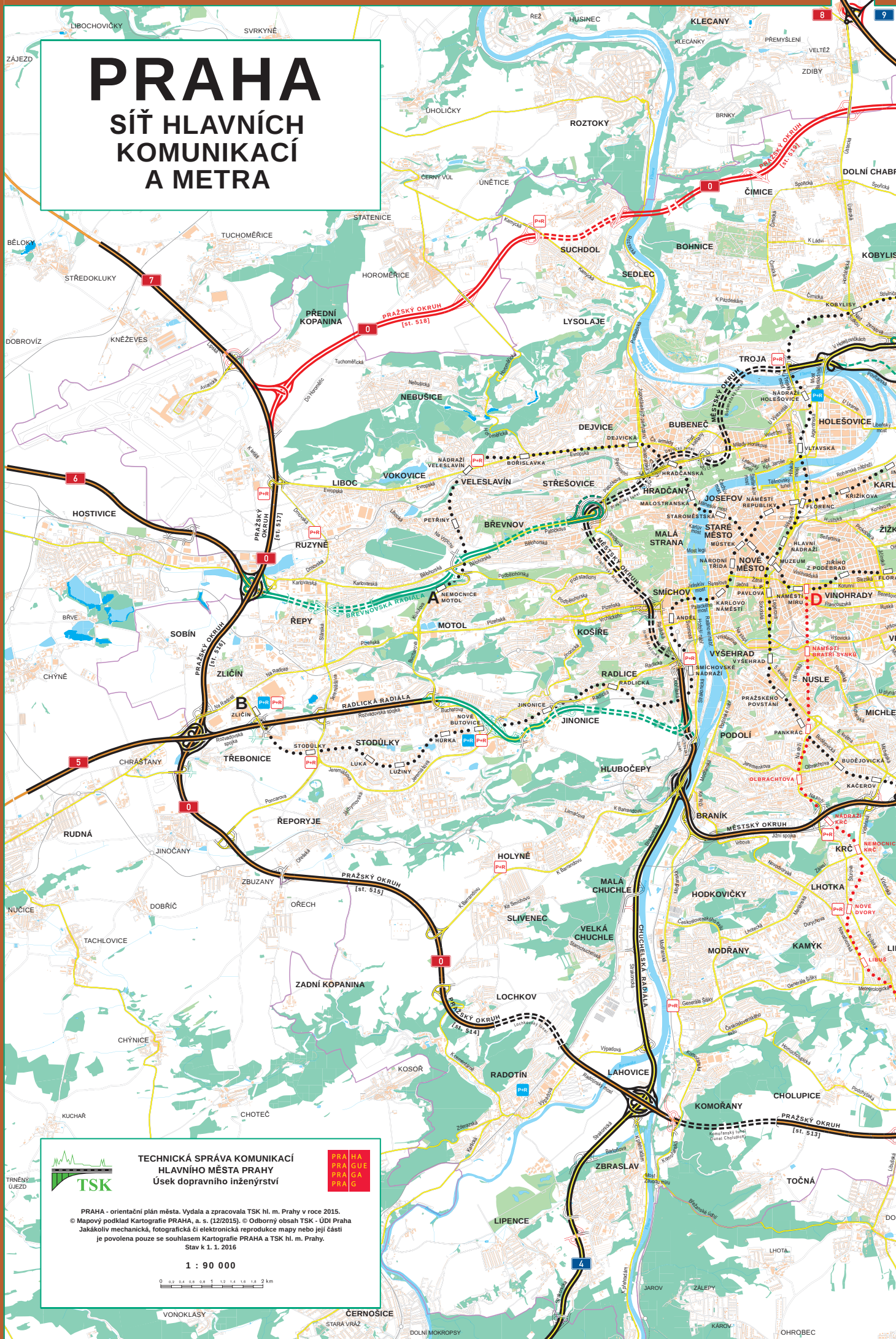
Detekce volných parkovacích míst vyhrazených pro osoby ZTP

Lokalita	Počet míst	Lokalita	Počet míst
Řásnovka	2	Dlouhá	2
Mariánské náměstí	3	Dvořákovo nábřeží	1
Valentinská	1	Ostrovní	2
Staroměstské náměstí	4	Náměstí Republiky	3
Pařížská	2	Charvátova + Vladislavova	3
Štěpánská	2	Národní	2
Vodičkova	2	Lodecká	2
Rybná	3	Wilsonova	2
Malostranské náměstí	6	Kosárkovo nábřeží + U Lužického semináře	5

V roce 2015 byl realizován pilotní projekt detekce volných parkovacích míst, která jsou vyhrazena pro osoby ZTP. K 31. 12. 2015 byla pomocí magnetometrických detektorů zjišťována obsazenost 47 parkovacích míst. Data jsou odečítána datovým kolektorem na lokalitě a následně odesílána na centrální server. Informace o aktuální obsazenosti jednotlivých míst je pro uživatele k dispozici skrze mobilní aplikaci „Parkování ZTP Praha“, která je dostupná pro platformy Windows, Android i iOS. Paralelně k tomuto projektu bylo instalováno sledování parkovacích míst v zóně placeného stání na ulici Řásnovka. Zde se jedná o větší plochu bez rozlišení jednotlivých parkovacích stání.

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



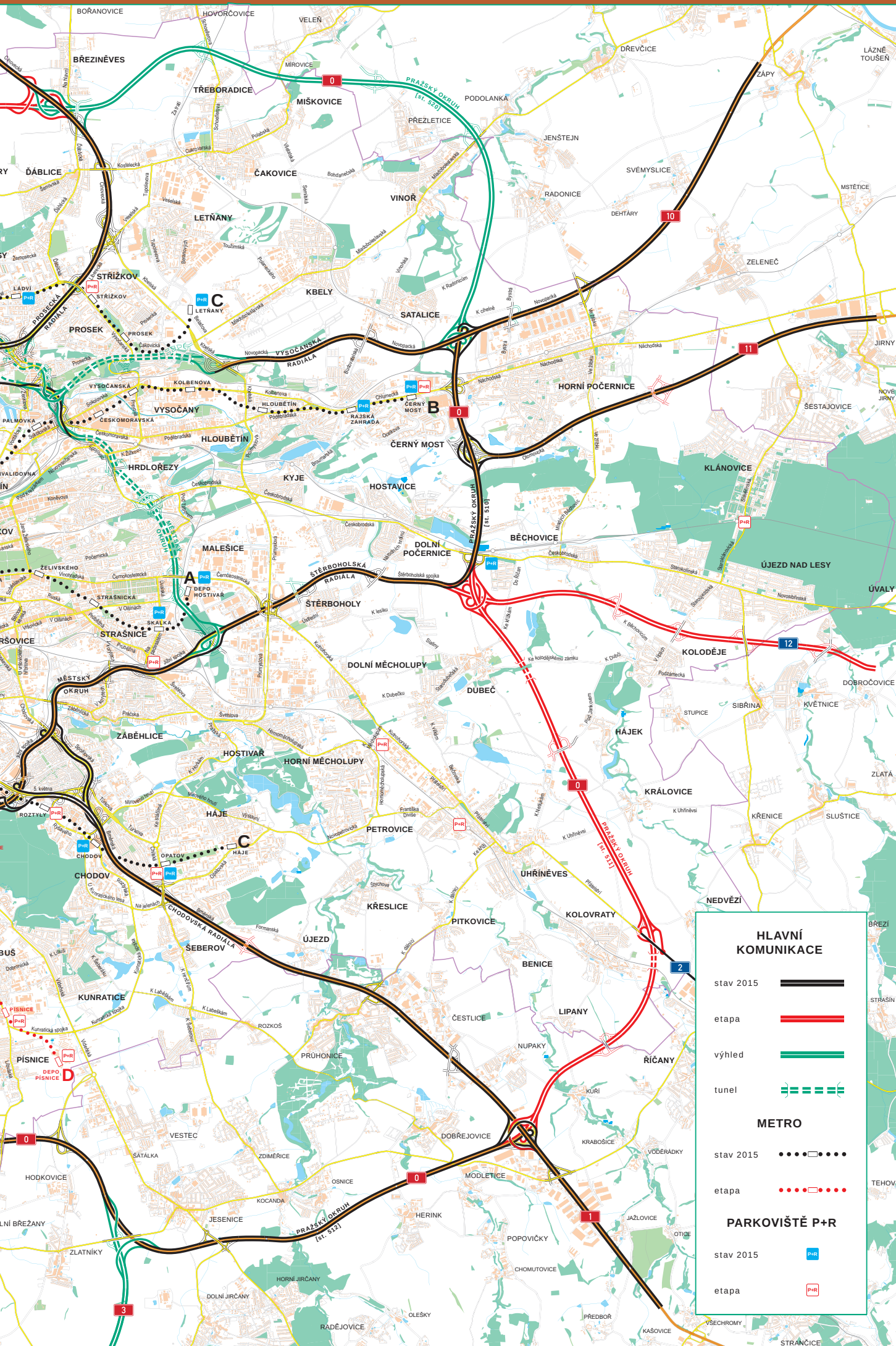
TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Úsek dopravního inženýrství



PRAHA - orientační plán města. Vydala a zpracovala TSK hl. m. Prahy v roce 2015.
© Mapový podklad Kartografie PRAHA, a. s. (12/2015). © Odborný obsah TSK - ÚDI Praha
Jakákoliv mechanická, fotografická či elektronická reprodukce mapy nebo její části
je povolena pouze se souhlasem Kartografie PRAHA a TSK hl. m. Prahy.
Stav k 1. 1. 2016

1 : 90 000

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



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 VHD tedy mají možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno v reálném čase podle svých 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.
248 SSZ (100,0 %)	189 SSZ (76,2 %)	67 SSZ (27,0 %)	122 SSZ (49,2 %)
rok 2015: +2 SSZ	rok 2015: +5 SSZ	rok 2015: +2 SSZ	rok 2015: +3 SSZ

* Absolutní preference znamená, že na SSZ projedou (kromě příjezdů více tramvají za sebou) všechny tramvaje bez zastavení, podmíněná, že se alespoň výrazně sníží zdržení a zastavování tramvají před SSZ ve srovnání s řízením bez preference

Na tramvajové síti byla v roce 2015 postavena dvě SSZ, na nichž byla zřízena **preference tramvají**. SSZ 6.136 Milady Horákové – U Vorlíků s podmíněnou preferencí tramvají bylo zprovozněno v souvislosti s otevřením tunelového komplexu Malovanka – Pelc-Tyrolka, druhé nové SSZ 9.222 preferuje tramvaje na křižovatce ulic Poděbradské a Nademlejské. Počet SSZ s absolutní preferencí se zvýšil o dvě, počet SSZ s podmíněnou preferencí vzrostl o tři. Podíl křižovatek s nějakým druhem preference tramvají v Praze přesáhl 76 %.

Na počátku roku 2015 byla aktivována preference tramvají na významné křižovatce Koněvova – Spojovací, naopak v souvislosti s rekonstrukcí ulice Na Zlíchově byla dočasně bez preference signalizace na posunutém přechodu pro chodce u zastávky Zlíchov. Do režimu absolutní preference se v roce 2015 vrátilo SSZ 3.351 Želivského – Jeseniova, tramvaje jsou nově preferovány i na křižovatce Evropská – Veleslavínská u nové stanice metra Nádraží Veleslavín.



SSZ 6.818 Evropská – přechod Súdánská



SSZ 6.120 Evropská – Veleslavínská

Křižovatky, na nichž byla v roce 2015 zavedena preference tramvají

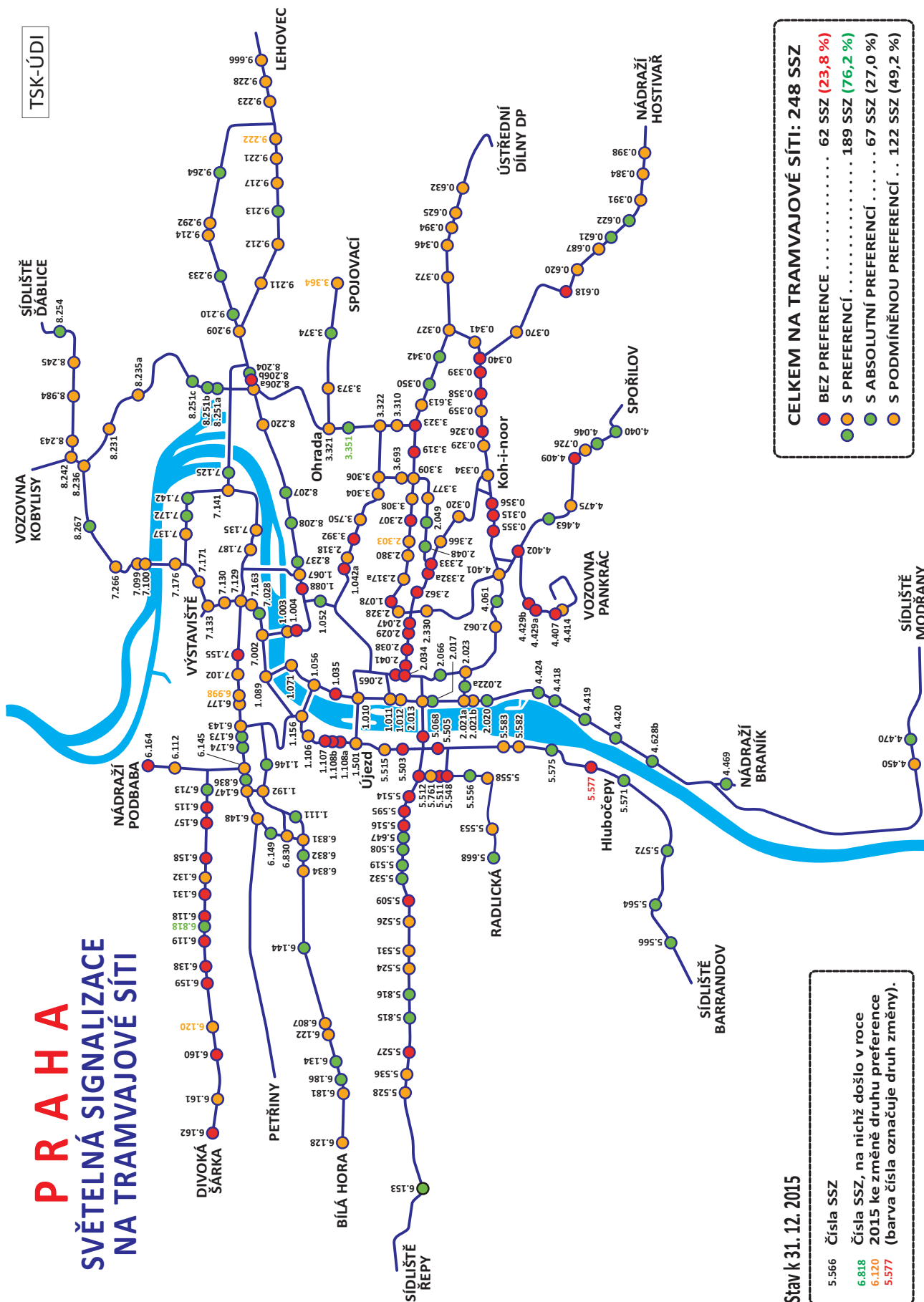
2.303	Vinohradská – Šumavská (P)	6.136*	Milady Horákové – U Vorlíků (P)
3.364	Koněvova – Spojovací (P)	6.818	Evropská – přechod Súdánská (A)
6.120	Evropská – Veleslavínská (P)	9.222*	Poděbradská – Nademlejská (P)

* Nové SSZ v roce 2015 (P) ... podmíněná preference (A) ... absolutní preference

P R A H A

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI

TSK-ÚDÍ



Stav k 31. 12. 2015

5.566 Číslo SSZ

6.818 Číslo SSZ, na nichž došlo v roce

2015 ke změně druhu preference

(barva čísla označuje druh změny).

CELKEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI: 248 SSZ

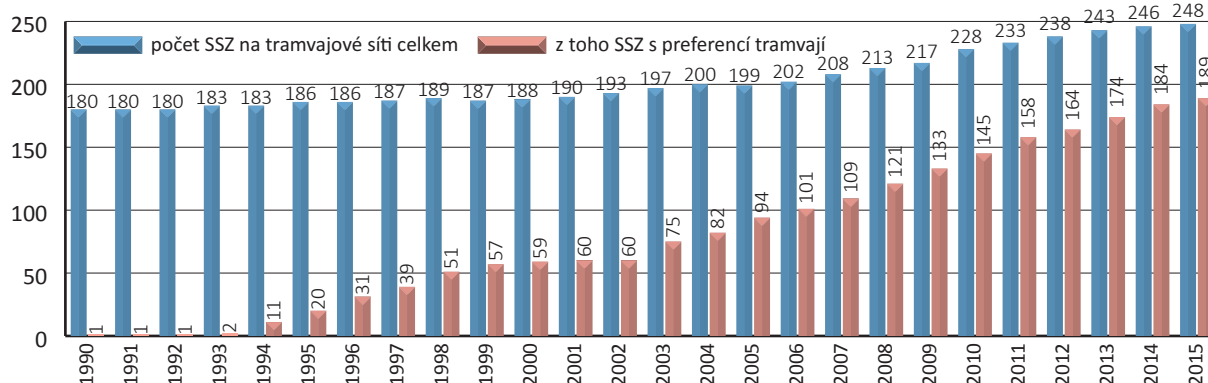
● BEZ PREFERENCE 62 SSZ (23,8 %)

● S PREFERENCÍ 189 SSZ (76,2 %)

● S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ 67 SSZ (27,0 %)

● S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ ... 122 SSZ (49,2 %)

Světelná signalizace na tramvajové síti



Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
206 SSZ (100,0 %)	199 SSZ (96,6 %)	7 SSZ (3,5 %)
rok 2015: +6 SSZ	rok 2015: +6 SSZ	rok 2015: +0 SSZ

* Pasivní detekce znamená zaznamenání nároku autobusu běžným automobilovým detektorem (indukční smyčka nebo videosmyčka). Lze však použít pouze ve vyhrazeném jízdním pruhu. Aktivní detekce znamená přihlašování a odhlašování autobusů radiosignály vysílanými v zadaných bodech z vozidel do SSZ. K lokalizaci autobusů přijíždějících k SSZ se používají inframajáky nebo polohování pomocí GPS.

Preference autobusů formou aktivní detekce byla zřízena na první dvojici křižovatek v Praze v průběhu roku 2003, a to v rámci účasti hlavního města na evropském projektu Trendsetter. Následně byla zaváděna preference autobusů zejména v okolí nově zprovoznovaných úseků metra. V posledním období je již realizována standardně na nových či obnovovaných SSZ. V roce 2015 přibýlo 6 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím aktivní detekce.



Výzvné návěstidlo pro autobusy



SSZ 8.734 Povltavská – rampy mostu Barikádníků východ

Křižovatky, na nichž byla v roce 2015 zřízena aktivní detekce pro preferenci autobusů

0.315	Vršovická – Petrohradská	8.733*	Povltavská – rampy mostu Barikádníků západ
4.411	Ryšavého – Tomíčková	8.734*	Povltavská – rampy mostu Barikádníků východ
4.472	Vídeňská – přechod u zastávky Klárův ústav	9.979	Starokolínská – přechod Polesná

* Nové SSZ v roce 2015.

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů na autobusové síti

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SSZ s detekcí autobusů	7	8	20	54	81	104	121	144	167	180	200	206

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 % z 142,7 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 bránícího častému vjíždění automobilů na tramvajový pás se osvědčila a od roku 1997 se tak betonové oddělovací prahy začaly objevovat na dalších místech. Pouze se dočkaly zaobleného a posléze i zúženého provedení, které mohou vozidla, zejména záchranných složek, snadněji přejet.

Na konci roku 2015 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 12 100 metrů. Přibýlo 674 metrů instalovaných v rámci rekonstrukce tramvajové tratě v Plzeňské ulici. Provozně významnými realizacemi pak byly úseky na Smetanově nábřeží (40 m), ve Francouzské (60 m) a Vršovické ulici (150 m).



Zvýšená tvarovka na Smetanově nábřeží



Nový vyhrazený pruh ve Vršovické ulici

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 2015 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy na komunikacích délky cca 26 700 metrů (nárůst o 3 000 metrů), na tramvajových tělesech cca 11 350 metrů (nárůst o 730 metrů). V uplynulém roce byly realizovány významnější vyhrazené pruhy v Evropské ulici na příjezdu k nové stanici metra Nádraží Veleslavín (celkem v délce 1 650 m), na sjezdu z Barrandovského mostu ve směru na Smíchov (délka 100 m) a v ulici Strakonické ve směru na Smíchov v oblasti podjezdu Barrandovského mostu (délka 890 m).

Na tramvajové koleje nově vjíždějí autobusy v prostoru zastávek Bohemians, Petřiny, Vojenská nemocnice (pouze ve směru z centra) a Vozovna Střešovice (nově ve směru z centra). V rámci změn obsluhy centra města přestaly být pojížděny tramvajové úseky v Letenské ulici a na Malostranském náměstí, zřízené v roce 2014 pro linku 294.

8.1

Dopravní nehodovost

V roce 2015 bylo v Praze evidováno 21 462 nehod (+11 % oproti roku 2014), při nichž bylo 25 osob usmrceno (+25 %) a 2 257 osob zraněno (-1 %). Došlo k 653 nehodám s účastí chodců (-2 %), při kterých bylo 15 osob usmrceno (+50 %) a 616 osob zraněno (-3 %). Chodci sami zavinili 295 nehod (-6 %), přičemž bylo usmrceno 7 osob (+250 %) a 279 osob bylo zraněno (+2 %).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (20 754 z 21 462 nehod, tj. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči byly nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 452 (0,1 %).

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

Rok	2013	2014	2015	Rozdíl 15/14
Počet nehod	18 593	19 306	21 462	+11%
Počet smrtelných zranění	29	20	25	+25%
Počet těžkých zranění	228	206	179	-13%
Počet lehkých zranění	2 116	2 070	2 078	0%
Počet nehod se zraněním	1 965	1 946	1 909	-2%
Počet nehod bez zranění	16 628	17 360	19 553	+13%
Zaviněno řidičem	17 985	18 687	20 754	+11%
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	3 290	3 612	4 236	+17%
nevěnování se řízení	2 556	2 355	2 401	+2%
jízda na červenou	308	279	349	+25%
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	1 002	1 016	1 074	+6%
nedání přednosti při odbočování vlevo	568	604	741	+23%
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 270	1 376	1 577	+15%
překročení dovolené rychlosti	3	2	1	-50%
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	138	114	104	-9%
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	103	128	118	-8%
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	792	627	531	-15%
nepřízpůsobení rychlosti komunikací (zatáčka, šířka, klesání, stoupání apod.)	157	197	175	-11%
Zaviněno závadou komunikace	37	23	17	-26%
Zaviněno chodcem	257	314	295	-6%
Zaviněno cyklistou	127	114	102	-11%

Základní trendy nehodovosti v roce 2015 lze charakterizovat nárůstem počtu evidovaných nehod ve srovnání s rokem 2014, nárůstem počtu usmrcených osob, poklesem počtu těžce zraněných osob, stabilním počtem lehce zraněných osob a nepatrným poklesem počtu nehod se zraněním.

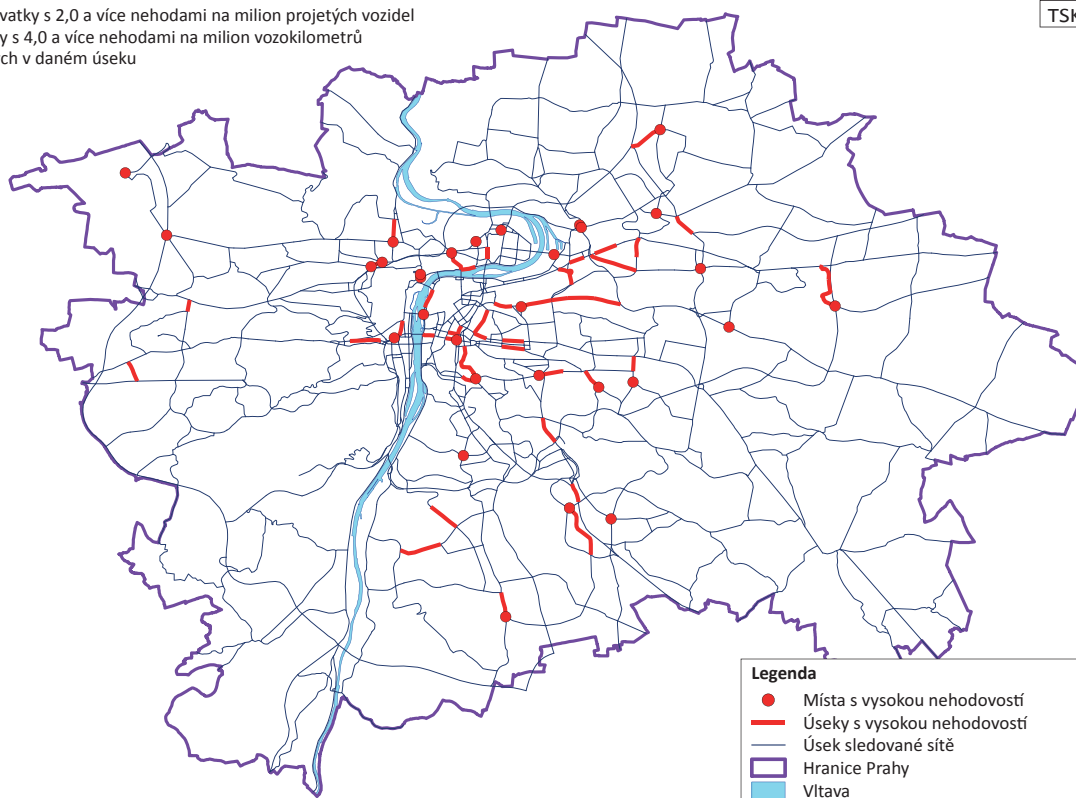
Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou 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 58 % v roce 2015 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2015 připadalo v celopražském průměru 3,1 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

Místa a úseky s vysokou nehodovostí v Praze v roce 2015

Křižovatky s 2,0 a více nehodami na milion projetých vozidel
Úseky s 4,0 a více nehodami na milion vozokilometrů
ujetých v daném úseku

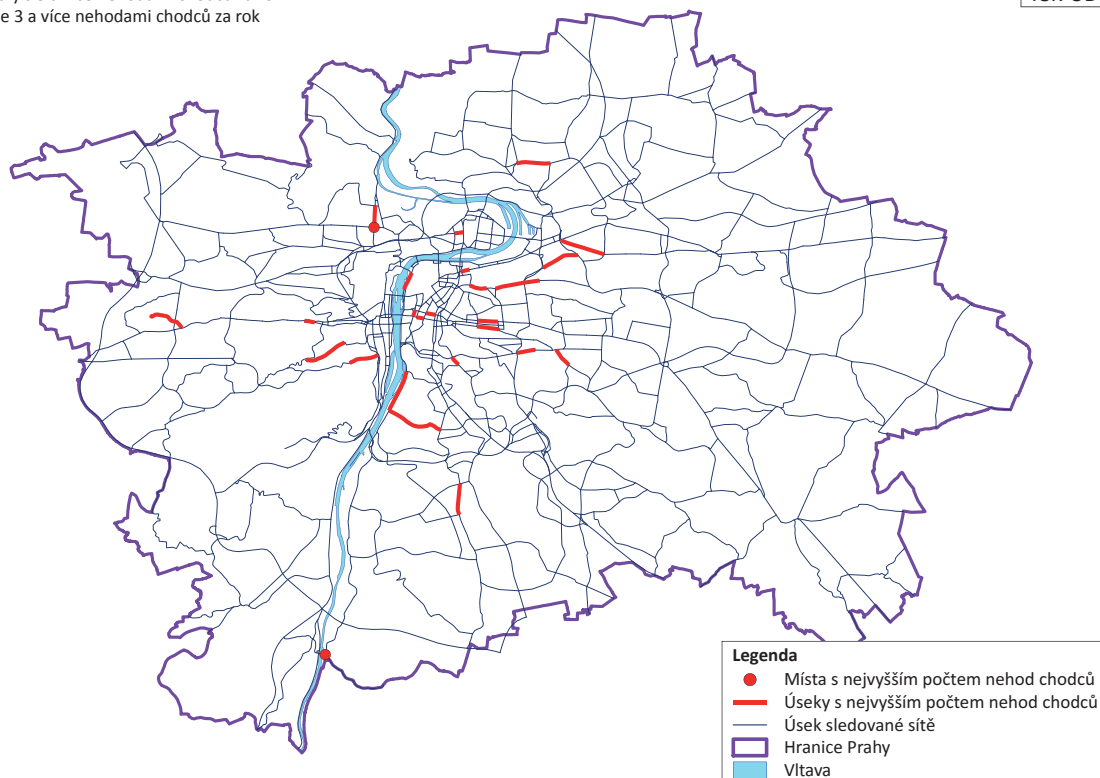
TSK-ÚDI



Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod chodců v Praze v roce 2015

Křižovatky s 3 a více nehodami chodců za rok
Úseky se 3 a více nehodami chodců za rok

TSK-ÚDI



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 změnila 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 2 282 zranění v roce 2015, tj. o 41 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 31 %.

Nadále příznivé je i porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 25 let automobilový provoz ve městě zvýšil na trojnásobek (o 199 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 30 % (z 3 269 zranění v roce 1990 na 2 282 zranění v roce 2015), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.

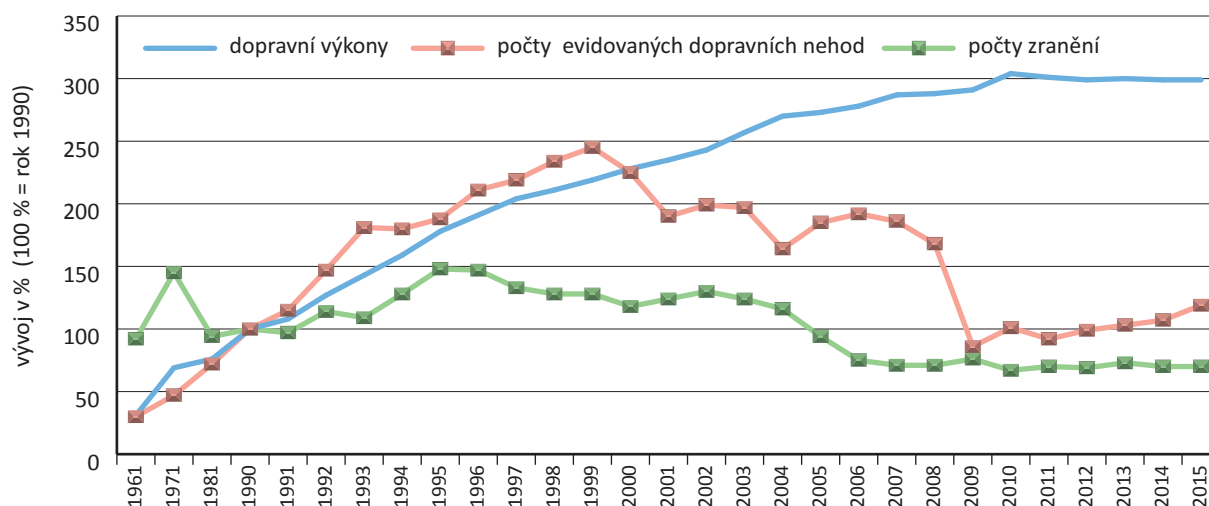
Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze

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 %
2000	40 560	225 %	80	85 %	521	141 %	3 260	116 %	7,4	228 %
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 %
2012	17 795	99 %	26	28 %	236	64 %	2 009	72 %	2,5	299 %
2013	18 593	103 %	29	31 %	228	62 %	2 116	75 %	2,6	300 %
2014	19 306	107 %	20	21 %	206	56 %	2 070	74 %	2,7	299 %
2015	21 462	119 %	25	27 %	179	49 %	2 078	74 %	3,1	299 %

100 % = rok 1990 Relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokilometrů (průměrné hodnoty za celou komunikační síť v Praze).

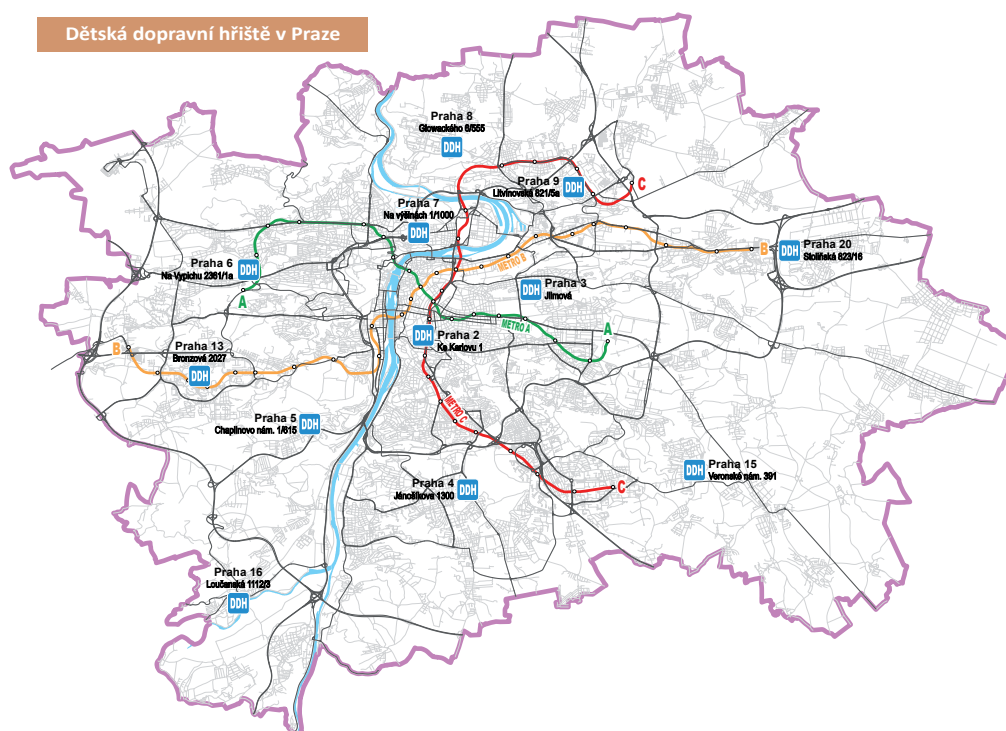
Dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti.

Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961–2015 (celá komunikační síť, rok celkem)



Pro dopravní výchovu bylo v roce 2015 vyčerpáno téměř 2,13 mil. Kč, z toho 1,43 mil. Kč na úkoly dopravní výchovy dětí a mládeže, především na zajištění provozu dětských dopravních hřišť (dále jen DDH) a výuku pravidel silničního provozu. Probíhala řada dopravně výchovných programů, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách. Stěžejní byla výuka na DDH, dále program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), dopravně výchovné pořady pro děti a mládež, interaktivní dětská divadelní představení s dopravně výchovnou tematikou a další.

V roce 2015 bylo uvedeno do provozu v pořadí již dvanácté DDH, v Praze 13, při Základní škole Bronzová. Výuka probíhala podle tematického plánu celoročně na jedenácti DDH (na DDH v Praze 7 pouze v 1. pololetí, z důvodů plánované rekonstrukce hřiště). Tento plán, zpracovaný Ministerstvem dopravy ČR, je závazný pro všechna DDH ve všech krajích ČR. V uplynulém roce prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou dopravní výchovou 67 226 žáků.



Program pro začínající cyklisty, Dopravní soutěž mladých cyklistů, který vyhláší Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, obsahuje 4 části. Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplíně využívána DDH), jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a znalosti první pomoci. Tato akce je převážně zaměřena na žáky 2. stupně základních škol. V roce 2015 se základních kol soutěže zúčastnilo 147 škol (o pět více než v roce předešlém). Vítězná družstva postupovala přes oblastní, celopražské a celostátní kolo konané v Ústeckém kraji až do soutěže mezinárodní, která proběhla ve Vídni.

V areálu Muzea policie České republiky bylo sehráno 59 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“, určených pro nejmladší věkovou skupinu dětí.

Řada bezpečnostních akcí se v roce 2015 konala i pro dospělé účastníky silničního provozu (jarní, podzimní a zimní jízdy zručnosti pro řidičskou veřejnost, akce pro neslyšící motoristy a další). Celkem proběhlo 7 akcí pro řidiče a také několik dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na celou rodinu. Pokračovalo zajišťování seminářů pro metodiky dopravní výchovy na školách, pracovníky dětských dopravních hřišť a také pro seniory, kteří byli na konci přednášek vybaveni reflexními materiály.

Součástí dopravní výchovy 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. V roce 2015 bylo takto proškoleno 1 601 osob.

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2015 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 21,8 milionů Kč. Jde o prostředky určené na drobné stavební úpravy, úpravy dopravního značení, osazení dopravních zařízení a preventivní programy. Významné úpravy se realizují nezávisle v rámci investičních akcí a údržby komunikací.

Na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další opatření stavebního charakteru byla vyčerpána z rozpočtu hl. m. Prahy na kapitálové výdaje částka 11,3 mil. Kč. V rámci rozpočtu Besip byl čerpán příspěvek od MČ Praha 3 ve výši 3,3 mil. Kč kapitálových výdajů.

Nestavební dopravně bezpečnostní opatření, zejména u škol a přechodů pro chodce (úpravy přechodů pro chodce včetně zdrsňování vozovek, montované zpomalovací prahy, úpravy dopravního značení, osazení silničních zrcadel, svodidel a zábradlí, informace o okamžité rychlosti jízdy), byly realizovány v rámci běžných výdajů s finančními náklady 7,2 mil. Kč.



Zvýšená plocha křižovatky Na Jarově – Pod Lipami



Dělicí ostrůvek s přisvětlením v ul. Bavorská (zast.K Fialce)

Některé z akcí realizovaných z prostředků BESIP v roce 2015:

Úprava křižovatek Poljanova – Nikoly Vapcarova, Národních hrdinů – Nad rybníkem, V rovinách – Horáčkova a Na Jarově – Pod lipami (financovaná MČ Praha 3).

Dělicí ostrůvky byly realizovány v ulicích Koněvova (Praha 3), V rovinách (Praha 4), Bavorská (Praha 13), Schoellerova (Praha 18).

Dopravně bezpečnostních zařízení, zahrnující zejména svodidla, zábradlí, balisety) byla osazena ve 24 lokalitách. Svodidla např. v ulicích Modřanská (Praha 4), Na Hřebenkách (Praha 5), Strakonická (Praha 5), Trojská (Praha 7), Hornocholupická (Praha 12), Karlická (Praha 16), balisety v ulicích Zikova, Studentská, Thákurova, Generála Píky a Na Kocínce (Praha 6).

Dopravní zrcadla byla instalována v ulicích Nad Ostrovem (Praha 4), Nuselská (Praha 4), Podolská (Praha 4), Možného (Praha 6), Litochlebská (Praha 10) a Ke Křížkám (Praha 15).

Přisvětlení přechodů pro chodce bylo doplněno např. v lokalitách Koněvova – Na Jarově (Praha 3), Bavorská – zast. MHD K Fialce (Praha 13).

Zdrsnění povrchu vozovky bylo provedeno před 6 křižovatkami Zenklova – Podlipného a Zenklova – Prosecká (Praha 8), Kolovratská – Krupská, Na hroudě – Na stezce, Dubečská – Na polníku a Litevská – Murmanská (Praha 10) a před přechody v dalších 4 lokalitách.

Zpomalovací prahy stavební byly realizovány v lokalitách Na Jarově (Praha 3), Bavorská (Praha 13), Tréglova – Lamačova (Praha 5), Poljanovova – Nikoly Vapcarova (Praha 12), Nedokončená – Nepravidelná (Praha 14), nestavební na náměstí 14. října (Praha 5).

Informativní ukazatele rychlosti byly instalovány v ulicích Hornoměřolupská (Praha 15) a Slavětínská (Praha 21), úsekové měření rychlosti bylo realizováno v Novosibírské ulici (Praha 21).

Antiparkovací sloupky byly osazeny v ulicích Děkanská vinice a Pacovská (Praha 4).

Nejvýznamnější trvalou změnou v organizaci dopravy bylo uvedení do provozu Tunelového komplexu Blanka“ (TKB) v září 2015. Celý tunelový komplex je součástí severozápadní části Městského okruhu a propojuje severozápadní sektor města s oblastí Troje a Holešovic a prostřednictvím nového Trojského mostu a komunikací V Holešovičkách a Povltavská také s centrem a severním a východním sektorem města.

Se zprovozněním TKB bylo do tunelových úseků převedeno z povrchových komunikací nejen vedení Městského okruhu, ale také vedení Pražského okruhu, protože v současné době jeho definitivní severozápadní část chybí. Proto je v TKB osazeno směrové dopravní značení navádějící i na hlavní dálkové cíle Karlovy Vary, Ústí nad Labem a Hradec Králové a cíl Letiště. Na jednotlivých výjezdech z TKB jsou uvedeny zejména místní cíle, výjimečně blízký cíl (Roztoky) a jiné cíle (nemocnice).

Směrové dopravní značení je proměnné a umožňuje stejně jako ostatní svislé a vodorovné dopravní značení reagovat na uzavření jednotlivých tunelových úseků. Na jednotlivé výjezdy – křižovatky upozorňuje zařízení pro provozní informace. Nejvyšší dovolenou rychlost lze v závislosti na provozních poměrech regulovat proměnným dopravním značením na nejvyšší dovolenou rychlost 70, 50 a 30 km/h. Vjezd nákladních automobilů nad 12t nejvyšší povolené hmotnosti a vozidlům přepravujícím nebezpečný náklad je zde zakázán.



Nové SDZ v okolí TKB



SOS skříň v TKB

V tunelových úsecích je věnována maximální pozornost bezpečnosti a orientaci. Pro případ vzniku mimořádné události (nehoda, požár v tunelu) byla pro tunely zvolena jednotná koncepce barevného řešení a orientačního systému. Charakteristická barva tunelu Brusnice je tak oranžová, tunelu Dejvice fialová a tunelu Bubeneč modrá. V místě tunelových propojek a SOS výklenků jsou boky tunelu spojeny výrazným pruhem v zelené barvě s označením SOS výklenku. Na stěnách tunelů jsou umístěny orientační tabulky udávající směr a vzdálenost k nejbližšímu únikovému východu.

V červenci byly plně zprovozněny sjízdné a nájezdové rampy mimoúrovňové křižovatky Třebonice (Pražský okruh x dálnice D 5 x Na Radosti) v návaznosti na ulici Na Radosti, silnici II/605, dálnici D 5 a Rozvadovskou spojkou. Tím skončila i dlouhodobá dopravní opatření komplikující dopravu v této křižovatce.

V průběhu roku 2015 nadále probíhaly krátkodobé změny v organizaci dopravy, často však na pro dopravu v Praze významných komunikacích. Na Pražském okruhu to kromě křižovatky Třebonice byly opravy vozovek v mimoúrovňové křižovatce Řepy a v úseku Chlumecká – Štěrboholská spojka při rozšiřování jízdních pásů. Výrazný dopad na plynulost dopravy v celém sektoru města měla dopravní opatření při opravách vozovky na Nuselském mostě, spojených s uzavírkami jízdních pruhů. Další krátkodobé změny v organizaci dopravy představovala dopravní opatření na komunikaci Spořilovské při realizaci protihlukové stěny, na Mladoboleslavské při rekonstrukci plynovodu, při rekonstrukci tramvajových tratí v Plzeňské, Bělehradské a Patočkově ulici a na Praze 6 při dokončovacích pracích na trase V. A metra.

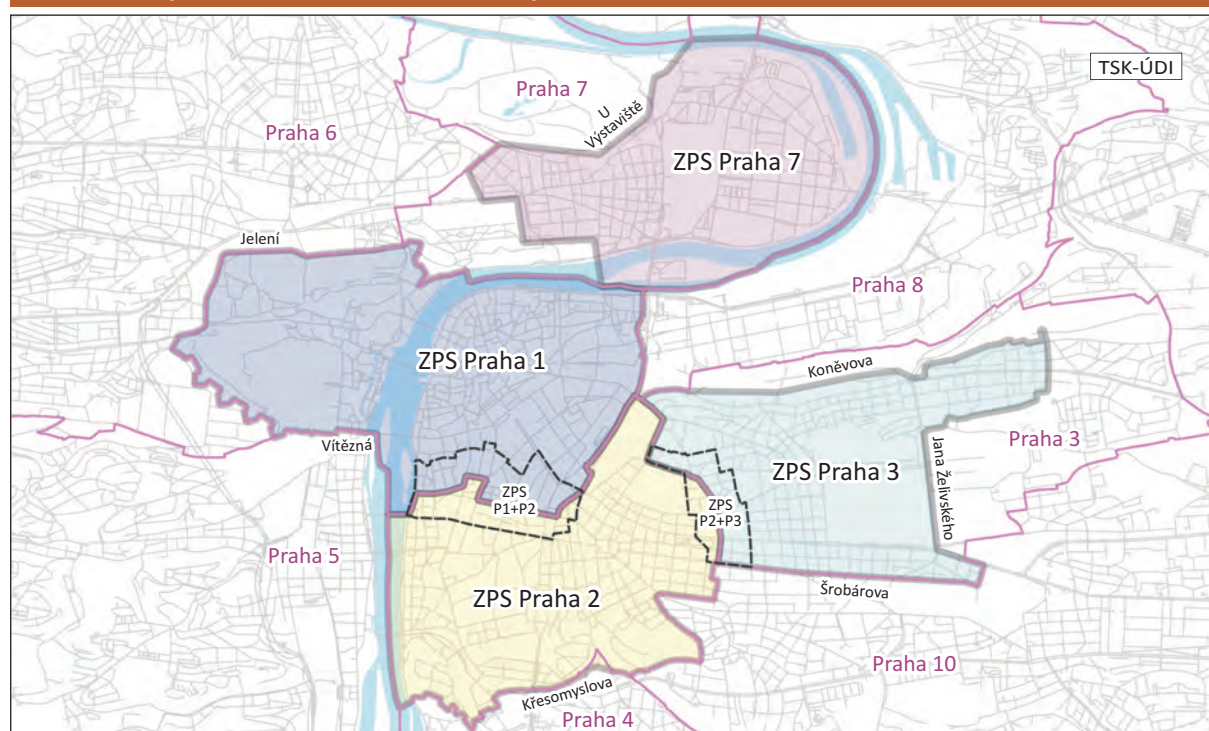
Jádrem městského centra je území Pražské památkové rezervace (PPR) o rozloze 8,7 km², což je 1,7 % území celého města. V této oblasti je cca 33 500 stání, z nichž přibližně polovina je na uliční síti (16 000 stání) a druhá pak ve veřejných hromadných garážích (9 860), neveřejných garážích (4 700) nebo ve vnitroblocích či dvorech (3 000). PPR a přilehlé historické čtvrti (Smíchov, Holešovice na levém břehu Vltavy a Karlín, Žižkov a Vinohrady na pravém břehu Vltavy) tvoří celoměstské centrum, ve kterém jsou soustředěny jak instituce a správní úřady celoměstského a celostátního významu, tak i značná část komerčních objektů, zařízení, obchodů, služeb a další občanské vybavenosti a množství kulturně historických památek. Vysoká atraktivita tohoto území, značná nabídka pracovních příležitostí a čilý turistický ruch jsou příčinou vysoké poptávky po parkování automobilů, která musí být regulována pomocí systému zón 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
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
Provoz	Po – Ne 8:00 – 6:00	Po – Pá (So, Ne) 8:00 – 18:00 (19:00, 20:00)	Po – Pá (So, Ne) 8:00 – 18:00 (20:00)	Po – Pá (So, Ne) 8:00 – 18:00 (19:00, 20:00)

* 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.

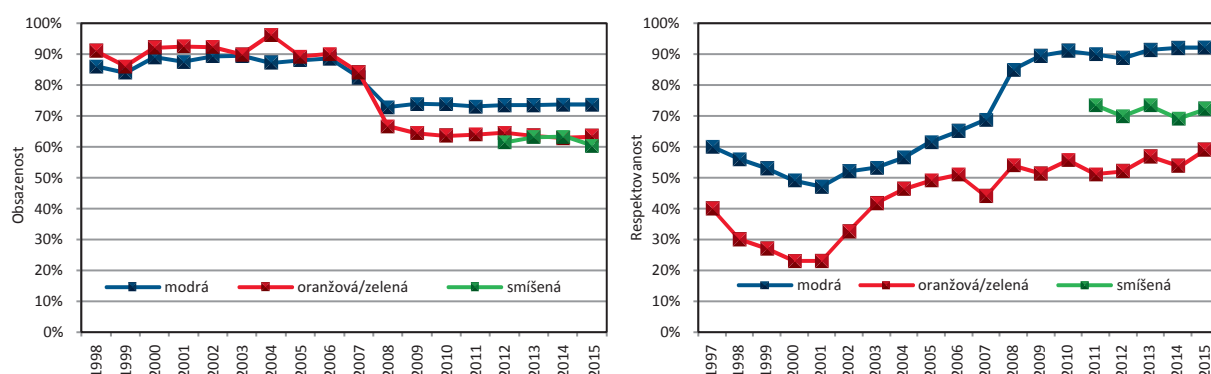
Schéma zón placeného stání v centru Prahy



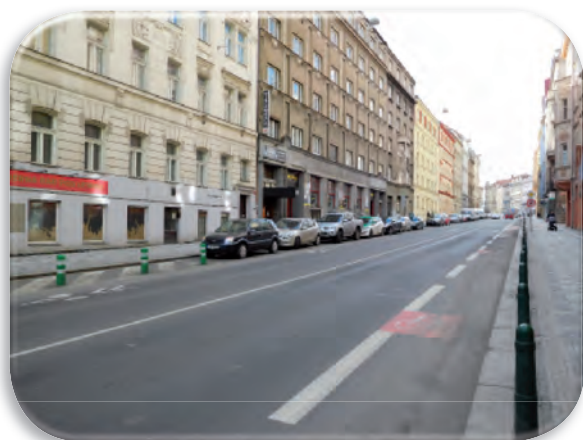
Zóny placeného stání byly v roce 2015 v provozu na území MČ Praha 1, 2, 7 a k centru přílehlé části území Prahy 3 (v tomto rozsahu jsou ZPS v provozu od února roku 2008). Na rok 2016 se připravuje rozšíření dle nové koncepce, jejímiž základními rysy jsou identifikace parkujících vozidel na registrační značku, automatizace kontroly dodržování pravidel ZPS, zkrácení základní provozní doby s možností jejích úprav městskými částmi dle místních podmínek, větší podíl smíšených zón. Připravovány jsou i nové platební nástroje např. mobilní a internetové aplikace, či parkovací automaty s akceptací platebních karet.

Na základě vypsaných veřejných zakázek byly ke konci roku 2015 uzavřeny 2 smlouvy na dodávku a instalaci parkovacích automatů a dopravního značení a dále na zajištění provozu a monitoringu respektovanosti ZPS po dobu pěti let a na dodávku Centrálního informačního systému, jenž bude registrovat všechna parkovací oprávnění a porovnávat je s údaji z mobilního monitoringu.

Vývoj koeficientů obsazenosti* a respektovanosti na ZPS



* koeficient obsazenosti = procento zaplnění kapacity, koeficient respektovanosti = procento řidičů, kteří uhradili poplatek



Nový parkovací pruh ve Veletržní ulici (Praha 7)



Modrá zóna v ulici K Haštalu (Praha 1)

Porovnání obsazenosti a respektovanosti v jednotlivých ZPS v letech 2008 a 2015

ZPS	Praha 1		Praha 2		Praha 3		Praha 7	
	modrá	oranžová /zelená	modrá	oranžová /zelená	modrá	oranžová /zelená	modrá	oranžová /zelená
OBSAZENOST								
2008	85,4 %	89,2 %	79,3 %	78,7 %	67,5 %	56,5 %	70,5 %	62,0 %
2015	79,3 %	74,8 %	75,6 %	61,1 %	65,1 %	59,9 %	74,9 %	55,3 %
rozdíl	-6,1 %	-14,4 %	-3,7 %	-17,6 %	-2,4 %	3,4 %	4,4 %	-6,7 %
RESPEKTOVANOST								
2008	64,9 %	41,4 %	72,6 %	46,4 %	86,7 %	54,4 %	87,4 %	54,2 %
2015	91,3 %	62,7 %	94,1 %	63,0 %	87,6 %	48,4 %	95,2 %	62,7 %
rozdíl	+26,4 %	+21,3 %	+21,5 %	+16,6 %	+0,9 %	- 6,0 %	+7,8 %	+8,5 %

Počet stání v ZPS se v průběhu každého roku mění jen nepatrně, většinou v důsledku různých dopravních omezení nebo změn v organizaci dopravy.

Počet stání a parkovacích automatů

Zóna	Automaty		Automaty		Automaty smíšená zóna						Modrá zóna	Celkem	
	Oranž. zóna		Zelená zóna		Oranžovomodrá		Zelenomodrá		Celkem				
	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet stání	počet PA	počet stání
Praha 1	60	832	70	1 117	1	15			1	15	6 681	131	8 645
Praha 2	64	1 183	37	850			14	360	14	360	10 033	115	12 426
Praha 3	63	970	34	722			10	471	10	471	11 671	107	13 350
Praha 7	29	453	39	926			27	757	27	757	7 456	95	9 592
Celkem	216	3 438	180	3 615	1	15	51	1 588	52	1 603	35 841	448	44 013

V oblasti PPR a jeho nejbližším okolí je možné také zaparkovat ve veřejných hromadných garážích. Jedná se většinou o podzemní objekty v rámci obchodních a administrativních center, hotelů nebo u kulturních cílů. Menší část pak tvoří objekty sloužící pouze k účelu parkování (např. garáže Slovan).

Počty stání ve veřejných hromadných garážích v oblasti PPR a nejbližším okolí

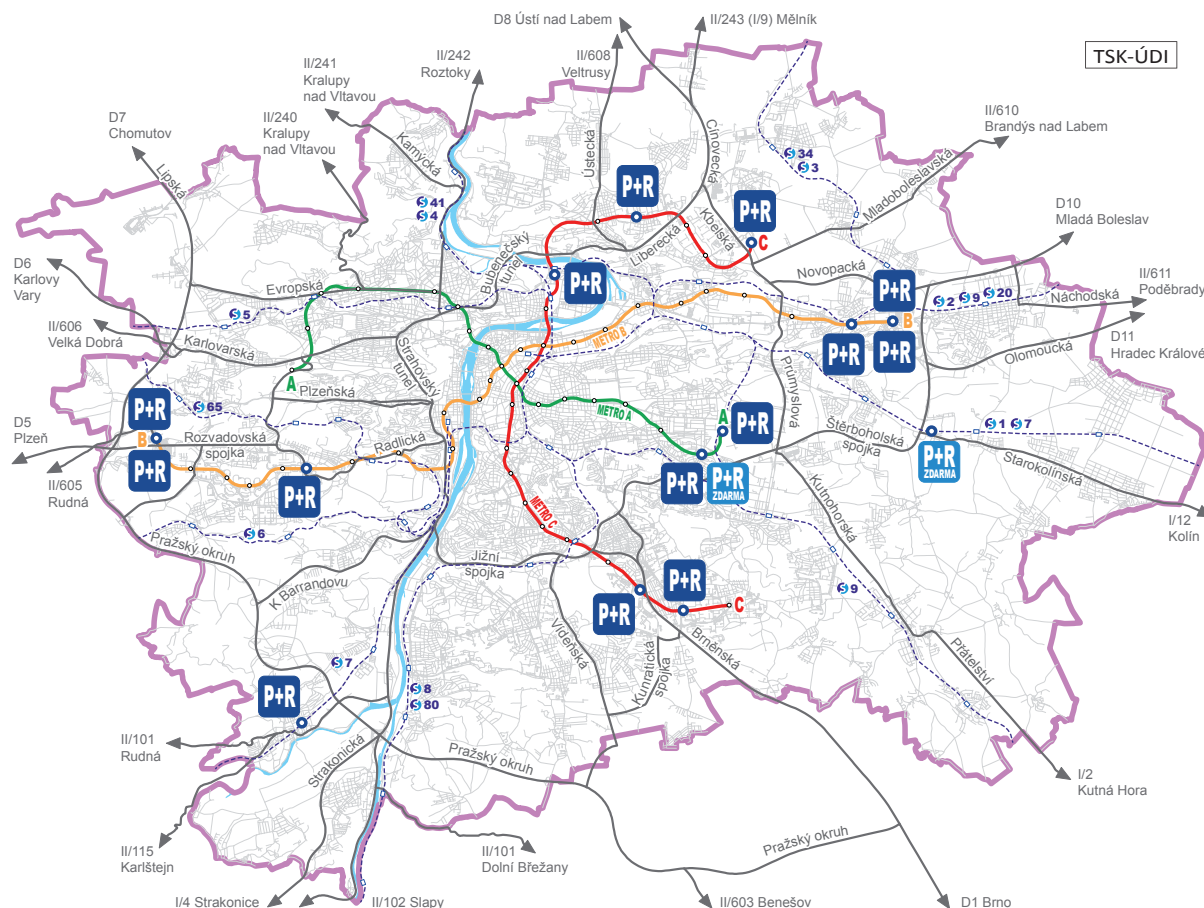
MČ	Název a adresa objektu	PS	MČ	Název a adresa objektu	PS
Praha 1	Palladium (náměstí Republiky)	900	Praha 2	Václavské garáže (Václavská 18)	120
	Florentinum (Na Florenci 19)	50		PGS garáže (Vinohradská 28)	50
	Rudolfinum (náměstí J. Palacha)	460	Praha 3	Tower park Praha (Mahlerovy sady 1)	100
	Onepark (Pařížská 30)	180		Parking Vítkov (Lukášova)	80
	OD Kotva (vjezd Královská ulice)	360		Hotel Olšanka (Táboritská 23)	40
	Hilton Prague Old Town (V celnici 7)	80		Atrium Flora (Jičínská)	800
	Millennium Plaza (V celnici 10)	440	Praha 4	Luxembourg Plaza (Sudoměřská)	500
	Wilsonova (Hlavní nádraží)	310		Kongresové centrum (Pankrácké náměstí)	850
	Opletalova (Opletalova 9)	90	Praha 5	Obchodní centrum (Kartouzská)	2 500
	Slovan (Wilsonova 77)	470		Anděl City (Radlická a Stroupežnického)	300
	Radisson Alcron Hotel (Štěpánská 40)	70		Zlatý Anděl (Bozděchova)	110
	U Hájků (Na Florenci 29)	100	Praha 8	Hilton (Pobřežní 1)	300
	Národní divadlo (Ostrovní 1)	170		3D Parking (Křižíkova 44)	110
Celkem			9 860		

V centru města se v současné době budují hromadné garáže Letná (kapacita 860 stání) a Prašný most (kapacita 460 stání).

10.2 Parkování na ostatním území města

Kapacita parkovacích stání na ostatním území města není ve většině případů evidována. Zejména v územích s vícepodlažní zástavbou dochází k deficitu parkovacích míst. V okolí stanic metra je nedostatek parkovacích míst prohlouben tím, že je využívají k metru dojíždějící pražští i mimopražští motoristé. Tento fakt se v roce 2015 projevil na Praze 6, kde došlo k otevření prodloužené trasy A. Jednotlivé městské části se snaží zajišťovat zpracování studií a projektů organizace dopravy v klidu nebo již zpracované dokumenty průběžně aktualizovat a změnou organizace dopravy navyšují počet parkovacích míst, např. zjednosměrněním komunikací, snížením počtu jízdních pruhů na méně vytížených komunikacích, změnou podélného stání na šikmé nebo kolmé, povolením stání na části chodníku. Další parkovací stání vznikají v rámci výstavby nových obytných domů, kde se rozlišují stání pro rezidenty (obvykle v podzemních garážích) a návštěvnická stání (obvykle na komunikaci před domem). Lepší situace parkování je v oblastech s nižší zástavbou, kde mají rezidenti často možnost parkovat na vlastním pozemku či v garáži.

Kombinace automobilové a veřejné hromadné dopravy přináší cestujícím i samotnému městu mnohé výhody. Pro cestující zůstává přeprava vně území města maximálně flexibilní, zatímco uvnitř města je při použití hromadné dopravy rychlejší a často i méně komplikovaná. Naopak město získává příznivější dělbu přepravní práce a uvolňují se tak nároky na průjezdy hustě zastavěným územím.



Tento způsob kombinované dopravy ale pro město znamená také nárůst poptávky po dopravě v klidu v oblastech při stanicích hromadné dopravy. Je proto důležité systematicky rozvíjet a udržovat síť parkovacích kapacit systému P+R a doporučená místa pro zastavení typu K+R.

Základní údaje o systému P+R v Praze

Počet parkovišť v systému P+R	Celková stavební kapacita	Počet stání na milion obyvatel města
16 (13 lokalit)	3 009 stání	2 374
Vozidla s povolením vjezdu	Provozní doba	Denní parkovné
osobní automobily, jízdní kola	4:00 – 1:00 (u nehlídaných neomezená)	20 Kč (u nehlídaných zdarma)

Systém záchytných parkovišť P+R je na území hlavního města v provozu již od roku 1997. Záchytná parkoviště jsou koncipována jako veřejná a jsou určena pro odstavování osobních vozidel. V systému P+R je k dispozici 14 placených P+R (s regulovanou provozní dobou) a dvě bezplatná parkoviště P+R Běchovice a P+R Skalka 2 (s regulovanou dobou stání – max. 12 hodin). Parkovací systém i obsluha parkoviště je přítomna pouze na placených P+R, využívání bezplatných P+R se již nesleduje.

Od roku 2013 dochází k průběžné výměně parkovacích technologií na parkovištích P+R, jejichž stáří sahalo až do roku 1997. V roce 2015 byla vyměněna technologie na P+R Opatov a P+R Zličín 2.

Na parkovišti P+R Chodov došlo v roce 2015 ke zprovoznění nového výtahu, který ulehčí pohyb osob z obou podlaží záchytného parkoviště do prostor obchodního centra a do stanice metra Chodov.

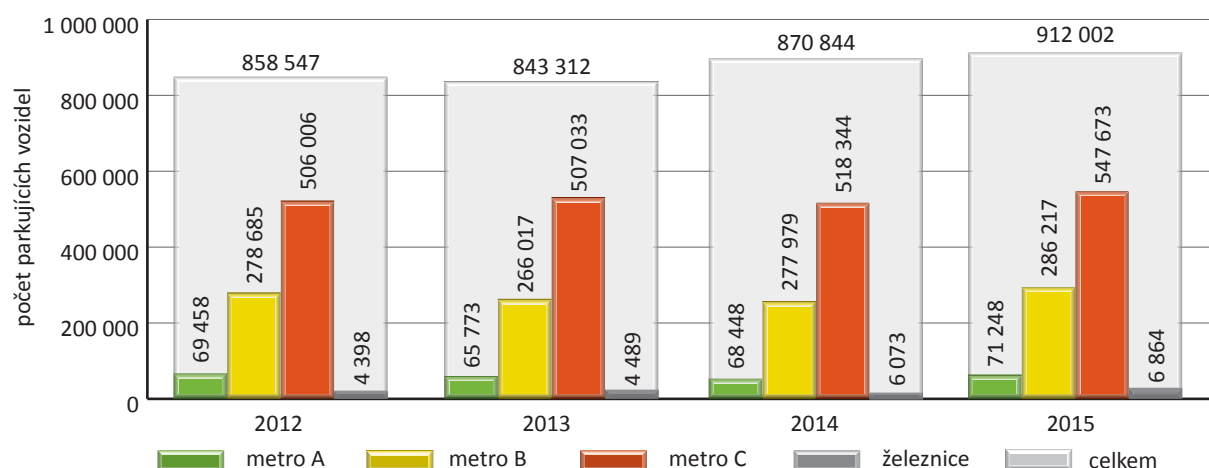
U placených parkovišť P+R je denní parkovné stanoveno ve výši 20 Kč. Každé porušení provozního řádu P+R je zpoplatněno částkou 100 Kč (např. ponechání vozidla na parkovišti mimo provozní dobu).

Stání vyhrazená pro základní funkci systému P+R a měsíční počty parkujících vozidel (říjen)

Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících		Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících	
		10/2014	10/2015			10/2014	10/2015
Běchovice	92	-	-	Nové Butovice	57	2 050	2 154
Černý Most 1	294	11 081	11 590	Opatov	181	5 534	5 852
Černý Most 2	131	3 252	3 360	Radotín	36	589	620
Depo Hostivař	169	4 718	5 215	Rajská zahrada	88	2 549	2 530
Holešovice	74	3 650	3 459	Skalka 1	63	1 547	1 491
Chodov	653	17 656	19 532	Skalka 2	74	-	-
Ládví	78	2 138	2 187	Zličín 1	83	3 144	3 180
Letňany	633	18 557	20 063	Zličín 2	61	2 565	2 627

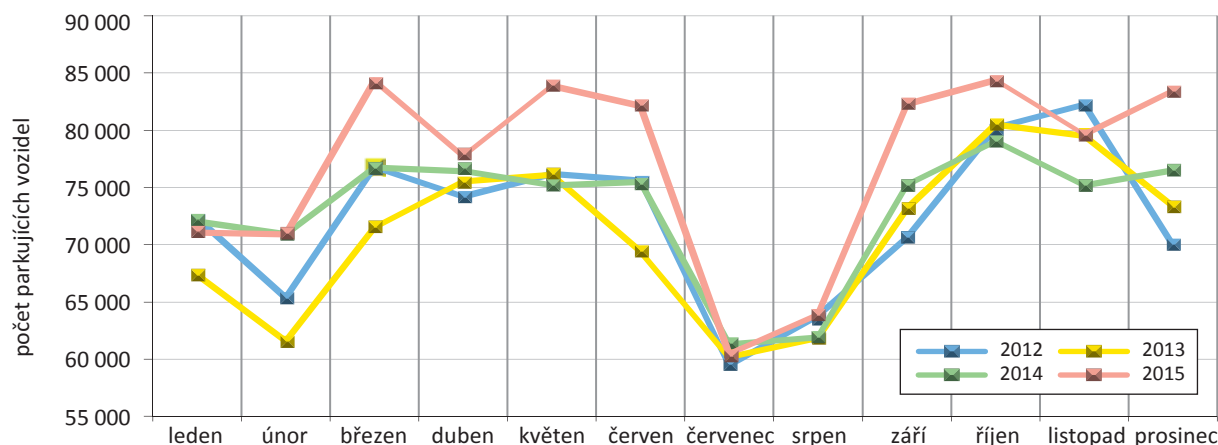
Celková stavební kapacita systému P+R je členěna podle využití mezi stání pro základní funkci systému P+R (2 767 míst), stání vyhrazená pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou -označená dle zákona o pozemních komunikacích (130 míst) a stání vyhrazená pro jiné účely nebo pro rezidenty s uzavřenou smlouvou o dlouhodobém odstavení vozidel (112 míst).

Meziroční vývoj využití systému P+R



Souhrnná úroveň využívání záchytných parkovišť během roku 2015 atakovala hodnoty odpovídající využívání v roce 2010. Nižší úroveň ve využívání P+R v roce 2015 bylo možné pozorovat o letních prázdninách, v dubnu a listopadu. Celoroční ukazatele sice ještě nedosahují hodnot z let 2010 ani 2011, ale lze předpokládat, že vliv úpravy tarifu z 10 na 20 Kč (červenec 2011) již může být překonán.

Roční variace využití systému P+R



B+R (Bike and Ride) na parkovištích P+R

Odstavení jízdního kola je v rámci provozní doby P+R bezplatné. Služba B+R není dostupná na zdvojených parkovištích P+R Černý Most 2, P+R Zličín 2, v garážích P+R Chodov a na bezplatných P+R Běchovice a P+R Skalka 2. Ostatní P+R jsou vybavena stojanem alespoň na 4 jízdní kola.

Stání vyhrazená pro rezidenty na parkovištích P+R

Na základě smluv s TSK hl. m. Prahy může být na vybraných parkovištích vyhrazena stanovená kapacita ke stání vozidel rezidentů. Je tak lépe využita dočasně přebytková kapacita. Uzavření smlouvy je podmíněno bydlištěm nebo sídlem zájemce v blízkém okolí parkoviště (tzv. rezident).



P+R Zličín 1



P+R Černý Most 2

Dlouhodobé stání (24 hodin denně, 7 dní v týdnu) bylo možné na vybraných záchytných parkovištích za měsíční poplatek 500 Kč pro fyzické osoby nebo 800 Kč pro právnické osoby.

Na P+R Opatov (26 stání) a P+R Skalka 1 (40 stání) byla po celý rok vyčerpaná vyhrazená kapacita. Na P+R Radotín bylo v červenci opět dosaženo plného využití kapacity (20 stání), která byla rezidentům znovu vyhrazena od září 2014 (po ukončení zkušebního provozu bez rezidentů).

Noční a víkendové stání (pracovní dny 17:30-7:30, víkendy a státní svátky celodenně) bylo možné na P+R Rájská zahrada za měsíční poplatek 250 Kč. Určená část parkoviště je tak druhotně využita v době snížené poptávky po základní funkci P+R a neomezuje záchytný potenciál parkoviště P+R. Vyhrazená kapacita dvaceti stání byla po celý rok trvale vyčerpaná.



P+R Černý Most 1

Ekonomie provozu systému záchytných parkovišť P+R (částky v tis. Kč bez DPH)

Rok	Příjmy z provozu	Náklady na provoz	Ekonomická bilance
2012	14 529	30 864	- 16 335
2013	15 057	31 086	- 16 029
2014	15 301	29 461	- 14 160
2015	15 950	29 025	- 13 075

Zdroj: Technická správa komunikací hl. m. Prahy a Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.



K+R je kombinovaným způsobem dopravy osob s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu a naopak bez déletrvajícího parkování vozidel. Místo pro zastavení typu K+R „Kiss and Ride“ (Polib a jed) umožňuje krátkodobé zastavení vozidla (max. 3 min) za účelem vystoupení nebo nastoupení spolucestujících, zejména v blízkosti stanic metra.

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

IP13e

V současnosti je na území hl. m. Prahy k dispozici 31 parkovišť „K+R“ s celkovou kapacitou 97 míst.

V průběhu roku 2015 došlo ke zprovoznění pěti nových lokalit v souvislosti s otevřením čtyř nových stanic metra trasy „A“ (Bořislavka, Nádraží Veveřslavín, Nemocnice Motol a Petřiny) v západní části Prahy. Další dvě nová místa pro zastavení typu K+R vznikla během rekonstrukce železniční stanice Praha Hostivař v rámci optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.



K+R Nemocnice Motol



K+R Nádraží Hostivař

V loňském roce dále došlo k dočasnému zrušení místa pro zastavení K+R v ulici Roztylská u stanice metra „C“ Chodov z důvodu přemístění autobusové zastávky Chodov v souvislosti s dostavbou obchodního centra Chodov.

Kromě míst pro zastavení u stanic a zastávek hromadné dopravy se nevhodně užívá značení K+R i na dalších místech, zejména před budovami škol nebo úřadů. Celkový počet takto vyznačených lokalit není sledován.

Místa pro zastavení K+R v Praze

směr do centra		směr z centra
📍A Bořislavka (Evropská)	📍A Náměstí Míru (náměstí Míru)	📍B Černý Most (Chlumecká)
📍A Dejvická (Evropská)	📍A Nemocnice Motol (Kukulova)	📍S Hostivař (U Hostivařského n.)
📍C Háje (Opatovská)	📍A Petřiny (Na Petřínách)	📍C Chodov (Roztylská)*
📍C Háje (U modré školy)	📍B Nové Butovice (Bucharova)	📍C Kačerov (Michelská)
📍S Hostivař (U Hostivařského n.)	📍C Opatov (Chilská)	📍C Letňany (Beladova)
📍C I. P. Pavlova (Legerova)	📍C Prosek (Prosecká)	📍A Nemocnice Motol (Kukulova)
📍C Kačerov (Michelská)	📍C Prosek (Vysočanská)	📍C Opatov (Chilská)
📍C Kobylisy (Nad Šutkou)	📍B Radlická (Radlická)	📍B Radlická (Radlická)
📍C Ládví (Střelnická)	📍C Vltavská (nábř. Kapitána Jaroše)	📍S Radotín (Vrážská)
📍C Letňany (Beladova)	📍A Želivského (Vinohradská)	
📍A Nádraží Veveřslavín (Evropská)	TRAM Zahradní Město (Švehlova)	

* dočasně zrušeno z důvodu dostavby OC Chodov

Dopravní stavby na území města jsou v rozhodující míře financovány z kapitálové části rozpočtu hl. m. Prahy (viz kapitola 12) a investorsky zajišťovány především odbory strategických investic a technické vybavenosti MHMP (OSI a OTV), Technickou správou komunikací hl. m. Prahy (TSK) a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. (DPP). Ze státních prostředků (SFDI) jsou financovány železniční tratě na území města (prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty – SŽDC), jednotlivé stavby Pražského okruhu (prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic – ŘSD) a spolufinancovány komunikace města, které nahrazují dosud nerealizované úseky těchto státem garantovaných staveb.

Nejvýznamnější Pražskou dopravní stavbou roku 2015 je tunelový komplex Blanka, který je severozápadní částí Městského okruhu. Byl uveden do provozu 19. září 2015. Jeho trasu tvoří tři samostatné tunely Brusnický, Dejvický a Bubenečský, na který navazuje povrchový úsek ulice Nová Povltavská.

Trasa o celkové délce 6,382 km je směrově rozdělená, se samostatným dvou až třípruhovým tubusem v každém směru jízdy. Návrhová a současně nejvyšší dovolená rychlost je 70 km/h, šířka jízdních pruhů je 3,5 m, výška průjezdního profilu 4,8 m, maximální sklon 5 % se nachází v Bubenečském tunelu v klesání z Letné pod Stromovku. S povrchem je tunelový komplex propojen v mimoúrovňových křižovatkách Malovanka, Prašný most, Letná a Troja. Povrchový úsek Nové Povltavské končí v mimoúrovňové křižovatce Pelc-Tyrolka. Celková délka severní tunelové trasy je 5 502 m (ražených 2 766 m, hloubených 2 736 m), jižní tunelové trasy 5 489 m (ražených 2 774 m, hloubených 2 715 m).

Brusnický tunel vede od severního portálu Strahovského tunelu (MÚK Malovanka) ve stopě Patočkovy ulice nejdříve hloubenými tunely, z místa pod křižovatkou s Myslbekovou ulicí až ke křižovatce Prašný most jsou tunely ražené. Navazující Dejvický tunel, vedený pod třídou Milady Horákové, je v celé délce hloubený. Od křižovatky Letná pokračuje tunel Bubenečský krátkým hloubeným úsekem pod Letnou a dále raženým pod zástavbou, Stromovkou (Královskou oborou), plavebním kanálem, Císařským ostrovem, Vltavou a potom dalším hloubeným úsekem až k portálu křižovatky Troja.



Tunelový komplex Blanka



Rampa z tunelu do křižovatky Letná

Další významnou stavbou, zprovozněnou 6. dubna 2015, je V. provozní úsek trasy metra A Dejvická (mimo) – Nemocnice Motol, který prodloužil trasu A o 6,12 km (stavební délka úseku je 6 134 m, maximální spád 3,95 % mezi stanicemi Dejvice a Bořislavka). Na trase jsou 3 ražené a 1 hloubená stanice.

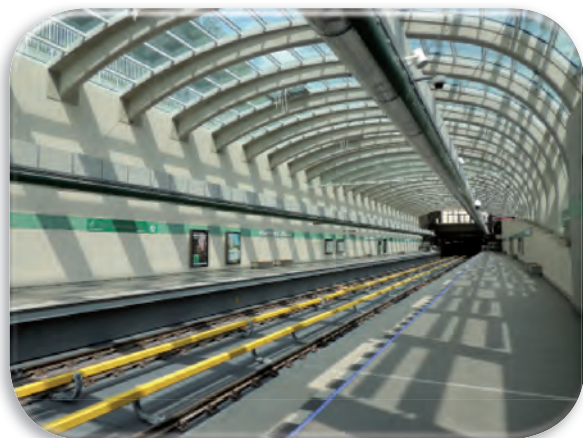
Stanice Bořislavka je jednolodní, ražená 27 m pod Evropskou ulicí. Má ostrovní nástupiště, z jehož východního čela vede trojice eskalátorů do vestibulu pod křižovatkou s Horoměřickou ulicí, ze kterého jsou dostupné zastávky tramvají a autobusů Pražské integrované dopravy. V západní části nástupiště se nachází dvojice osobních výtahů, které ústí do podchodu pod Evropskou ulicí, ze kterého je dostupné sídliště Červený vrch, případně se odsud lze bezbariérově dostat na nedaleké tramvajové zastávky.

Stanice Nádraží Veleslavín leží v hloubce 19 m pod Evropskou ulicí mezi železniční tratí a ulicí K Červenému vrchu. Jedná se o trojlodní raženou sloupovou stanici s ostrovním nástupištěm. Z jeho západního čela vede trojice eskalátorů do podpovrchového vestibulu spojeného s podchodem

pod Evropskou ulicí. Na povrchu se nachází terminál autobusů, odkud jezdí linky na letiště i do dalších městských, příměstských i dálkových cílů.

Jednoduchá stanice Petřiny byla vyražena v hloubce 37 m pod úrovní terénu. Má ostrovní nástupiště, které je na severní straně spojené trojicí eskalátorů s povrchovým vestibulem ležícím jižně od ulice Na Petřinách v bezprostřední blízkosti společných zastávek tramvají a autobusů. Na jižním konci nástupiště se nachází dva výtahy ústící do ulice Brunclíkova. Za stanicí směrem k Nemocnici Motol je vyražen střední tunel s obrátovou kolejí pro pásmový provoz.

Stanice Nemocnice Motol je založená v hloubce 5,6 m pod povrchem terénu, hloubená, délka je 160 m + 410 m dlouhý tunel obrátových kolejí. Konstrukce je z monolitického železobetonu, zastřešení z prefabrikovaných železobetonových trámů proměnného průřezu s proskleným pláštěm, umožňujícím denní osvětlení. Stanice má boční nástupiště, vestibul pod úrovní nástupiště plynule navazuje na podchod pod ulicí Kukulova, který ústí přímo do areálu nemocnice a jsou z něho schodiště a rampami dostupné i zastávky povrchové dopravy.



Stanice metra A Nemocnice Motol



Stanice metra A Petřiny

Nejvýznamnější dopravní stavby v roce 2015

Název [investor]	Popis
Tunelový komplex Blanka (severní úsek Městského okruhu) [OSI]	- Do provozu byl uveden tunelový komplex Blanka, jehož jádrem jsou tři tunely Brusnický, Dejvický a Bubenečský. - Se stávajícími tunely Strahovským a Mrázovkou vznikla souvislá tunelová trasa o celkové délce tunelů 8,8 km mezi křižovatkou s Trojským mostem a jižním portálem tunelu Mrázovka, na který navazuje povrchová část Městského okruhu. - Kladným dopadem bylo výrazné snížení provozu na ulicích, odkud se část dopravy přesunula do tunelu: mj. Milady Horákové, Veletržní, nábrž. Kapitána Jaroše, Argentinská. - Zatížení tunelového komplexu v prosinci činilo až 72 tisíc vozidel za den.
Nový úsek metra A Dejvická – Nemocnice Motol [DPP]	6. dubna byl zprovozněn nový úsek metra V.A. Na úseku dlouhém 6,1 km leží 4 stanice – Bořislavka, Nádraží Veveřslavín, Petřiny a Nemocnice Motol. - V souvislosti s prodloužením byl vybudován přestupní terminál u stanice Nádraží Veveřslavín, který eliminuje zajištění autobusů na Vítězné náměstí.
MÚK Třebonice [ŘSD]	- Rozšířená MÚK nově umožňuje plnohodnotné napojení silnice II/605 na dálnici D5 a Pražský okruh, což je významné pro lokální síť a také jako odlehčení stávající MÚK. - Předmětem prací byla úprava MÚK Třebonice, kde došlo k vytvoření nových větví, přetrasování některých stávajících větví, prodloužení kolektorových vozovek a vytvoření nových propojení tak, aby bylo umožněno propojení silnice II/605 se všemi směry křižovatky, tj. směr centrum, Plzeň, Řepy a Slivenec.
Optimalizace železniční tratě Praha-Běchovice – Úvaly [SŽDC]	- Úsek dlouhý 10,3 km je modernizován od roku 2013. - Byly dokončeny všechny hlavní stavební práce na modernizaci a v prosinci 2015 byla zprovozněna nová zastávka Praha-Běchovice střed včetně přístupových komunikací.
Optimalizace železniční tratě Praha-Hostivař – Praha hl. n. [SŽDC]	- Jedná se o 1. část stavby týkající se železniční stanice Praha-Hostivař a přilehlé tratě - V roce 2015 začaly sloužit nová odbavovací budova a nová bezbariérová ostrovní nástupiště a bylo dokončeno nové přemostění ul. Průmyslové.



Optimalizace železniční tratě pomocí strojní linky RPM 2002



Mobilní protihluková stěna na ulici 5. května

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2015

Název [investor]	Popis
Oprava Nuselského mostu [TSK – spolufinancoval SFDI]	- Předmětem stavby naplánované v etapách na období let 2012–2016 je sanace spodní stavby Nuselského mostu (podhled nosné konstrukce, opěry a pilíře), provedení nové izolace vozovky a nového vozovkového souvrství, výměna konstrukce chodníku a výměna odvodňovačů včetně svislých svodů. - V roce 2015 byla provedena nová izolace mostovky, nový povrch vozovky v pomalém pruhu, nový chodník ve směru do centra a sanace pláště mostu.
Spořilovská – výstavba protihlukové stěny [TSK]	- Proběhla realizace 2. etapy. Cílem bylo rozšíření jízdního pruhu ve směru k ulici 5. května na úkor středního dělicího pásu pro umístění mobilní protihlukové stěny. - Následně bylo provedeno osazení mobilní protihlukové stěny v délce cca 220 m mezi mimoúrovňovým křížením s Jižní spojkou a odbočením do ulice Severní I. Mobilní PHS je situována při pravém okraji ulice Spořilovská ve směru k ulici 5. května.
Cínovecká – výstavba protihlukové stěny [TSK – spolufinancoval SFDI]	- Jedná se o protihlukové opatření podél rychlostí komunikace, při kterém byl upraven protihlukový val a protihluková stěna. Stávající nízký protihlukový val byl doplněn v koruně o protihlukovou stěnu na výšku 6,75 m nad úroveň komunikace. - Záměr řešil nevyhovující stav protihlukové ochrany zástavby v obci Březiněves.
Rekonstrukce ulice Bubenská [TSK]	Výměna dlážděného povrchu vozovky za konstrukci s živinovým krytem v úseku U Výstaviště – Na Šachtě z důvodu snížení hlukové zátěže. Byly rekonstruovány chodníky v mozaikové dlažbě a vyměněny přípojky uličních vpustí.
Rekonstrukce mostu přes Botič v ulici Bělehradské [TSK]	- Celková rekonstrukce mostu z důvodu jeho nevyhovujícího stavu. - Byla provedena celá nová nosná konstrukce, konstrukce vozovky a příslušenství.
Rekonstrukce ulice V Holešovičkách [TSK]	- V roce 2015 proběhla 2. etapa rekonstrukce povrchu komunikace. - Byla vyměněna stávající obrusná vrstva tloušťky 2 cm za vrstvu tloušťky 2,5 cm nízkohlukového asfaltu v úseku Kubišova – most Barikádníků ve směru do centra. Akce byla realizována z důvodu snížení hlukové zátěže.
Zkapacitnění Štěrboholské radiály [TSK – spolufinancoval SFDI]	Dokončení a kolaudace stavby zkapacitnění kritického úseku Jižní spojky v úseku u nadejzdu Rabakovské ulice. V roce 2015 proběhla rekonstrukce vozovky mezi již opravenými mosty severní větve a rekonstrukce vozovky až k hranici lanového mostu.
5. května – výstavba protihlukové stěny [TSK]	Jednalo se o výstavbu mobilní protihlukové stěny v ulici 5. Května ve směru do centra v délce 357 m v úseku estakáda Kačerov – začátek odbočovacího pruhu do ulice Vyskočilova. Instalací stěny došlo ke snížení hlukové zátěže v dotčené oblasti.
Jižní spojka – opravy krytu pomalého pruhu [TSK – spolufinancoval SFDI]	49. etapou pokračovala výměna stávajícího krytu za nový povrch z litého asfaltu v pomalém jízdním pruhu Jižní spojky v úseku 5. května – Vídeňská. - Současně byly opraveny nájezdové a sjízdné rampy, které leží v dotčeném úseku.

Mezi více než 20 akcí souvislé údržby komunikací TSK patřily významově i finančně náročné rekonstrukce: výměna povrchu vozovky v ul. Wilsonova u Hlavního nádraží včetně opravy dilatací, výměny povrchů vozovek ulic Novodvorská (1. a 3. etapa), Tupolevova (3. a 4. etapa), Vinohradská (Pod Židovskými hřbitovy – Starostrašnická), Kunratická spojka (Na Jelenách – K Labeškám), Náchodská (Bořetická – hranice Prahy), Mírová, Městská, Na padesátém, Ústecká, Českobrodská,

U Kunratického lesa. Opravena byla vozovka komunikace V Šáreckém údolí, kde došlo i k opravě opěrné zídky, sjednocení šířky vozovky na 5 m a doplnění lemování krajnic kamennými krajníky.



Zrekonstruovaná trať na Evropské ulici



Ulice Bělehradská po rekonstrukci

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2015

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce tramvajové tratě Evropská v úseku Bořislavka – Dejvická [DPP]	- Délka zrekonstruovaného úseku byla 1,6 km. - Původní velkoplošné panely BKV byly nahrazeny převážně pražci ve šterkovém loži se zatravněním na většině úseku. - Všechny zastávky jsou nově bezbariérově přístupné.
Rekonstrukce tramvajové tratě Plzeňská v úseku Jinonická – Tomášková [DPP]	- Délka zrekonstruovaného úseku byla 1,3 km. - Byly odstraněny panely BKV a nová konstrukce tratě byla provedena systémem pevné jízdní dráhy W-tram s živinovým krytem, od vozovky je oddělena podélnými dělicími prahy z prefabrikovaných tvarovek. - Po rekonstrukci jsou nově bezbariérově přístupné všechny zastávky.
Rekonstrukce tramvajové tratě Vršovická v úseku Na Zámecké – Moskevská [DPP]	- Byl zrekonstruován úsek dlouhý 1,4 km. - Původní velkoplošné panely BKV byly nahrazeny pražci ve šterkovém loži částečně se zatravněním, v části úseku W-tram s cementobetonovým krytem. - Zastávky Bohemians a Nádraží Vršovice jsou nově bezbariérově přístupné. - V zastávkách Bohemians bylo umožněno zastavování autobusů v zastávce tramvajů pro pohodlnější přestup cestujících.
Rekonstrukce tramvajové tratě Na Zlíchově a Nádražní [DPP]	- Proběhla rekonstrukce tratě v délce 0,7 km a lokální havarijní opravy v Nádražní ulici. - Doživající trať z panelů BKV byla nahrazena systémem pevné jízdní dráhy W-tram. - Došlo k přesunu zastávky Zlíchov z centra a rovněž byl v rámci rekonstrukce přesunut blízký řízený přechod. - Nově jsou zastávky Zlíchov bezbariérově přístupné.
Rekonstrukce tramvajové tratě Na Petřínách a Střešovická [DPP]	- Byl zrekonstruován úsek dlouhý 3,4 km, ve kterém byly původní velkoplošné panely BKV nahrazeny převážně pražci ve šterkovém loži se zatravněním na většině úseku. - Všechny zastávky jsou nově bezbariérově přístupné. - V zastávkách Petřiny a Vojenská nemocnice je umožněno zastavování autobusů v zastávce tramvajů pro pohodlnější přestup cestujících.
Rekonstrukce tramvajové tratě Bělehradská [DPP]	- Délka zrekonstruovaného úseku byla 1,4 km. - Původní velkoplošné panely BKV byly nahrazeny pevnou jízdní dráhou W-tram. - Všechny zastávky jsou nově bezbariérově přístupné, většinou řešeny formou zastávkového mysu. - Souběžně s výlukou tramvajů došlo k rekonstrukci celého uličního prostoru včetně inženýrských sítí a také mostu přes Botič [TSK].
Rekonstrukce tramvajové tratě Plynární [DPP]	- Rekonstrukce tratě v délce 0,6 km od křižovatky s ulicí Železničářů po Ortenovo náměstí (včetně). - Původní velkoplošné panely BKV nahrazeny systémem pevné jízdní dráhy W-tram. - Zastávka Ortenovo náměstí je nově bezbariérově přístupná.
Opravy v metru C [DPP]	Byla provedena kompletní výměna čtyř výhybek a dvojité kolejové spojky ve stanici metra C Háje, což si vyžádalo třináctidenní přerušení provozu v příslušném úseku linky metra C.



Zrekonstruovaná trať Na Petřínách



Nové zastávky Vozovna Střešovice

Na tramvajové síti proběhly rovněž další rekonstrukce tratí, jejichž cílem bylo snazší cestování i zvýšení rychlosti a komfortu jízdy. Byla provedena kompletní oprava křížení na křižovatce ulic Na Poříčí x Havlíčkova a současně byla opravena tramvajová trať v Revoluční ulici. Došlo k opravě tramvajové tratě na Hlávkově mostě. Na výluku v ulici Střešovické navázala oprava úseku tramvajové tratě na Patočkově ulici, kde byla nově vybudována obousměrně bezbariérová společná zastávka pro tramvaje a autobusy Vozovna Střešovice, umožňující snadné přestupování mezi jednotlivými linkami. Opravena byla tramvajová trať v ulici Seifertova v úseku Wilsonova – Italská v prostoru pod železničním mostem.



Rekonstrukce mostu přes Botič



Rekonstrukce tramvajové tratě Na Zličově

TSK průběžně provádí opatření ke snižování hlukové zátěže především výměnou nevhodných krytů vozovek, výstavbou protihlukových stěn, valů a bariér, zvláště pak v zástavbě určené pro bydlení. V Kodaňské ulici z tohoto důvodu proběhla výměna stávající dlažby za živici se zesílenou konstrukcí v místech pojížděných autobusy, chodníky jsou z betonové dlažby, chodníkové přejezdy a parkovací stání z drobné dlažby. Byly realizovány i nové parkovací zálivy včetně úprav a rozšíření odvodnění. Na ulici Bělehradské byla vyměněna stávající dlažba na vozovce za konstrukci s živичným povrchem, parkovací stání byla provedena z velké žulové dlažby a chodníky z mozaikové dlažby. Současně byly postaveny zastávkové mysy a vysázena zeleň. Na ulici Komunardů byl vyměněn dlážděný povrch za živичný, současně byly rekonstruovány chodníky, vytvořeny bezbariérové tramvajové zastávky a upraveno odvodnění a uliční zeleň.

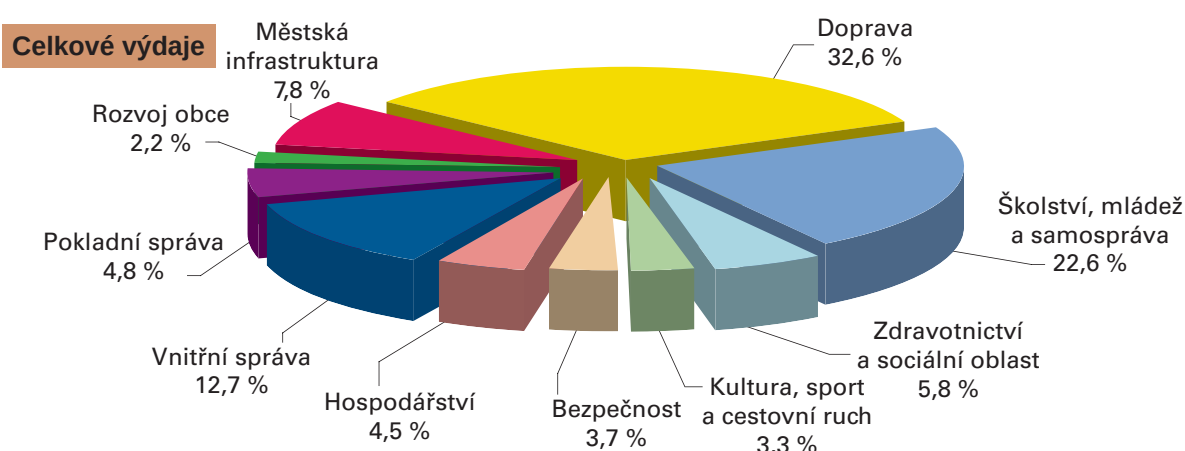
Technická správa komunikací hl. m. Prahy jako správce většiny komunikací města včetně jejich příslušenství odpovídá za jejich uspokojivý technický a provozuschopný stav. Zajišťuje proto všechny potřebné opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu. Využívá k tomu finanční prostředky z běžné části rozpočtu hl. m. Prahy, příspěvky SFDI i některých městských částí. V roce 2015 bylo na opravy a údržbu vynaloženo 1 119 mil. Kč, na čištění a zeleň 706 mil. Kč a na zajištění zimní údržby komunikací 534 mil. Kč. Kapitálové výdaje činily 1 986 mil. Kč.

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2015 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 (Evropské investiční banky).

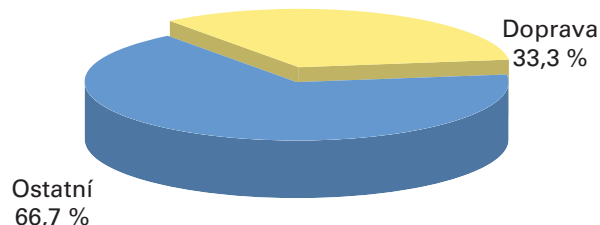
Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30. 6. 2015, dosáhl na výdajové straně 71,1 mld. Kč, z toho výdaje v kapitole 03 Doprava, činily 23,3 mld. Kč. Kapitola 03 tak byla i v roce 2015 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu (téměř 33 %). Náklady spojené s provozem ochranných systémů metra a Strahovského tunelu byly čerpány z kapitoly 07 Bezpečnost.

Na běžných výdajích hl. města se doprava podílela přes 33 %, na výdajích kapitálových přes 31 %.

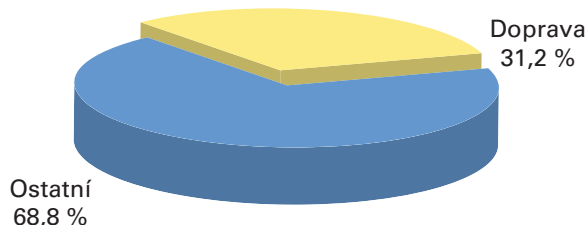
Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2015 (rozpočet upravený k 30. 6. 2015)



Podíl dopravy na běžných výdajích

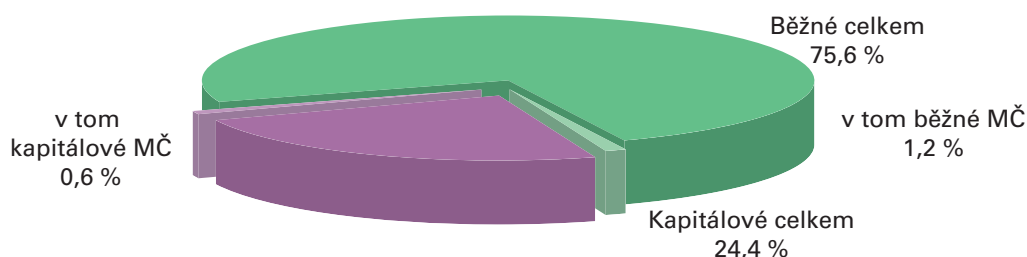


Podíl dopravy na kapitálových výdajích



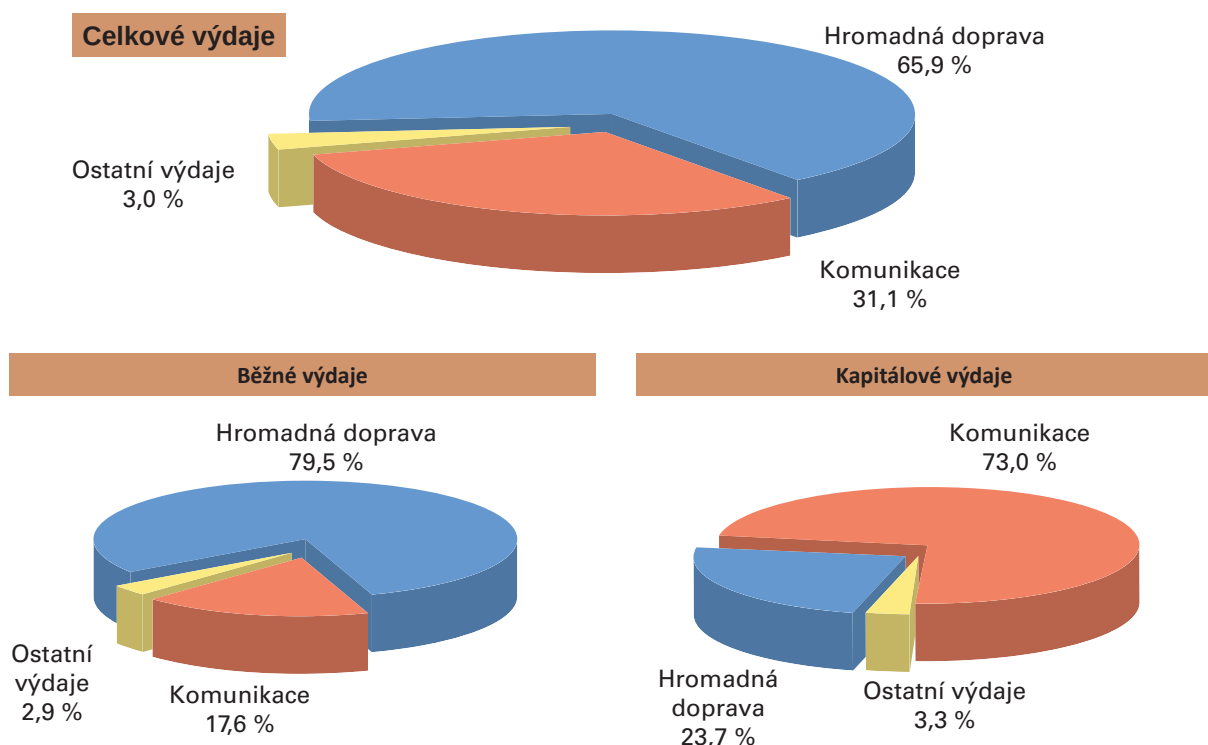
Z celkové částky, plánované v upraveném rozpočtu pro oblast dopravy (23,3 mld. Kč), bylo 17,6 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 5,7 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Podíly běžných a kapitálových výdajů v kapitole 03 Doprava (rozpočet upravený k 30. 6. 2015)



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 necelých 14 mld. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací bylo určeno 3,1 mld. Kč a 0,5 mld. Kč bylo vyčleněno na krytí různých ostatních nezbytných výdajů.

Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2015 (rozpočet upravený k 30. 6. 2015)

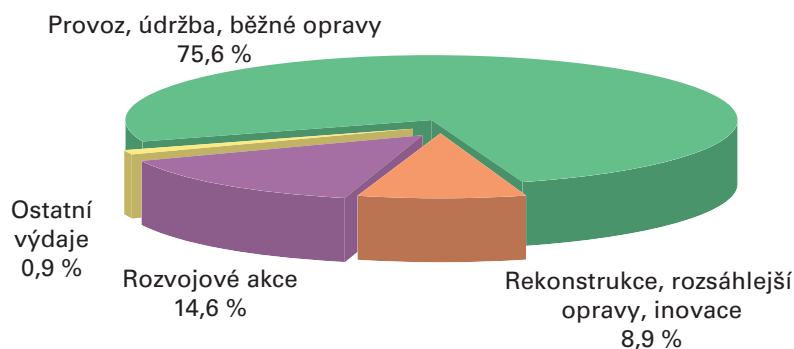


Z výdajů kapitálových byly hrazeny rozvojové investice (60 %) a rozsáhlejší opravy a rekonstrukce (37 %). Na výstavbu metra bylo v rozpočtu upraveném k 30. 6. 2014 vyčleněno pouze 1,1 mld. (zejména příprava výstavby trasy D, dostavba výtahů ve stanicích metra, komplexní bezpečnostní systém metra), protože další investice v síti metra (dokončení výstavby provozního úseku trasy A Dejvická – Motol) byly hrazeny z jiných zdrojů. Na rekonstrukci tramvajových tratí bylo vyčleněno 228 mil. Kč, pro dopravu cyklistickou 50 mil. Kč. Přes 10 % kapitálových výdajů (0,6 mld Kč) bylo v upraveném rozpočtu určeno pro investice do systémů řízení a telematiky. Ve výdajích kapitálových v rozpočtu převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 5,7 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno přes 1,3 mld. Kč, na investice do komunikační sítě necelých 4,2 mld. Kč a na ostatní nutné výdaje 0,2 mld. Kč.

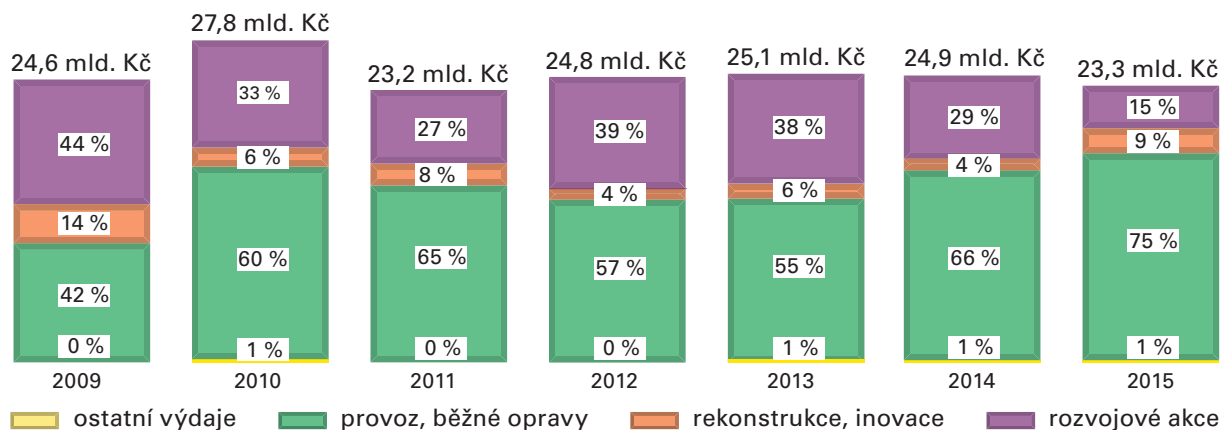
Z celkových výdajů určených v upraveném rozpočtu na rok 2015 v kapitole 03 pro dopravu činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob 66 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 31 %.

Podrobnější rozbor položek v rozpisu výdajů na dopravu ukazuje, že 17,6 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 2,1 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, 3,4 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové a 0,2 mld. Kč na výdaje ostatní.

Struktura celkových výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2015 (rozpočet upravený k 30.6.2015)



Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hlavního města Prahy (rozpočty upravené k 30.6. b. r.)

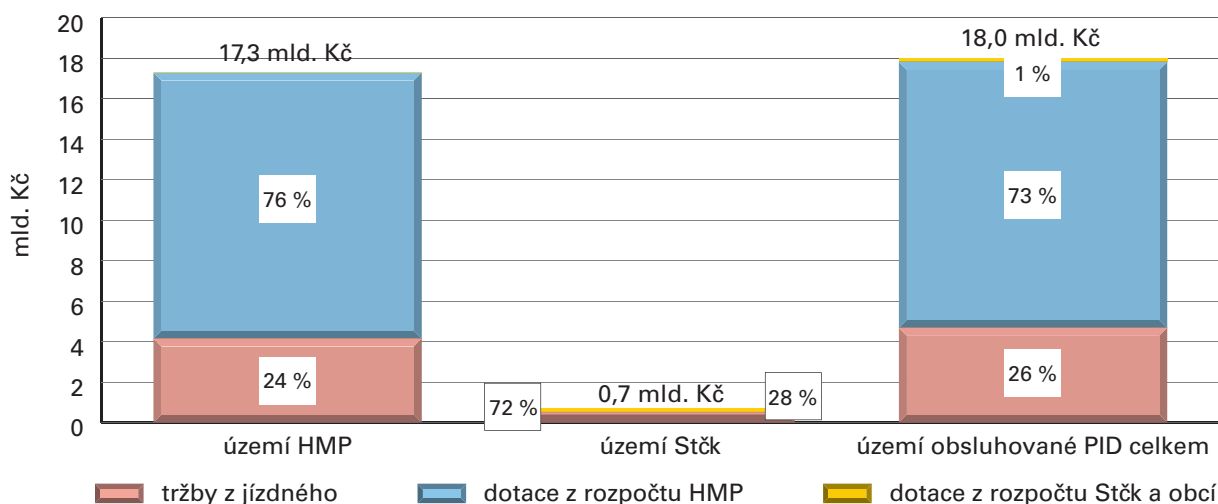


Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané příspěvky na úhradu některých nákladů provozu PID. Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) byl poskytnut příspěvek na údržbu, opravy a výstavbu komunikací, které dočasně plní funkci chybějící nadřazené silniční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

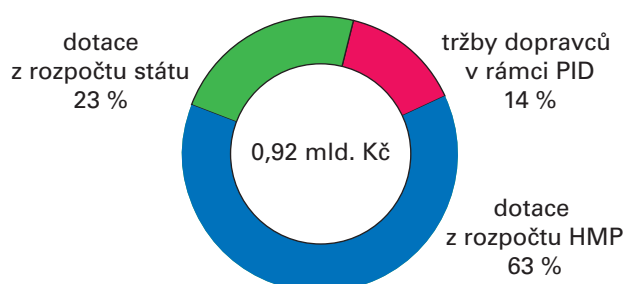
Stát se též podílí na výstavbě Pražského okruhu, za jejíž financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2015 bylo na stavbách jihozápadní části okruhu vyčerpáno na stavební práce celkem 330 mil. Kč (vč. DPH a valorizace).

Významným zdrojem financování provozu systému hromadné dopravy jsou tržby z jízdného, případně další drobné tržby. Základní relace mezi objemem tržeb a dotací v provozu Pražské integrované dopravy jsou patrné z následujících grafů.

Provozní dotace a tržby z jízdného v PID (rok 2015, bez tržeb a dotací železnice v Praze i Středočeském kraji)



Provozní dotace a tržby z jízdného železničních dopravců v PID na území hl. m. Prahy (rok 2015)



Částkou 4,4 mld. Kč přispěl z vlastních zdrojů k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., z toho 2,8 mld. Kč na obnovu vozového parku MHD a 0,5 mld. Kč na akce spolufinancované z OPPK. Na investiční výstavbu metra vyčerpal Dopravní podnik v roce 2015 celkem 2 mld. Kč, pokryté převážně ze strukturálních fondů EU.

Cíle hl. m. Prahy v oblasti dopravní telematiky



Hl. m. Praha, stejně jako další evropská města se potýká s dopravními kongescemi, nehodami a exhalacemi, způsobenými trvalým nárůstem dopravy. Jen výstavba nových komunikací nestačí a není možná všude. Tuto situaci lze výrazně zlepšit právě budováním a efektivním využíváním telematického systému. Základní vlastností tohoto systému je integrace dat a informací, jejich následná přístupnost pro operátory dopravy, městské instituce a ve vhodné formě i pro individuální uživatele a účastníky dopravy. Systém je budován v souladu s evropskými a světovými standardy, s ohledem na integraci v rámci ČR a na možnost výměny dat s dalšími telematickými systémy v ČR.

Mezi cíle hl. m. Prahy v oblasti řízení a redukce užívání automobilů a integrace do evropských sítí patří omezení automobilové dopravy v ulicích města:

- Optimalizace provozu na stávající uliční síti při uplatnění zásad preference veřejné dopravy a využitím nových možností řídicích a informačních technologií.
- Informační a telematické systémy řízení dopravy – už na jeho území při vjezdu do Prahy informovat o stupních provozu, kapacitách parkování atd.

Podstatné přitom je, že veškeré kroky ke zlepšení dopravy v Praze počítají i s výrazným podílem evropských finančních zdrojů. Důležité dopravní projekty týkající se Prahy jsou proto realizovány i v rámci Operačního programu Doprava pod jeho prioritní osou 5 – Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze.

Operační program Doprava (OPD) – Programovací období 2007 – 2013

Technická správa komunikací hl. m. Prahy v rámci Programovacího období 2007 – 2013 realizovala celkem 5 Projektů v letech 2007 až 2015, které byly finančně podpořeny Evropskou unií. Příspěvek z Fondu soudržnosti Evropská unie tvoří 85% celkových nákladů. Zbývajících 15% hradilo formou spoluúčasti hl. m. Praha ze svého rozpočtu.



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

Oblast podpory: Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze
 Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/07.0029
 Proplaceno (Kč): 556,5 mil.

Projekt byl rozdělen do 6 funkčních oblastí:

- Řízení prostřednictvím světelných signalizačních zařízení
- Hlavní dopravní řídicí ústředna
- Optická síť
- Sběr dopravních informací
- Rozšíření funkcionality městské radiové sítě
- Meteorologická čidla



II. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu v hl. m. Praze

Oblast podpory: Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/08.0129
Proplaceno (Kč): 378,4 mil.

Projekt byl rozdělen do tří základních oblastí:

- Řízení a monitorování dopravy v tunelech
- Poskytování dopravních informací
- Harmonizace telematických systémů na Městském okruhu (MO) a radiálách v souvislosti s novými stavbami

III. Komplexní telematický dohledový systém

Oblast podpory: Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/12.0276
Proplaceno (Kč): 53,2 mil.

Projekt obsahoval:

- Komplexní telematický dohledový systém



IV. Modernizace a dodávky systému řízení dopravy v hl.m. Praze

Oblast podpory: Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/14.0380
Proplaceno (Kč): probíhá administrativní ukončení projektu

Projekt obsahoval:

- Výstavbu a obnovu 167 SSZ v rámci Smlouvy o dílo na „Údržbu, obnovu a dodávky zařízení pro řízení dopravy v hlavním městě Praze“.

V. Intenzifikace nasazení telematických zařízení ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v hl.m. Praze

Oblast podpory: Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/14.0418
Proplaceno (Kč): probíhá administrativní ukončení projektu

Projekt tvoří 5 funkčních oblastí:

- Modifikace křižovatek SSZ za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy
- Doplnění a úprava infrastruktury SSZ a přenosu dopravních dat
- Modernizace technologického zařízení v tunelu Těšnov
- Doplnění sběru dopravních informací pro řízení dopravy
- Modifikace režimu řízení SSZ z nadřízené úrovně včetně doplnění preference městské hromadné dopravy



Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména na ruzyňském Letišti Václava Havla Praha ležícím na severozápadním okraji města (veřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí). Kromě toho je na území města nebo v jeho blízkém okolí situováno několik dalších menších letišť (Letňany – travnaté veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště, Kbely – vojenské letiště, Točná – travnaté neveřejné vnitrostátní letiště, Vodochody – neveřejné mezinárodní letiště).

Letiště Praha má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž jedna je dlouhodobě uzavřená. Celková roční kapacita dráhového systému je přibližně 200 tis. pohybů (vzletů a přistání) letadel/rok. Maximální hodinová kapacita činí 46 pohybů letadel/h. Pro odbavení cestujících slouží na letišti tři terminály. V severním areálu letiště jsou umístěny Terminály 1 a 2 (1 – lety mimo Schengenský prostor, 2 – lety do Schengenského prostoru), Terminál 3 (především všeobecné letectví) je situován v areálu jižním. Celková kapacita terminálů sloužících pro odbavení cestujících je 15,5 mil. cestujících/rok. Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály v severním areálu letiště s celkovou kapacitou 200 tis. t/rok.

V roce 2015 operovalo na Letišti Praha celkem 369 dopravců, z toho 58 dopravců v osobní dopravě na linkách pravidelných, 14 dopravců nízkonákladových a 6 dopravců pravidelně v přepravě nákladu. Ostatní dopravci provozovali charterové lety, privátní lety a nepravidelnou nákladní dopravu. Celkem byly v roce 2015 z pražského letiště uskutečněny lety do 174 destinací v dopravě pravidelné a do 657 destinací v dopravě charterové. Na některých destinacích byly přitom provozovány spoje pravidelné i nepravidelné.



Letiště Václava Havla Praha (foto: Letiště Praha, a. s.)



Areál sever – řídicí věž a Terminál 2 (foto: Letiště Praha, a. s.)

Nejvyšší objemy cestujících byly odbaveny na destinacích směřujících do Velké Británie (1,54 mil.), Německa (1,17 mil.), Itálie (0,97 mil.), Ruské federace (0,89 mil.) a Francie (0,86 mil.). Nejvíce zatíženou byla destinace směřující na pařížské letiště Charles de Gaulle s počtem 0,65 mil. cestujících, následují Moskva/Šeremetěvo (0,58 mil.), Frankfurt (0,55 mil.), Amsterdam (0,52 mil.) a Londýn/Heathrow (0,45 mil.).

Oproti roku 2009, ve kterém byl zaznamenán všeobecný pokles, došlo v roce 2010 v letecké přepravě osob i nákladu celosvětově k oživení, a pokud se týká přepravy osob, pokračoval tento trend i v dalších letech. V roce 2015, ve srovnání s rokem 2014, stoupl na celém světě počet cestujících v průměru o 6,1 %. S výjimkou Afriky, kde došlo k nepatrnému poklesu (-0,1 %), lze nárůst pozorovat ve všech ostatních částech světa – Evropa 5,0 %, Severní Amerika 5,6 %, Blízký východ 11,3 %, oblast Asie – Pacifik 8,0 % a Jižní Amerika – Karibik 5,5 %. Přeprava nákladu v celosvětovém průměru vzrostla o 2,3 %, nejvíce v oblasti Blízkého východu (10,7 %). V Evropě došlo k nárůstu o 0,7 %, v Severní Americe o 2,4 %, v Africe o 3,2 %, Asie – Pacifik o 1,5 % a v oblasti Jižní Amerika – Karibik o 1,2 %.

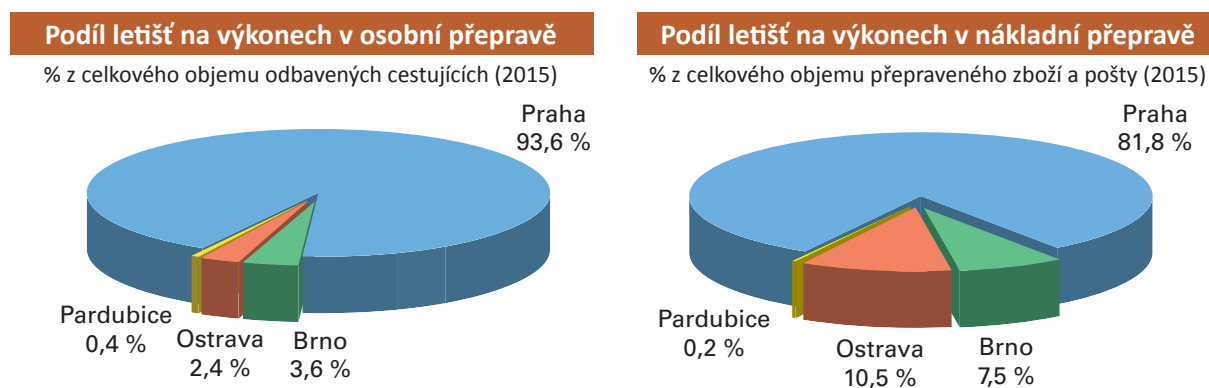
V mezinárodním srovnání je pozice Letiště Václava Havla Praha patrná z následující tabulky.

Počty cestujících odbavených na vybraných letištích (mil. cestujících/rok)						
Letiště	2000	2012	2013	2014	2015	15/14
Hartsfield-Jackson International (Atlanta)	80,2	95,5	94,4	96,2	101,5	106 %
Beijing Capital International Airport	21,7	81,9	83,7	86,1	89,9	104 %
O'Hare International (Chicago)	72,1	66,8	66,9	70,1	76,9	110 %
London Heathrow	64,3	70,0	72,3	73,4	75,0	102 %
Paris Charles de Gaulle	47,8	61,6	62,1	63,8	65,8	103 %
Frankfurt	49,0	57,5	58,0	59,6	61,0	102 %
Amsterdam Schiphol	39,3	51,0	52,6	55,0	58,3	106 %
Madrid Barajas	32,6	45,2	39,7	41,8	46,8	112 %
Roma Fiumicino	25,9	37,1	36,3	38,6	40,5	105 %
Copenhagen Kastrup	18,2	23,3	24,1	25,6	26,6	104 %
Brussels Airport	21,5	19,0	19,1	21,9	23,5	107 %
Stockholm Arlanda	18,3	19,6	20,7	22,4	23,2	104 %
Vienna Schwechat	11,8	22,2	22,0	22,5	22,8	101 %
Letiště Václava Havla Praha	5,8	10,8	11,0	11,1	12,0	108 %
Warsaw Frederic Chopin	4,3	9,6	10,7	10,6	11,2	106 %
Budapest Ferihegy	4,7	8,5	8,5	9,2	10,3	112 %
Bratislava M. R. Štefánika	0,3	1,4	1,4	1,4	1,6	114 %

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

Celkový objem cestujících odbavených v roce 2015 na čtyřech nejzatíženějších českých letištích (Praha, Brno, Ostrava, Pardubice) činil 12,9 mil. cestujících, tj. o 6,4 % více než v roce 2014. Objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) stoupl o 1,9 % a činil 61,8 tis. tun.

Podíl Letiště Praha na celkových výkonech čtyř výše uvedených tuzemských letišť činil v osobní přepravě 93,6 %, v přepravě nákladní 81,8 %.



V roce 2015 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 12 030,928 tis. cestujících, což představuje ve srovnání s rokem 2014 nárůst o 7,9 %. Počet tzv. lokálních cestujících, u nichž je Praha počátkem nebo cílem letu, vzrostl o 7,1 %, transfer a tranzit o 24,1 %.

Většina cestujících (92,2 %) byla odbavena na linkách pravidelných. Z celkového objemu přes 12 mil. cestujících bylo cca 66 % přepraveno na linkách síťových dopravců. Podíl nízkonákladových společností činil 26,2 % a podíl leteckých společností charterových 7,7 %. Podíl provozovatelů privátních letů činil 0,2 %. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1 377,4 tis. osob), nejméně v únoru (608,6 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2014 bylo měsíční maximum dosažené v roce 2015 o 9 % vyšší. Českou republiku jako bydliště uvedlo 42 % cestujících, druhá nejpočetnější skupina (9 %) uvedla Velkou Británii. Soukromě cestovalo 73 %, služebně 26 % cestujících odlétajících z Prahy. Manažeri a podnikatelé tvořili 28 % cestujících, zaměstnanci 49 % a 12 % cestujících odlétajících z Prahy byli studenti. Ekonomickou třídu použilo 98 % cestujících.

V nákladní přepravě byl v roce 2015 letecky odbaven náklad v celkovém objemu 50 595,3 tun. Přeprava nákladu byla tedy oproti roku 2014 o 302,5 t nižší (pokles o 0,6 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno

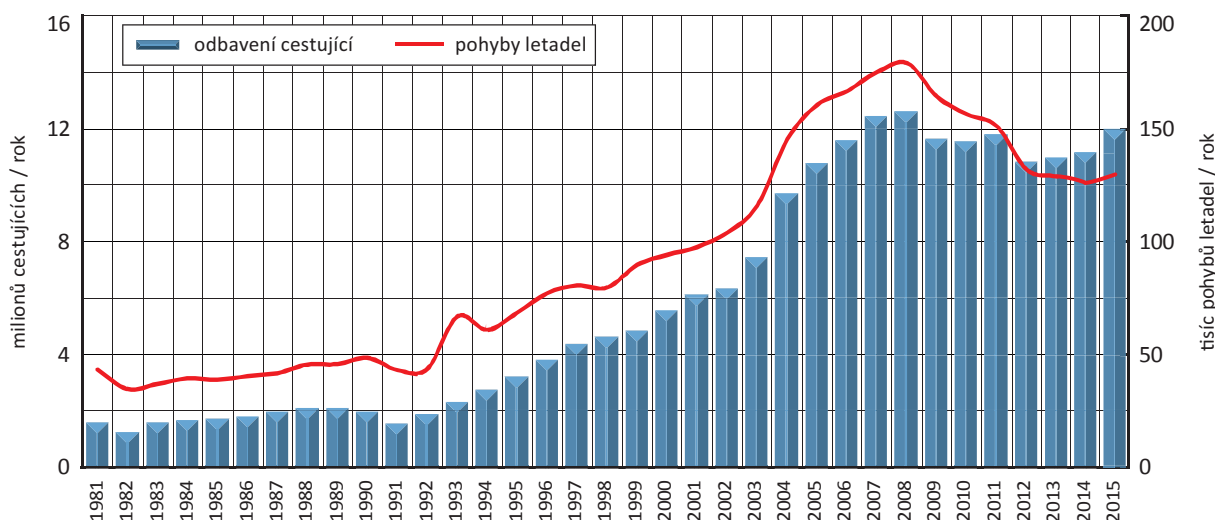
v prosinci (5 347,9 t), nejméně v únoru (3 466,4 t). Měsíční maximum bylo v roce 2015 o 13,1 % vyšší než v roce 2014.

Počet pohybů letadel v roce 2015 činil 128 018 pohybů/rok, což je o 2 581 pohybů více než v roce 2014 (vzrůst o 2,1 %). Nejvyšší počet pohybů (12 949) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (7 465) v únoru. Ve srovnání s rokem 2014 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2015 o 3,7 % vyšší.

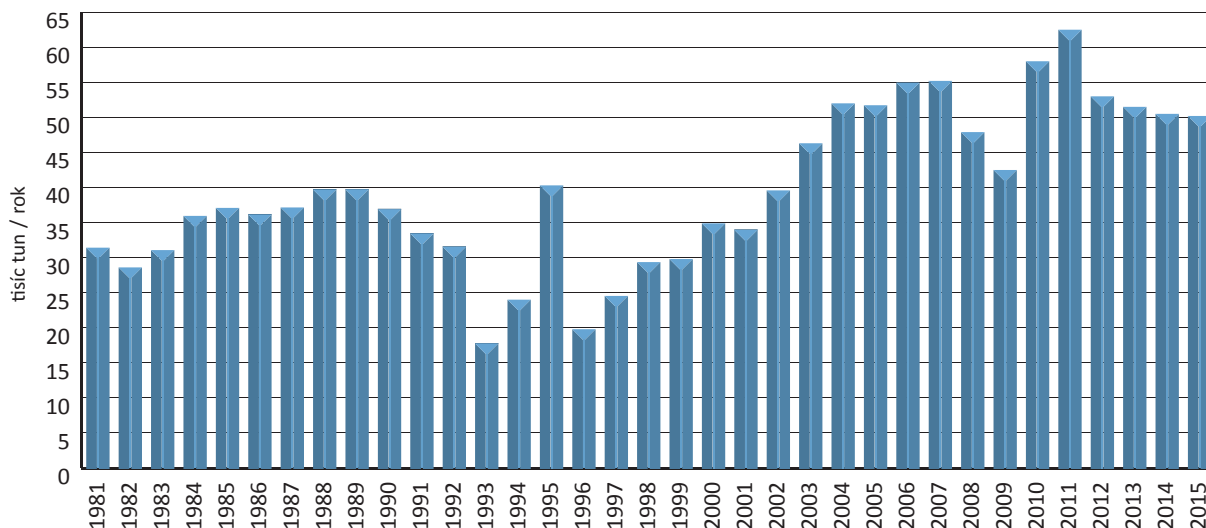
Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978–79). Současně vzrůstaly i počty pohybů letadel. Dlouhodobý trend růstu výkonů letecké dopravy byl koncem roku 2008 a v roce 2009 vlivem ekonomické krize přerušen a měsíční počty odbavených cestujících klesly pod úroveň minulých srovnatelných období. Celkový objem cestujících odbavených na Letišti Praha se z 12,6 mil. v roce 2008 snížil v roce 2009 bezmála až na úroveň roku 2006, zde setrval i v roce 2010 a po mírném zvýšení v roce 2011 (o 2 %), v roce 2012 znovu klesl. V letech 2012 až 2014 se celoroční počet cestujících pohyboval s mírně rostoucí tendencí v okolí 11 mil. osob, aby v roce 2015 konečně opět překonal hranici 12 mil. cestujících odbavených za rok.

V dlouhodobém vývoji lze v osobní přepravě pozorovat mírný přesun zájmu cestujících do období mimo tradiční letní turistickou sezónu. Zatímco v roce 1990 činil podíl dvou hlavních prázdninových měsíců 25 % celoročního objemu, v letech 2001–2012 kolísal okolo 22 %, v roce 2013 se mírně zvýšil (23,1 %), v roce 2014 klesl na 22,2 %, ale v roce 2015 opět stoupl na 22,9 %. Dlouhodobě stoupá počet osob připadajících na jeden pohyb. V roce 2015 dosáhl hodnoty 94 osoby/pohyb (1990 – 40 osob/pohyb).

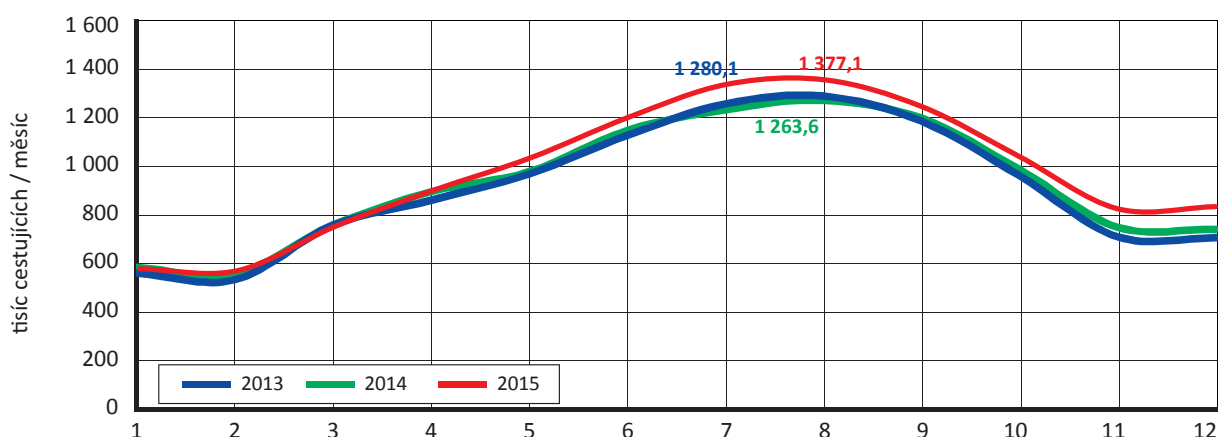
Vývoj výkonů Letiště Praha (počty odbavených cestujících a pohybů letadel)



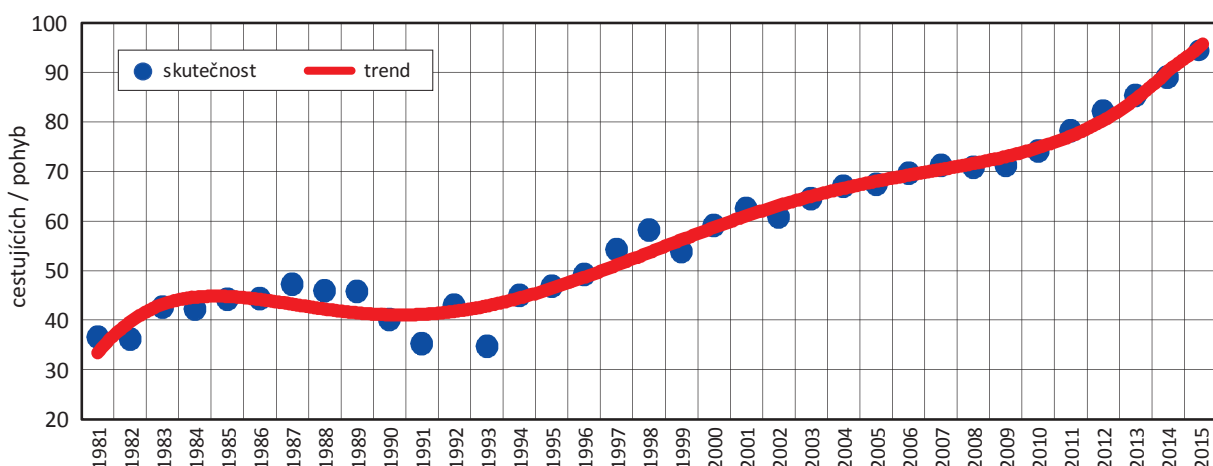
Vývoj výkonů Letiště Praha (odbavený náklad – zboží a pošta)



Měsíční počty cestujících odbavených na Letišti Praha v letech 2013–2015



Vývoj počtu cestujících / 1 pohyb (Letiště Praha, 1981–2015)



Také přeprava nákladů na Letišti Praha od poloviny devadesátých let minulého století rostla a v roce 2005 byla poprvé v dlouhodobém průměru překročena hodnota nejvyššího průměrného výkonu dosažená v minulosti. Ve srovnání s léty 1981–90, kdy průměrný roční výkon činil 35,4 tis. t/rok, je průměr let 2006–2015 (52,8 tis. t/rok) o 49,2 % vyšší, a to i přes poklesy, které nastaly v letech 2008–2009 a 2012–14.

Od centra města je letiště vzdáleno cca 11 km. Letiště obsluhují linky rychlé městské autobusové dopravy směřující k trasám metra A a B. V roce 2015 nastala v obsluze letiště hromadnou dopravou změna. Po prodloužení trasy metra A byl přestupní bod autobusových linek směřujících z letiště k této trase přeložen z Vítězného náměstí (stanice Dejvická) do Veleslavína (stanice Nádraží Veleslavín) a tím se dostupnost trasy A metra z letiště významně zkrátila. Do letištního areálu jsou zavedeny další autobusové linky Pražské integrované dopravy, zejména rychlá linka směřující ke konečné stanici trasy B (Zličín). Projíždí zde i autobusové linky dálkové a regionální dopravy. Speciální autobusová linka Airport Express, určená především pro letecké cestující, je vedena ze železniční stanice Praha hlavní nádraží k Terminálům 1 a 2. K dispozici je taxi doprava provozovaná jednak osobními automobily, jednak minibusy a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl

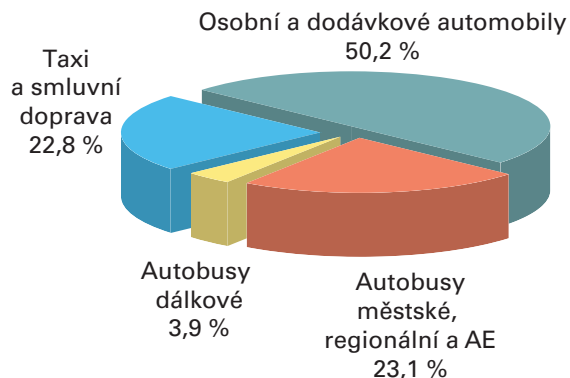


Areál sever – odletová hala Terminálu 2 (foto: Letiště Praha, a. s.)

při zajišťování přepravy osob mezi letištěm a městem má automobilová doprava (vč. taxi), a to jak v souhrnném spektru uživatelů dopravního systému (letečtí cestující, zaměstnanci, návštěvníci atd.), tak, i když méně výrazně, u kategorie odlétajících leteckých cestujících, u které je tento údaj pravidelně Letištěm Praha sledován.

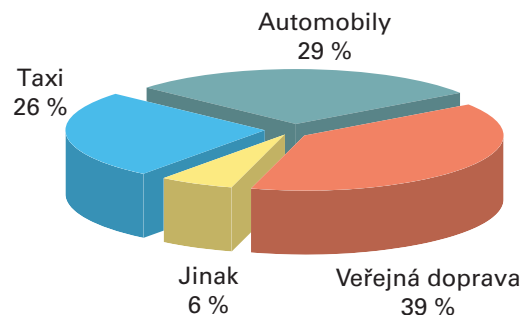
Dělbá přepravní práce u cest na letiště a z letiště

Všechny kategorie celkem, červen 2012, prac. den, 6-22 h



Dělbá přepravní práce při cestách na letiště

Pouze odlétající cestující, průměr za rok 2015



V roce 2015 bylo v severní části areálu letiště k dispozici veřejnosti a zaměstnancům více než 7 tis. odstavných a parkovacích stání, z toho necelých 600 stání v zóně cargo. Největší počet stání (4 637 stání) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v letišti provozovaných parkovacích objektech PA Smart, PC Comfort a PD Holiday. Další stání jsou v objektu T1+T2 a na parkovištích rozmístěných na vhodných místech areálu. Většina stání je střednědobých a dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici 474 stání krátkodobých.

V jižní části areálu je pro veřejnost určeno 110 parkovacích míst situovaných u Terminálu 3. Další stání jsou v této části areálu k dispozici zaměstnancům letiště, organizacím, které mají k letišti vztah a obyvatelům přilehlých bytových domů.

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 (5,2 mil. t/rok) a Smíchov (2,8 mil. t/rok).

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 2000 – 2015

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
2012	3 405	27 518	3 611	10 317	2 695
2013	1 649	24 498	3 199	7 877	1 062
2014	3 225	26 347	4 643	8 327	2 524
2015	3 570	24 622	3 855	8 880	3 763

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. V roce 2015 začal být provozován přívoz, spojující Holešovice se Štvanicí a Karlínem.

K největším provozovatelům osobní lodní dopravy patří Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), Prague Boats, s. r. o., AQUAVIA Praha, s. r. o. a Pražské Benátky s. r. o.

Nejstarším provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze je Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), která byla založena v roce 1865. V roce 2015 oslavila 150 let svého založení celoročním programem, jehož součástí byla i výstava v prostorách Národního technického muzea a příjezd historického parníku „Diesbar“ (s parním strojem z roku 1840) z Drážďan a jeho plavba pro veřejnost. V současné době tato společnost tvoří konsorcium se společností Prague Boats, s. r. o., která je provozovatelem lodí zajišťujících plavby obou společností.

Prague Boats, s. r. o., vznikla rozdělením původní společnosti Evropská vodní doprava (EVD) a má přístaviště u Čechova mostu. Flotila historických parníků Vltava a Vyšehrad doplňuje 19 moderních motorových lodí. Provoz všech lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů. Společnosti Prague Boats a PPS pořádají nejrůznější okružní plavby po Vltavě, do ZOO, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka. Součástí lodního parku je i unikátní plavidlo Elektronemo, které je poháněno sluneční energií (solární panely pokryjí až 45 % spotřeby elektromotorů), slouží pro okružní plavby po Vltavě a kotví na Kampě. Čtyři malé, ekologické, ručně vyráběné mahagonové lodě s hybridním elektropohonem jsou používány na projížďky kolem Malé Strany, Národního divadla, Karlova mostu a k proplutí Čertovkou.

Vývoj v počtu přepravených osob dvěma největšími přepravci (osob/rok v tisících)											
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Prague Boats	196	199	230	179	145	193	205	209	246	283	298
PPS	86	115	229	208	94	91	107	98	149	162	186

Společnost AQUAVIA Praha, s. r. o. pořádá společenské akce na třech lodích – Moravia, Czechie a Klára. Společnost pořádá hodinové a dvouhodinové projížďky nebo projížďky podle přání zákazníka. Přístaviště má Na Františku.

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Salonní rychlolod' Nepomuk slouží k soukromým akcím. Společnost dále provozuje 5 celodřevěných uzavřených lodí, gondolu „Eleonoru“ a otevřené vltavské čluny, které jsou nově postavené kopie tzv. vltavských naháčů, lodí s plochým dnem a téměř svislými boky, které mohou plout i po mělčinách. Z přístavišť „Judita“ vyjíždějí lodě každých 15-20 minut. Společnost dále provozuje pražské přívozy.

Řada menších společností zajišťuje projížďky a společenské akce 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 Nelahozevsí, Poděbrad, Mělníka a Drážďan.

Kromě restauračních vyhlídkových lodí jsou provozovány i historické lodě OLD TIME BOATS pro 6 až 10 osob a motorové čluny TAXI BOAT pro 2-3 osoby.

Různí domácí a zahraniční provozovatelé realizují po řece Vltavě také nákladní dopravu. Jedním z největších provozovatelů je Evropská vodní doprava – Sped, s. r. o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin apod. Její lodní park zahrnuje 24 plavidel a 1 plavoucí nosič bagru.

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. Uživatelé přístavů jsou dopravní, skladovací, překladní a výrobní firmy a subjekty. Kromě přístavů slouží pro manipulaci s náklady občasná překladiště a mobilní plavoucí rampy.

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
2012	0	7 383	6 277	11 845	194 720
2013	0	9 211	13 849	15 044	100 906
2014	150	2 613	1 095	2 974	187 760
2015	145	345	41	440	313 900

Vývoj objemu substrátů v pražských přístavech (t/rok)

Rok	Přístavy					
	Radotín	Smíchov	Holešovice	Libeň	Jiné	Praha bez rozlišení
2005	36 408	11 396	99 308	2 934	–	–
2010	0	364	53 207	0	–	–
2011	0	0	68 349	926	–	–
2012	0	0	80 044	0	–	–
2013	0	0	60 136	2 173	18 809	2 999
2014	0	0	61 159	8 765	93 477	2 617
2015	0	0	64 060	1 622	133 947	98 550

Provozovatelé vnitrostátní vodní dopravy vykazují někdy i místo odkud odvázejí vytěženou zeminu při stavebních pracích (v roce 2015 byly vykázány objemy z Prahy – Troja, Rohanského ostrova a Štvanice – celkově označeno jako jiné). Přepřevci mají také možnost vykázat Prahu jako přístav bez bližšího rozlišení, protože v mezinárodním číselníku je uvedena pouze Praha.

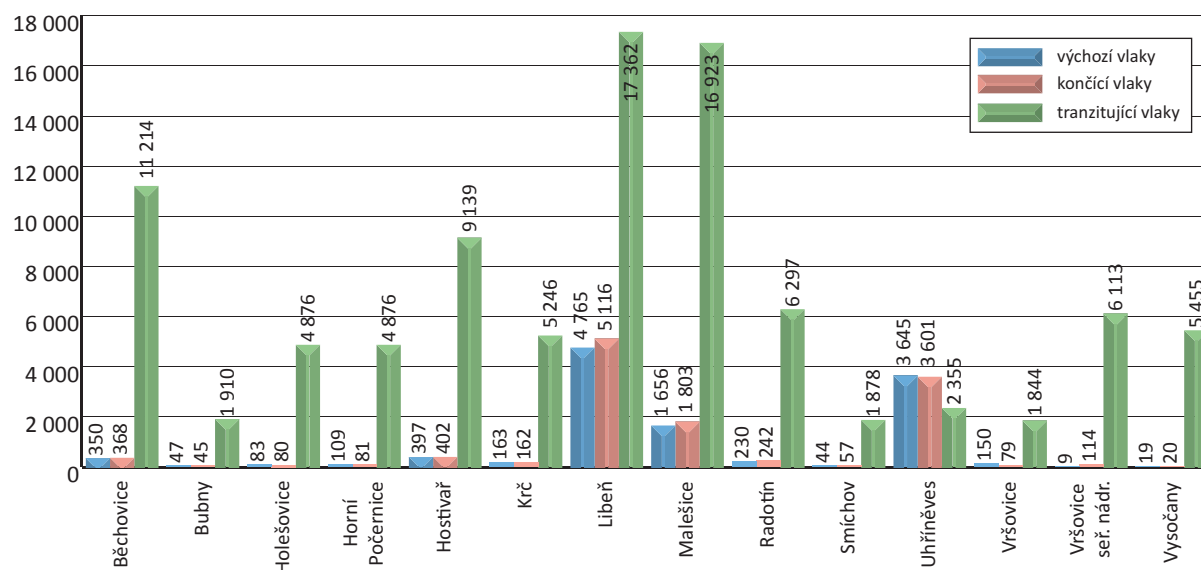
14.3 Nákladní železniční doprava

Železniční uzel Praha, největší a nejvýznamnější železniční uzel v ČR, je důležitou křižovatkou železničních koridorů transevropské sítě i tras kombinované dopravy podle mezinárodních dohod AGC a AGTC (AGC – dohoda o nejdůležitějších mezinárodních železničních trasách, AGTC – dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech).

V roce 2015 došlo s cílem zlepšení parametrů tratě k rozsáhlé opravě úseku Praha-Krč – Praha-Radotín sloužícímu převážně nákladní dopravě, včetně výměny kolejového svršku na Branickém mostě. Rekonstrukce prováděné na některých jiných tratích však měly na železniční nákladní dopravu i negativní vliv – např. kvůli výlukám během realizace stavebních prací na trati Praha – Dobříš došlo k téměř úplným ztrátám nákladních přeprav na tomto rameni a jejich přesunu na silnici.

Dne 31. 12. 2015 bylo uzavřeno kontejnerové překladiště Rail Cargo Operator – CSKD (dříve ČSKD Intrans) v prostoru nákladového nádraží Praha-Žižkov. Uplynulý rok tak byl posledním nejen v historii tohoto překladiště, jehož historie sahá až do šedesátých let 20. století, ale i celého žižkovského nákladového nádraží, které bylo uvedeno do provozu v roce 1936 jako první z tehdy plánované sítě podobných nádraží k zásobování hlavního města železniční dopravou.

Počty výchozích, končících a tranzitujících nákladních vlaků v Praze v roce 2015



V železničních stanicích na území Prahy bylo v roce 2015 evidováno přibližně 24 400 nákladních vlaků výchozích a končících (oproti roku 2014 došlo k poklesu o 4,5 %).

Počty vypravených a končících vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2015													
Měsíc	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	Celkem
Výchozí	985	932	1 073	1 037	1 041	1 074	1 080	971	937	1 026	960	843	11 959
Končící	1 020	984	1 115	1 092	1 109	1 097	1 118	1 025	995	1 054	991	867	12 467

Největším českým železničním nákladním dopravcem je ČD Cargo. V Praze se podílí 77 % na výchozích a končících vlacích, ve stanici Praha-Malešice pak cca 68 % na tranzitujících vlacích. Pokles výkonů oproti předchozímu roku je dán změnou systému obsluhy kontejnerového terminálu Metrans v Praze-Uhřetěvsi. Od ledna 2015 si provozovatel zajišťuje vozbu svých kontejnerových vlaků spojujících pražský terminál se severomořskými přístavy (Rotterdam, Hamburk, Brémy) a dalšími terminály v Německu (Duisburg) prostřednictvím vlastního dopravce Metrans Rail. ČD Cargo tak pro Metrans zajišťuje pouze pravidelné spojení s jeho druhým českým terminálem v České Třebové a rozvozy kontejnerů k nakládkě a vykládce na vlečkách systémem jednotlivých vozových zásilek.

K dalším výraznějším změnám v Praze nedošlo a ostatní přepravy a místa nakládky a vykládky zůstala v porovnání s rokem 2014 víceméně nezměněna. To se týká např. nakládky kovového odpadu v Praze-Hostivaři a Praze-Krči, nakládky recyklovaného papíru v Praze-Strašnicích a nových pneumatik pro nákladní automobily a stavební stroje na vlečce Mitas, vykládky zkapalněných plynů v Praze-Satalicích, vykládky a nakládky stavebnin (strusky a cementu) v Praze-Radotíně na vlečce tamní cementárny nebo vykládky balených minerálních vod Praze-Libni. Určitou zajímavostí je příjezd jednoho uceleného vlaku dřeva z ukrajinské Zakarpatské oblasti (dříve Podkarpatské Rusi) na léta nepoužívanou vlečku čakovické Avie, s určením pro místní firmu zabývající se výrobou dřevní štěpky.



Nákladní vlak ČD Cargo na Branickém mostě

Česká pošta ze svého terminálu v Praze-Malešicích vypravuje každý večer tři nákladní expresy s poštovními zásilkami do Olomouce a Ostravy, stejný počet vlaků zde každé ráno na dojezdu zpracovává. K nárůstu počtu vozů přepravovaných tzv. nočním skokem pro firmu Lagermax došlo v roce 2015 mezi Prahou-Ruzyní a Ostravou.

Počty naložených a vyložených vozů a tun nákladu u ČD Cargo na pražských nádražích v roce 2015									
Název ŽST	Vozy		Tuny nákladu		Název ŽST	Vozy		Tuny nákladu	
	naložené	vyložené	naložené	vyložené		naložené	vyložené	naložené	vyložené
Běchovice	194	331	6 047	13 950	Řeporyje	-	2	-	45
Bubny	11	49	227	2 014	Satalice	133	100	4 074	4 364
Čakovice	-	21	-	876	Smíchov	-	15	-	475
H. Počernice	212	225	3 032	8 130	Strašnice	2 336	71	24 044	2 425
Hostivař	543	816	23 425	27 375	Uhřetěves	29 001	31 355	742 223	862 456
Krč	344	73	7 836	2 763	Vešelavín	-	40	-	1 940
Libeň	289	351	7 999	11 345	Vršovice	278	184	5 139	6 799
Malešice	5 732	6 623	108 703	153 272	Vysočany	17	29	434	1 213
Modřany	-	26	-	1 139	Zbraslav	21	28	473	880
Radotín	1 690	2 563	41 351	128 672	Zličín	30	8	1 493	229
Ruzyně	280	79	2 362	977	Žižkov	16 756	16 554	515 225	574 068



Foto: Ester Havlová

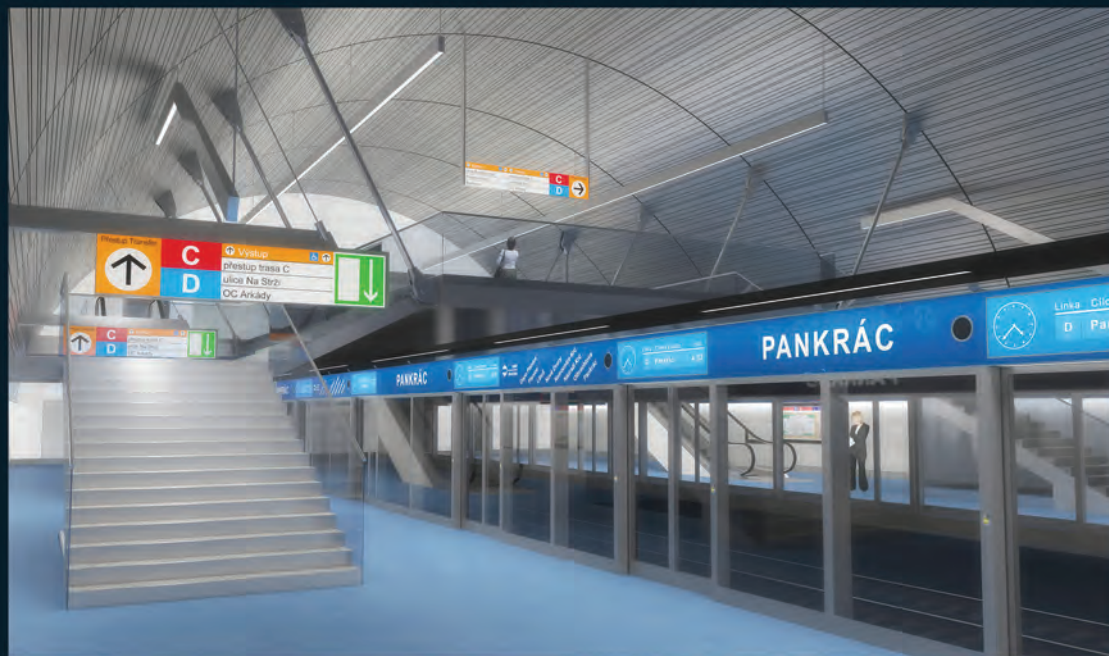
Prodloužení trasy A pražského metra,
stanice Bořislavka



Rekonstrukce tramvajové trati
Střešovická



Váš partner v konzultační a projektové činnosti



METROPROJEKT Praha a.s.
I. P. Pavlova 2/1786,
120 00 Praha 2

metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz

Tel.: +420 296 325 152
Fax: +420 296 325 153

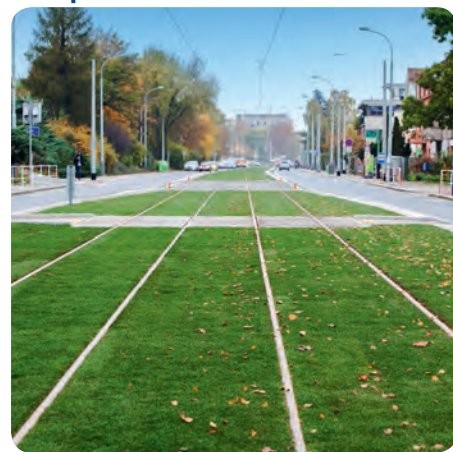
Trasa D pražského metra,
vizualizace stanice Pankrác

BEZPEČNÁ A FUNGUJÍCÍ DOPRAVA PRO VAŠE MĚSTO



- ✓ Řízení dopravy ve městech
- ✓ Řízení meziměstské dopravy
- ✓ Tunelové systémy
- ✓ Parkovací systémy

- ✓ Mobilní řízení dopravy
- ✓ Preference veřejné dopravy
- ✓ Dopravní centra



NA SPOLEČNÉ CESTĚ

Pracujeme s moderní technikou, máme zkušené pracovníky, nikdy nepřekročíme pravidla bezpečnosti při práci. Známe každý region v ČR, jsme vaši sousedé. Jsme jedničkou v dopravním stavitelství, ke každému projektu přistupujeme s odpovědností a pokorou. Pracujeme na tom, aby jméno EUROVIA CS bylo zárukou kvalitní, včasné a spolehlivě odvedené práce. Přesvědčit se můžete osobně nebo na našem Facebooku.

závod Praha západ

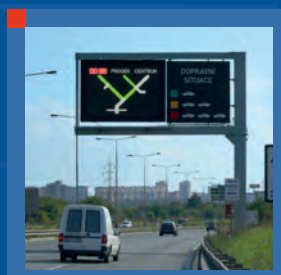
K Hájům 946, 155 00 Praha 5 – Stodůlky

T/ +420 235 005 112

E/ eurovia-prahazapad@eurovia.cz

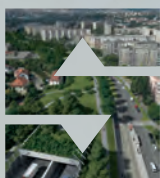


- Řízení dopravy ve městech – ústředna, dispečink
- Informační a naváděcí systémy
- Křižovatkové systémy
- Aktivní zabezpečení přechodů pro chodce
- Měření úsekové rychlosti, detekce jízdy na červenou a další kamerové systémy
- Parkovací systémy
- Liniové řízení dopravy
- Tunelové systémy
- Servis tunelových technologií
- Inženýrské činnosti a projekční práce
- Výstavba, obnova, správa, údržba a provozování veřejného osvětlení
- Instalace, montáž, údržba a servis dodávaných technologií



Bezpečně k cíli

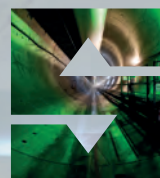
www.azd.cz



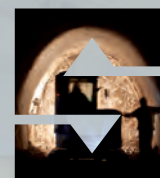
Spořilovská spojka
Studie zakrytí



Tunelový komplex Blanka
Zkušební provoz



Tunel Ejovice
Technický dozor investora



Radlická radiála
Podrobný IGP a dopracování DUR





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 | 1/ Městský okruh Praha, Trojský most |
| | 3 | 2/ Tunelový komplex Blanka |
| | | 3/ Městský okruh Praha |
| 4 | | 4/ Prodloužení trasy metra A v Praze, stanice Petřiny |

www.metrostav.cz

METROSTAV

45
●●●●●
1971—2016

Milióny lidí využívají denně rychlejší a bezpečnější dopravní komunikace, na jejichž budování se podílí SMP CZ.

Jedním ze stěžejních oborů společnosti SMP CZ jsou dopravní stavby. V mostech máme více jak 60. letou tradici a zkušenost. Jedná se v největší míře o železobetonové a betonové předpjaté mosty všech rozpětí. Rovněž mosty prefabrikované, a to jak z podélných prefabrikátů – nosníků, tak z příčných prefabrikátů – segmentů. SMP CZ je jedinou společností, která na českém trhu tuto technologii výstavby mostů dlouhodobě úspěšně aplikuje. Ve výstavbě mostů technologií letmé betonáže se SMP CZ řadí mezi hrstku firem, které jsou schopny ji nabídnout. Její specializovaná divize má za sebou i realizace zavěšených a visutých mostů. SMP CZ také provádí rekonstrukce mostů a výstavby ocelových a dřevěných lávek.



Bezbariérové zpřístupnění metra Anděl, Praha 5



Estakáda Artmedia, Bratislava



Most přes železniční trať Českých drah, Poděbrady



Rekonstrukce mostu přes Ohři, Břežany



Rekonstrukce železničního mostu, trať Lovosice – Česká Lípa

Pobřežní 667/78, 186 00 Praha 8, www.smp.cz

společně @ VINCI 




TEAMS WORK.

Protože jen týmová práce vede k úspěchu. Naše nabídka činností v oblastech dopravního, pozemního a inženýrského stavitelství je stejně široká jako požadavky našich zákazníků. Týmů našich odborníků jsou připraveny společně řešit náročná zadání a najít řešení na míru Vašich požadavků – s důrazem na kvalitu, přesnost, hospodárnost a rychlost. Spolehnout se na nás můžete při realizaci projektu jakékoliv velikosti. Díky široké síti poboček po celém území České republiky jsme Vám vždy nablízku.

www.strabag.cz



STRABAG

TEAMS WORK.

STRABAG a.s., Na Bělidle 198/21, 150 00 Praha 5, Tel. +420 222 868 111, pr@strabag.com

Rekonstrukce tramvajové trati Evropská, II. etapa, Praha



SUBTERRA

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

www.subterra.cz

Nedržíme se při zemi

Subterra a.s.
Koželužská 2246/5
180 00 Praha 8 – Libeň



To je
PORR!

www.porr-group.com

Nezáleží na tom, jedná-li se o budovu, komunikaci, most či vodohospodářskou stavbu – PORR vždy projektuje i staví tvůrčím způsobem a hledí na to, aby stavebně technické provedení bylo perfektní. Takto se zapisuje do domácí i mezinárodní stavební historie již přes 140 let – nejinak je tomu i v Česku. Koncern nabízí svým spolupracovníkům, zákazníkům, partnerům a samozřejmě i akcionářům zajímavou perspektivu. **Dlouhodobý úspěch PORRu tkví v jeho strategii chytrého růstu.**

Stavíme chytře,
otevíráme obzory

powered by **PORR**



Projekty
Inženýring
Konzultace

Budoucnost nejen
v oblasti komunikací!

Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 * tel.: 267 094 304 * fax: 224 230 316 * e-mail: praha@sudop.cz * www.sudop.cz

ŘÍZENÍ DOPRAVY VE MĚSTECH
ŘÍZENÍ DOPRAVY NA DÁLNICÍCH A V TUNELECH
PARKOVACÍ SYSTÉMY A PARKOVACÍ AUTOMATY
ŘÍZENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY
VAROVNÉ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ
DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
LED VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ
MĚŘENÍ RYCHLOSTI
KOMPLETNÍ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ



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. 420-241-44-1024, E. office.stcz@swarco.com, www.swarco.com/stcz



© TSK hl. m. Prahy, 2016

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, Mgr. Eva Černá, Jiří Dytrych, Ing. Tomáš Havlíček, Ing. Pavel Hošek, Petr Introvič, Ing. Vladimír Kadlec, Ing. Marek Karban, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Ondřej Krouský, Ing. Aneta Langerová, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikuškovice, Ing. Jaromír Muchka, Ing. Ladislav Pivec, Ing. Ladislav Sechter, Ing. Monika Sejková, Ing. Lubomír Šembera, Ing. Ladislav Štědrý, Ing. Jitka Tomšová, Ing. David Vašica, Ing. Vojtěch Veselý, Ing. Jan Voříšek, Ing. Jiří Zeman ● Redakce: Ing. Zdeněk Balcar ● Prameny: CDV, v. v. i., City Parking Group s. r. o., České dráhy, a. s., Český statistický úřad, ČD Cargo, a. s., ČSAD Praha holding, a. s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., Krajský úřad Středočeského kraje, Letiště Praha, a. s., Magistrát hl. m. Prahy, VINCI Park CZ a. s., úřady MČ hl. m. Prahy, MD ČR, Policejní prezidium ČR, Povodí Vltavy, s. p., PPS, a. s., Prague Boats, s. r. o., ROPID, Ředitelství silnic a dálnic ČR, SŽDC, s. o., www.aci.aero.cz, www.cd.cz, www.dpp.cz, www.florenc.cz, www.flychicago.com, www.fraport.com, www.idos.cz, www.kr-stredocesky.cz, www.metrostav.cz, www.praha.eu, www.ropid.cz, www.szdc.cz, www.tunelblanka.cz, webové stránky dalších mezinárodních a vnitrostátních letišť

● Fotografie: TSK-ÚDI, Ing. Martin Šubrt, Letiště Praha ● Výroba: SOFIPRIN Praha

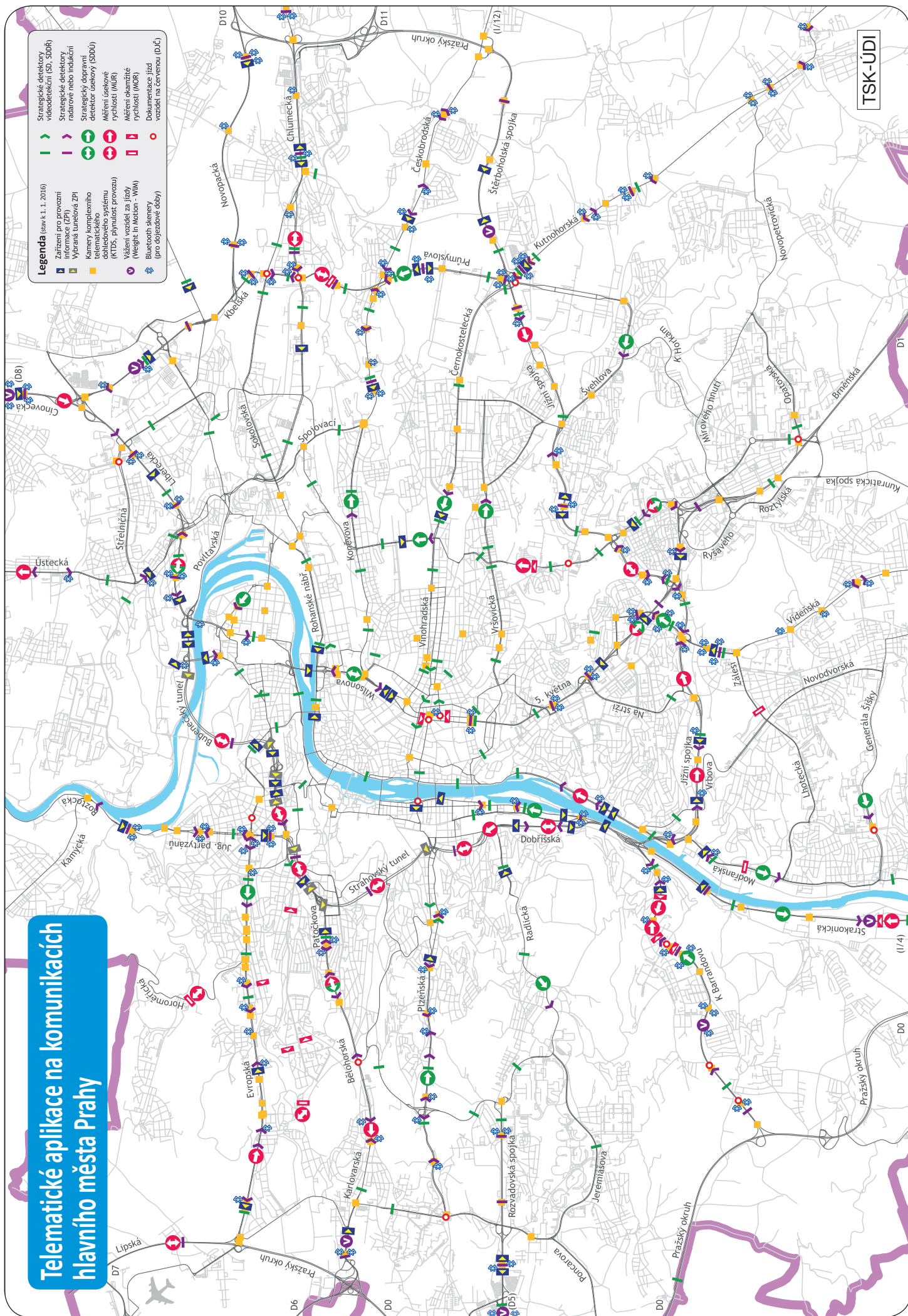
● Vydáno TSK hl. m. Prahy v počtu 1 500 ks ● Praha 2016

Telematické aplikace na komunikacích hlavního města Prahy

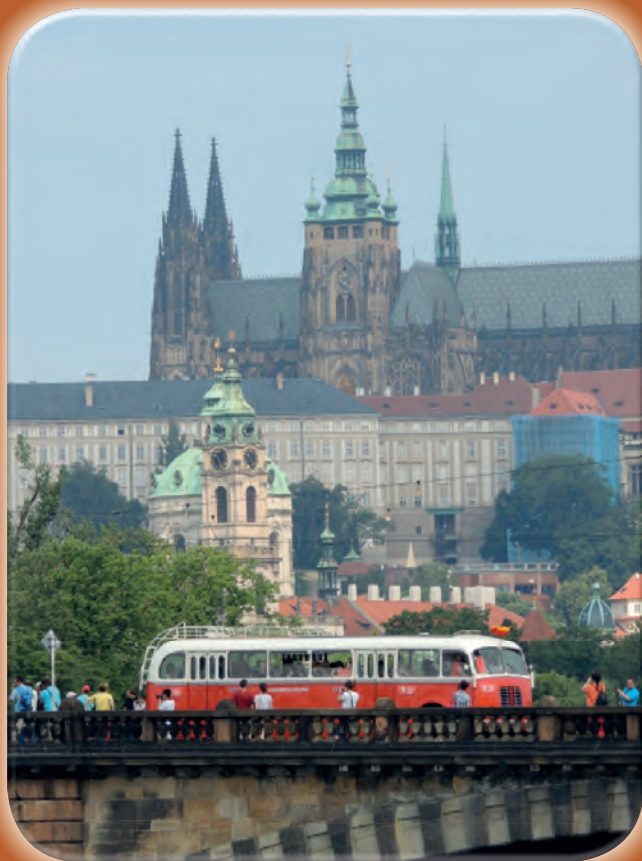
Legenda (stav k 1. 1. 2016)

- Strategické detektory viditelnosti (SD, SDOŘ)
- Strategické detektory radarové nebo indukční
- Strategický dopravní detektor úseků (SDDU)
- Měření číselové rychlosti (MUR)
- Měření okamžité rychlosti (MOR)
- Dokumentace jízdy vozidel na červenou (DUČ)
- Zařízení pro provozní informace (ZPI)
- Výstražná tunelová ZPI
- Kamery komplexního sledovacího systému (KTDS; plynulost provozu)
- Výběr vozidel za jízdy (Weight in Motion - WIM)
- Bluetooth sledování (pro dojezdové doby)

TSK-ÚDÍ



Rok 2015 – 140 let MHD a 90 let autobusové MHD v Praze



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