

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, A.S.
Úsek dopravního inženýrství

**PRA
PRA
PRA
PRA** **HA
GUE
GA
G**

ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2018





ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2018

Vážení čtenáři,

mám radost, že vám mohu představit Ročenku dopravy Praha 2018, kterou pro vás připravil Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Ať už se jedná o přesun osob nebo zboží, doprava se bezprostředně dotýká každého obyvatele i návštěvníka Prahy. Zkušenost s dopravou v hlavním městě můžeme mít dobrou i mnohdy ne zcela ideální. Aby se situace s každým rokem zlepšovala, je důležité vycházet z kvalitních dat, na jejichž základě je možné dělat kvalifikovaná rozhodnutí reagující skutečně na to, co se ve městě děje a co Praha potřebuje. Cením si proto Ročenky dopravy Praha 2018, která jako souhrn statistických údajů na konkrétních číslech a faktech mapuje dlouhodobý trend vývoje dopravní situace v našem hlavním městě.



Je fakt, že míra automobilizace v Praze patří mezi ty nejvyšší v Evropě. Hodnota více než 800 vozidel na 1 000 obyvatel přináší vysoké nároky na prostor města, má dopady na jeho obraz a v neposlední řadě i na kvalitu životního prostředí. Zároveň je také faktem, že v mezinárodním srovnání je kvalita pražské hromadné dopravy hodnocena velmi vysoko. Za této situace je proto velmi dobrou zprávou relativně příznivá dělba přepravy v poměru 59 % hromadná doprava: 41 % individuální automobilová doprava, kdy tento poměr chceme nadále vylepšovat ve prospěch MHD.

Tato ambice je v souladu s aktuálně připravovanou Dopravní politikou hl. m. Prahy i novým Plánem udržitelné mobility. Prahu čekají také realizace investic a opatření ve prospěch sofistikovaných dopravních řešení, vyvážené dopravní soustavy a dobrého životního klimatu ve městě.

V ročence popsané skutečnosti avizují důležitá témata k řešení. Mimo jiné bude nezbytné zajistit uspokojivou dopravu osob za prací z širšího suburbánního okolí města, vyřešit problematiku parkování vozidel ve městě, realizovat kapacitní napojení letiště s městem kolejovou hromadnou dopravou a využít potenciál železnice pro potřeby vnitroměstské a příměstské hromadné dopravy. V neposlední řadě také realizovat opatření ke snižování působení hluku a emisí na populaci města. To vše při zachování příznivého hospodářského chodu Prahy, která bude současně atraktivní jak pro život obyvatel, tak pro turistické návštěvníky.

Věřím, že předkládaná ročenka bude zajímavým zdrojem informací pro širokou veřejnost i dobrou pomůckou pro odborníky při řešení dopravní problematiky města.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.
náměstek primátora hl. m. Prahy
pro oblast dopravy

Praha 15. května 2019

Vážení čtenáři,

otevíváte další roční zprávu z více než třicetileté řady ročenek, komplexně informující o vývoji všech druhů dopravy v hlavním městě Praze v roce 2018.

V uplynulém roce bylo pro TSK, a.s. ve středu pozornosti nastartování intenzivnějšího přístupu ke zlepšování kondice dopravní infrastruktury. Proběhla řada oprav, rekonstrukcí i nových počínů orientovaných ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy zaměřené na všechny účastníky dopravního provozu, včetně těch nejslabších - chodců a cyklistů. Významnou složkou tohoto přístupu je pochopitelně úsilí o udržení dobrého technického stavu jak komunikací, tak tras prostředků hromadné dopravy.

Mezi nejvýznamnější akce minulého roku patří provedené rekonstrukce ulic Husitské, Zenklovy, Libušské, Českobrodské, části Nuselské, Keplerovy, Kamýcké a celé řady dalších. V oblasti tramvajové dopravy byla rekonstrukce trati součástí akce Zenklova, samostatné rekonstrukce pak proběhly v ulicích Kolbenově a Vinohradské (mezi Florou a Želivského). Významné opravy kolejnic byly provedeny také v úseku Újezd – Malostranská a v křižovatce Lazarská. Při těchto rekonstrukcích a dalších menších opravách nebylo opomenuto budování bezpečnějších přechodů pro chodce formou vysazených mysů nebo vkládání dělicích ostrůvků či doplňování přisvětlení přechodů. Pro lepší komfort cestujících proběhly přestavby tramvajových zastávek v bezbariérovém provedení (Maniny, Kamenická).



V rámci péče o dobrý stav dopravního systému včetně doprovodných souvislostí byla realizována opatření ke snížení hluku a emisí z dopravy budováním protihlukových opatření (opravy stávajících a stavba nových protihlukových stěn, pokládka nízkohlukných asfaltů včetně jejich speciální údržby či výměna nevhodných povrchů za nové, s cílem odstranění staré hlukové zátěže). Pro zlepšení kvality ovzduší se prováděl strojní úklid vozovek samosběrnými zařízeními s filtry PM 10 ke snížení prašnosti. Také byl kladen velký důraz na obnovu zeleně a vzhledem k horkému létu jsme navyšovali počet zálivek u mladých stromů do pěti let věku, které jsou na extrémní suchu nejcitlivější.

Ve prospěch nemotorové dopravy byly zlepšovány podmínky pro jízdu na kole budováním tras pro cyklisty formami dosažitelnými podle místních podmínek (cyklostezky, cyklopruhy, ochranné pruhy) a v neposlední řadě rozšiřováním nabídky sdílení jízdních kol, jejich odkládání a možností přepravy v prostředcích hromadné dopravy.

V metru byly dokončeny náročné výměny eskalátorů ve stanicích Náměstí Republiky a Anděl, na Karlově náměstí se stejné práce v uplynulém roce rozběhly. Doplněny byly také eskalátory ve stanici Nádraží Veleslavín. Komplexní rekonstrukce proběhly ve stanicích Muzeum (A), Dejvická a Palmovka.

V železniční dopravě je třeba zmínit pokračující rekonstrukci Negrelliho viaduktu a zahájení realizace Optimalizace železniční trati v úseku Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží.

Z hlediska dalšího postupu rozvoje dopravního systému jsou důležitá přijatá rozhodnutí o způsobu přípravy stavby chybějící východní části Městského okruhu, další kroky učiněné k získání potřebných pozemků k výstavbě trasy D metra a stabilizace scénáře k modernizaci železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště v Ruzyni.

I v roce 2018 měla kapitola Doprava největší podíl v rozpočtu města ve výši 28 %. Díky tomu jsme jako správce, ve srovnání s předchozím rokem, pracovali s vyššími finančními prostředky v běžných i investičních výdajích.

Věřím, že vás údaje v této publikaci zaujmou, s tím, že další podrobnější a průběžné informace můžete sledovat na webových stránkách www.tsk-praha.cz.

Mgr. Jozef Sinčák
generální ředitel a předseda představenstva
Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Praha 15. května 2019

1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	5
1.1	Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2018	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	8
2.3	Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel	11
2.4	Směrový průzkum severozápadní části Městského okruhu	13
3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	17
3.1	Pražská integrovaná doprava	17
3.2	Metro	19
3.3	Tramvaje	20
3.4	Autobusy v PID	21
3.5	Železnice v PID	23
3.6	Lanová dráha a přívozy	25
3.7	Hromadná doprava na území Prahy jezdící zdarma či mimo PID	26
3.8	Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím	26
4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	28
5	PĚŠÍ DOPRAVA	33
6	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	35
6.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)	35
6.2	Řídicí ústředny	37
6.3	Dopravní informační centrum Praha	37
6.4	Další dopravnětelematické systémy	38
7	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	44
7.1	Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ	44
7.2	Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy	49
8	BEZPEČNOST DOPRAVY	50
8.1	Dopravní nehodovost	50
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 oblastech se zónami placeného stání	58
10.2	Parkování na ostatním území města	60
10.3	Záchytná parkoviště P+R	60
10.4	Místa pro zastavení typu K+R	64
11	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	65
12	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	72
13	PROJEKTY EU S ÚČASTÍ TSK HL. M. PRAHY, A.S.	74
14	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	75
14.1	Letecká doprava	75
14.2	Vodní doprava	78
14.3	Nákladní železniční doprava	80

1 ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2018

Rozloha města	496 km ²
Počet obyvatel	1 308 632
Celková délka komunikační sítě	3 989 km
z toho ve správě TSK, a.s.	2 325 km
ve správě jiných správců	1 664 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK, a.s.*	595
z toho mostních objektů přes Vltavu	26
podchodů	119
Počet tunelů (celková délka 14 km)	13
Počet motorových vozidel	1 104 392
z toho počet osobních automobilů	882 717
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	844
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	675
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	843,0 km
Počet světelných signalizačních zařízení	665
z toho samostatných přechodů pro chodce	153
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	23,0 mil. vozokm
za rok	7,2 mld. vozokm
Dopravní výkony prostředků PID na území Prahy (metro, tramvaje, autobusy, vlaky)	
za průměrný pracovní den	0,8 mil. vozokm
za rok	204,4 mil. vozokm
Dělbá přepravní práce – motorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)**	
hromadná doprava	59 %
automobilová doprava	41 %
Dělbá přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)**	
hromadná doprava	42 %
automobilová doprava	29 %
kombinace hromadné a automobilové dopravy	2 %
cyklisté	1 %
pěšky	26 %
Počet evidovaných dopravních nehod	22 767
Počet zranění při dopravních nehodách	2 378
smrtelných	31
těžkých	182
lehkých	2 165
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)	3,1

* Evidence dle ČSN 73 6220 Evidence mostních objektů pozemních komunikací.

** Bilance všech cest v osobní dopravě na území města za pracovní den v roce 2016. Údaje vychází ze speciálních průzkumů z let 2014–2016.

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	78 870	0,6
Počet obyvatel (mil.)	1,309	10,650	12,3
Počet motorových vozidel (tis.)	1 104	7 814	14,1
z toho osobní automobily (tis.)	883	5 779	15,3
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	734	-
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,4	-
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	543	-
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,8	-

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2018 (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
2015	21,8	154,9
2016	22,3	160,4
2017	23,0	166,0
2018	23,0	170,9***
Index 2018/1990 (%)	315,5	211,2***
Index 2018/2017 (%)	99,8	102,9***

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2018										
Rok	Praha					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel (tis.)	Motorová vozidla celkem	%	Osobní automobily celkem	%	Obyvatel (tis.)	Motorová vozidla celkem	%	Osobní automobily 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
2015	1 267	941 145	219	740 745	220	10 554	6 990 542	173	5 130 266	213
2016	1 281	1 002 645	234	795 178	237	10 579	7 265 766	180	5 346 182	222
2017	1 295	1 058 949	247	844 613	251	10 610	7 550 908	187	5 572 788	231
2018	1 309	1 104 392	258	882 717	263	10 650	7 814 215	193	5 778 593	240

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 (správcem údajů je Ministerstvo dopravy, odbor silničních vozidel).

2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Na území Prahy se celkový počet registrovaných motorových vozidel výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil, ale počínaje rokem 2012 opět počet registrovaných automobilů výrazně stoupá. Ke konci roku 2018 připadal v Praze jeden registrovaný osobní automobil na 1,5 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
2016	783	1,3	621	1,6	687	1,5	505	2,0
2017	818	1,2	652	1,5	712	1,4	525	1,9
2018	844	1,2	675	1,5	734	1,4	543	1,8

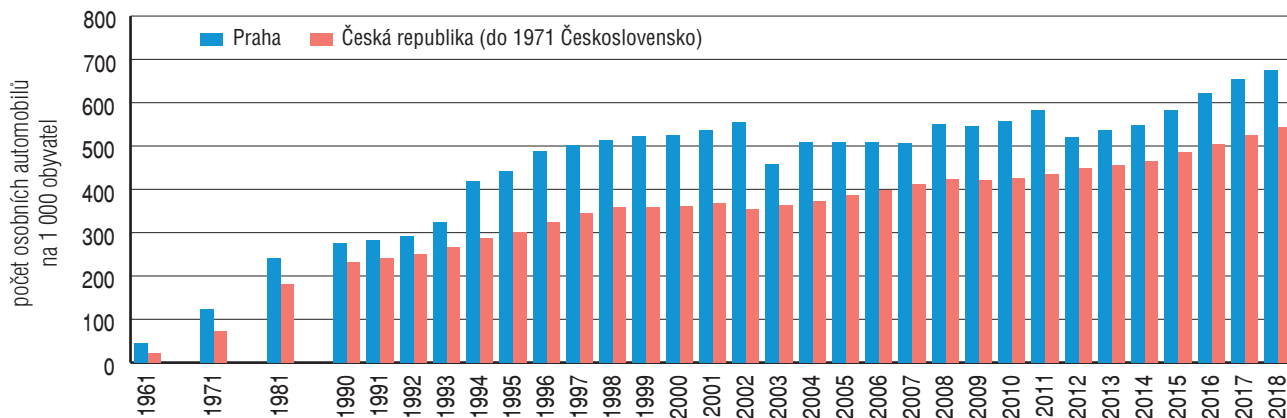


Sokolská ulice



Kbelská ulice

Vývoj stupně automobilizace



V letech 2003–2007 používal pražský správce dat o počtu vozidel pro výpočet jiný algoritmus udávající nižší hodnoty, od roku 2012 se údaje přebírají z centrálního registru Ministerstva dopravy České republiky.

2.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech

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

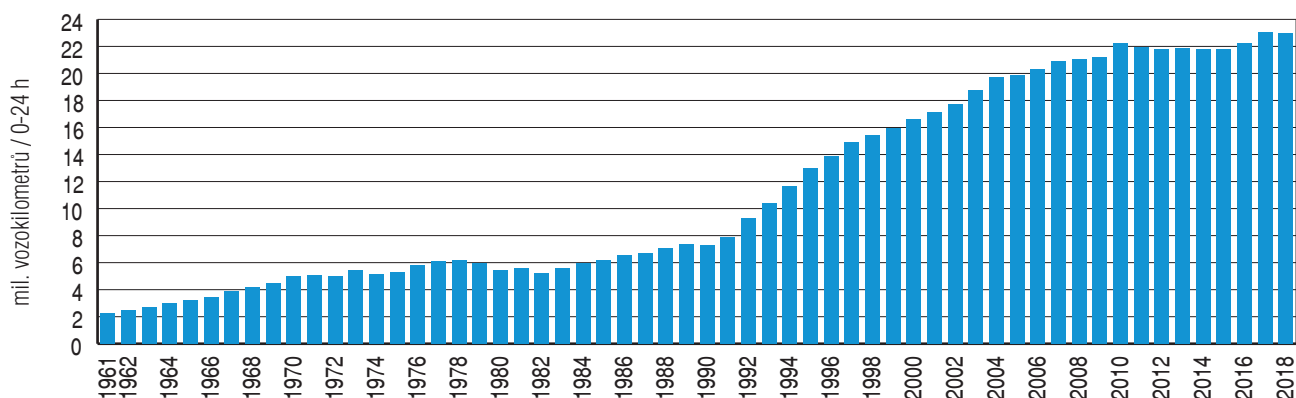
Základním agregovaným ukazatelem vývoje automobilové dopravy v Praze jsou dopravní výkony (ujeté vozokilometry) na celé komunikační síti, které jsou sledovány od roku 1978. Všechny údaje o dopravních výkonech a intenzitách automobilové dopravy se vztahují k období 0-24 hodin průměrného pracovního dne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

V roce 2018 ujela v období 0-24 h průměrného pracovního dne motorová vozidla na celém území hlavního města celkem 23,006 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 20,977 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Ve srovnání s předchozím rokem tak zůstala automobilová doprava na území Prahy v roce 2018, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, nezměněna.

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
2016	22,253	305	20,472	350	92
2017	23,043	316	21,062	360	91
2018	23,006	315	20,977	359	91

100 % = rok 1990 * zpětný 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)



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, ke sledování vývoje vnější dopravy slouží tzv. vnější kordon.

Širší oblast centra – centrální kordon

Do širší oblasti centra města se dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje intenzitu dopravy na vstupech do oblasti Prahy vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem spolu s Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu (příčímž tunely Strahovský, Mrázovka a tunelový komplex Blanka jsou vně centrálního kordonu), vjíždělo (jednosměrně) v roce 2018 za 24 hodin průměrného pracovního dne 259 000 vozidel, z toho 246 000 osobních automobilů. Ve srovnání s předchozím rokem 2017 se v oblasti vymezené centrálním kordonem automobilová doprava snížila o 2,3 %.

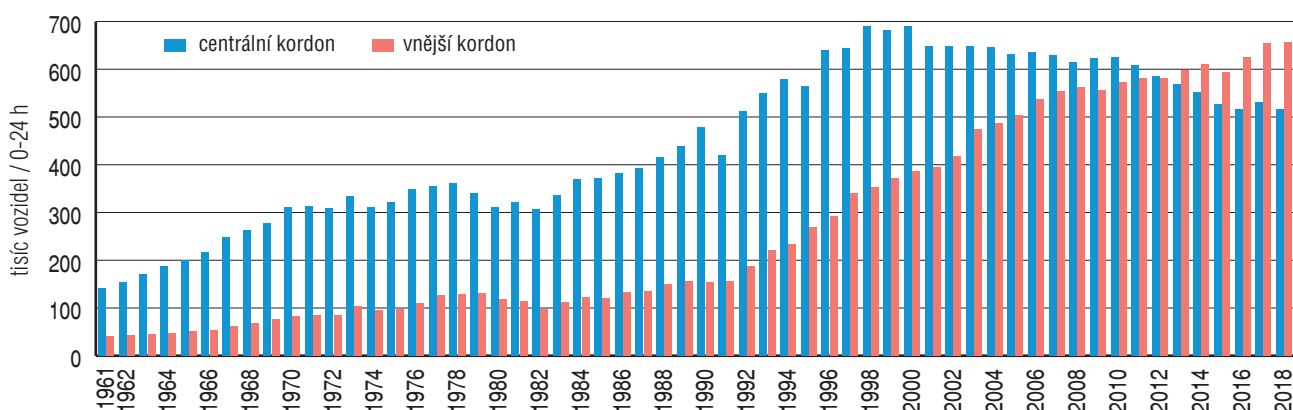
Vnější pásmo města – vnější kordon

Podle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území metropole, přijíždělo do Prahy (jednosměrně) přes hranici tohoto kordonu za 24 hodin průměrného pracovního dne 329 000 vozidel, z toho 298 000 osobních automobilů. Meziročně se automobilová doprava na vnějším kordonu zvýšila o 0,6 %.

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
2016	495 000	117	9 000	21	517 000	108	558 000	503	56 000	151	625 000	406
2017	505 000	119	10 000	23	530 000	111	580 000	523	64 000	173	655 000	425
2018	491 000	116	9 700	23	517 000	108	595 000	536	62 000	168	657 000	427

100 % = rok 1990

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



Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2018

	Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	144 000
2.	Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	130 000
2.	Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most	130 000
4.	Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	125 000
5.	dálnice D1 v úseku Chodovec – přípojka Chodov	120 000

Nejzatíženější mosty přes Vltavu a tunely na pražské komunikační síti v roce 2018

	Most	Vozidel za den (0-24 h) celkem		Tunel	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	144 000	1.	Dejvický tunel	92 000
2.	Hlávkův most	71 000	2.	Zlíchovský tunel	91 000
3.	most Barikádníků	62 000	3.	Brusnický tunel	85 000
4.	Radotínský most	55 000	4.	Strahovský tunel	83 000
5.	Jiráskův most	43 000	5.	Bubenečský tunel	82 000

Nejzatíženější křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2018

	Úroňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem		Mimoúroňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Poděbradská – Kbelská	68 000	1.	5. května – Jižní spojka	213 000
2.	Černokostelecká – Průmyslová	67 000	2.	Strakonická – Barrandovský most	194 000
3.	Kolbenova – Kbelská	62 000	3.	Jižní spojka – Chodovská	163 000
4.	Legerova – Anglická	61 000	4.	Jižní spojka – Barrandovský most	144 000
5.	Mezibranská – Žitná	59 000	5.	Cínovecká – Kbelská	129 000

Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2018 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a. s. v sekci „Dopravní inženýrství“ a graficky na vnitřní straně obálky ročenky.

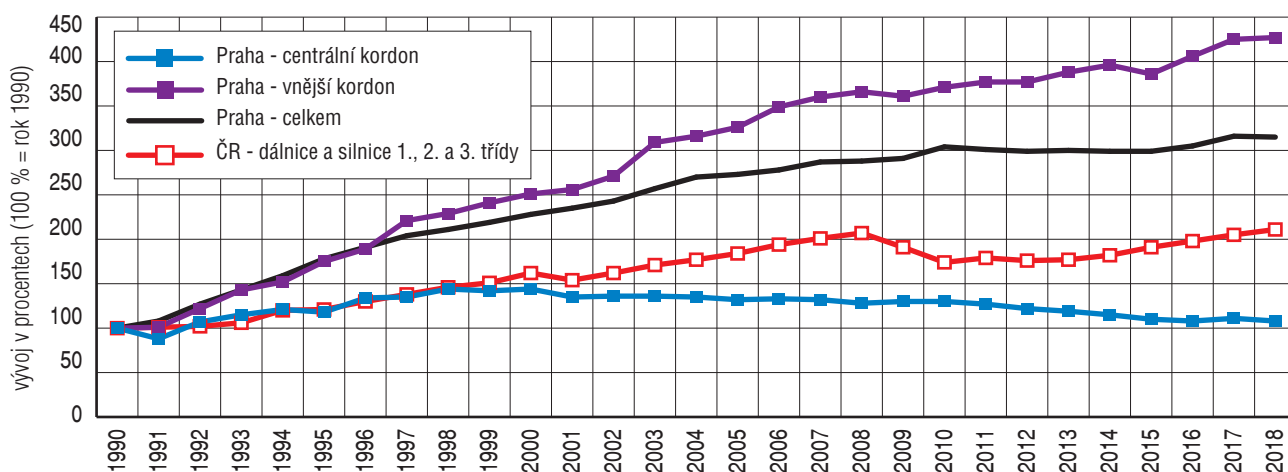


Křižovatka Generála Šišky – Čs. exilu



Rašínovo nábřeží

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



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
2015	1,30	1,30	1,30
2018*	1,30	1,30	1,30

* V roce 2018 proběhl dopravní průzkum, který verifikoval údaje obsazenosti automobilů na území hlavního města Prahy.

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 2018 činil na centrálním kordonu 95 %, na vnějším kordonu 89 % a v průměru na celé síti 91 %.

Skladba dopravního proudu v letech 1961–2018 (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 %
2015	96,0 %	1,1 %	1,8 %	1,1 %	88,9 %	0,6 %	9,4 %	1,1 %
2016	95,8 %	1,3 %	1,8 %	1,1 %	89,2 %	0,8 %	8,9 %	1,1 %
2017	95,4 %	1,4 %	2,0 %	1,2 %	88,6 %	0,5 %	9,8 %	1,1 %
2018	95,0 %	1,9 %	1,9 %	1,2 %	88,8 %	0,8 %	9,3 %	1,1 %

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



Podolské nábřeží



Türkova ulice

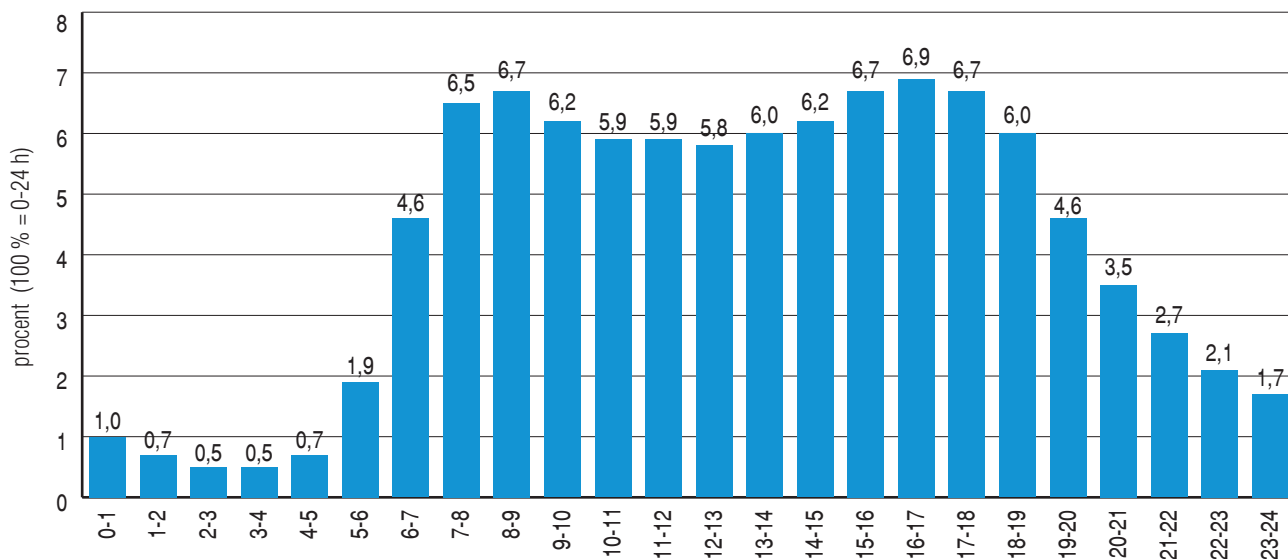
Základní charakteristiky denních variací dopravních výkonů v Praze v pracovní dny

- 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 19. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkovou hodinou je 8-9 hodina, v odpoledním období doprava kulminuje mezi 16-17 hodinou.
- Podíl ranní špičkové hodiny činí 6,7 %, podíl odpolední špičkové hodiny je roven 6,9 %, přičemž 100 % odpovídá dopravním výkonům za 0-24 hodin průměrného pracovního dne.
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné.
- U variací nákladních automobilů a autobusů bez MHD se snížil podíl špičkových hodin, byť jejich poloha v rámci dne zůstala oproti předchozímu roku stejná.

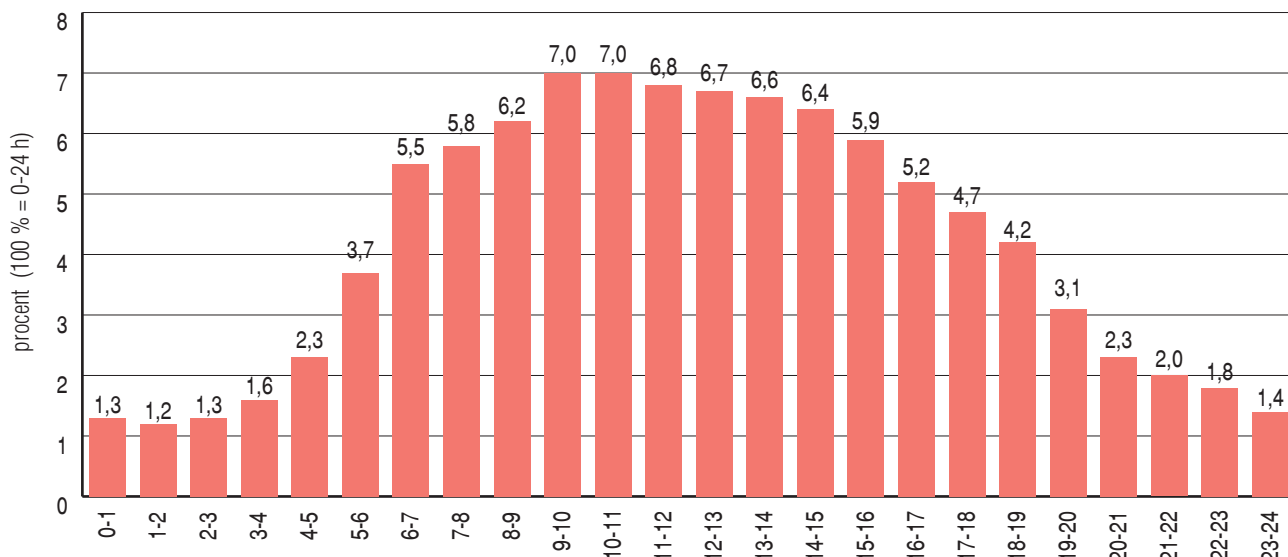
Významnější změny časových variací automobilové dopravy v Praze v letech 1990–2018

- Denní variace – Ranní špičková hodina se snížila z původních 8 až 9 % na hodnotu 6,7 % a současně došlo k jejímu posunu z 6-7 h na 8-9 h. Dále se snížil rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období. Odpolední špičkovou hodinou je nyní 16-17 h dosahující hodnoty 6,9 %.
- Týdenní variace – Vyrovnal se podíl střed, čtvrtků a pátků oproti pondělním a úterním hodnotám. Zvýšil se podíl dopravy o sobotách a nedělích.
- Roční variace – V porovnání s celoročním průměrem vzrostl podíl prvního pololetí oproti zbytku roku.

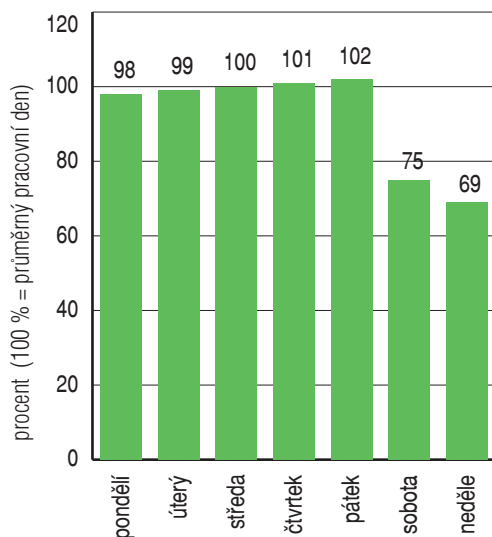
Denní variace automobilové dopravy celkem (rok 2018, Praha, celá síť, pracovní den)



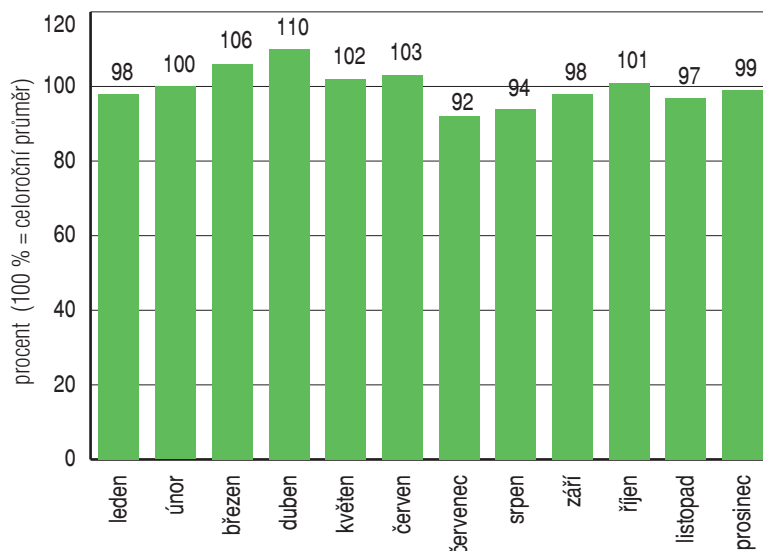
Denní variace nákladních automobilů a autobusů bez MHD (rok 2018, Praha, celá síť, pracovní den)



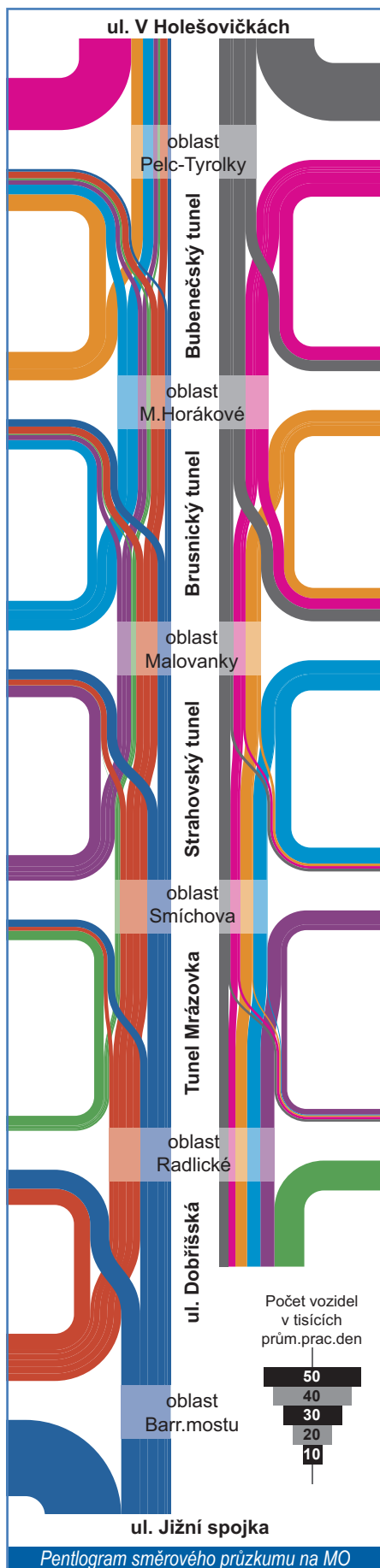
Týdenní variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



Roční variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



2.4 Směrový průzkum severozápadní části Městského okruhu



Na přelomu května a června roku 2018 byl proveden sběr dat pro účely analýzy směrových vztahů přes severozápadní část Městského okruhu. Analýzu bylo možné realizovat nad agregovanými daty z provozu technologií se strojovým čtením RZ/SPZ projíždějících vozidel (měření úsekové rychlosti a úsekové strategické detektory).

Technologie je nasazena na většině průběžných úseků předmětné části Městského okruhu. Oblasti U Vorlíků a Prašný most jsou sceleny do virtuální oblasti Milady Horákové zejména proto, že průběžná část Dejvického tunelu není plně pokryta. Ze stejného důvodu byla pouze z části vyhodnocena i oblast Barrandovského mostu. Vstupy a výstupy ze sledované soustavy byly odvozeny vzájemnými rozdíly se známými, případně i jinými odvozenými vztahy.

Aby byly výsledky použitelné pro modifikaci řízení dopravy a kalibraci dopravního modelu, zaměřila se analýza na poptávkové směřování dopravy v průměrném pracovním dni, vyjma dní přílehlých ke dnům pracovního klidu. Zpracování dat probíhalo v hodinové podrobnosti.



Pentlogram na okraji stránky zobrazuje oba směry sledované části Městského okruhu, levá polovina ve směru od ulice V Holešovičkách k Jižní spojce a pravá polovina opačný směr jízdy. Barva pentlí je zvolena podle oblastí, ve které vozidla sledovanou soustavu opouští. Šíře pentlí, včetně jejich příčných součtů v libovolném řezu, odpovídá celodenní intenzitě automobilové dopravy za průměrný pracovní den.

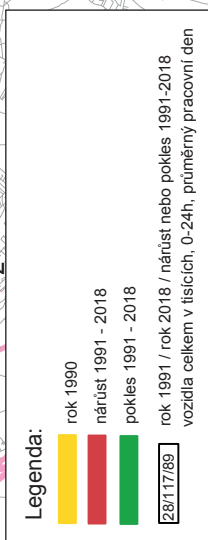
Z výsledků je patrné, že provoz využívající celou délku sledované části Městského okruhu je vůči ostatnímu provozu méně významný.

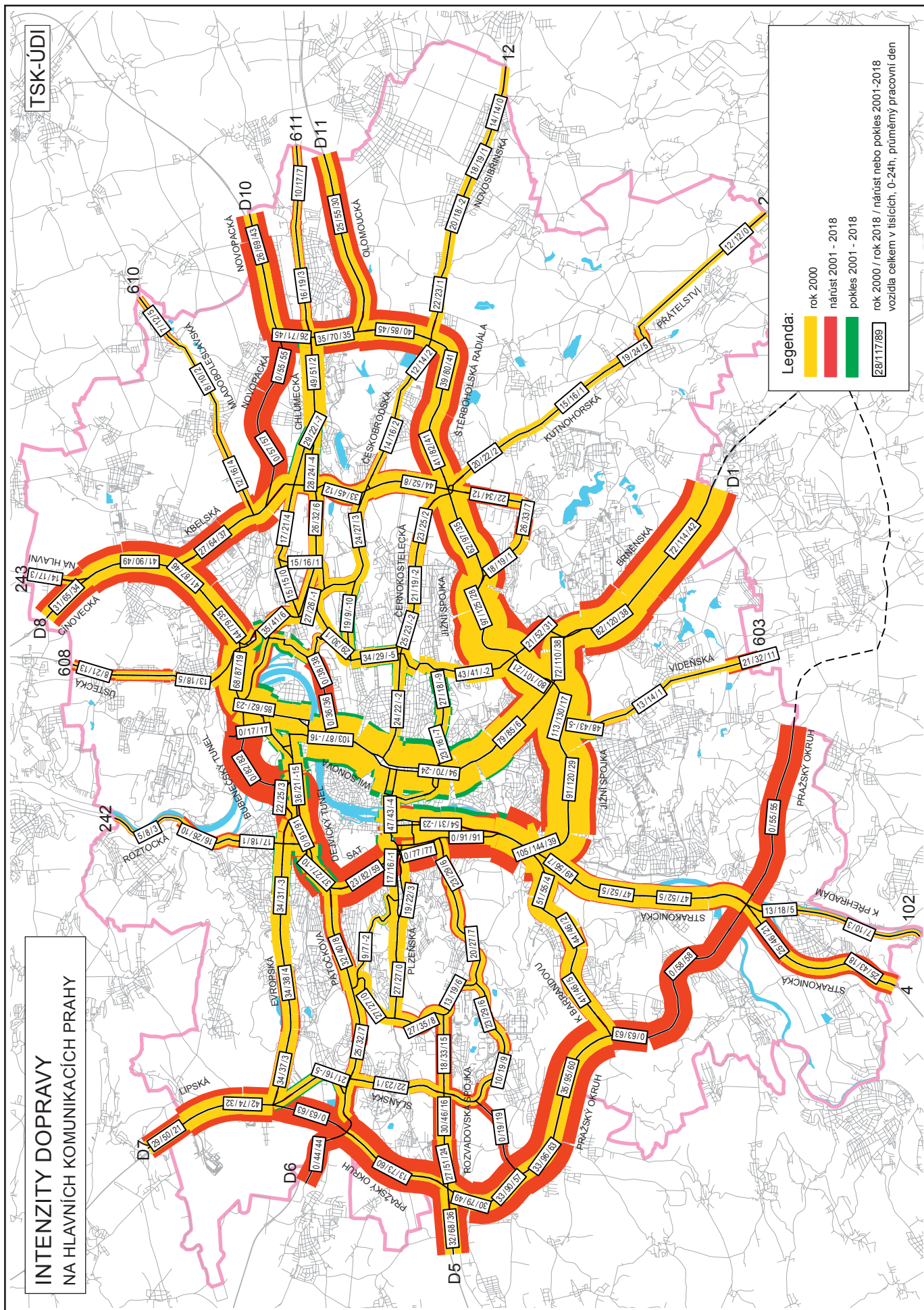
Dlouhou relaci V Holešovičkách – Dobříšská využívá pouze 10,5 % vozidel projíždějících Dobříšskou ulicí.

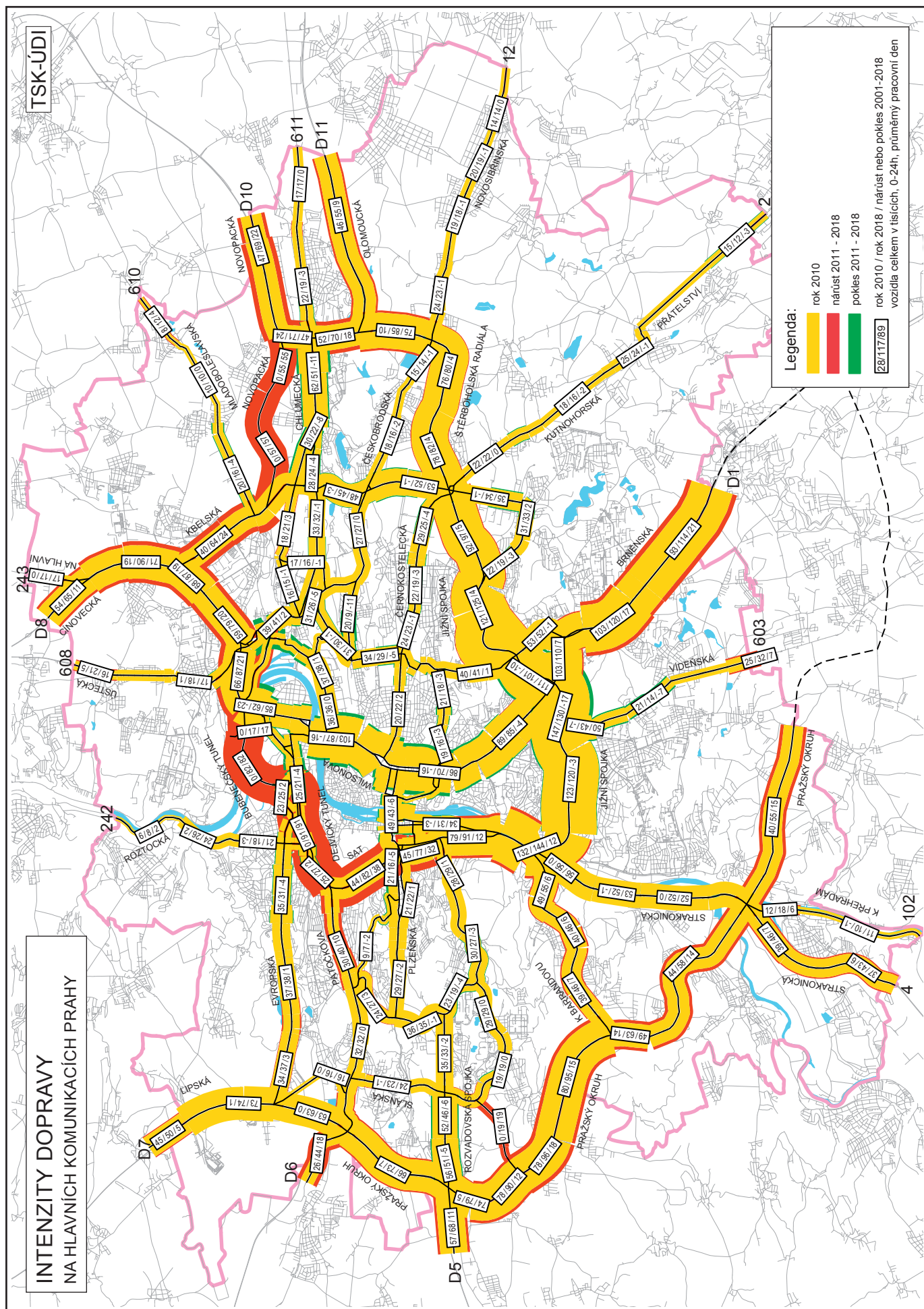
Vyšší zastoupení vykazuje relace Malovanka – Bubeněcký tunel (28 % z Bubeněckého tunelu), což odpovídá kratší vzdálenosti vjezdu a výjezdu, ale může souviset i s velkým odstupem nejbližší možnosti překonat Vltavu severně od Prahy.

Nejvíce markantní jsou však okraje sledované soustavy, kde je patrné, že doprava využívající Bubeněcký tunel má na intenzitách provozu v ulici V Holešovičkách pouze 40 % podíl, což je shodou okolností stejně vysoký podíl jako u jízd z ulice Dobříšské na Jižní spojku směrem ke Krči vůči celkovému využití Jižní spojky v daném směru.

TSK-ÚDI







3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3.1 Pražská integrovaná doprava



Integrovaný systém hromadné dopravy v Praze a okolí se rozvíjí již 26 let. V roce 1992 překročily první městské autobusové linky hranici metropole a téměř vzápětí započala také integrace železničních linek. Systém PID (Pražská integrovaná doprava) nabízí obyvatelům Prahy a velké části Středočeského kraje možnost cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek hromadné dopravy.

Základní údaje o PID

Dopravní systémy v PID	Metro, tramvaje, městské, příměstské a regionální autobusy, železnice, lanovka, přivozy
Organizátoři PID	Příspěvkové organizace ROPID (Praha, od roku 1993) a IDSK (Středočeský kraj, od roku 2017)
Obyvatelé s přístupem k PID	2 506 682 obyvatel (1 308 632 v Praze a 1 198 050 ve Středočeském a ostatních krajích)
Obsluhované území	7 383 km ² (496 km ² hl. m. Praha a 6 887 km ² části Středočeského a ostatních sousedních krajů)
Počet obsluhovaných obcí	657 (144 obsluhováno železnicí i autobusy, 192 pouze železnicí, 321 pouze autobusy)
Počet linek PID	514 (208 pouze na území Prahy, 134 mezi Prahou a regionem, 172 pouze v regionu)
Počet dopravců PID	27 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a 25 soukromých dopravců)
Přepravených osob za rok	1 370 431 250 (1 269 552 250 na území Prahy a 100 879 000 ve Středočeském a ost. krajích)
Ceny základních jízdenek PID	Území Prahy – 24 Kč (30 min), 32 Kč (90 min), 550 Kč (měsíc), 3 650 Kč (rok)
Roční náklady PID v Praze	20,2 mld. Kč (77,8 % dotuje Praha, 1,1 % stát, 0,1 % ostatní subjekty a 21,0 % plyne z tržeb)
Roční tržby PID v Praze	4,2 mld. Kč (21,0 % nákladů)



Souprava typu M1 na lince C ve stanici Hlavní nádraží



Zrekonstruovaná zastávka Olšanské hřbitovy

Vývoj ročních dopravních výkonů PID na území hlavního města Prahy

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Metro (mil. vozokm/rok)	52,7 ↑	53,3 ↑	54,8 ↑	54,1 ↓	53,0 ↓	52,2 ↓	55,7 ↑	57,5 ↑	58,1 ↑	59,2 ↑
Tramvaje (mil. vozokm/rok)	52,6 ↑	53,6 ↑	54,0 ↑	53,5 ↓	51,0 ↓	50,9 ↓	51,5 ↑	54,6 ↑	57,9 ↑	57,7 ↓
Autobusy (mil. vozokm/rok)	70,3 ↑	71,1 ↑	76,2 ↑	76,8 ↑	75,8 ↓	75,8 ↓	77,3 ↑	78,0 ↑	79,6 ↑	82,1 ↑
Vlaky (mil. vlakokm/rok)	4,0 ↑	4,1 ↑	4,4 ↑	4,6 ↑	4,6 ↑	4,7 ↑	4,8 ↑	4,9 ↑	5,2 ↑	5,4 ↑
CELKEM	179,6 ↑	182,1 ↑	189,4 ↑	189,0 ↓	184,4 ↓	183,6 ↓	189,3 ↑	195,0 ↑	200,8 ↑	204,4 ↑

Vývoj rozsahu PID v okolí Prahy

	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Počet obcí obsluhovaných PID	3	23	221	345	347	359	375	557	657
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	235	238	392	529
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	147	150	161	167	222	220

514 linek provozovaných v PID

Dopravní prostředek	Linka	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C (denní provoz)
Tramvaje	34	25 denních (1-26), 9 nočních (91-99)
Autobusy městské s trasou pouze na území hl. m. Prahy	161	120 denních (100-250), 15 nočních (901-915), 23 školních (251-275), 1 pro osoby se sníženou pohyblivostí (H1), 1 se zvláštním tarifem (AE), 1 trolejbus (58)
Autobusy příměstské s trasou mezi Prahou a regionem	97	88 denních (300-399), 9 nočních (951-960)
Autobusy regionální s trasou pouze v regionu	123	122 denních (421-672), 1 sezónní cyklobus
Železnice s trasou mezi Prahou a regionem	38	14 S (S1-S9, S22, S49, S54, S65, S88), 15 R (R9, R10, R16-R21, R24, R26, R41, R43, R44, R45, R49), 8 sezónních turistických, 1 městská (S34)
Železnice s trasou pouze v regionu	49	39 linek S (S10-S21, S23-S40, S42-S53, S55-S64, S66-S80, S90-S99), 2 linky R (R22, R23), 6 linek U (U4-U40), 1 linka L4 a 1 sezónní turistická linka
Přívozy	8	P1, P2 (obě celoroční), P3, P4, P5, P6 a P7 (všechny sezónní), P8 (dočasný)
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín

Provozovatelé linek PID

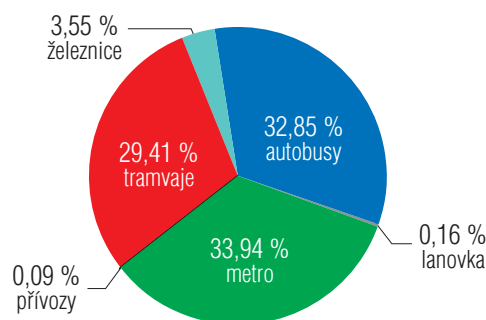
Metro, tramvaje, lanovka na Petřín	DP hl. m. Prahy, a. s. (38 linek)
Autobusy městské	DP hl. m. Prahy, a. s. (134 linek) 8 soukromých dopravců (27 linek)
Autobusy příměstské a regionální	17 soukromých dopravců (207 linek) DP hl. m. Prahy, a. s. (13 linek)
Železnice	České dráhy, a. s. (77 linek) KŽC Doprava, s. r. o. (9 linek) Arriva vlaky, s. r. o. (1 linka)
Přívozy	Pražské Benátky, s. r. o. (5 linek) PPS, a. s. (2 linky) Vittus group, s. r. o. (1 linka)



Autobus SOR NB18 v obřatišti Sídliště Libuř

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2018

Druh dopravy a provozovatel	cestujících/rok	
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	430 919 000	33,94 %
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	373 434 000	29,41 %
Autobusy městské (DPP a soukromí dopravci)	379 411 000	32,85 %
Autobusy příměstské (soukromí dopravci a DPP)	37 572 000	
Železnice (ČD, KŽC, Arriva)	45 014 000	3,55 %
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	2 032 300	0,16 %
Přívozy (soukromí dopravci)	1 169 950	0,09 %
CELKEM	1 269 552 250	100,00 %



Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2018

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Železnice
Provozní délka sítě na území hl. m. Prahy (km)	65,1	142,7	843,0	160,0
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	> 1 800,0	1 515,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,517	0,590	3,72
Průměrná cestovní rychlost na území Prahy (km/h)	35,7	18,6	23,7	49,3
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)*	59 244	57 719**	82 090	5 374
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)*	-	-	31 908	18 194
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	430 919	375 466**	416 983	45 014
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	47 473	53 406

* u železniční dopravy jde o vlakokilometry ** včetně lanové dráhy na Petřín

3.2 Metro

Pražské metro tvoří základní přepravní síť MHD. Během jednoho pracovního dne bylo vypraveno 1 773 vlakových spojů (522 na lince A, 579 na lince B a 672 na lince C), které přepravily cca 1 426 860 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonali cestující metrem denně cca 1 171 210 cest. Mírně snížené počty přepravených osob oproti stavu před rokem 2017 vyplývají z uzavírek a oprav významných vestibulů některých stanic (Anděl, Náměstí Republiky, Karlovo náměstí).

Základní údaje o síti metra v Praze			
Linka	Rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
3 (A, B, C)	denní cca 4:45–0:15 hodin	65,1 km	1 426 860
Stanic	Bezbariérových stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61	44 (72 %)	1,122 km	35,7 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2018		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
430 919 000		59 244 000 (souprava = 5 vozů)	103 (A 26, B 38, C 39)
Nejvíce spojů na lince	Nejkratší interval	Nejzatíženější úsek	Nejzatíženější stanice
Linka C (672 spojů/den)	Linka C (1 min 55 sekund)	IPP-Vyšehrad (277 300 osob/den)	Můstek A/B (178 100 osob/den)



Soupravy M1 v depu Kačerov



Nový eskalátor u výstupu ze stanice Nádraží Veveřavín

Přehled událostí v pražském metru v roce 2018	
Měsíc	Popis události
březen	Ve dnech 30. 3. až 2. 4. byl z důvodu výměny pražců a kolejnic přerušen provoz na lince C v úseku Pražského povstání – Kačerov. Ve stejném úseku proběhly opravy ještě v termínech od 5. do 8. července a od 28. do 30. září.
duben	6. dubna byla dokončena rekonstrukce eskalátorů a východního vestibulu stanice metra Palmovka na lince B. 13. dubna byla zprovozněna dvojice nových eskalátorů směřujících z vestibulu stanice metra Nádraží Veveřavín na povrch k autobusovým zastávkám městských linek na Dětinu a Letiště a příměstských spojů na Kladno.
květen	21. května začaly po skončení druhé etapy rekonstrukce v obou směrech zastavovat vlaky ve stanici Muzeum. Kromě Muzea byly na lince A během roku za provozu dokončeny také opravy ve stanicích Dejvická a Skalka.
červen	11. června byly po celkové rekonstrukci opět zprovozněny eskalátory ve stanici Anděl na lince B (směr Anděl).
září	- Na základě žádosti zástupců MČ Praha 9, Letňan, Čakovice, Kbely a Vlnové bylo od 1. září v pracovní dny od 9 do 19 hodin zrušen pásmový provoz v úseku linky C Ládví – Letňany. Do Letňan tak celotýdenně jezdí všechny spoje. - S platností od 1. září byl v neděli a ve svátek cca od 10 do 12:30 hodin na všech linkách zkrácen interval z 10 minut na 7,5 minuty. V sobotu dopoledne i odpoledne a v neděli a ve svátek odpoledne byly trvale zkráceny intervaly na lince B ze 7,5 minuty na 6 minut a na lince C ze 7,5 minuty na 5 minut. - Po celkové rekonstrukci byly zprovozněny eskalátory ve stanici Nám. Republiky na lince B (směr nám. Republiky).
říjen	9. října byla zahájena výměna eskalátorů ve stanici Karlovo náměstí na lince B. Vzhledem k náročnosti stavby je její dokončení předpokládáno v srpnu roku 2019. Již za provozu nových eskalátorů bude následně probíhat stavba výtahu do stanice, který bude na povrchu zaústěn do Václavské pasáže (blíže Václavské ulici).
listopad	5. listopadu podepsal Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. s firmou Siemens Mobility s. r. o. smlouvu na zajištění plného servisu souprav metra typu M1 na období let 2020 – 2034.

3.3 Tramvaje

Tramvajové tratě jsou součástí páteřní sítě kolejové dopravy. Linky tramvají zajišťují všechny druhy spojení, radiální i tangenciální a v síti PID mají nezastupitelnou úlohu. Během jednoho pracovního dne bylo na síti pražských tramvají vypraveno cca 6 600 spojů (včetně nočních), které přepravily cca 1 239 040 cestujících.

Základní údaje o síti tramvají v Praze			
Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
34 (25 denních, 9 nočních)	cca 4:45–0:30 hodin	142,7 km (52 % na vlastním tělese)	1 239 040
Zastávka	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
276 názvů (601 sloupků)	cca 0:15–5:00 hodin	0,517 km	18,6 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2018		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
373 434 000		57 719 000 (souprava = 2 vozy T)	435
Nejvíce spojů na lince	Nejkratší interval	Nejzatíženější úsek	Nejzatíženější zastávka
Linka 22 (501 spojů/den)	Linka 9, 17, 22 (4 min)	IPP–Štěpánská (84 730 osob/den)	Anděl (83 480 osob/den)



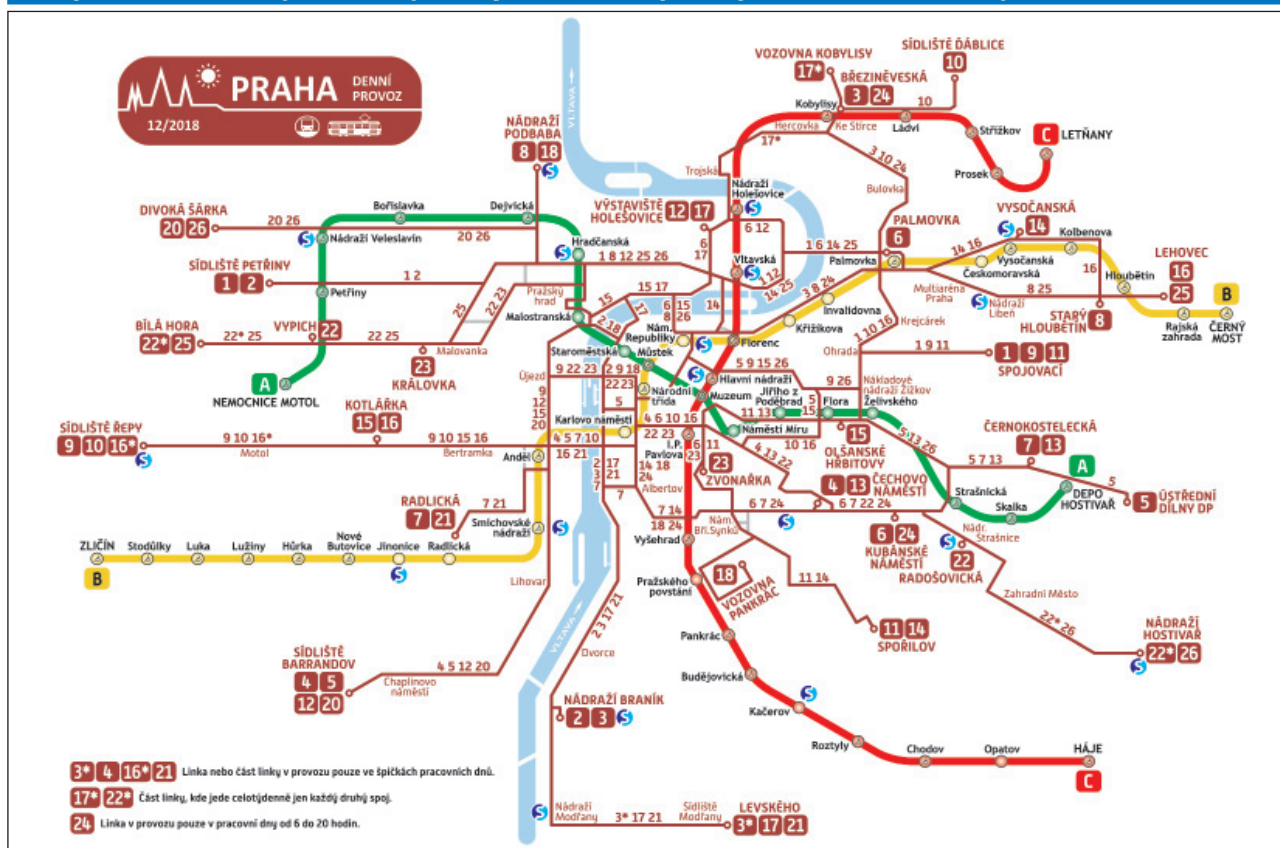
Souprava T3R.P odjíždí z nové zastávky Libeňský zámek



Tramvaje v okolí zastávky Vozmíkovy

Přehled událostí v tramvajové dopravě v roce 2018	
Měsíc	Popis události
leden	15. ledna byla z důvodu havarijního stavu střešní konstrukce uzavřena vozovna Hloubětín. Vypravení tramvajových vlaků během roku probíhalo částečně ze dvora vozovny Hloubětín a částečně z Ústředních dílen DP. - Od 19. ledna do 3. března byl po dobu provizorního podpírání konstrukce pro tramvaje uzavřen Libeňský most.
únor	Místo sólo vozů začaly od 24. února jezdit na lince 5 i o víkendu soupravy (stejně na lince 11 následně od září).
březen	Od 3. března do konce června probíhala rekonstrukce 1,5 km dlouhého úseku tramvajové tratě v Kolbenově ulici. Novou podobu či bezbariérovou přístupnost získaly zastávky Poštovská, Kolbenova, Nový Hloubětín a Vozovna Hloubětín. Po skončení výluky byla v provozu ponechána zastávka Vysočanská ve směru z centra na náměstí OSN.
září	- Od začátku září byly v neděli a ve svátek na všech tramvajových linkách trvale zkráceny intervaly v období cca od 10 do 12 hodin z 20 na 15 minut (u páteřních linek 9, 17 a 22 z 10 minut na 7,5 minuty). 1. září skončila osmiměsíční rekonstrukce 1,6 km dlouhého úseku Zenklovy ulice mezi Elsnicovým náměstím a Bulovkou. Bezbariérově byly zpřístupněny zastávky Vozmíkovy a U Kříže, zastávka Stejskalova (nově Libeňský zámek) byla posunuta ze soutěsky mezi domy do otevřeného prostoru před zámek. V rámci akce došlo v Zenklově ulici k opravám řady inženýrských sítí a výstavbě nového mostu přes Rokytka na Elsnicově náměstí. - Od začátku školního roku vyjely tramvaje po dvou měsících také na zrekonstruovanou trať mezi Florou (Hradeckou ulicí) a křižovatkou Želivského (délka cca 0,7 km). Byl zrekonstruován vjezd a výjezd z obřadního náměstí Jiřího z Lobkovic a novou podobu dostaly zastávky Olšanské hřbitovy a Želivského (dále od metra). - Mezi 7. a 11. zářím proběhla havarijní oprava prasklého oblouku Národní – Spálená.
říjen	- Od 18. října do konce listopadu proběhly tři etapy rekonstrukce tramvajové křižovatky Lazarská. Při jedné z etap byla vyměněna i část konstrukce křižovatky Národní divadlo a opravena trať v ulici Vřetenské. 24. října byla Pražanům v rámci akce Designblok 2018 představena nová vyhlídková tramvaj T3 Coupé.

Linky metra a tramvají v Praze (denní provoz – bezvýlukový stav k 31. 12. 2018)



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.

Během jednoho pracovního dne bylo na území města průměrně vypraveno cca 25 270 autobusových spojů PID, které přepravily cca 1 213 280 cestujících. Z tohoto počtu bylo cca 20 020 spojů městských (řady 100, 200 a 900) a cca 5 250 spojů příměstských (řady 300 a 950).

Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě*	Přepravených osob za den*
161 (146 denních, 15 nočních)	cca 4:45–0:30 hodin	843,0 km	1 213 280
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 197 názvů (3 169 sloupeků)	cca 0:15–5:00 hodin	0,590 km	23,7 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2018*	Ujetých vozokilometrů za rok*	Vozů v provozu ve špičce*	
416 983 000	32,85 % podíl v rámci PID	82 090 000	1 365
Nejvíce spojů na lince	Nejkratší interval	Nejzatíženější úsek*	Nejzatíženější zastávka*
Linka 200 (443 spojů/den)	Linky 107,200 (2 min)	Nemocnice Krč (66 000 osob/6–20 h)	Dejvická (50 760 osob/6–20 h)

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

Na příměstských autobusových linkách (řady 300–399 a 950–960) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech cca 5 250 spojů, ve kterých cestovalo celkem cca 98 980 cestujících. Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 36 lokalit jako své výchozí / konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (15) a spojů (600) využívalo terminál Zličín, nejvyšší denní obrát cestujících (cca 10 000 osob/den) měly terminály Zličín, Černý Most a Smíchovské nádraží.

Základní údaje o síti autobusů PID v okolí hl. m. Prahy		
Počet linek příměstských busů	Počet linek regionálních busů	Provozní délka sítě mimo Prahu
97 (88 denních a 9 nočních)	123 (122 denních, 0 nočních, 1 sezónní)	> 1 800,0 km
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
2 045 názvů (4 051 sloupků)	1,100 km	32,50 km/h
Počet přepravených osob autobusy PID za rok 2018 mimo území Prahy		Rozsah provozu
47 473 000		denní 4:30–0:30, noční 0:00–5:00
Počet ujetých vozokilometrů za rok		Počet vozů v provozu ve špičce
31 907 660		669 (z toho 426 na linkách řady 300)



Autobusové obratiště Na Knížecí



Autobusový den v Letňanech

Síť autobusových linek PID doplňují ještě regionální linky (řada 421-672), které nezajíždějí na území Prahy. Na konci roku 2018 za hranicí Prahy jezdilo denně celkem cca 3 500 spojů, které přepravily v pracovním dnu cca 37 240 cestujících. Jejich provoz zajišťovali pouze soukromí dopravci.

Přehled událostí v autobusové a trolejbusové (elektrobusové) dopravě v roce 2018	
Měsíc	Popis události
leden	V polovině ledna byly trvale v obou směrech zřízeny zastávky Hládkov pro linku 143.
duben	- Od 3. dubna byla novou midibusovou linkou 216 zkušebně zřízena obsluha v úseku Bořislavka – U Matěje – Sídliště Baba. Po ověřovacím provozu přešlo toto spojení do trvalého stavu od začátku července. - Od začátku dubna byl významně posílen provoz linky 119 ve směru na Letiště. Denně od 5:00 do 0:30 hodin navazuje na každý spoj linky metra A v zastávce Nádraží Veveřská jeden spoj linky 119. 23. dubna uzavřel DPP, a. s. smlouvu na dodávku 300 standardních autobusů délky 12 metrů se společností SOR Libchavy. Všechny autobusy v rámci tohoto kontraktu již budou vybaveny klimatizací.
červen	30. června začaly zkušební spoje dynamicky nabíjeného elektrobusu jezdit celotýdenně dle trvalého jízdního řádu, proto byly označeny číslem linky 58 (odkaz na původní číslování trolejbusů v Praze). - Na konci června změnila trasu linka 108. Ve směru ze Sídliště Na Dědině od Vozovny Střešovice je vedena přes Thákurovu, Národní technickou knihovnu, Zelenou, Nemocnici Bubeneč a Radnici Prahy 6 na Dejvickou, kde je ukončena. V úseku Bořislavka – Vozovna Střešovice byl provoz linky 108 nahrazen spoji prodloužené linky 216.
září	- Od začátku září byly v neděli a ve svátek na autobusových linkách trvale zkráceny intervaly v období cca od 10 do 12 hodin z 20 na 15 minut. - Od 1. září byly na linku 124 nasazeny kloubové autobusy a linka byla zkrácena do trasy Želivského – Zelený pruh. V úsecích, kudy kloubové autobusy neprojedou, byl provoz linky 124 nahrazen linkami 134 (Zelený pruh – Dvorce) a 155 (Želivského – Habrová). Interval linky 155 v úseku Želivského – Habrová byl ve špičkách zkrácen na 10 minut. - V souvislosti se zavedením kloubových autobusů na lince 124 došlo k přesunu nástupních zastávek příměstských linek 332, 335, 337, 339 a 362 z Budějovické ulice blíže k metru do ulice Olbrachtovy. - Od začátku září došlo ke zkrácení linky 163 pouze do zastávky Depo Hostivař. Pravidelnější spojení ze Sídliště Malešice k metru Želivského zajistila nová linka 199. Spojení z Malešic k OC Štěrboholy zůstalo zachováno díky prodloužené lince 228, která nově propojila Benice, Uhřetěves, Dubeč, Štěrboholy se zastávkou Poliklinika Malešice. Jihovýchod Prahy získal přímé spojení ke svému spádovému zdravotnickému zařízení a Bečovská ulice v Uhřetěvsi dlouho požadovanou obsluhu hromadnou dopravou. - Od září došlo také k úpravě obsluhy v oblasti Radotína. Byl upraven jízdní řád linky 244 (do intervalového prokladu s vlaky linky S7) a vyjely nové linky 247 (Sídliště Zbraslav – Nádraží Radotín) a 248 (Nádraží Radotín – Viničky).

3.5 Železnice v PID

Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Od roku 2007 bylo zahájeno označování linek písmeny S a R a současně začal být zaváděn jejich pravidelný taktový provoz. V roce 2018 byla dokončena integrace rychlíkových spojů do systému PID. Na území Prahy bylo v pracovní den v roce 2018 v PID vypraveno celkem cca 1 110 vlakových spojů, které v rámci hlavního města za den přepravily cca 157 640 cestujících. Provoz významně ovlivňovaly rekonstrukce Negrelliho viaduktu a nově i úseku Hostivař-Vršovice.

Základní údaje o železniční síti PID na území Prahy

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
38 (15 S, 15 R, 8 speciálních)	cca 4:45-0:30 hodin	160,0 km	157 640
Počet stanic a zastávek	Noční rozjezd o víkendu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
45	2:30 hod z Prahy hl. nádraží	3,55 km	49,3 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2018	Ujetých vlakokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce	
45 014 000	3,55 % podíl v rámci PID	5 373 800	138
Nejvíce spojů na lince	Nejkratší interval ve špičce	Nejzatíženější úsek	Nejzatíženější stanice
Linka S7 (80 spojů/den)	Linky S7, S9 (10 min)	Praha-Kyje – Praha-Libeň (38 798 osob/den)	Praha hl. n. (49 890 osob/den)



Vlak City Elefant na lince S9 v zastávce Praha-Strašnice



Vlaky řady 451 v srpnu dojezdily v pravidelném provozu

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

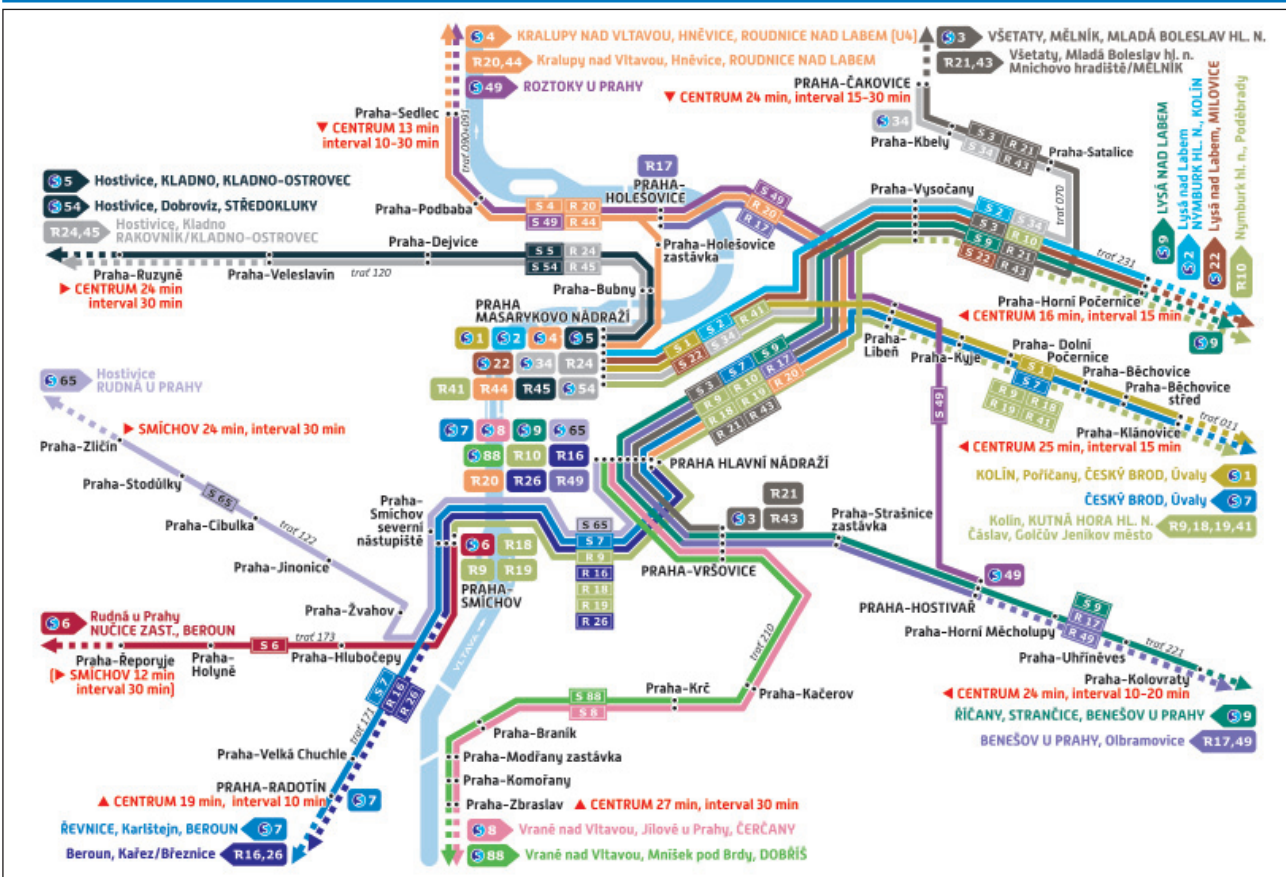
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Osob	26 883 000	29 320 000	32 361 000	34 762 000	36 548 000	36 669 000	37 462 000	39 448 000	45 014 000

Počet přepravených osob vlaky PID na jednotlivých tratích na území Prahy (průměr. prac. den)

Trať	Linka	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
011	S1, S7, R9, R18, R19, R41	17 570	19 340	20 940	21 790	21 520	21 090	22 720	24 660	37 320
070	S3, S34, R21, R43	2 380	2 890	2 960	3 800	4 430	3 890	4 340	5 030	4 830
091	S4, S49, R20, R44	8 210	10 030	10 710	13 400	14 820	15 720	16 370	14 410	15 180
120	S5, S54, R24, R45	5 270	4 960	5 470	7 040	7 080	7 210	7 500	6 500	5 050
122	S65	340	390	400	390	390	590	510	600	600
171	S7, R16, R26	18 970	20 470	20 360	21 590	21 990	21 870	20 630	22 420	27 420
173	S6	790	880	1 030	1 160	1 500	1 640	1 790	2 440	2 680
210	S8, S88	1 860	1 560	2 250	2 670	2 280	2 670	2 580	3 570	4 180
221	S9, R17, R49	16 940	18 950	21 650	23 710	25 420	23 780	25 830	30 890	34 350
231	S2, S9, S22, R10	13 640	14 490	15 100	16 070	16 680	16 080	16 210	24 370	22 550
ML	S49	2 500	2 520	2 470	1 520	1 010	2 210	2 450	3 000	3 480
CELKEM		88 470	96 480	103 340	113 140	117 120	116 750	120 930	137 890	157 640

* Hranice Prahy ve vlacích PID v pracovní den překročilo 127 730 cestujících (61 770 jelo do Prahy, 65 960 z Prahy), v sobotu se vlaky PID v Praze přepravilo 62 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli pouze 55 %.

Železniční linky S a R na území hl. m. Prahy (12/2018, bezvýlukový stav)



Procentuální podíl jízdních dokladů používaných cestujícími ve vlacích PID v Praze (prac. den)

	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2017	2018
Doklad PID** (%)	39,2	52,1	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2	71,6	65,3	58,9
z toho jednotlivé jízdné PID (%)	-	7,2	10,6	7,5	5,6	8,5	5,3	5,3	5,4	5,0	4,7
Doklad ČD, bezplatná přeprava (%)	60,8	47,9	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8	28,4	34,7	41,1

* pokles využití dokladů PID vyplývá ze zapojení zbytku spěšných vlaků a rychlíků do PID ** včetně jednotlivých jízdenek PID

V okolí Prahy bylo na 49 linkách PID denně vypraveno cca 1 550 spojů, které jezdily po 1 515 km tratí a zastavovaly v 484 stanicích a zastávkách. Ročně vlaky PID jen v regionu (včetně zajiždějících do Prahy) přepravily celkem cca 53,4 mil. cestujících (výrazný nárůst tohoto čísla souvisí se zaintegrováním rychlíkových spojů do PID).

Přehled událostí v železniční dopravě v roce 2018

Měsíc	Popis události
únor	Do systému PID byly zintegrovány rychlíkové linky R16 a R26 ve směru Beroun – Zdice – Kařez/Příbram.
duben	Od 1. dubna je možné si jízdenky PID zakoupit ve všech pokladnách ČD, a. s. (93 stanic ve Středočeském kraji).
červen	V červnu se naplno rozběhly stavební práce na modernizaci úseku Praha-Hostivař (mimo) – Praha-Vršovice.
září	V železniční dopravě a v příměstské autobusové dopravě začaly platit celostátní slevy pro studenty a důchodce (do 26 a nad 65 let) ve výši 75 %. V Praze byla po zkušebním provozu představena mobilní aplikace PID Lítačka (možnost koupě sortimentu jednotlivých jízdenek). Ve webové aplikaci PID Lítačka je od přelomu srpna a září možné zakoupit dlouhodobý kupón PID a ten přiřadit nejen ke kartě Lítačka, ale také k InKartě ČD, a. s. nebo k platební kartě.
říjen	Do PID byly zintegrovány všechny zbylé úseky vlakových linek ve Středočeském kraji. Současně vznikla tarifní pásma 8 a 9. Vlaky v Praze a Středočeském kraji nyní zastavují v 529 stanicích či zastávkách.
prosinec	- Od 9. 12. došlo k prodloužení linky S41 (nově S49) z Libně do Hostivaře i v pracovní dny. Novým dopravcem je Arriva. - V pracovní dny byly zavedeny 4 páry nových spěšných vlaků ve směru na Kutnou Horu (R41) a Benešov (R49). - Více spřažených jednotek CityElefant vyjelo ve směru Český Brod, do Říčan nasazen interval 15 minut i mimo Špičky. 18. prosince skončila rekonstrukce tzv. pražského Semmeringu. Byly provedeny izolační práce na obou viaduktech zprovozněných v roce 1872, došlo k výměně ocelových polí z roku 1923, byla obnovena druhá kolej v zastávce a výhybně Žvahov a proběhlo přemístění zastávky Praha-Jinonice blíže ke stanici metra a areálu Nové Waltrovy.

3.6 Lanová dráha a přívozy

Lanová dráha je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozítkem a Petřínem. V roce 2018 přepravila celkem 2 032 300 cestujících (denně v průměru cca 5 570 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,16 %. 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 rychlostí 4 m/s 75 jízd směrem na Petřín, v zimě 57. Při zvýšené poptávce jezdí i mimo jízdní řád.



Zastávka Nebozítek na lanovce Újezd-Petřín



Přívoz P5 dočasně nahradil lávky na Železničním mostě

Říční přívozy přes Vltavu se od roku 2005 již staly běžnou součástí Pražské integrované 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 cca 75 % cest).

V roce 2018 bylo v provozu 8 přívozů, které přepravily v průměru 3 781 cestujících denně a celkem 1 169 950 ročně (0,09 % počtu přepravených osob PID na území Prahy). Provozovatelem přívozu P3 je společnost Vittus group, s. r. o., přívozů P7 a P8 Pražská paroplavební společnost, a.s. a zbylých pět přívozů provozuje společnost Pražské Benátky, s.r.o.

Výrazný nárůst počtu přepravených osob (téměř přesně na dvojnásobek roku 2017, který činil 584 940 cestujících) byl způsoben využitím přívozů P5 a P8 (oba zdarma) pro náhradní dopravu za chybějící nebo rekonstruovaná přemostění Vltavy. Přívoz P5 s mírně upravenou trasou sloužil od ledna do poloviny října místo opravovaných lávek na výtoňském železničním mostě, přívoz P8 zajišťoval celoročně náhradní spojení v Troji (od srpna byla nasazena větší loď), kde se připravuje výstavba nové lávky pro pěší a cyklisty.

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2018 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	125	45 480
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	691	252 360
P3	Lihovar – Veslařský ostrov	17. 7. 2007	sezonní	191	41 740
P4	Černošice, Mokropsy – Kazín (příměstský)	1. 6. 2017	sezonní	42	5 160
P5	Císař. louka – Kotevní – Výtoň – Náplavka Smíchov	31. 7. 2008	sezonní	1 190	357 140
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezonní	282	61 500
P7	Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský ostrov	7. 8. 2015	sezonní	412	113 720
P8	Císařský ostrov – Troja	23. 12. 2017	dočasný	846	292 846
CELKEM				3 781	1 169 950

Podíl bezbariérových (nízkopodlažních) výkonů garantovaných na linkách PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice
100 %	60 %	85 % garantováno v JŘ (reálně jezdí 90 %)	37 % garantováno v JŘ (reálně jezdí 63 %)	85 %

3.7 Hromadná doprava na území Prahy jezdící zdarma či mimo PID

Mimo tarif PID (zdarma) je v Praze hromadná doprava osob provozována zejména při zvláštních příležitostech. Během Pražské muzejní noci bylo 9. června 2018 vypraveno 10 speciálních autobusových linek. Centrální přestupní bod 9 linek byl umístěn na náměstí Jana Palacha (Staroměstská). Linky s intervaly 5 až 15 minut byly v provozu od cca 18:30 do cca 1:00 hodin.

Od 30. 3. do 28. 10. 2018 byla v provozu bezplatná linka ZOO, která spojovala zastávku Parking Blanka-Troja (východně od severního předpolí Trojského mostu) se zastávkou Zoologická zahrada. Doplnkové spojení bylo v provozu o víkendech od 9:00 do 19:00 hodin (o letních prázdninách do 20:00 hodin) v intervalu 10-20 minut. V červenci a v srpnu linka jezdila od 9:00 do 20:00 hodin v intervalu 15-20 minut i v pracovní dny.

Speciální linky určené zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace příležitostně spojovaly Letňany s Výstavištěm Letňany (linka 872) a Nádraží Holešovice s Výstavištěm Holešovice (linka 873).

Osoby s těžkým zdravotním postižením, držitelé průkazů ZTP, či ZTP/P s trvalým bydlištěm v hl. m. Praze nebo ve vybraných obcích Středočeského kraje (včetně jedné osoby zajišťující doprovod držitele těchto průkazů) mohly u organizací Societa a Handicap-transport (s možností asistence) využít přepravy mikrobusem na zavolání (službu objednáva hlavní město Praha prostřednictvím organizace ROPID). Služba byla k dispozici nepřetržitě, nástupní sazba činí 10 Kč a cesta po Praze bez ohledu na její délku stojí 32 Kč.

Ostatní bezplatnou hromadnou dopravu objednávala či provozovala velká obchodní, kancelářská či multifunkční centra. Jde o linky typu GLOBUS ve Zličíně (53 spojů denně od metra Zličín k obchodnímu centru) či BB1 a BB2 (164 spojů denně mezi Budějovickou a kancelářským areálem na Brumlovce).

3.8 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 autobusových linek.

Železniční doprava mimo PID

Na území Prahy se v pracovní den v roce 2018 pohybovalo celkem 1 168 vlakových spojů (výchozích, končících, projíždějících) provozovaných ČD, a.s., které přes hranici Prahy přepravily cca 156 990 cestujících. Zhruba 14 % z tohoto počtu byla mimo PID, zbytek v rámci PID. Provoz dálkové osobní železniční dopravy (mimo PID) zajišťují České dráhy, RegioJet, LEO Express a Arriva. Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Počet vlaků provozovaných ČD, a. s. na nejdůležitějších železničních stanicích v Praze*

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
Vlaků za rok	258 806	83 696	103 306	91 819	107 740	46 879	81 342	43 509
Vlaků za den**	746	233	309	270	323	128	239	137
z toho PID	664	233	286	268	277	128	198	137
z toho mimo PID	82	0	23	2	46	0	41	0

* počet vlaků výchozích, končících, či zastavujících ** průměrný pracovní den 2018

Obrat cestujících na nejdůležitějších železničních stanicích v Praze (2018 – 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.)	33 249	10 128	5 526	2 122	3 115	1 429	2 413	2 279
Osob za prac. den	99 026	34 093	18 545	7 458	10 622	4 407	8 408	7 730
z toho PID	68 491	34 093	17 696	7 378	9 487	4 407	7 166	7 730
z toho mimo PID	30 535	0	850	80	1 135	0	1 243	0

* součet nastupujících a vystupujících

Vývoj celkového počtu výchozích a končících vlaků na nádražích v Praze za rok (vlaký ČD)											
Rok		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet vlaků	výchozích	215 189	217 472	217 481	219 679	214 483	213 973	224 336	229 222	238 542	240 057
	končících	215 598	217 886	217 895	220 098	214 892	214 381	224 764	228 352	236 693	235 102
	CELKEM	430 787	435 358	435 376	439 777	429 374	428 353	449 100	457 574	475 235	475 159



Rychlíkový spoj Leo Express projíždí Běchovicemi



Dálkový autobusový spoj Flixbus v Trocnovské ulici

Autobusová doprava mimo PID

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a vnějším územím zajišťovala řada dopravců z České republiky, některé mezinárodní linky provozují i dopravci z jiných států. Jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID, je ÚAN Florenc. Jedná se zároveň o dlouhodobě nejzatíženější nádraží pro vnější pravidelnou (především dálkovou) autobusovou dopravu.

Vývoj počtu spojů a dopravců na autobusovém nádraží Florenc (odjezdy i příjezdy celkem)									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet spojů za prům. prac. den	420	420	425	435	450	485	505	510	510
z toho mezinárodní spoje	105	130	145	155	175	230	260	285	285
vnitrostátní dálkové spoje	315	290	280	280	275	255	245	225	225
Počet spojů za rok	145 000	145 000	150 000	155 000	155 000	170 000	180 000	180 000	180 000
Počet dopravců	100	100	100	105	120	125	125	125	110

Další linky spojující Prahu s vnějším územím byly vypravovány a ukončovány v největší míře (přes 100 spojů denně) na autobusových stanovištích Černý Most, Na Knížecí, Hradčanská a Zličín. V menší míře (do 80 spojů denně) odjížděly z terminálů Roztyly, Nádraží Holešovice a Nádraží Veveřslavín.

Počty odjezdů autobusových spojů mimo PID z dalších terminálů na území Prahy						
	Počet odjezdů spojů za průměrný pracovní den			Počet odjezdů spojů za rok		
	Mezinárodní	Vnitrostátní	Celkem	Mezinárodní	Vnitrostátní	Celkem
Černý Most	0	140	140	0	45 710	45 710
Na Knížecí	2	130	132	530	40 630	41 160
Hradčanská	1	120	121	265	39 845	40 110
Zličín	2	105	107	730	31 670	32 400
Roztyly	14	65	79	4 730	20 305	25 035
Nádraží Holešovice	0	60	60	0	19 365	19 365
Nádraží Veveřslavín	0	65	65	0	17 945	17 945
Želivského	6	0	6	2 095	0	2 095
CELKEM	25	685	710	8 350	215 470	223 820

Na příměstské autobusové dopravě se s postupnou integrací do PID stále méně podílí i Středočeská integrovaná doprava (SID). Zbylé linky SID zajišťující do Prahy jsou označeny A (oblast Kladna), B (oblast Rakovníka), C (oblast Berouna), D (oblast Příbrami), E (oblast Benešova), F (oblast Kutné Hory) a příslušným číslem.

4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Síť značených cyklotras v hlavním městě Praze má celkovou délku přes 500 kilometrů. Jednotlivé cyklotrasy se dělí 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
500,3 km	186,5 km	27,7 km (143 úseků)
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy vyhrazené / ochranné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
33,7 km	48,5 km / 9,9 km	25,2 km
Stojanů na kola (dvoumístné)	Předsazených stopčar pro cyklisty	Přejezdů pro cyklisty
3 594	318 křižovatek, 1 329 jízdních pruhů	96 (z toho 38 řízených SSZ)



Úprava cyklostezek podél ulice Na slupi



Nová lávka přes Rokytku u ulice Za mosty

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2018

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14 / V14-ochranný)	+ 1 515 m / 7 555 m	Cyklopruhy společné (+bus+taxi)	+ 1 070 m
Cyklopiktokoridory (V20)	- 560 m	Cyklopřejezdy (V8)	+ 21 (z toho 4 SSZ)
Cykloobousměrky	+ 2 375 m	Stojany na kola (dvoumístné)	+ 294 ks

V rámci Evropského týdne mobility v září 2018 byl v Praze spuštěn nový sčítač chodců a cyklistů, tzv. totem.

Je umístěn vedle dělené stezky pro chodce a cyklisty na Podolském nábřeží u Vyšehradské skály a je propojený s nedalekým sčítacím zařízením.

Cyklisté jsou evidováni prostřednictvím indukčních smyček zabudovaných v povrchu dělené stezky pro cyklisty, chodci pomocí tepelného čidla.

Nasčítané hodnoty se zobrazují v reálném čase, zařízení zobrazuje i čas, datum a aktuální teplotu. Všechna naměřená data je možné sledovat online na webových stránkách www.praha.eu a stránkách www.cistoustopou.cz.



Totem na Podolském nábřeží

Sdílení jízdních kol, neboli bikesharing, nabral v roce 2018 v Praze i celém Česku na popularitě. Jen český systém sdílených kol Rekola měl v loňském roce o 500 % více výpůjček než v roce 2017.

Na podzim 2018 začala v Praze provozovat elektrokoloběžky americká společnost Lime (cca 300 ks). Pro využívání je třeba si do telefonu stáhnout mobilní aplikaci a zadat platební kartu.

Poskytovatelé bikesharingu aktivně spolupracují s městskými částmi (např. nabízejí anonymizovaná data z jejich provozu, která mohou sloužit jako návrhy, kam instalovat cyklostojany). Rovněž operativně reagují na situaci ve městě – např. v době uzavření Libeňského mostu pro automobilovou dopravu a tramvaje z důvodu jeho havarijního stavu společnost Rekola k mostu přistavila několik svých jízdních kol, které bylo možné využít k dopravě přes most zdarma (prvních 15 minut jízdy).



Nabídka bikesharingu při uzavírci Libeňského mostu



Bikesharing Velonet u Podolské vodárny

Dokončené investiční akce v cyklo dopravě v roce 2018

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Košíkovský potok, etapa 2018	A225	Celková cena výstavby nové cyklostezky a jejího okolí činila 15,6 mil. Kč. Délka cyklostezky je 709 m a šířka 4 m, povrch je živičný. Určena je pro cyklisty, in-line bruslaře i pěší. Vznikla tak souvislá alternativa k ulici Mírového hnutí v úseku od Tůrkovy po ulici V Horkách.
Koloděje – Újezd nad Lesy	A50	765 m dlouhá stezka pro chodce a cyklisty. Jde o zpevněný povrch na bývalé stezce, která byla pouze vyšlapanou polní pěšinou. Stezka je široká 3 m s prostorovou rezervou 1,5 m pro pohyb jezdců na zvěřatech. Součástí stezky jsou 3 odpočinková místa, která jsou vybavena městským mobiliářem jako stojany na kola a lavičky.
Běchovice – Horní Počernice	A440	Smíšená stezka bez rozdělení pásů pro pěší a cyklisty v šířce 3 m, délka 1,433 km. Povrch je zhotoven z asfaltového betonu, součástí stavby jsou úpravy stávajících zastávek MHD, úpravy dopravního značení, sadové úpravy a přeložky veřejného osvětlení.



Nová cyklostezka okolo Košíkovského potoka



Nová cyklostezka Běchovice – Horní Počernice

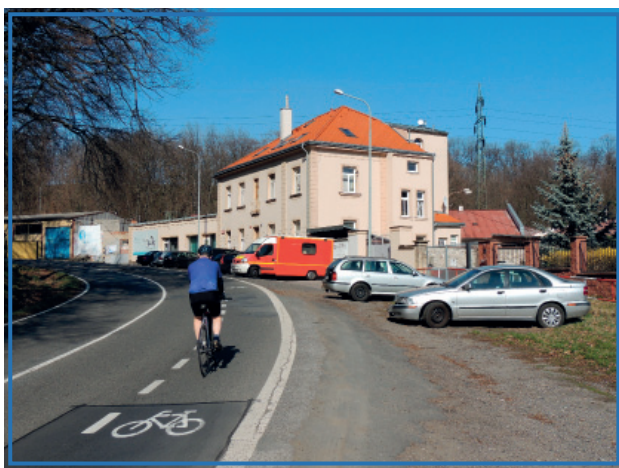
V roce 2018 dokončila Praha 8 vybudování nové bezmotorové komunikace Ďáblická – Žernosecká, která navázala na současnou síť cyklostezek. Přímou navazuje na cyklotrasu A283, která vede od stanice metra C Ládví až k Vozovně Kobylisy a nabízí tak alternativu vůči rušnému automobilovému provozu na komunikacích Ďáblická a Žernosecká.

Neinvestiční akce v cyklo dopravě v roce 2018 (dopravní opatření – zvyšování bezpečnosti cyklistů)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Broumarská	X256	Ochranné cyklopruhy v úseku mezi ulicemi Českobrodskou a Ocelkovou, délka cca 1 700 m.
Ocelkova	A44+X257	Doplnění ochranných cyklopruhů v rámci rekonstrukce čtyřpruhové komunikace na vozovku o šíři 1+1 s parkováním.
Na Zatlanece	X135	Zobousměrnění úseku ulice, vznik místa na vyhýbání.
Šeříková, jižní polovina	A1	Zobousměrnění umožní cyklistům vyhnout se křižovatce Lidická x Zborovská.
nábřeží Kpt. Jaroše	A1	Nahrazení piktokoridoru novým ochranným cyklopruhem.
Slunná	A32	Zobousměrnění ulice pro cyklisty.

V souvislosti s výstavbou budovy Visionary na rohu ulic Plynární a Argentinská v Holešovicích došlo ke změně uspořádání jízdních pruhů v ulici Železničářů, k vyznačení ochranných cyklopruhů a k přidání ochranného ostrůvku na přechodu pro chodce, který byl zároveň legalizován pro jízdu cyklistů.

Na mimoúrovňové křižovatce na severním předpolí Hlávkova mostu v roce 2018 došlo k několika významným nestavebním úpravám. Jádrem celého řešení bylo doplnění nových přechodů (sdružených přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty) od budovy Elektrických podniků na Hlávkův most, propojení jednotlivých ramen je řešeno většinou ochrannými cyklopruhy.



Nový ochranný cyklopruh v ulici Ke Klíčovu



Nová dopravní opatření na předpolí Hlávkova mostu

V únoru 2018 schválila Rada hlavního města Prahy aktualizaci generelu cyklistické dopravy, tedy celoměstského systému cyklotras. Generel je podkladovým materiálem pro práci magistrátních institucí a doplňkovým podkladem pro rozhodování v území, jeho aktualizací se Rada hlavního města hlásí k soustavnému zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu.

Koncem roku 2018 proběhl Průzkum intenzit pěší a cyklistické dopravy v centru Prahy. Cílem průzkumu bylo zjištění intenzit a variací intenzit chodců a cyklistů na území uliční sítě Pražské památkové rezervace z důvodu potřebné aktualizace údajů týkajících se pěšího provozu získaných naposledy v období let 1999-2001 a doplnění dat o intenzitě cyklistické dopravy ve vybraných lokalitách. Jednalo se celkem o 50 sčítacích stanišť v širším centru města, z toho 36 bylo shodných s rokem 1999 (z důvodu srovnání intenzit v průběhu let). Ze sledovaných profilů byly při tomto průzkumu nasčítány nejvyšší intenzity cyklistů v ulici Křižovnické, na mostě Legií a Mánesově mostě, na Smetanově a Masarykově nábřeží a v ulici na Florenci.

Cyklisté v prostředcích Pražské integrované dopravy (PID)

V metru mohou být kola přepravována s výjimkou první plošiny přímo za strojvedoucím na každé první a poslední plošině jednotlivých vozů soupravy (max. dvě jízdní kola na každé plošině). Pro přepravu jízdního kola lze využít vybrané výtahy ve stanicích metra označené modrým piktogramem jízdního kola – aktuálně Anděl, Bořislavka, Černý Most, Háje, Chodov, Ládví, Letňany, Národní třída, Nemocnice Motol, Palmovka, Pankrác, Petřiny, Prosek, Roztyly, Skalka, Střížkov.

V tramvaji mohou být jízdní kola přepravována pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra, mimo odpolední špičky pracovních dnů (14:00-19:00). Jízdní kola mohou být přepravována pouze v místech určených pro přepravu kočárků (u krátkých vozů většinou na konci vozu, u článkových vozidel na jedné či více vnitřních plošinách). Na každé takové plošině je možné přepravovat maximálně dvě jízdní kola. Před nástupem a výstupem z vozidla dá cestující s jízdním kolem znamení řidiči, který však může nástup vyloučit.

V autobusech není povolena přeprava jízdních kol (ani v případě náhradní dopravy), kromě linek 147, AE (Airport Express) a cyklobusu. Na lince 147 provozované v trase Dejvická – Výhledy byla v roce 2018 přeprava možná od 24. 3. do 28. 10., a to pouze ve směru z centra při naložení kola v zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabě (přestup z přivozu) a vyložení pouze v zastávkách Internacionální a Výhledy.

Pro cestující s platnou jízdenkou PID (resp. dokladu na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, 0, B) přeprava jízdních kol ve vlaku bezplatná (stejně jako v metru, tramvaji, na lanovce a přívozech), mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. V sezóně od 24. 3. do 28. 10. 2018 byly v nepracovní dny kapacity pro přepravu kol na linkách S8 a S88 rozšířeny připojováním speciálních cyklovozů. Speciální vlak „Cyklohráček“ byl v provozu ve stejnou dobu v nepracovní dny v nové trase Praha hl. n. – Praha-Smíchov severní nástupiště – Hostivice – Středokluky – Podlešín – Slaný – Zlonice. Tento vlak nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, hrací koutek pro děti a herní stolky. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen speciální cyklovůz vlaku.

Před nebo po přepravě spoji PID je nadále možno ukládat jízdní kola do uzamykatelných cykloboxů (u OC Chodov, na nádraží v Klánovicích, u stanice metra Strašnická, u radnice MČ Praha 10) nebo ponechávat jízdní kola v úschově na některých záchytných parkovištích P+R.

Automatické cyklosčítače

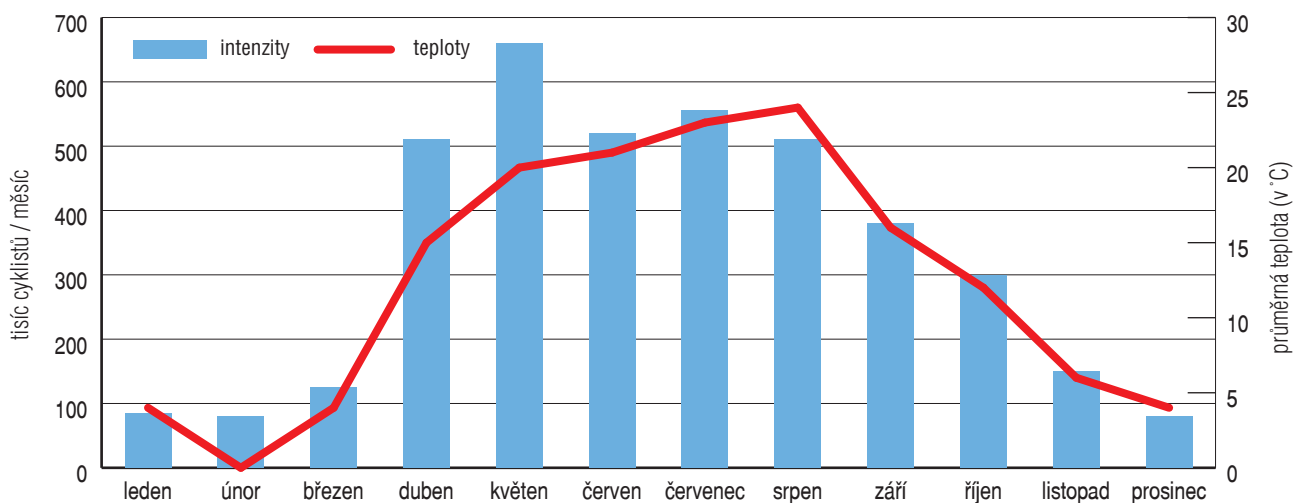
Automatické cyklosčítače umožňují získávat on-line data celoročně po 24 hodin denně, a mít tak podrobný přehled o provozu cyklistů v různých ročních obdobích, stejně jako o vývoji intenzit během dne či týdne.

V závěru roku 2018 bylo v Praze v provozu 27 lokalit. První sčítače byly osazeny na podzim 2009, další cyklosčítače byly uvedeny do provozu v průběhu roku 2011, v roce 2012 se realizovaly 3 lokality. Na základě výsledků / využití / míry vandalismu byly některé cyklosčítače odstraněny (Divoká Šárka, Dubeč, Kolčavka, Šarecké údolí), některé lokality byly naopak rozšířené (Podolské nábřeží o sčítání cyklistů ve vozovce, sčítač v Hlubočepích se stal obousměrný). Od listopadu 2016 je v provozu lokalita Elsnicovo náměstí.

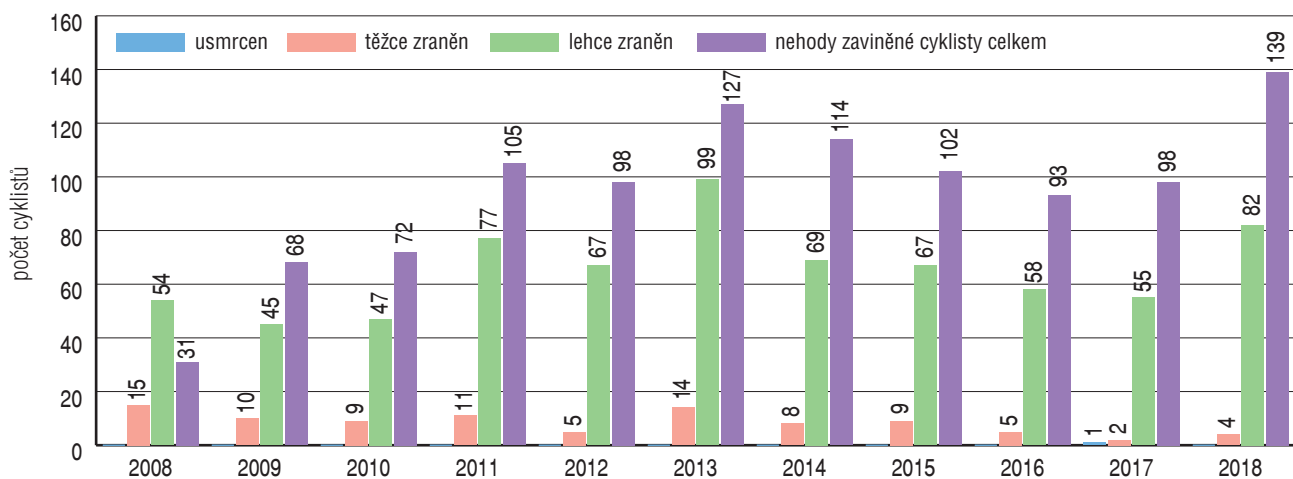
Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými sčítači					
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna 18/17 (%)	Cyklistů za den max. roku 2018
		2017	2018		
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ul. Ke Štvanici	213 382	262 195	+23	1 981 (po)
Lahovičky	A1, u Lahovického mostu	206 507	189 187	-8	1 915 (so)
nábř. Kpt. Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	120 033	156 573	+30	1 069 (st)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	96 734	106 055	+10	717 (út)
Podolské nábřeží	A2, 150 m jižně od Vyšehr. tunelu, stezka	281 329	341 931	+22	6 949 (út)
Čísařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	281 501	141 842	-50	1 363 (po)
Sulická	A22, pod Jižní spojkou	161 893	200 534	+24	1 887 (út)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	310 489	282 132	-9	3 353 (út)
Hlubočepská	A12, jednosměrné, Zbraslavská – Na srpečku	164 431	149 363	-9	1 639 (ne)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	100 266	119 488	+19	754 (út)
Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	68 978	77 641	+13	718 (út)
Vysočany	A26, paralelně s ulicí Poděbradská	146 417	162 626	+11	1 821 (út)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	501 431	391 355	-22	4 687 (ne)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	57 644	60 653	+5	506 (út)
Střešovice	A165, cyklopruhy v ulici Na Petřínách	19 444	20 722	+7	144 (čt)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Pařankou	87 425	105 016	+20	1 201 (út)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	65 826	78 723	+20	748 (ne)
Podolí	A221, ulice Jeremenkova	60 447	63 900	+6	459 (út)
Košíře	A14, jednosměrné, ulice Vrchlického	33 296	38 575	+16	287 (út)
Šeberov	A21, úsek mezi ulicemi K Jelenám a V honu	38 084	46 721	+23	591 (út)
Barrandovský m.	A12, stezka na levém předmostí	216 729	241 671	+12	2 092 (út)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	68 817	81 558	+19	526 (út)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	83 439	84 893	+2	681 (so)
Špejchar	A160, ulice Pelléova	52 149	57 869	+11	625 (pá)
Celetná	mezi Královskou a Ovocným trhem	140 912	149 878	+6	759 (pá)
Podolské nábřeží	A2, ve vozovce, u TS 224/23	168 155	165 497	-2	2 241 (út)
Elsnicovo náměstí	A2, cyklostezka na ulici U Českých loděnic	111 916	175 139	+56	3 918 (út)
CELKEM		3 857 674	3 951 737	+2,44	

Porovnáním roku 2018 s rokem 2017 lze konstatovat celkový nárůst intenzity cyklistického provozu o 2,44 %. Na intenzitu cyklistického provozu na severu Prahy (lokalita Císařský ostrov) měl značný vliv dopravní stav bez Trojské lávky. Podolské nábřeží-stezka a Modřany jsou lokalitami s nejvyšším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl květen.

Roční variace cykloprovozu 2018 podle automatických cyklosčítačů



Nehody zaviněné cyklisty v Praze v letech 2008–2018 (zdroj OSDP KŘP hl. m. Prahy)



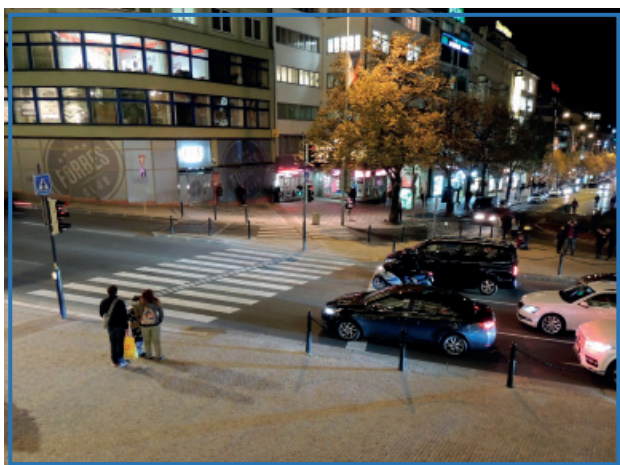
5 PĚŠÍ DOPRAVA

Nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemísťování osob je chůze. Chůzí začíná a končí každá cesta vykonávaná dopravními prostředky. Přibližně jedna čtvrtina ze všech cest se koná pouze pěšky. Relativně největší počet pěších cest se realizuje v centrální oblasti města, zejména pak na území MČ Praha 1.

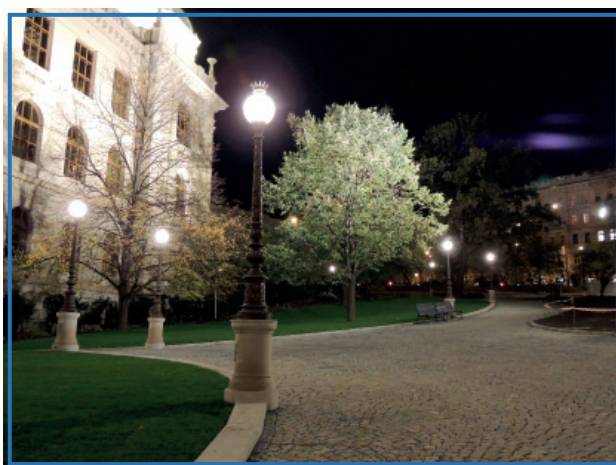
V průběhu měsíce listopadu 2018 proběhl průzkum mimosezónních intenzit pěší dopravy v centru Prahy na celkem 50 stanovištích. V průběhu sčítání bylo zachyceno více než tři čtvrtě milionu chodců. Profily, kde v průměru prošlo více než 2 000 chodců za hodinu, uvádí tabulka.

Počet chodců ve vybraných profilech na území Pražské památkové rezervace (listopad 2018)	
Profil	Průměrný počet chodců za hodinu
Václavské náměstí (Ve Smečkách – Krakovská)	4 320
náměstí Republiky (Na příkopě – náměstí Republiky)	3 931
Václavské náměstí (Můstek – Vodičkova)	3 820
Na příkopě (Nekázanka – Panská)	3 242
Karlův most (Na Kampě – Křižovnické náměstí)	2 748
Karlova (Liliová – Křižovnická)	2 457
Jindřišská (Politických vězňů – Jindřišská pasáž)	2 328
Národní (Charvátova – Spálená)	2 068
Spálená (Národní – Ostrovní)	2 052

V roce 2018 byla pro pěší realizována řada projektů, které zpříjemnily jejich pohyb či odpočinek ve městě. V rámci tzv. Muzejní oázy došlo k rozšíření pěších prostorů v okolí Národního muzea, přibyl nový světelně řízený přechod přes Mezibranskou ulici v horní části Václavského náměstí a byly revitalizovány Čelakovského sady, kde se objevil nový mobiliář (lavičky, koše).



Nový přechod pro chodce v horní části Václavského náměstí



Revitalizované Čelakovského sady

Nové povrchové pěší propojení vzniklo na severním předpolí Hlávkova mostu, oblast Slivence byla s ulicí K Barrandovu propojena novým chodníkem podél ulice Ke Smíchovu a kompletně nový mozaikový povrch byl vybudován v jedné z nejfrekventovanějších pěších komunikací, v ulici Na můstku.

Centrální park na Pankráci obohatily v uplynulém roce dva zajímavé vodní prvky – liniová fontána a brouzdaliště. Kromě zlepšení mikroklimatu parku v horkých letních měsících nabídly veřejně přístupné plochy fontán možnost relaxace dětem i dospělým. Oba vodní prvky včetně parkových úprav a nového přechodu přes ulici Pujmanové vybudoval na základě smlouvy s městskou částí Praha 4 na své náklady developer sousední výstavby, společnost Skanska, a. s.

Významné proměny se v roce 2018 dočkalo také okolí stanice metra a tramvajových zastávek I. P. Pavlova. Prostor mezi podloubím, odkud proudí cestující z metra, a tramvajovou zastávkou byl upraven do jednotné výškové úrovně a vyznačen jako pěší zóna. Současně v této části Jugoslávské ulice zmizela dosavadní zábradlí, která komplikovala volný pohyb chodců.



Centrální park na Pankráci s fontánou



Nová pěší zóna v Jugoslávské ulici

Kompletní rekonstrukci prošly ulice Libušská, Husitská, Žitomířská a Donská. Rekonstrukce ulice Libušská na Praze 12 přinesla kromě kvalitního povrchu vozovky také větší bezpečnost chodcům. Po obvodu silnice jsou nyní chodníky, které na mnoha místech chyběly, vznikly zde navíc 2 nové přechody pro chodce a na vozovce byly umístěny 4 zpomalovací prahy.

Rozsáhlá rekonstrukce v ulici Husitská na Praze 3 se zaměřila i na bezpečí pro chodce. Nově upravené zastávky, přechody pro chodce s dělicími ostrůvky, nové osvětlení, parkovací zálivy, to vše zlepšilo prostředí frekventované komunikace. Rekonstrukce Žitomířské ulice na Praze 10, v úseku Kodaňská – Ruská. Spočívala ve výměně živičného povrchu vozovky a chodníků z drobné kamenné mozaiky v celém úseku. Upraveny byly parkovací zálivy ze stávající velké kamenné dlažby.



Nový chodník podél Libušské ulice



Nové chodníky a přechody v Husitské ulici

V Donské ulici v Městské části Praha 10, v úseku Sevastopolská – Francouzská došlo ke kompletní rekonstrukci jak vozovky, tak chodníku, kdy na vozovkách je kamenná a žulová dlažba a na chodnících je mozaika.

K opětovnému zajištění pěšího spojení mezi Prahou 2 a 5 proběhla oprava lávky na levé straně železničního mostu ve směru na Smíchov. Vzhledem k památkové ochraně mostu byla použita unikátní metoda takzvaného nýtování, která se již běžně nevyužívá.

Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce stavební úpravou byly provedeny v ulicích Sportovní – Na Kovárně (Praha 10), Svatoslavova – Pod vilami (Praha 4). Střední dělicí ostrůvky byly instalovány v ulici Kutnohorská – MHD Kutnohorská (Praha 15), Plukovníka Mráze – Gercenova (Praha 15), Plukovníka Mráze – Tenisová (Praha 15), Náchodská – Geoprogres (Praha 20). U ZŠ Kořenského (Praha 5) byl vybudován příčný zpomalovací práh s integrovaným přechodem pro chodce.

Nové přechody pro chodce vznikly v ulici Starodubečská (Praha 15) a na Řeporyjském náměstí (Praha 13). Nové chodníky jsou v ulicích K Libuši (Praha 4) a Mladoboleslavská – MHD Letecké muzeum (Praha 19). Na Praze 6 v ulici Veleslavínská, vznikl koridor pro pěší. Sloupky v koridoru tvoří balisety a jsou doplněny vodorovným dopravním značením a piktogramy chodce.

6 ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA

Systémy v jednotlivých oblastech řízení dopravy a dopravní telematiky byly v roce 2018 rozšiřovány a inovovány s důrazem na jejich vzájemné propojení. Hlavním cílem je pomocí těchto systémů zvyšovat propustnost komunikační sítě a tím optimalizovat přepravní výkony a zvýšit plynulost a bezpečnost provozu. Dopravní telematika má stále rozsáhlejší uplatnění v procesech řízení silničního provozu pomocí světelných signalizací a nadřazených ústředí a dále v poskytování dopravních a cestovních informací, v parkovacích, dohledových a varovných systémech a v neposlední řadě ve vytváření podmínek pro zkvalitnění veřejné dopravy.

6.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)

V roce 2018 bylo na území hlavního města postaveno 7 nových SSZ, z toho jsou 3 SSZ pouze provizorní. Došlo ke zrušení dvou samostatně řízených přechodů a jednoho přechodu, který byl řízen z řadiče sousední křižovatky na Elsnicově náměstí. Počet řadičů se tak zvýšil o 5 na celkových 665. Počet signalizovaných míst na komunikační síti dosáhl počtu 704.

Již několik let je v rámci obnov a dodávek zaváděno použití speciálního režimu řízení „fáze blikající žlutá“. Tento způsob řízení se používá tam, kde vzhledem k místním dopravním poměrům není při slabém provozu světelné řízení z hlediska bezpečnosti provozu nutné, ale chodci a nevidomí mají možnost blikající signalizaci spustit do provozu na časově omezenou dobu. V současné době je takto řízeno více než 50 signalizovaných míst. Podíl nepřetržitě řízených signalizací v Praze činí cca 82 %.

Celkový počet SSZ na tramvajové síti se nezměnil, přitom jedno SSZ bylo zrušeno a jedno nově postaveno. Zvýšil se počet SSZ s preferencí tramvají o 9 na 206. Na sedmi místech byla zavedena preference autobusů. Podrobné údaje o preferenci hromadné dopravy jsou uvedeny v kapitole 7.

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních v Praze		
SSZ v Praze celkem	Samostatných řízených přechodů	SSZ centrálně řízených
665 (dle počtu řadičů)	153	478
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvají	SSZ s preferencí autobusů
248	206	238
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2018		
7 nových SSZ, 2 SSZ zrušena		26 obnovených SSZ



Nové SSZ 8.951 Zenklova – U Meteoru



SSZ 9.611b Českokobrodská – přechod u zastávky Běchovice

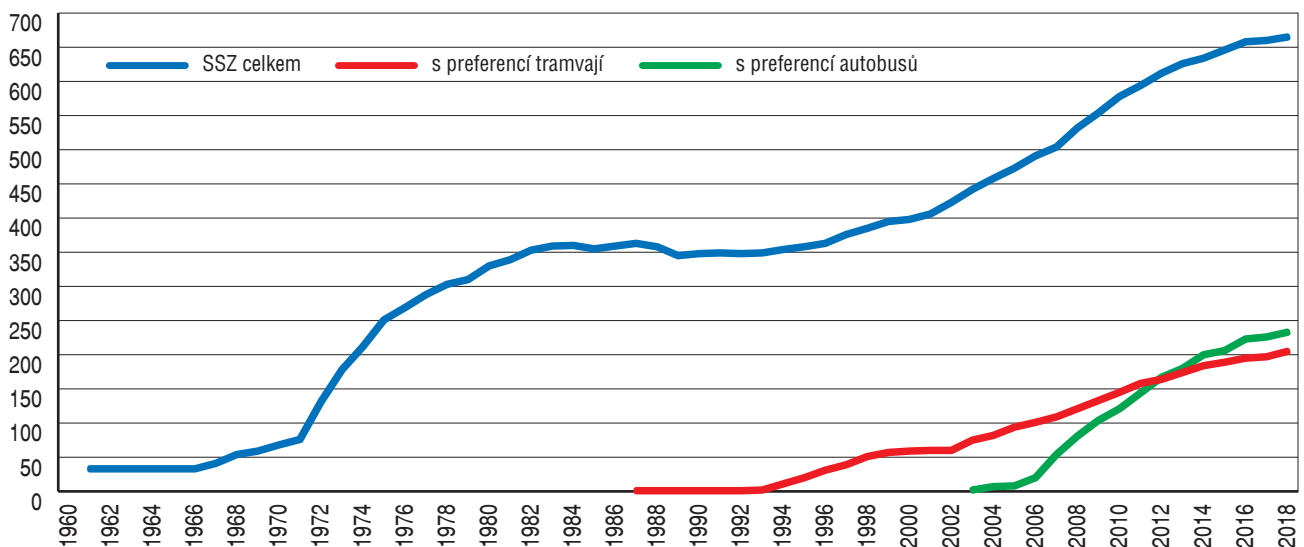
V roce 2018 bylo rekonstruováno celkem 26 světelně signalizovaných křižovatek či přechodů, z toho dva řadiče slouží pro dvě signalizovaná místa (SSZ 8.251 a SSZ 9.611). Původní křižovatka Nuselská – Mendíků byla při rekonstrukci komunikace změněna na samostatný přechod pro chodce. Signalizovaný přechod přes Zenklovu ulici u Stejskalovy ulice byl při rekonstrukci komunikace a tramvajové trati zrušen a nahrazen novou řízenou křižovatkou 8.951 Zenklova – U Meteoru.

Nově postavená SSZ na území Prahy			
0.735	Kutnohorská – malé OC	9.901	Kolbenova – OD Hloubětín
6.996	Vlastina – přechod Žukovského (provizorní)	9.905	Kolbenova – Laponská
8.951	Zenklova – U Meteoru (náhrada za zrušené 8.251c)	9.997	Průmyslová – Objízdna (provizorní)
9.683	Českokobrodská – Do Říčán (provizorní)		

Zrušená SSZ na území Prahy			
4.684	Libušská – přechod Ke Březině	9.264	Kolbenova – přechod u zast. Kolbenova
8.251c	Zenklova – přechod Stejskalova (nahrazeno 8.951)		

Obnovená SSZ na území Prahy			
0.348	Počernická – Hostýnská	5.015	Zborovská – Matoušova
0.624	Průmyslová – rampa Jižní spojky (sever)	5.068	Lidická – Zborovská
0.915	Pražská – přechod u Hostivařského náměstí	5.502	V Botanice – Preslova
1.004	Revoluční – Dlouhá	5.504	Matoušova – Preslova
1.035	Křižovnická – přechod Karlova	5.510	Duškova – Tomášková
1.077	Muzeum	5.595	Plzeňská – Tomášková
3.301	Husitská – Trocnovská	5.596	Duškova – Mozartova
3.302	Husitská – Prokopova	5.701	U Zličína – přechod u Metropole
4.402	Nuselská – Vladimírova	8.251a	Zenklova – Elsnicovo náměstí (jih)
4.434	Vyskočilova – Želetavská	8.251b	Zenklova – Elsnicovo náměstí (sever)
4.443	Senohrabská – Hlavní	9.205	K Cihelně – přechody U Řempa
4.444	Lešanská – Hlavní	9.212	Harfa
4.463	Nuselská – přechod Mendíků (původně křižovatka)	9.611a	Českokobrodská – Mladých Běchovic
5.014	Zborovská – V Botanice	9.611b	Českokobrodská – přechod u zastávky Běchovice

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



Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních v Praze														
	1961	1971	1981	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	578	594	612	626	634	646	658	660	665
Samostatných přechodů	-	9	37	45	57	108	112	118	125	144	146	152	154	153
Centrálně řízených SSZ	-	-	-	20	116	270	283	294	321	320	440	456	466	478
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	145	158	164	174	184	189	195	197	206
SSZ s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	121	144	167	180	200	206	223	231	238

6.2 Řídicí ústředny

Řídicí ústředny jsou systémovými uzly pro řízení dopravy s využitím světelných signalizačních zařízení (SSZ). Struktura tohoto řízení je v Praze rozčleněna do několika úrovní. Na nejnižší úrovni jsou jednotlivá SSZ s řadiči, 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 (HĐŘÚ), která je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na bojišti v Praze 2.

Z HĐŘÚ mohou dispečeři v současnosti ovládat cca dvě třetiny všech SSZ v hlavním městě Praze. Systém řídicích ústředí spravuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy, akciová společnost. K 31. 12. 2018 bylo v Praze instalováno 11 oblastních dopravních řídicích ústředí a na tuto centrální úroveň řízení připojeno 478 SSZ.

Seznam ODŘÚ v hl. m. Praze, jejich umístění, územní příslušnost a počet připojených SSZ				
Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na bojišti	Centrum 1, pravý břeh	77	SCALA
C1b	Těšnov	Centrum 1, pravý břeh	18	VRS 2100
C1c	Na Moráni	Centrum 1, pravý břeh	14	VRS 2100
C2	Smíchov	Centrum 2, levý břeh	101	SCALA
C3	Vltavská	Centrum 3, Holešovice	23/5*	VRS 2100
V	Českomoravská	Východ	37	VRS 2100
S	Ládví	Sever	44	SCALA
J	Pankrác	Jih	51	SCALA
JZ	Nové Butovice	Jihozápad	31	SCALA
JV	Skalka	Jihovýchod	57	SCALA
SZ	Dejvická	Severozápad	20	SCALA

* v oblasti C3 – Vltavská dochází k postupnému přepojování SSZ na novou ústřednu VRS 5000

6.3 Dopravní informační centrum Praha

Dopravní informační centrum Praha (DIC) je v provozu od 1. 7. 2005 a je nejdéle provozovaným centrem tohoto typu v České republice. Od roku 2016 zajišťuje nepřetržitý provoz 24/7/365 v rámci Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK). V roce 2017 bylo DIC doplněno o Městský kamerový systém (MSK). Hlavním posláním DIC je poskytování dopravních informací co nejširšímu spektru cestujících veřejnosti.

Operátoři DIC zabezpečují vkládání informací do redakčního systému, aktivně spolupracují s Řídicím centrem silničního okruhu kolem Prahy (ŘC SOKP) Rudná, Národním dopravním informačním centrem v Ostravě (NDIC), Českým rozhlasem a Českou televizí. Dále obsluhují systém zařízení pro provozní informace (ZPI), evidují rozdíly mezi automaticky generovanými dopravními intenzitami a reálnou skutečností, operativně na ně reagují a v neposlední řadě monitorují alternativní zdroje dopravních informací.

DIC poskytuje řidičům prostřednictvím ZPI aktuální informace o stupních provozu (1 – 5), o dopravních nehodách, mimořádných situacích na komunikacích, dlouhodobě plánovaných uzavírkách a informace o regulaci provozu v pražských tunelech.



Sál HĐŘÚ a DIC Praha v ulici Na bojišti

Dále poskytuje výstupy pro webové stránky TSK (www.tsk-praha.cz) a webové stránky DIC (<http://dic.tsk-praha.cz>) včetně průběžně aktualizovaných snímků z vybraných kamerových systémů.

TSK také předává informace pro vysílání systémem RDS – TMC (Radio Data System–Traffic Message Channel) na frekvenci programu Českého rozhlasu, stanici Regina DAB Praha. Systém zobrazuje v navigačních mapách aktuální dopravní situaci a usnadňuje jízdu po pražských komunikacích.

6.4 Další dopravnětelematické systémy

Mezi další dopravnětelematické systémy řadíme veškeré systémy, které pomáhají monitorovat stav dopravy na pražských komunikacích. Jde zejména o kamerové dohledové systémy a systémy sběru dopravních informací (strategické a profilové detektory, klimatická a parkovací čidla, systém dojezdových dob).

V Praze jsou dále provozovány systémy pro dokumentaci přestupkového jednání (měření úsekové či okamžité rychlosti nebo dokumentace jízdy na červenou). Mezi dopravnětelematické systémy patří i zařízení pro provozní informace nebo systém vysílání RDS-TMC. Poslední skupinou jsou systémy podporující bezpečnost silničního provozu, jako jsou informativní měřiče rychlosti nebo kontrola výšky vozidel před místy se sníženým profilem.

Kamerové dohledové systémy

Centrem kamerového dohledového systému TVD-TSK je Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDRÚ); hlavními uživateli v HDRÚ jsou dispečeri PČR a operátoři dopravního informačního centra (DIC) Praha. Celkem je v systému televizního dohledu dostupných 851 kamer jak z dohledových systémů TSK, tak z kamerového dohledu tunelového komplexu Blanka.

Kamerové systémy televizního dohledu v hlavním městě Praze (TVD)

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	456	Monitoring dopravní situace – správa TSK hl. m. Prahy, a.s.
TVD-TKB	395	Monitoring dopravy a tech. zázemí v tunelovém komplexu Blanka a návazných SSZ
MKS	1 100	Monitoring bezpečnostní (dopravní) situace – správa Odbor bezpečnosti MHMP
DPP	1 200	Monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

Rozlišujeme několik typů kamer, zejména podle jejich primárního účelu. 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 jiné potenciálně nebezpečné situace jako je výskyt chodce v dopravním prostoru, protijedoucí vozidlo či snížená viditelnost v tunelu (prach, mlha, kouř). Tyto kamery tak poskytují nejen obraz pro on-line dohled dispečerů HDRÚ a DIC, ale i události, které vyvolávají v řídicím systému příslušného tunelu předem definované automatické reakce.



Kamera televizního dohledu na křižovatce



Kamera televizního dohledu v tunelu

Druhým typem jsou otočné kamery, které umožňují operátorům manuálně kamerou otáčet či přibližovat (zoom) a tím získat přehled o dopravní situaci i ze vzdálenějších částí dohlížené komunikace. Novější typy těchto otočných kamer instalované v posledních projektech operačního programu doprava (OPD) dokáží rovněž detekovat základní charakteristiky dopravního proudu, je-li kamera v přednastavené prepozici. Takové kamery jsou umístěny zejména na Městském okruhu a radiálách a jsou souhrnně označovány jako kamery komplexního telematického dohledového systému (KTDS). Statické 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>. V roce 2018 dále probíhal proces digitalizace a obnovy dopravních kamer TSK. Všechny kamery dohledového systému TSK jsou dále integrovány do systému městského kamerového systému (MKS).

Systém sběru dopravních informací

Dalším typem dopravnětelematických zařízení jsou strategické dopravní detektory. Rozlišujeme strategické smyčkové detektory (indukční smyčky), které jsou součástí příslušné SSZ. Dále strategické detektory řezové (SDDR) a úsekové (SDDÚ), které jsou podstatným zdrojem dopravních dat v hlavním městě Praze.

Strategické dopravní detektory řezové (SDDR) a úsekové (SDDÚ)		
Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	23	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat.
SDDR	127	Videodetektory umístěné na sloupech VO určené pro sběr profilových dopravních dat.

Systém vážení vozidel za jízdy (WIM – Weight in Motion) je v Praze umístěn na osmi 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 vzájemné dopravní vztahy.

Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)	
Ulice (úsek)	Ulice (úsek)
Cínovecká (před Kosteckou, do centra)	Spořilovská (sjezd z 5. května)
Karlovarská (před Drnovskou, do centra)	Strakonická (Výpadev – Dostihová, do centra)
K Barrandovu (před Ke Smíchovu, do centra)	Štěrbobolská radiála (Nedokončená – Průmyslová, do centra)
Kbelská (před Proseckou, směr Průmyslová)	Rozvadovská spojka (před Řevnickou, do centra)

Za účelem informování o aktuálních dojezdových časech mezi vybranými lokalitami je v hlavním městě Praze vybudována síť tras se senzoricky sledovaným časem jízdy. Systém sbírá a šíří MAC adresy projíždějících bezdrátových zařízení. Z průjezdů více řezů na trase pak získává skutečnou dobu průjezdu. Statisticky vyhodnocené údaje se dále poskytují veřejnosti prostřednictvím vybraných ZPI (27 lokalit ZPI) a webových stránek <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/TravelTime3>. V roce 2018 takto byly měřeny dojezdové doby na 77 úsecích, z toho na 6 úsecích se vyhodnocuje dojezdová doba i pro kategorii nákladních vozidel.

Komunikace s vyhodnocováním dojezdových dob (DD)			
Komunikace	Úseky	Komunikace	Úseky
Severojižní magistrála (od Cínovecké po 5. května)	20	Rozvadovská spojka	4
tunelový komplex Blanka, Nová Povltavská	13	Pižetšská	3
Jižní spojka, Štěrbobolská spojka	11	Novopacká	3
Průmyslová, Kbelská	7	Evropská	2
Karlovarská, Patočkova	6	Vinohradská	2
Strakonická, MO Smíchov	5	Modřanská	1

Pomocí magnetometrických detektorů je zjišťována obsazenost 54 parkovacích míst vyhrazených pro osoby s průkazem ZTP (ZTP/P) v centrální části Prahy. Odečítaná on-line data jsou odesílána na centrální server, který je následně poskytuje pro návaznou mobilní aplikaci „ZTP Parking“ dostupnou pro platformy Android i IOS. V rámci tohoto projektu došlo k pasportizaci vyhrazených parkovacích míst na území Prahy 1, 2, 3 a 8.

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	Loděcká	2
Rybná	3	Wilsonova	2
Malostranské náměstí	7	Kosárkovo nábřeží + U Lužického semináře	5
Šaldova a Křižíkova	7	Křižíkova	2

Do sítě klimatických detektorů, které poskytují data telematickým systémům na HDŘÚ patří klimatické vozovkové detektory (KVD) a automatické imisní monitory (AIM).

Klimatické detektory – vozovkové (KVD)		
Detektory	Počet	Popis
KVD	28	Čidla monitorující meteorologická data užitečná jak pro řízení dopravy, tak např. zimní údržbě komunikací.
AIM	12	Čidla monitorující meteorologická data včetně orientačních imisních ukazatelů

Přestupkové telematické systémy

Samostatnou kapitolou jsou telematické systémy určené primárně k dokumentaci individuálních přestupkových skutků. Základem všech přestupkových systémů je detailová kamera se čtením registračních značek. Takto získaná data jsou předávána chráněnou cestou ke zpracování příslušnému útvaru městské nebo státní police. Všechna zařízení rovněž přispívají ke sběru dopravních informací.

Zařízení pro měření úsekové rychlosti (MÚR) je složeno z dvojice profilů s kamerami, které zaznamenají snímek vozidla. Na základě identifikace vozidla dle RZ, geodeticky změřené délky úseku a časových údajů je pak vypočtena průměrná rychlost vozidla v měřeném úseku, která je následně snížena o povolenou odchylku a porovnána s limitem maximální povolené rychlosti. Systém je velmi efektivní z hlediska vynucení dodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Od počátků nasazení tohoto systému v roce 2006 klesl v osazených lokalitách počet přestupků z rozmezí od 30 do 60 % na rozmezí cca od 1 do 5 % zaznamenaných vozidel.

V roce 2018 proběhla demontáž zařízení z lokality Slánská. V závěru roku 2018 tak byla tímto způsobem zjišťována rychlost na 59 úsecích v hlavním městě Praze. Z uvedeného celkového počtu je 10 lokalit umístěno v pražských tunelech na Městském okruhu, kde významnou měrou přispívají k plynulosti i bezpečnosti provozu.

Měření úsekové rychlosti vozidel (MÚR)			
Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	5. května – směr do centra	31	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich
2	Bělohorská – směr z centra	32	Průmyslová (V chaloupkách) – směr sever
3	Cínovecká – směr Holešovice	33	Průmyslová (V chaloupkách) – směr jih
4	Dobříšská – směr Barrandovský most	34	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra
5	Dobříšská – směr tunel Mrázovka	35	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra
6	Dobříšská – spojené úseky 5 a 23	36	Brusnický tunel – směr Troja
7	Evropská – směr do centra	37	Brusnický tunel – směr Strahov
8	Horoměřická – směr do centra	38	Dejvický tunel – směr Troja
9	Horoměřická – směr Horoměřice	39	Dejvický tunel – směr Strahov
10	Jižní spojka 1 – u Vrbovy ulice, směr Krč	40	Bubenečský tunel – směr Troja
11	Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská	41	Bubenečský tunel – směr Strahov
12	Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most	42	Újezd, Novosibírská – směr centrum
13	Jižní spojka 4 – spojené úseky 10 a 11	43	Českokobrodská x Jana Karafiáta – směr centrum
14	Jižní spojka 5 – Spořilovská – 5. května	44	Českokobrodská x Dolnopočernická – směr centrum
15	Lipská – směr R7	45	Českokobrodská x Dolnopočernická – směr Úvaly
16	Lipská – směr Pražský okruh	46	Na hlavní – směr Líbeznice
17	Patočkova – směr do centra	47	Na hlavní – směr Praha
18	Poděbradská – směr do centra	48	Komořanská – směr Modřany
19	Poděbradská – směr z centra	49	Komořanská – směr Zbraslav
20	Podolské nábřeží – směr do centra	50	Ďáblická – směr Kobylisy
21	Spořilovská – směr do centra	51	Ďáblická – směr Březiněves
22	Strahovský tunel – směr Mrázovka	52	Kutnohorská – Dolnoměcholupská – směr Říčany
23	Strahovský tunel – směr Patočkova	53	Kutnohorská – Dolnoměcholupská – směr Praha
24	Strakonická – směr do centra	54	Lysolajské údolí – Čábelečká – směr Horoměřice
25	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most	55	Lysolajské údolí – Čábelečká – směr Podbaba
26	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel	56	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Jinonice
27	Ústecká – směr z centra	57	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
28	V Holešovičkách – směr z centra	58	Na stráži – Na Sypkém – směr Prosek
29	U Vršovického hřbitova – směr Vršovice	59	Na stráži – Na Sypkém – směr Holešovičky
30	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská		

V některých případech je měření úsekové rychlosti spjato i s lokalitou měření okamžité rychlosti (MOR) s využitím kamer jednoho profilu. Okamžitá rychlost je měřena vyhodnocením signálů z dvojice indukčních smyček. Detailová kamera se čtením RZ se pak postará o záznam přestupku.

V Praze byl systém MOR realizován poprvé v roce 2010 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. K 31. 12. 2018 bylo měření okamžité rychlosti vozidel prováděno na 38 lokalitách.

Měření okamžité rychlosti vozidel (MOR)			
Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	Horoměřická (u ulice V šáreckém údolí, z centra)	20	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr západ
2	Horoměřická (u ulice V šáreckém údolí, do centra)	21	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr východ
3	K Barrandovu (na křižovatce s Lamačovou)	22	Újezd, Novosibřinská – směr do centra
4	Legerova (na křižovatce s Rumunskou)	23	Českokobrodská x Jana Karafiáta – směr centrum
5	Sokolská (na křižovatce s Ječnou)	24	Českokobrodská x Dolnopočernická – směr centrum
6	Strakonická (u ulice K zahradám, do centra)	25	Českokobrodská x Dolnopočernická – směr Úvaly
7	Střešovická (u zastávky Ořechovka, do centra)	26	Řáblická – směr Kobylisy
8	U vršovického hřbitova – směr Eden	27	Řáblická – směr Březiněves
9	Na okraji (mezi ulicemi Křenova a Čílova)	28	Březiněves (Na hlavní) – směr Líbeznice
10	Na dlouhém lánu (u ulice K lánu)	29	Březiněves (Na hlavní) – směr Praha
11	Šantrochova (u ulice Čílova)	30	Komořanská – směr Modřany
12	Průmyslová (V chaloupkách) – směr sever	31	Komořanská – směr Zbraslav
13	Průmyslová (V chaloupkách) – směr jih	32	Spořilovská – 5. května – směr Spořilov
14	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra	33	Bucharova – Pekařská – směr Motol
15	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra	34	Koněvova – Želivského – směr centrum
16	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská	35	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Jinonice
17	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich	36	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
18	Modřanská (V náklích) – směr do centra	37	Slánská – Bazovského – Liboc
19	Modřanská (V náklích) – směr z centra	38	Slánská – Čistovická – směr Stodůlky

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků jsou v hlavním městě Praze instalovány systémy pro zjišťování a dokumentaci jízd na červený signál na světelně řízených křižovatkách. Celkem tak byl k 31. 12. 2018 tento typ přestupků zaznamenáván na 19 lokalitách. Systém je složen z dvojice kamer (přehledové a detailové), které zaznamenávají aktuální stav na signalizaci a okamžik průjezdu vozidel stopčárou. V roce 2018 byla vybudována jedna nová lokalita DJČ na křižovatce Evropská x Alžírská, kam bylo v nové konfiguraci instalováno demontované zařízení z MÚR Slánská.

V ulici Čs. armády u ulice Národní obrany je od roku 2012 instalováno zařízení, které zaznamenává přestupky řidičů, kteří nedají přednost chodcům na neřízeném přechodu.



Křižovatky se systémem dokumentace jízd na červenou (DJČ)			
Číslo SSZ	Lokalita	Číslo SSZ	Lokalita
0.612a	Černokostecká – Průmyslová	5.529	Plzeňská – Jeremiášova
2.029	Sokolská – Ječná	5.569	K Barrandovu – Lamačova
2.069	Legerova – Rumunská	5.974	K Barrandovu – Ke Smíchovu
3.321	Koněvova – Želivského	6.122	Bělohorská – Kukulova
4.409	Chodovská – U plynárny	6.159	Evropská – Alžírská
4.449	Chilská – Opatovská	8.278	Střelná – Řáblická
4.450	Generála Šišky – Československého exilu	9.223	Poděbradská – Kbelská
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	9.297	Kolbenova – Kbelská
5.498	Bucharova – Pekařská	9.611	Českokobrodská – Mladých Běchovic
5.499	K Barrandovu – K Holyni	-	Čs. armády – přechod (přednost chodců)

Poskytování dopravních informací

K přímému i nepřímému řízení a ovlivňování dopravy slouží v hlavním městě Praze 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 dopravního informačního centra (DIC) Praha 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 určených pro dopravní informace celoměstského významu (v tunelovém komplexu Blanka je instalováno dalších 26 dvouřádkových ZPI informujících o aktuální situaci v tunelu).

Zařízení pro provozní informace (ZPI)			
Číslo ZPI	Lokalita	Pořadí	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	Černokostecká	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 nábřeží
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 nábřeží	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

Operátoři DIC mohou prostřednictvím systému, který shromažďuje aktuální dopravní informace z různých subsystémů, informovat textovými zprávami na ZPI řidiče o mimořádných situacích, uzavírkách a omezeních nebo o aktuální dopravní situaci bezprostředně před řidičem.

Z hlediska vlastního výběru zpráv existuje systém pořadí a priorit, zohledňující významnost mimořádné situace a její lokalizaci vůči zobrazujícímu ZPI.



ZPI-533 Dienzenhoferovy sady



ZPI-721 Partyzánská (při TKB)

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu

V tomto odstavci uvádíme telematické systémy, jejichž účelem je řešit problematiku zvýšení bezpečnosti provozu v konkrétních lokalitách konkrétními opatřeními. Tyto systémy často mají pouze lokální působnost. Nejpočetnějším takovým systémem je informativní měření rychlosti. Radarem změřená rychlost je účastníkům silničního provozu ihned zobrazena na LED panelu, což vede ke zvýšení dodržování maximální povolené rychlosti.

V roce 2018 byl na ulici Dukelských hrdinů u mostu železniční trati Praha – Kladno instalován systém pro kontrolu výšky vozidel (KVV), jehož účelem je ochrana před stržením trolejí v nízkém průjezdu k výstavišti. Zařízení upozorní řidiče pomocí blikáčů na překročení výškového limitu. Telematické systémy neslouží jen vozidlům a jejich řidičům, ale také chodcům.



Systém pro kontrolu výšky vozidel (Dukelských hrdinů)



Zvýraznění přechodů pro chodce (Jugoslávských partyzánů)

Na 9 lokalitách v Praze je instalováno zvýraznění přechodů pro chodce. V ose přechodu jsou ve vozovce instalována zemní LED návěstidla, která se rozbíkají v okamžiku, kdy do vyčkávacího prostoru před přechodem vejde chodec. Tím je příjezdějícím vozidlům signalizována přítomnost chodce.

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu		
Systém	Počet	Popis
IMR	83	Informativní měření rychlosti
DAVID	14	Sympatické měření rychlosti
KVV	1	Kontrola výšky vozidel (Dukelských hrdinů – Strojnická)
LED	9	Přechody zvýrazněné aktivními zemními LED návěstidly

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 vybavována zařízeními, která umožňují preferenci vozidel veřejné 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 tramvají	S podmíněnou* preferencí tramvají
248 SSZ (100,0 %)	206 SSZ (83 %)	67 SSZ (27 %)	139 SSZ (56 %)
rok 2018: ±0 SSZ	rok 2018: +9 SSZ	rok 2018: -2 SSZ	rok 2018: +11 SSZ

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

Na tramvajové síti byla v roce 2018 postavena dvě nová SSZ, a to na křižovatce Kolbenova – Laponská a na křižovatce Zenklova – U Meteoru. Zároveň byla dvě SSZ zrušena, a to na přechodu u zastávky Stejskalova a na přechodu u stanice metra Kolbenova. Počet SSZ s preferencí se zvýšil o devět, přičemž absolutní preference je uplatněna na 67 SSZ. Podíl signalizovaných míst s preferencí tramvají v Praze přesáhl 83 %.

Nově byla aktivována preference tramvají na pěti křižovatkách ve Vršovicích, což snížilo zdržení velkého počtu tramvajových spojů projíždějících Vršovickou ulicí a ulicí V Olšínách. Mezi další nově upravené křižovatky pro preferenci tramvají patří Revoluční – Dlouhá či náměstí Míru – Jugoslávská.



Nové SSZ 9.905 Kolbenova – Laponská



SSZ 2.362 náměstí Míru – Jugoslávská

SSZ, na nichž byla v roce 2018 zavedena preference tramvají

0.315	Vršovická – Petrohradská (P)	2.362	náměstí Míru – Jugoslávská (P)
0.339	V Olšínách – Pod Rapidem (P)	5.503	Štefánikova – Kartouzská (P)
0.340	V Olšínách – Průběžná (P)	7.142b	Plynární – přechod Ortenovo náměstí (A)
0.355	Vršovická – U Vršovického nádraží (P)	8.951*	Zenklova – U Meteoru (P)
0.356	Vršovická – Sportovní (P)	9.905*	Kolbenova – Laponská (P)
1.004	Revoluční – Dlouhá (P)		

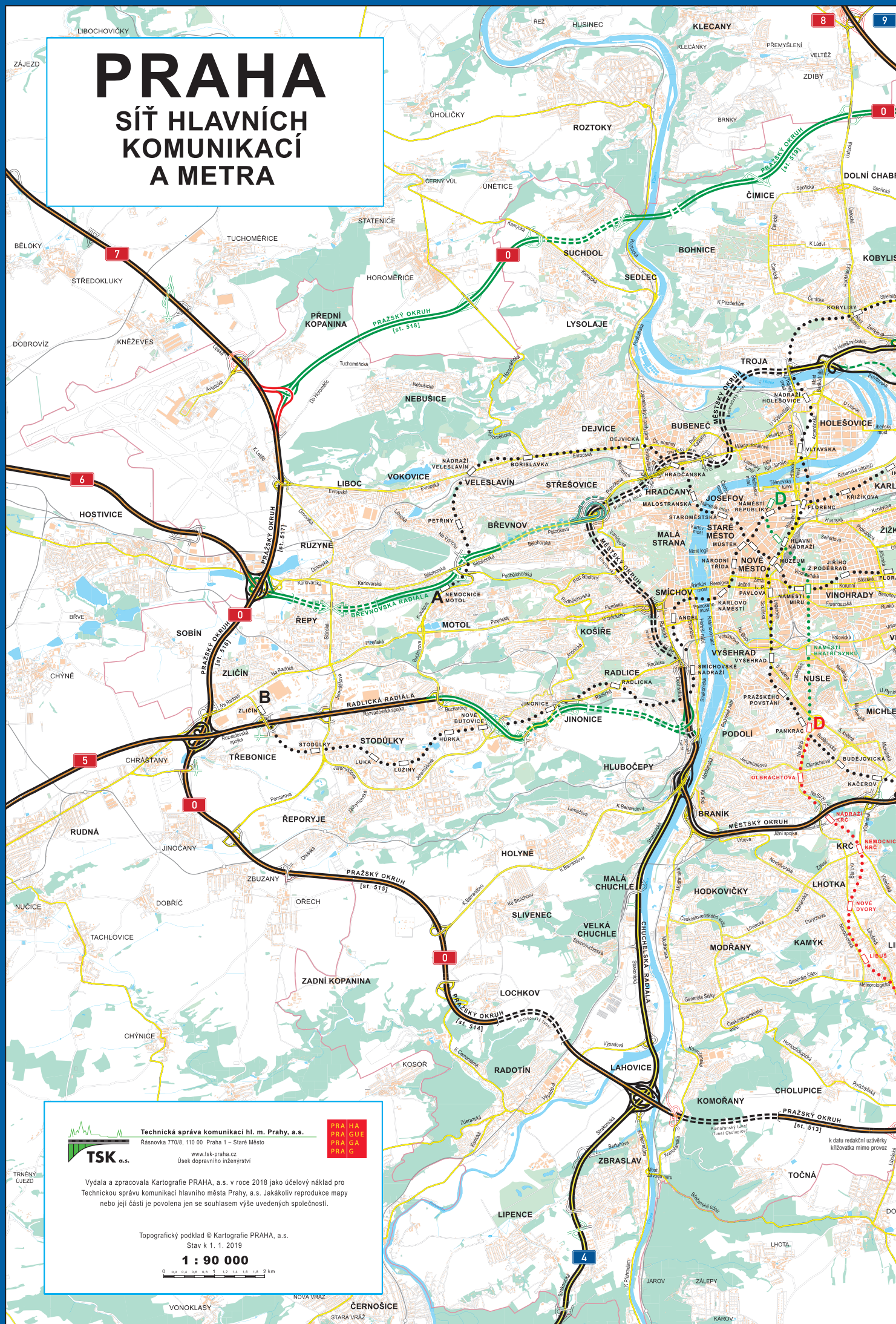
(P) ... podmíněná preference (A) ... absolutní preference * nové SSZ v roce 2018

PRÁHASVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Rásovkova 770/8, 110 00 Praha 1 – Staré Město
www.tsk-praha.cz
Úsek dopravního inženýrství



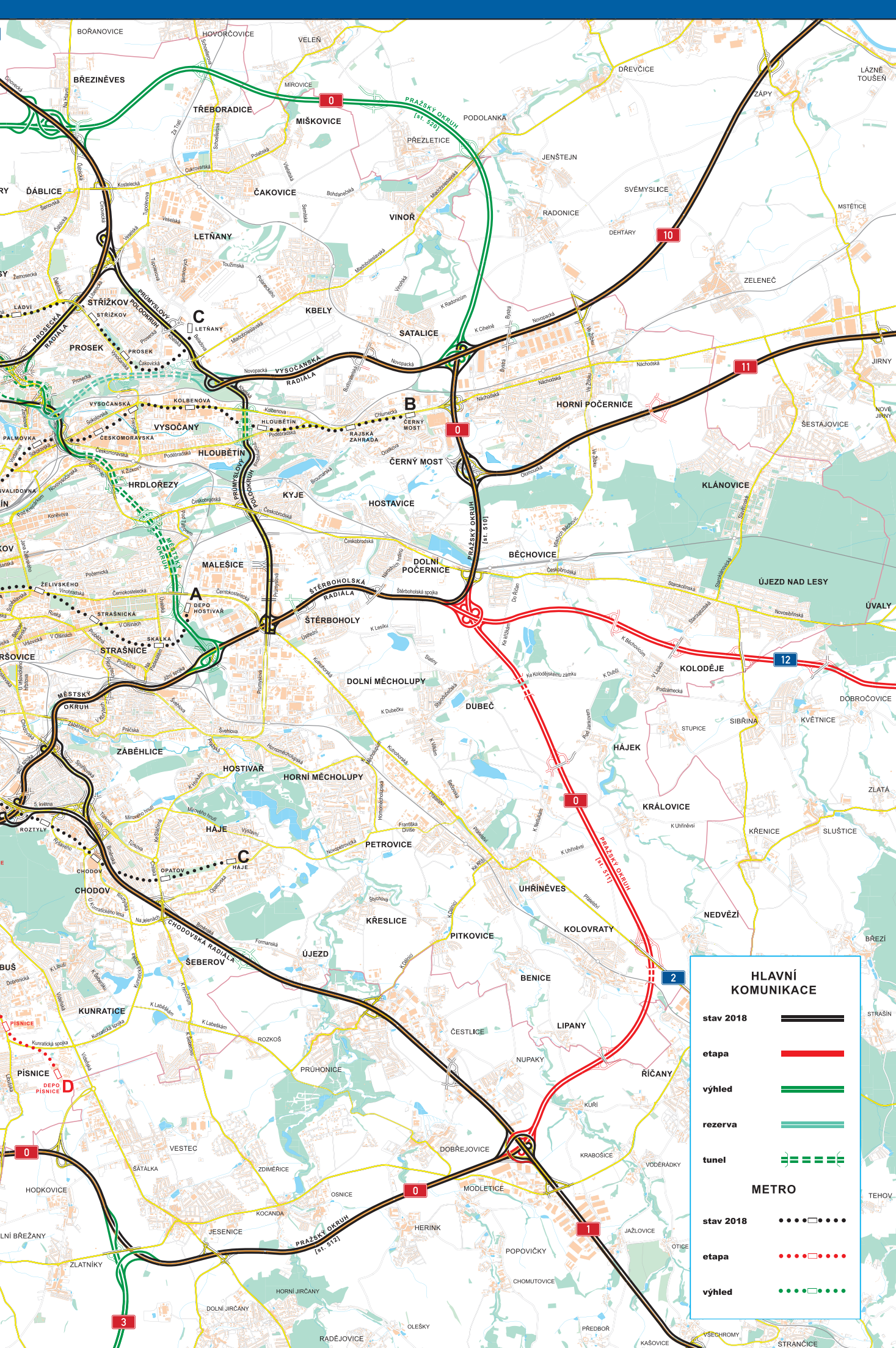
Vydala a zpracovala Kartografie PRAHA, a.s. v roce 2018 jako účelový náklad pro
Technickou správu komunikací hlavního města Prahy, a.s. Jakákoliv reprodukce mapy
nebo její části je povolena jen se souhlasem výše uvedených společností.

Topografický podklad © Kartografie PRAHA, a.s.

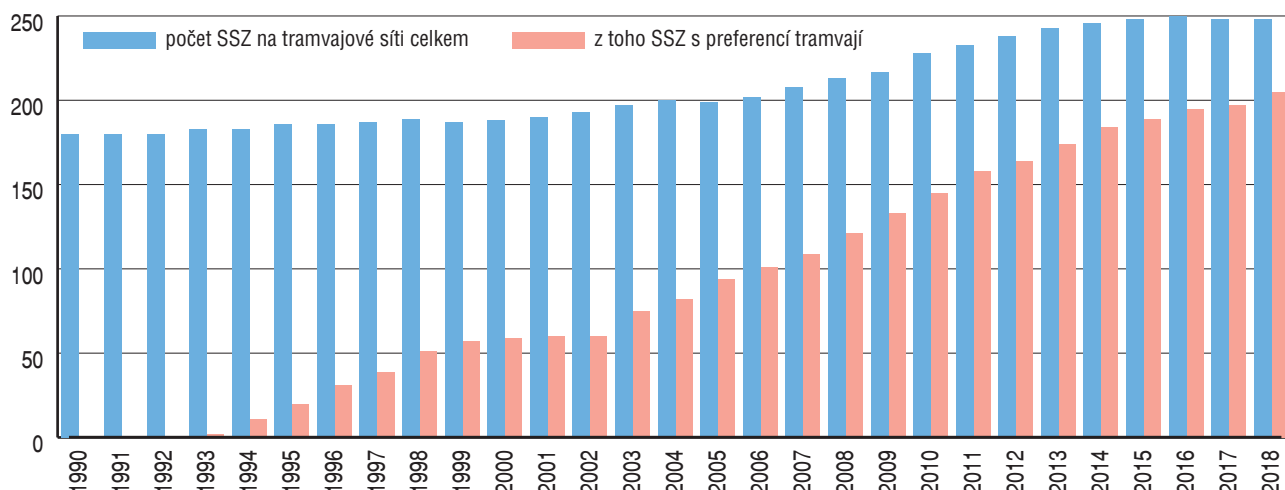
Stav k 1. 1. 2019

1 : 90 000

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



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



Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
238 SSZ (100,0 %)	228 SSZ (95,8 %)	10 SSZ (4,2 %)
rok 2018: +7 SSZ	rok 2018: +6 SSZ	rok 2018: +1 SSZ

* Pasivní detekce znamená zaznamenání nároku autobusu běžným automobilovým detektorem (indukční smyčka nebo videosmyčka), v zastávce či ve vyhrazeném jízdním pruhu. Aktivní detekce znamená přihlašování a odhlašování autobusů radiosignály vysílanými v заданých бodech 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 zprovozněvaných úseků metra (linky C ve směru do Letňan).

Nyní je již preference standardně realizována na nových či obnovovaných SSZ. V roce 2018 přibýlo 7 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím pasivní či aktivní detekce. Šest SSZ využívá aktivní detekci, jedno SSZ v zastávce BUS u provizorního SSZ 6.996 Vlastina – přechod využívá pro pasivní detekci videosmyčku.



SSZ 3.301 Husitská – Trocnovská

Křižovatky, na nichž byla v roce 2018 zřízena detekce pro preferenci autobusů

0.624	Průmyslová – rampa Jižní spojky sever	4.443	Senohrabská – Hlavní
0.735	Kutnohorská – malé OC	4.444	Lešanská – Hlavní
3.301	Husitská – Trocnovská	6.996	Vlastina – přechod Žukovského (P)
3.302	Husitská – Prokopova		

(P) ... pasivní detekce

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
SSZ s detekcí BUS	7	8	20	54	81	104	121	144	167	180	200	206	223	231	238

7.2 Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy

Důležitým ukazatelem kvality hromadné dopravy ve městě je míra oddělení provozu veřejné hromadné dopravy od dopravy individuální. Snížení počtu míst se smíšeným provozem a liniové preference vozidel VHD se v případě tramvají dosahuje výstavbou tratí na samostatných tělesech, případně jejich oddělením od ostatního provozu podélnými betonovými tvarovkami (v Praze je na samostatném tělese 52 % z 142,7 km tramvajových tratí). V autobusové dopravě je vyšší plynulosti provozu dosahováno samostatnými vyhrazenými pruhy či jízdou autobusů po tramvajovém pásu.

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 2018 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 12 870 metrů. V minulém roce přibýlo cca 320 metrů tvarovek. Veškeré změny v délkách tvarovek se odehrály v rámci rekonstrukce Zenklovy ulice, přičemž cca 367 m přibýlo a 47 m bylo nahrazeno obrubou.



Nové tvarovky osazené v Zenklově ulici



Nové ukončení vyhrazeného pruhu v Tupolevově 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 umožňuje.

Na konci roku 2018 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy délky cca 46 580 metrů, z toho na komunikacích délky 32 435 metrů a na tramvajových tělesech 14 145 metrů.

V uplynulém roce byl nejvýznamnější vyhrazený pruh realizován na Tupolevově ulici ve směru do centra v úseku dlouhém 300 metrů. Současně došlo k úpravě podoby ukončení vyhrazeného pruhu ve stejné ulici i ve směru z centra. Původně do křižovatky pokračoval jako průběžný vyhrazený pruh. Při vzniku kolony ostatních vozidel ovšem ostatní auta do vyhrazeného pruhu najížděla už poměrně daleko před křižovatkou, čímž se efekt pro zrychlení provozu autobusů výrazně snižoval. Novým standardem pro ukončování vyhrazených pruhů před okružními křižovatkami tak nyní je opačné řešení. Do křižovatky jako průběžný ústí nevyhrazený pruh pro veškerou dopravu a vyhrazený pruh je vedle něho dotažen až co nejbližší místu, kde se oba pruhy před křižovatkou sjíždějí do jednoho. Tím dochází k dalšímu zrychlení provozu autobusů bez dopadu na kapacitu IAD.

Další významnou lokalitou je Hornoměřcholupská ulice u zastávek Řepčická, kde bylo realizováno 160 m ve směru do centra. Menší úseky potom byly realizovány ve Vysočanské a Strakonické ulici a na nábřeží Kapitána Jaroše.

8.1 Dopravní nehodovost

V roce 2018 bylo v Praze evidováno 22 767 nehod (-1 % oproti roku 2017), při nichž bylo 31 osob usmrceno (+82 %) a 2 347 osob zraněno (+11 %). Došlo k 684 nehodám s účastí chodců (0 %), při kterých bylo 25 osob usmrceno (+127 %) a 621 osob zraněno (+1 %). Chodci sami zavinili 303 nehod (0 %), přičemž bylo usmrceno 11 osob (+83 %) a 274 osob bylo zraněno (+2 %).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (22 068 z 22 767 nehod, tj. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, které je dáno zejména charakterem městského provozu, nevěnování se řízení a nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, činí 385 (-3 %).

Počty dopravních nehod, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod v Praze				
	2016	2017	2018	Rozdíl 18/17
Počet nehod	22 876	23 032	22 767	-1 %
Počet smrtelných zranění	21	17	31	+82 %
Počet těžkých zranění	194	156	182	+17 %
Počet lehkých zranění	1 983	1 951	2 165	+11 %
Počet nehod se zraněním	1 839	1 765	1 955	+11 %
Počet nehod bez zranění	21 037	21 267	20 812	-2 %
Zaviněno řidičem	22 206	22 329	22 068	-1 %
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	4 541	4 427	4 097	-7 %
nevěnování se řízení	2 785	2 317	2 168	-6 %
jízda na červenou	309	339	323	-5 %
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	1 162	1 105	1 042	-6 %
nedání přednosti při odbočování vlevo	671	764	734	-4 %
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 772	1 827	1 875	+3 %
překročení dovolené rychlosti	2	3	0	-100 %
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	96	102	101	-1 %
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	114	133	119	-11 %
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto)	722	613	384	-37 %
nepřízpůsobení rychlosti komunikací (zatáčka, šířka, klesání, stoupání)	185	165	173	+5 %
Zaviněno závadou komunikace	8	22	5	-77 %
Zaviněno chodcem	302	301	303	+1 %
Zaviněno cyklistou	93	98	139	+42 %

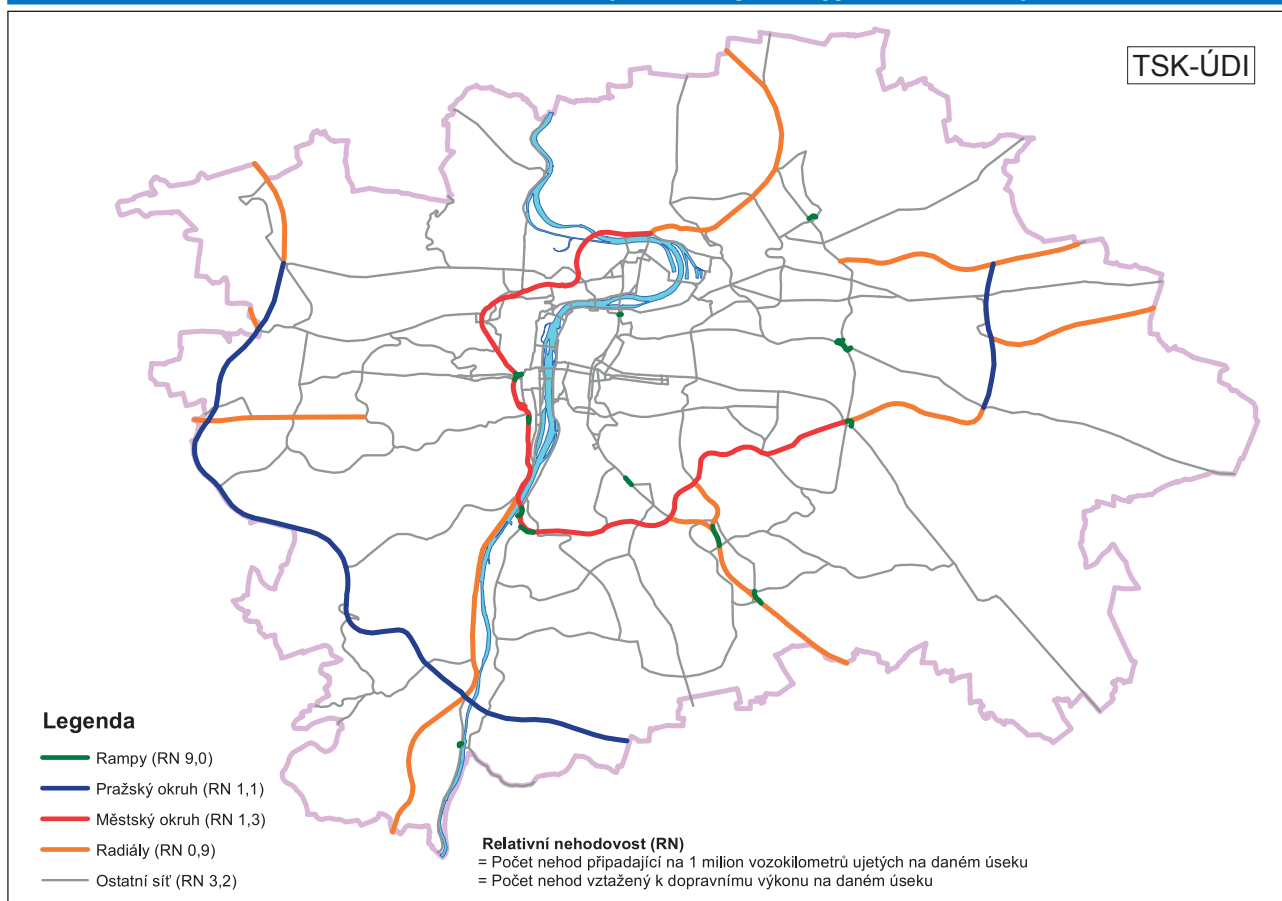
Základní trendy nehodovosti v roce 2018 lze charakterizovat mírným poklesem počtu evidovaných nehod ve srovnání s rokem 2017, výrazným nárůstem počtu usmrcených osob, nárůstem těžce i lehce zraněných osob a mírným poklesem počtu nehod se zraněním.

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 2018 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2018 připadalo v celopražském průměru 3,1 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometru.

Zajímavým ukazatelem je rozdělení relativní nehodovosti podle typu komunikací. Toto rozdělení potvrzuje, že ačkoli Městský a Pražský okruh společně s radiálami přenáší největší podíl dopravního výkonu v Praze, mají v porovnání s celopražským průměrem 3x nižší relativní nehodovost.

Relativní nehodovost na sledované síti v Praze (rozdělení podle typu komunikace)



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 nahlášovat 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

I přes nepříznivý nárůst počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění v porovnání s rokem 2017 lze na tuto skutečnost z dlouhodobého hlediska vývoje počtu zranění při dopravních nehodách nahlížet optimističtěji.

Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy stále zůstává významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 18 letech, 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 2 378 zranění v roce 2018, tj. o 38 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 38 %.



Nehoda na křižovatce Bolzanova – Opletalova

Nadále příznivé je i porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 28 let automobilový provoz ve městě zvýšil na více než trojnásobek (o 215 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 27 % (z 3 269 zranění v roce 1990 na 2 378 zranění v roce 2018), 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
2016	22 876	129	21	22	194	53	1 983	71	3,3	305
2017	23 032	128	17	18	156	42	1 951	70	3,2	316
2018	22 767	126	31	33	182	49	2 165	77	3,1	315

relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokm (průměrné hodnoty za celou komunikační síť v Praze)
dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti
100 % = rok 1990

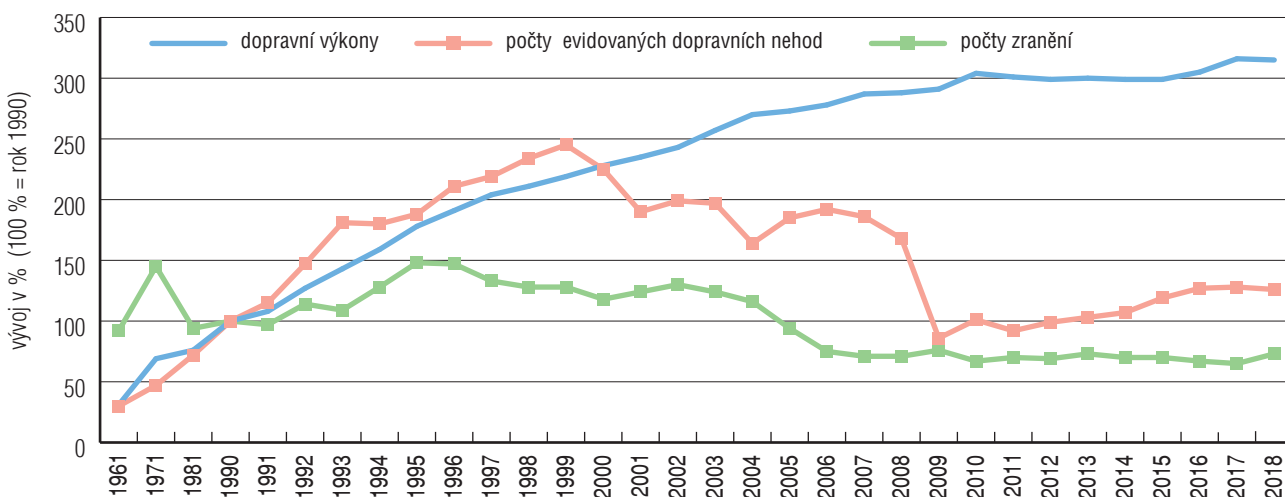


Nehoda na náměstí I. P. Pavlova



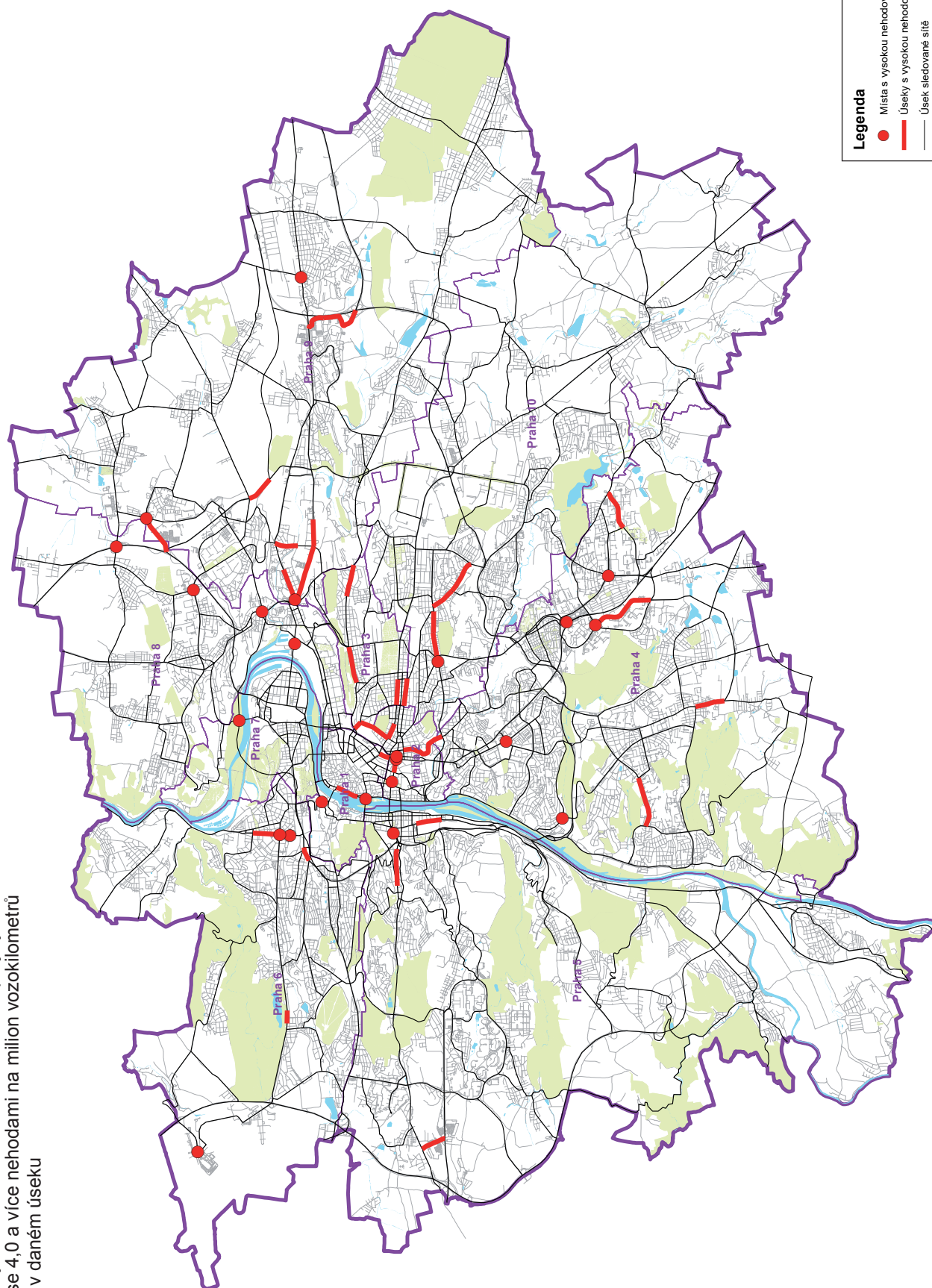
Odstraňování nehody v Legerově ulici

Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961–2018 (celá komunikační síť, rok celkem)



Místa a úseky s vysokou nehodovostí v roce 2018
 Křižovatky s 2,0 a více nehodami na milion projetých vozidel za rok
 Úseky se 4,0 a více nehodami na milion vozokilometru
 ujetých v daném úseku

TSK-ÚDI



Legenda

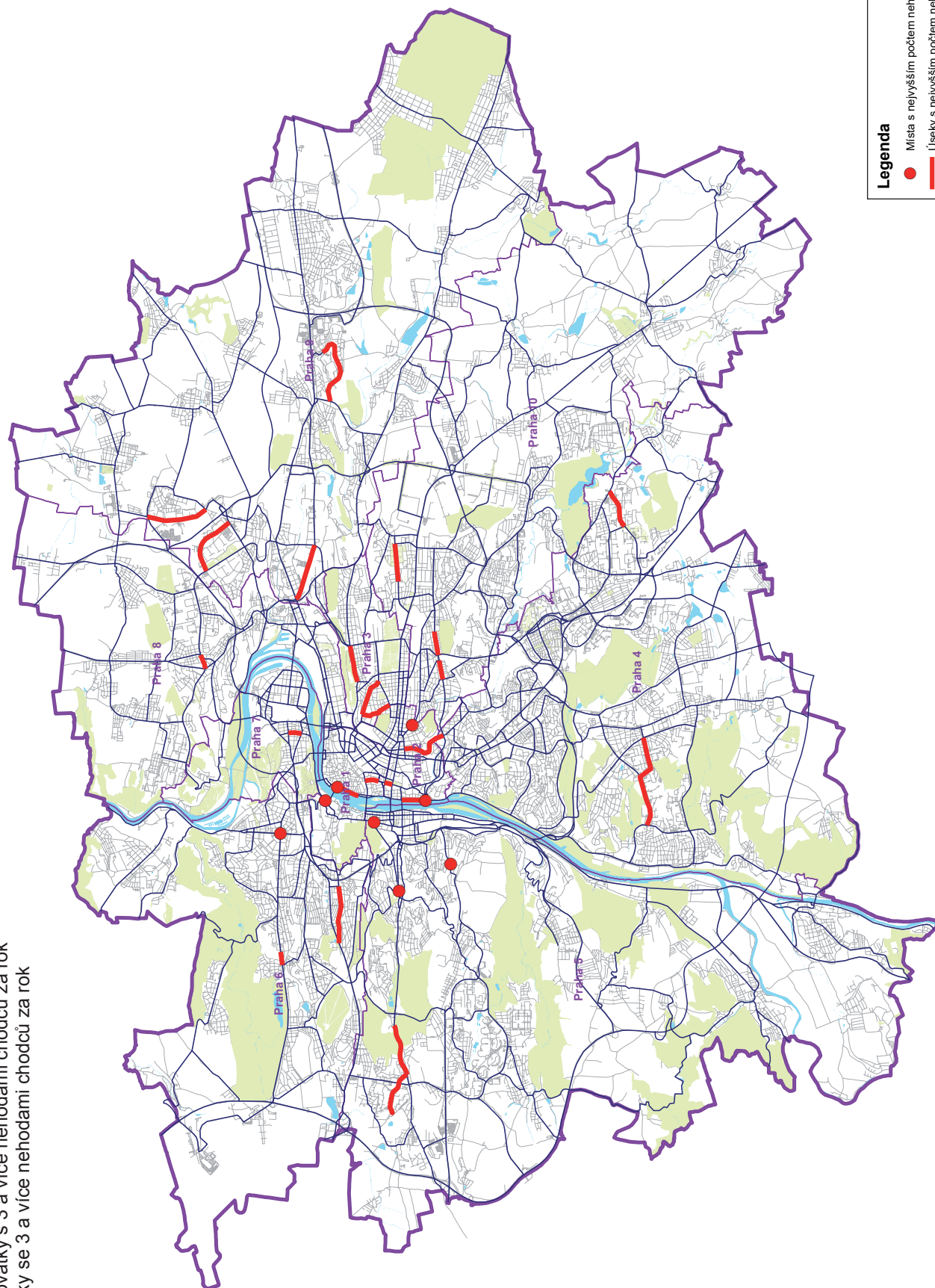
- Místa s vysokou nehodovostí
- Úseky s vysokou nehodovostí
- Úsek sledované sítě

Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod chodců v roce 2018

Křižovatky s 3 a více nehodami chodců za rok

Úseky se 3 a více nehodami chodců za rok

TSK-ÚDI



Legenda

- Místa s nejvyšším počtem nehod chodců
- Úseky s nejvyšším počtem nehod chodců
- Úsek sledované sítě

8.2 Dopravní výchova

Dopravní výchova funguje jako významný preventivní prvek z hlediska bezpečnosti dopravy v oblasti dětí, mládeže i dospělých účastníků provozu na pozemních komunikacích.

U výchovy dětí a mládeže se jedná zejména o podporu dětských dopravních hřišť (dále jen DDH). Probíhá zde celá 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. Na dopravní výchovu dětí a mládeže bylo v roce 2018 vyčerpáno cca 2 mil. Kč.

V roce 2018 bylo v provozu 8 DDH, kde výuka probíhala celoročně. Na DDH v Praze 7 byla obnovena výuka po rekonstrukci od září 2018, obdobná situace nastala na nově vybudovaném DDH při Základní škole Plamínkové v Praze 4.

V uplynulém roce prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou dopravní výchovou cca 56 tisíc žáků, z toho 10 256 dopravní výchovou dle Tematického plánu Ministerstva dopravy ČR.

Program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), který vyhlašuje 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.

Vítězná družstva postupovala přes oblastní, celopražské a celostátní kolo konané v Brně až do soutěže mezinárodní, konané v Budapešti. Bylo zorganizováno sedm oblastních a jedno krajské kolo.

V areálu Muzea policie České republiky bylo sehráno 62 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“, určených pro nejmladší věkovou skupinu dětí. Dále bylo v roce 2018 v prostorách Muzea policie sehráno 5 představení „Pohádky kolem křižovatky“. Celkem tato představení vidělo cca 6 tisíc dětí.



Celkem sedm dopravně bezpečnostních akcí se v roce 2018 konalo pro řidičskou veřejnost, z toho jedna akce pro neslyšící motoristy. Další dopravně výchovné akce pro veřejnost byly zaměřeny na celé rodiny.

Pokračovalo zajišťování seminářů pro metodiky dopravní výchovy na školách, pracovníky dětských dopravních hřišť a pracovníky prevence Policie ČR.

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 3,5t. V roce 2018 bylo takto proškoleno 1 290 osob.

8.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2018 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 68,5 mil. Kč. Jde o prostředky určené na drobné stavební úpravy, úpravy dopravního značení, osazení dopravních zařízení a preventivní programy. Významné úpravy se realizovaly nezávisle na investičních akcích a údržbě komunikací.

Na kapitálové výdaje (na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další opatření, zejména stavebního charakteru) bylo vyčerpáno z rozpočtu hl. m. Prahy 65,0 mil. Kč.

Ostatní 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, baliset a zábradlí, informace o okamžité rychlosti jízdy), byla realizována v rámci běžných výdajů s finančními náklady 3,5 mil. Kč.



Dělicí ostrůvek Plukovníka Mráze – Gercenova



Zpomalovací práh před ZŠ Kořenského

Část finančních prostředků roku 2018 byla použita na úhradu nákladů spojených s vypracováním a projednáním projektové dokumentace. Mezi připravovanými akcemi lze zmínit dělicí ostrůvky v ulicích Štúrova – Ružinovská (Praha 4), Podbělohorská – Pod Stadiony (Praha 5), Čimická – MHD Řepínská (Praha 8), Topolová – Macešková (Praha 10).

Stavební zpomalovací prahy jsou plánovány např. v ulici Jeseniova – Tovačovského (Praha 3), Voskovcova – Trnkovo náměstí (Praha 5), Sportovní – Na Kovárně (Praha 10), Doupovská – MHD Toulcův Dvůr (Praha 15). Mezi další opatření hrazené z rozpočtu BESIP 2018 lze uvést úpravu křižovatky Türkova – Květnového vítězství (Praha 11).

V roce 2018 byly realizovány dělicí ostrůvky v ulici Kutnohorská u zastávky MHD Kutnohorská, Plukovníka Mráze – Gercenova a Tenisová (Praha 15) a Náchodská – Geoprogres (Praha 20). Zpomalovací prahy stavební byly realizovány v ulici Svatoslavova – Pod vilami (Praha 4), Kořenského před základní školou a Sportovní – Na Kovárně (Praha 10).

Zpomalovací prahy nestavební byly realizovány v ulicích Armády, K Hájům, Karlštejnská, Kutvirtova, Mohylová, Petržilkova, Píškova a Seydlerova (Praha 13). Jedná se o krátké živičné zpomalovací prahy, které snesou větší zatížení a vyšší intenzity automobilové dopravy oproti dříve používaným montovaným zpomalovacím prahům.

Zpomalovací polštáře lze nově nalézt např. na území MČ Prahy 21 v ulici Do Říčan a K Běchovicům – K Dubči.

Usměrnění automobilové dopravy pomocí baliset bylo realizováno v ulici Radlická (Praha 5) a Veleslavínská (Praha 6). V ulici Drnovské (Praha 6) došlo k instalaci ocelových svodidel.

Nově realizované přechody pro chodce s přisvětlením lze najít na Řeporyjském náměstí (Praha 13), v ulici Starodubečská – před objektem Tesco (Praha 15) a v ulici Mladoboleslavská u zastávky MHD Letecké muzeum (Praha 19).

V roce 2018 nebyly uvedeny do provozu žádné významné dopravní stavby, které by vyvolaly zásadní změny v organizaci dopravy na komunikacích hlavního města Prahy.

Nadále probíhal zkušební provoz Tunelového komplexu Blanka (TKB) a s ním spojené dílčí krátkodobé úpravy organizace dopravy v nočních hodinách. Pokračovaly úpravy dopravního režimu v ulici V Holešovičkách, zajišťující plynulejší připojení vozidel z „Nové Povltavské“ při výjezdu vratnou rampou od Bubenečského tunelu a přípravné práce na zřízení dvou jízdních pruhů na uvedené rampě.

V průběhu roku 2018 se uskutečnily převážně dlouhodobé a krátkodobé změny v organizaci dopravy na dopravně významných komunikacích v souvislosti s akcemi, jejichž investory byly převážně Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. Plynulost dopravy na komunikacích hl. m. Prahy ovlivňovala i dopravní omezení vyvolaná havarijními stavy některých mostních objektů.

Na snížení plynulosti dopravy se roce 2018 nejvíce podílela dopravní opatření v ulicích Zenklova a Husitská. Stavební činnost v ulici Zenklova v úseku Bulovka – Palmovka za úplné uzavírky probíhala téměř tři čtvrtě roku. Náhradní trasy se přesunuly na komunikace s již stávající intenzivní dopravou (V Holešovičkách, Povltavská). Souvislá údržba komunikace Husitská v úseku Trocnovská – Tachovské náměstí si vynutila dílčí uzavírky této komunikace, které se negativně promítly zejména do ulice Seifertovy.

Ve východním sektoru města komplikovala dopravu rekonstrukce na Štěrboholské spojce, která je dočasnou náhradou za Pražský okruh. V úseku ČSPH MOL – Průmyslová byla doprava vedena v obou jízdních směrech sníženým počtem pruhů. V přibližně stejném, převážně letním, časovém termínu probíhala akce rekonstrukce ulice Česobrodské, kdy provoz byl částečně veden po objízdách trasách.

Na území Městské části Praha 1 ovlivňovala dopravu oprava komunikace Keplerova v úseku Pohořelec – Jelení a Mariánské hradby v úseku Chotkova – Jelení. Obě akce probíhaly za úplné uzavírky těchto komunikací. Výrazný dopad na provoz v centru měla také letní výměna povrchů vozovek na Jiráskově mostě.



Výměna povrchů vozovek na Jiráskově mostě



Provoz v ulici K Barrandovu během souvislé údržby

V jihozápadním sektoru města komplikovala dopravu souvislá údržba komunikace K Barrandovu v úseku K Holyni - Pražský okruh a oprava kanalizace v ulici Strakonické v úseku Dostihová – Výpadová. V obou případech byla doprava vedena sníženým počtem jízdních pruhů.

Významnější změny dopravního režimu byly realizovány po dobu výstavby okružní křižovatky Libušská – Kunratická spojka, v ulici Patočkova při rekonstrukci vozovky a chodníků (doprava byla vedena po polovinách komunikace vždy jedním jízdním pruhem) a v ulici Ústecká při souvislé údržbě komunikace.

Neméně významnou měrou zasáhlo dopravu v Praze zjištění havarijního stavu Libeňského mostu, kde byla na počátku roku nejprve zcela zastavena motorová doprava a provoz tramvají. Následně byl po kontrolních měřeních povolen provoz tramvají (se zákazem míjení v některých místech) a automobilů do největší povolené hmotnosti 6 tun. V závěru roku byl po zjištění havarijního stavu přemostění tramvajové křižovatky na Vltavské nejprve zastaven veškerý provoz na samotném mostě i pod ním, následně po statickém zajištění došlo nejprve k obnově provozu tramvají pod mostem a následně i k povolení omezeného provozu ostatní dopravy na mostě.

10 DOPRAVA V KLIDU

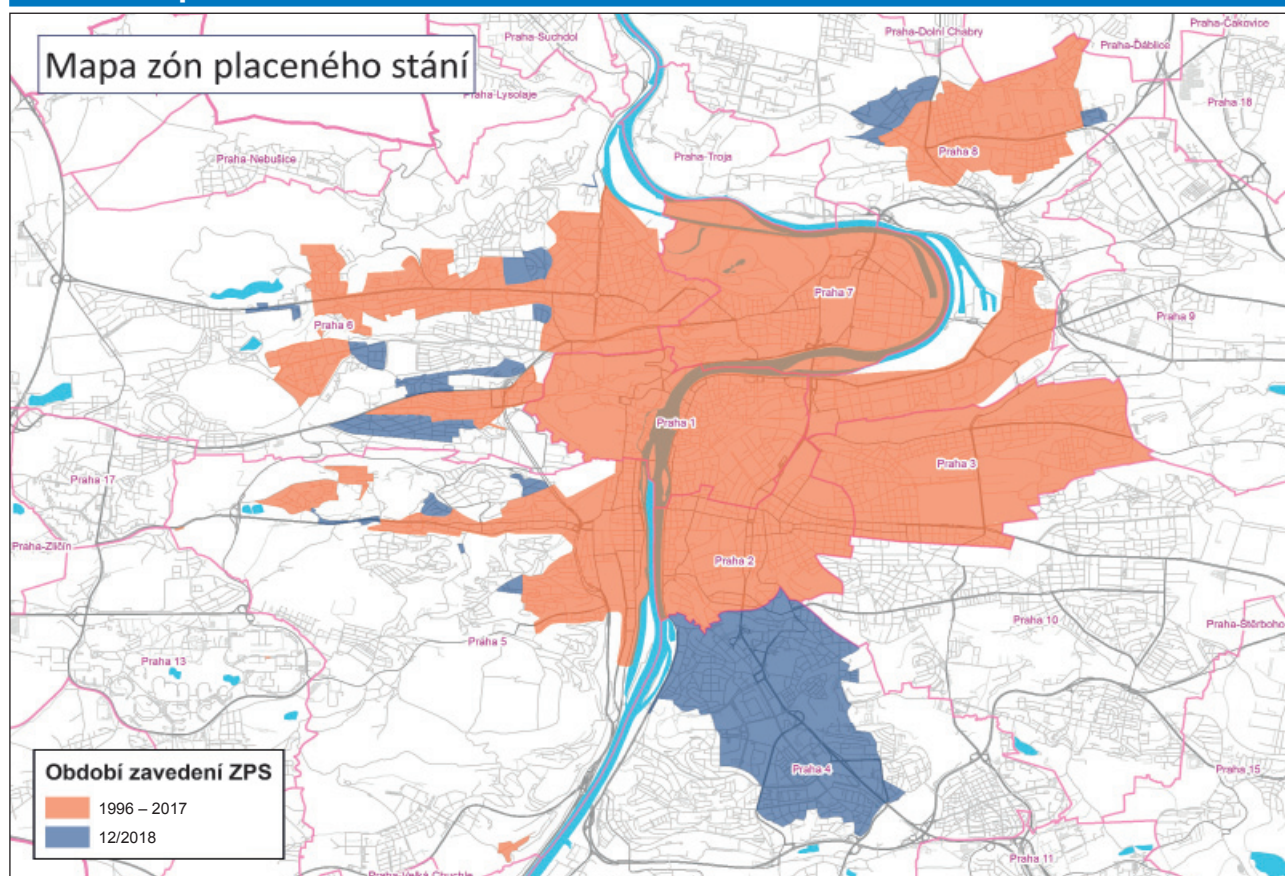
10.1 Parkování v oblastech se zónami placeného stání

V roce 2018 byl dokončen postupný přechod ze zón placeného stání (ZPS) provozovaných dle původní koncepce na novou koncepci. Od 1. února přešly pod novou koncepcí zóny na MČ Praha 3 a 7. Tímto přechodem skončila v Praze éra, kdy museli mít řidiči platnou parkovací kartu buď vylepenou na čelním skle (obdobně jako dálniční známku) nebo v případě návštěvníckého parkování umístěný lísteček z parkovacího automatu. Nově je parkovací oprávnění vázáno na registrační značku vozidla. Platby, evidence i prosazování a vymáhání stanoveného režimu je zajišťováno elektronicky pomocí centrálního informačního systému.

Od 1. července proběhlo významné rozšíření ZPS na části území MČ Praha 4 a dále v průběhu roku i na části území MČ Prahy 5, 6 a 8. Rozšíření má za účel zjednodušit parkování rezidentům oproti návštěvníkům, omezit IAD a tím více preferovat MHD, čímž v jednotlivých oblastech dojde ke zklidnění dopravy. Po zavedení ZPS v nových oblastech skutečně došlo k úbytku vozidel v jednotlivých ulicích, ale problém s parkováním se přesunul zejména do ulic, které leží těsně za hranicemi ZPS. Proto jednotlivé MČ plánují další rozšiřování ZPS.

V průběhu roku získali majitelé vozidel na hybridní pohon možnost parkování ve všech ZPS po celé Praze za 100 Kč na rok (stejně jako majitelé elektromobilů). K tomuto oprávnění není ani potřeba trvalý pobyt na území hl. m. Prahy. Hybridní auta však musela splňovat podmínku, že od data první registrace vozidla neuplynulo více než deset let, výkon instalovaného spalovacího motoru není větší než 135 kW a vozidlo je schopné jet výlučně na elektrický pohon (tzv. plug-in hybrid).

Schéma zón placeného stání



Zóny se dělí na modrou, fialovou a oranžovou (viz tabulka Typy zón). Rezidenti/abonenté získávají parkovací oprávnění parkovat v zóně příslušné městské části při splnění vstupních podmínek (obyvatelé s trvalým bydlištěm a podnikatelské subjekty se sídlem nebo provozovnou v ZPS) a uhrazením příslušného poplatku.

Návštěvníci mají možnost zaplatit buď pomocí parkovacích automatů, kde vyplní registrační značku svého vozu, nebo pomocí tzv. virtuálních parkovacích hodin, což znamená platbu s využitím webové aplikace přes internet. Parkovací automaty umožňují platbu kartou a jsou napájeny pomocí solárního článku. Návštěvníci mohou také parkovat v rezidentních (modrých) zónách, ale maximálně podobu 3 hodin a zaplatit musí pomocí virtuálních parkovacích hodin.

Kontrola parkovacího oprávnění probíhá formou monitorovacího systému. Jednotlivými oblastmi projíždí vozidlo s monitorovacím zařízením a platnost parkovacího oprávnění kontroluje na základě registračních značek a údajů z centrálního informačního systému. V rámci zavádění ZPS došlo také v některých lokalitách k zavedení zón se sníženou rychlostí, čímž bylo možné navýšit stávající počet parkovacích míst a zároveň došlo ke zklidnění dopravy.

Typy zón placeného stání			
	Modrá zóna (rezidentní)	Fialová zóna (smíšená)	Oranžová zóna (návštěvnická)
Typ stání	Přednostně rezidentní a abonentní stání	Kombinace rezidentních a placených stání	Placená stání
Doba stání	Dlouhodobé stání pro držitele parkovacího oprávnění, pro návštěvníky krátkodobé placené stání (3 h)	Dlouhodobé stání pro držitele parkovacího oprávnění, pro návštěvníky dlouhodobé placené stání (24 h)	Krátkodobé placené stání (2 h)
Uživatelé	Obyvatelé s trvalým bydlištěm a podnikatelské subjekty se sídlem nebo provozovnou v ZPS, návštěvníci po zaplacení přes virtuální platební hodiny	Obyvatelé, podnikatelé i návštěvníci; kombinace uživatelů za účelem rovnoměrnějšího využití parkovacích kapacit	Návštěvníci dané oblasti
Provoz*	Po – Pá 8:00 – 20:00 hodin	Po – Pá 8:00 – 20:00 hodin	Po – Pá 8:00 – 20:00 hodin

* Jedná se o základní provozní dobu. Jednotlivé městské části mají možnost provozní dobu upravovat.

Počet parkovacích stání a parkovacích automatů v oblastech se ZPS (stav k prosinci 2018)												
	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-13	P-16	P-22	Celkem
Rezidentní zóna	6 078	7 303	10 010	8 225	4 682	13 079	6 545	9 507	0	0	0	65 429
Smíšená zóna	1 930	4 212	4 344	7 370	4 710	7 836	2 127	4 938	0	0	0	37 467
Návštěvnická zóna	0	0	0	212	207	5	554	94	56	18	120	1 266
Ostatní	656	605	593	779	573	977	412	582	5	2	6	5 190
CELKEM	8 664	12 120	14 947	16 586	10 172	21 897	9 638	15 121	61	20	126	109 352
Počet parkovacích automatů	91	126	123	142	111	189	94	101	2	1	3	983

Průměrná obsazenost parkovacích stání v jednotlivých ZPS v roce 2018 (udána v %)												
Typ zóny	Období	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-13	P-16	P-22
Rezidentní zóna	den	94,42	89,49	85,31	75,52	74,41	73,43	89,36	72,06	-	-	-
	noc	72,51	83,69	84,99	64,60	58,00	69,73	88,79	61,17	-	-	-
Smíšená zóna	den	93,86	78,17	79,05	79,41	85,83	76,87	68,56	81,07	-	-	-
	noc	62,91	85,31	71,16	58,72	56,26	60,39	53,98	49,89	-	-	-
Návštěvnická zóna	den	-	-	-	81,21	68,11	82,02	89,58	87,11	89,08	93,81	48,83
	noc	-	-	-	26,18	29,96	69,66	86,26	43,35	0,00	0,00	0,00

Parkování vozidel osob s tělesným postižením ZTP, ZTP/P, disponujících parkovacím průkazem, je v ZPS umožněno bezplatně, pokud využijí vyhrazená stání, vyznačená dopravním značením P RÉSERVÉ (IP12 + O1 a V10f). Pro část těchto stání je k dispozici mobilní aplikace informující o stavu obsazenosti konkrétního parkovacího místa. Přehled vyhrazených míst v mapové podobě s komentáři je k dispozici na www.mapapristupnosti.cz. Pro informování veřejnosti o podrobnostech parkování v ZPS byl zřízen webový portál www.parkujvklidu.cz

Další parkovací místa v širším centru se nacházejí ve veřejných garážích (viz tabulka), v neveřejných garážích nebo ve vnitroblocích či dvorech (v PPR cca 11 000 stání). Některé veřejné garáže nabízejí též možnost nabíjení elektromobilů.



Vozidlo určené ke kontrole parkovacích oprávnění

Počty stání ve vybraných 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)	1 000	Praha 3	Garáže Žižkovská věž (Mahlerovy sady 1)	100
	Florentinum (Na Florenci 19)	50		Atrium Flora (Jičínská)	800
	Pařížská (Pařížská 30)	170	Praha 4	Arkády Pankrác	1 100
	OD Kotva (vjezd Královská ulice)	600		Kongresové centrum (Pankrácké náměstí)	850
	Millennium Plaza (V celnici 10)	440	Praha 5	Obchodní centrum (Kartouzská)	2 700
	Wilsonova (Hlavní nádraží)	310		Anděl City (Radlická a Stroupežnického)	300
	Opletalova (Opletalova 9)	90	Praha 6	Zlatý Anděl (Bozděchova)	110
	Rudolfínium (náměstí J. Palacha)	460		Prašný most	340
	Slovan (Wilsonova 77)	470	Praha 7	Letná	800
	AAA Parking Grand (Na Florenci 29)	100		Vltavská (Heřmanova)	100
Praha 2	Národní divadlo (Ostrovní 1)	180	Praha 8	Hilton (Pobřežní 1)	340
	Václavské garáže (Václavská 18)	120		3D Parking (Křížkova 44)	110
CELKEM			11 640		

V červenci byl zahájen provoz garáží na Prašném mostě. Tyto hromadné garáže byly vybudovány v rámci stavby tunelového komplexu Blanka a nabízejí 340 míst k parkování, z toho zhruba třetina je určená pro rezidenty MČ Praha 6.

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. Největšímu náporu parkujících vozidel čelí lokality, které hraničí s oblastmi ZPS, protože zde ve velké míře začala parkovat vozidla, která před zavedením ZPS parkovala v ulicích, kde jsou nyní již ZPS.

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, snižováním počtu jízdních pruhů na méně vytížených komunikacích, změnou z podélného stání na šikmé nebo kolmé či částečným stáním na 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).

10.3 Záchytná parkoviště P+R

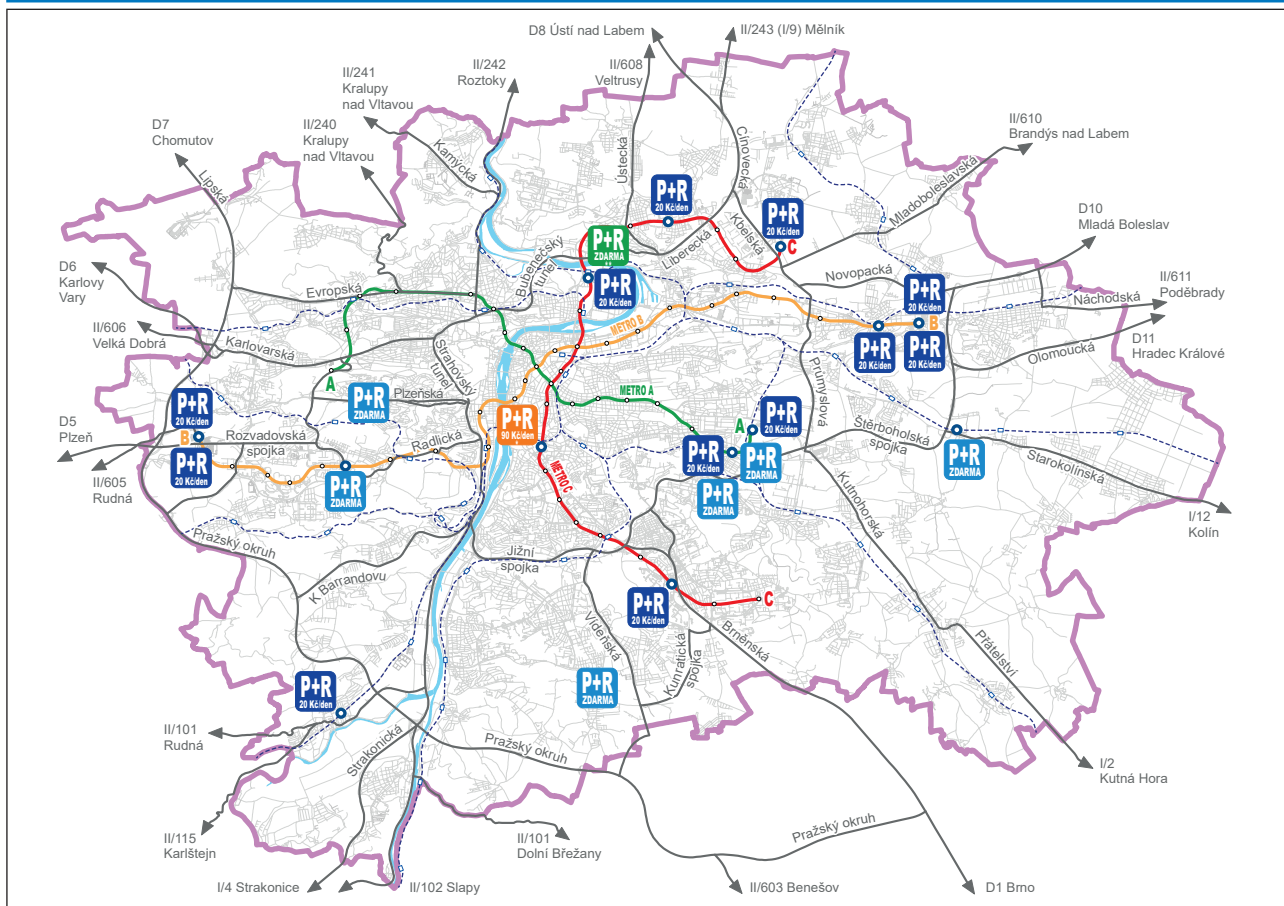
Kombinace automobilové a veřejné hromadné dopravy přináší cestujícím i samotnému městu mnohé výhody. Pro cestující zůstává přeprava vně území města maximálně flexibilní, zatímco uvnitř města je při použití hromadné dopravy rychlejší a často i méně komplikovaná. Naopak město získává příznivější dělbu 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
20 (17 lokalit)	3 754 stání	2 869

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 13 placených P+R (s regulovanou provozní dobou) a sedm bezplatných nehlídaných parkovišť (s regulovanou dobou stání – max. 12 hodin). Parkovací systém i obsluha parkoviště je přítomna pouze na placených P+R, využívání bezplatných P+R se nesleduje.

Parkoviště P+R v Praze



Troja – P+R mimo období, kdy odstavnou plochu provozuje ZOO Praha (více v textu **)

Provozní informace a ceny za parkování

Parkoviště P+R	Provozní doba	Denní parkovné	Porušení řádu*
Kongresové centrum Praha	4:00 – 1:00	90 Kč	210 Kč
Černý Most 1 a 2, Depo Hostivař, Holešovice, Chodov, Ládví, Letňany, Radotín, Rajská zahrada, Skalka 1, Zličín 1 a 2	4:00 – 1:00	20 Kč	100 Kč
Běchovice, Kotlářka, Nové Butovice, Písnice, Skalka 2, Švehlova, Troja	neomezená	bezplatné (max. 12 hodin)	hrozba pokuty při nedodržení místní úpravy

Na P+R Depo Hostivař, P+R Ládví a P+R Letňany jsou možné online platby parkovného (MPLA.cz) přes registrovaná čísla platebních karet (Visa, MasterCard) nebo palivové karty CCS.

* Např. ponechání vozidla na parkovišti mimo provozní dobu přes noc.

V lokalitě Nové Butovice bylo upraveno stávající parkoviště u ulice Petržílkova a jako záchytné parkoviště bylo s kapacitou 113 stání provozováno od počátku dubna do konce června. Současně od počátku června přešlo dosavadní záchytné parkoviště Nové Butovice do bezobslužného provozu. Od počátku srpna neprovozuje původní záchytné parkoviště v lokalitě Opatov ani soukromý subjekt. Přístupové cesty jsou uzamčeny a provoz veřejného parkoviště není umožněn.

V rámci objektu Kongresového centra Praha byla část stávající kapacity (260 stání) vyhrazena pro účely systému P+R a jako záchytné parkoviště slouží od počátku října. P+R v KCP uplatňuje speciální ceny za parkování, denní parkovné 90 Kč a noční parkovné 210 Kč.

Nehlídaná odstavná plocha Troja** byla na přelomu let 2017/2018 využita pro deponaci a zkoumání trosků Trojské lávky. Od 2. 3. byla odstavná plocha opět v provozu v původním režimu. ZOO Praha provozuje parkoviště v období 30. 4. – 31. 10. o víkendech a státních svátcích, nepřetržitě pak v období letních prázdnin. Ve zbývajícím období je plocha dostupná jako záchytné parkoviště v bezobslužném provozu. Během roku bylo na P+R Kotlářka nově provedeno vodorovné dopravní značení.



P+R Kongresové centrum Praha (KCP)



P+R Kotlářka

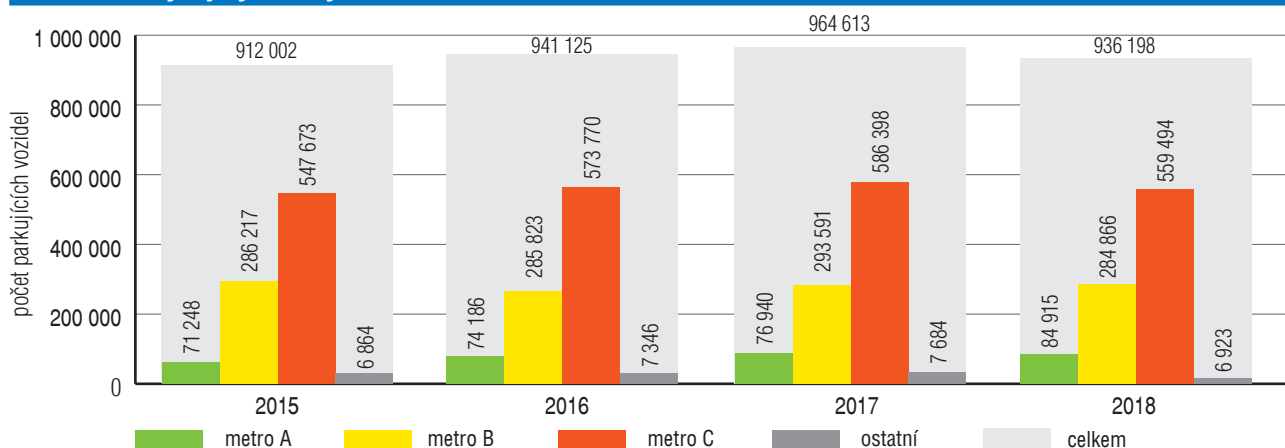
Stání vyhrazená pro základní funkci systému P+R a měsíční počty parkujících vozidel (říjen)

Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících		Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících	
		10/2017	10/2018			10/2017	10/2018
Běchovice	92	-	-	Nové Butovice	57	2 154	-
Černý Most 1	294	10 973	11 357	Písnice	95	8	-
Černý Most 2	131	3 360	4 484	Radotín	33	700	731
Depo Hostivař	169	5 215	6 229	Rajská zahrada	88	2 441	2 483
Holešovice	74	3 459	3 831	Skalka 1	63	1 473	2 030
Chodov	653	22 098	21 842	Skalka 2	74	-	-
KCP*	260	-	1 074	Švehlova	121	2	-
Kotlářka*	181	100	-	Troja**	269	-	-
Ládví	78	2 187	3 388	Zličín 1	83	3 880	3 840
Letňany	633	20 063	22 835	Zličín 2	61	2 730	2 832

* v provozu od 1. 10. 2018 ** opět zprovozněno 2. 3. 2018

Celková stavební kapacita systému P+R je členěna podle využití mezi stání pro základní funkci systému P+R (3 509 míst), stání vyhrazená pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou – označená dle zákona o pozemních komunikacích (150 míst) a stání vyhrazená pro jiné účely nebo pro rezidenty s uzavřenou smlouvou o dlouhodobém odstavení vozidel (88 míst).

Meziroční vývoj využití systému P+R v Praze



Do vyčíslené meziroční změny se nejvíce promítá přechod na bezobslužný provoz (bez statistiky využívání) u P+R Opatov od počátku listopadu roku 2017 a následné ukončení jeho provozu (54 271 vozidel za rok 2017). Oproti tomu kompenzačně posílilo využívání P+R Chodov (nárůst o 12 084 vozidel, tj. +5,2 % oproti roku 2017).

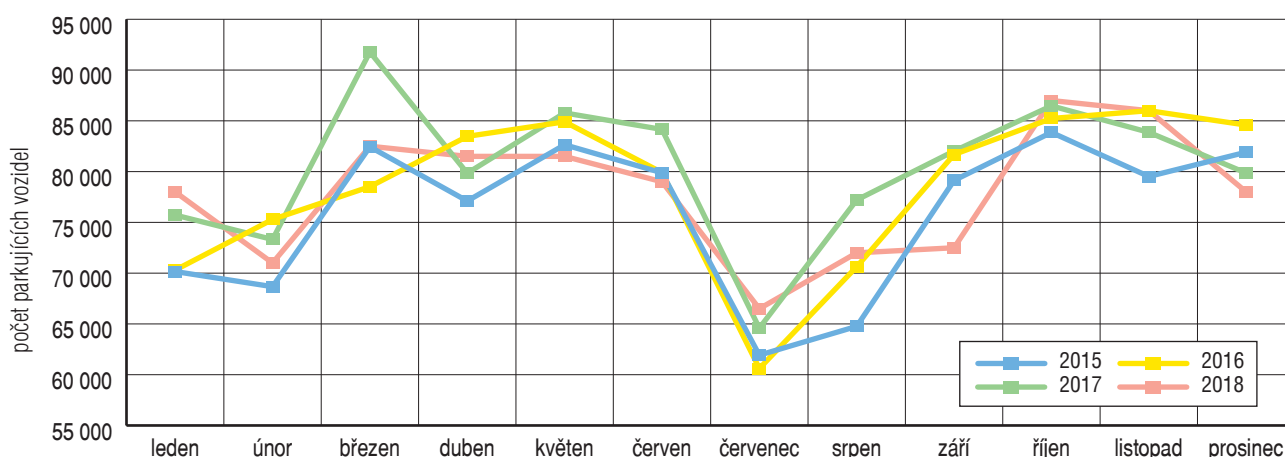
Další pokles ve statistice je vázaný na přechod na bezobslužný provoz u P+R Nové Butovice od počátku června (pokles o 14 559 vozidel proti roku 2017). Tyto souvislosti se nejvýznamněji promítají do poklesu evidovaného využívání systému P+R na linkách metra B (-3,0 %) a C (-4,6 %).

Pokles využívání skupiny P+R „ostatní“ návazná doprava (tj. železnice, tramvaj a autobus) lze opět vysvětlit opuštěním dohledu bezplatných P+R Kotlářka, Písnice a Švehlova (doběh smluv do konce roku 2017) a s tím i ukončení evidence počtu parkujících vozidel. U dosud evidovaného P+R Radotín naopak došlo k meziročnímu nárůstu využívání o +9,3 % oproti roku 2017.

Lokálně nejvýznamnější relativní nárůst využití byl zaznamenán u P+R Skalka 1 (o 3 883 vozidel, tj. +24,4 %). S přispěním nárůstu využití P+R Depo Hostivař (o 4 092 vozidel, tj. +6,7 %) vykázala obě P+R při stanicích metra linky A meziroční nárůst o 10,4 %. Vyšší využívání těchto parkovišť má patrnou časovou souvislost s rozšířením zón placeného stání ve čtvrtém čtvrtletí roku 2017. Intenzifikaci využívání umožnila do té doby uživateli dlouhodobě opomíjená parkovací kapacita, kterou se nedařilo samovolně naplnit již od druhého pololetí roku 2011, kdy došlo ke zdražení denního parkovného z 10 na 20 Kč.

Využívání nově vyhrazeného P+R v garážích Kongresového centra Praha s vyššími cenami za parkování se pohybovalo přibližně na úrovni cca 40 vozidel za den, tj. využíváno bylo jen 15 % vyhrazené kapacity.

Meziroční vývoj využití systému P+R v Praze



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

Odstavení jízdního kola je v rámci provozní doby P+R bezplatné. Stojan alespoň na čtyři jízdní kola je dostupný na parkovištích P+R Černý Most 1, Depo Hostivař, Holešovice, Ládví, Letňany, Nové Butovice, Radotín, Rajská zahrada, Skalka 1 a Zličín 1.

Stání vyhrazená pro rezidenty na parkovištích P+R

Na základě smluv s TSK hl. m. Prahy je na vybraných parkovištích vyhrazena stanovená kapacita ke stání vozidel rezidentů. Uzavření smlouvy je podmíněno bydlištěm nebo sídlem zájemce v blízkém okolí parkoviště. Dlouhodobé stání (24 hodin denně, 7 dní v týdnu) bylo možné na P+R Petržálkova (70 stání), P+R Skalka 1 (40 stání) a P+R Radotín (20 stání) za měsíční poplatek 500 Kč pro fyzické osoby nebo 800 Kč pro právnické osoby. Noční a víkendové stání (pracovní dny 17:30-7:30, víkendy a státní svátky celodenně) bylo možné na P+R Rajská zahrada (20 stání) za měsíční poplatek 250 Kč. Určená část parkoviště tak byla druhotně využita i v době snížené poptávky po základní funkci P+R.

Na stabilizovaných P+R byla veškerá kapacita vyhrazená pro rezidenty po celý rok prakticky vyčerpaná. Mírné uvolnění této kapacity (o 2-3 stání) nastalo od dubna do června na P+R Radotín. U krátkodobě provozovaného P+R Petržálkova bylo pro tyto účely reálně využíváno jen 46 až 48 stání.

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

Rok	Příjmy z provozu	Náklady na provoz	Ekonomická bilance
2015	15 950	29 025	-13 075
2016	16 284	24 630	-8 346
2017	16 834	22 034	-5 200
2018	16 935	22 195	-5 260

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

Významné zlepšení provozní bilance systému P+R v průběhu roku 2016 a plnohodnotně od roku 2017 má původ ve výběru nového provozovatele záchytných parkovišť pod správou DP hl. m. Prahy, a. s.

10.4 Místa pro zastavení typu K+R

Místo pro zastavení K+R „Kiss and Ride“ (Dej pusu a jed') umožňuje krátkodobé zastavení vozidla za účelem vystoupení nebo nastoupení osob.

Místo pro zastavení K+R je na území hl. m. Prahy je realizováno vodorovným dopravním značením „Nápis na vozovce“ (V15) s textem „K+R“ a pomocí svislého dopravního značení „Parkoviště K+R“ (IP13e). Variantně je doplněno o text „MAX. 3 min“, „MAX. 5 min“, nově pak v okolí železniční stanice Praha – Radotín „MAX. 10 min“.

V současnosti je na území hlavního města Prahy u zastávek a stanic městské hromadné dopravy k dispozici 39 parkovišť tohoto typu s celkovou kapacitou cca 134 míst. Další místa pro zastavení typu K+R realizovaná v blízkosti škol a úřadů nejsou předmětem uvedeného výčtu.



IP13e



K+R Radotín (Věštínská)



K+R Vypich – do centra

V roce 2018 došlo k navýšení počtu míst pro zastavení typu K+R v ulici Evropská, před hotelem Diplomat s vazbou na zastávku tramvají a metra Dejvická, a na území MČ Praha – Radotín v ulici Věštínská v blízkosti železniční stanice Praha – Radotín. Zde je možno využít místa pro zastavení K+R ve všední dny od 7 do 18 hodin na dobu maximálně 10 minut.

V rámci dokončení výstavby obchodního centra Chodov byla obnovena místa pro zastavení v prostoru podjezdu objektu obchodního centra v ulici Roztylská. Nově osazené svislé dopravní značení nesplňuje současné požadavky na jednotný styl dopravního značení dle legislativy, a bude vyměněno. Obdobný problém lze nalézt v ulici Makovského ve směru do centra u tramvajové zastávky Slánská. V ulici Vinohradská u stanice metra Želivského ve směru do centra je nadále dopravní značení místa pro zastavení typu K+R zneplatněné.

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)	↻ Hostivař (U Hostivařského nádraží)
↗A Dejvická (Evropská hotel Diplomat)	↘B Nové Butovice (Bucharova)	↗A Hradčanská (Milady Horákové)
↘B ↗C Florenc (Sokolovská)	↗C Opatov (Chilská)	↗C Chodov (Roztylská)
↗C Háje (Opatovská)	↗A Petřiny (Na Petřínách)	↗C Kačerov (Michelská)
↗C Háje (U Modré školy)	↗C Prosek (Prosecká)	↗C Letňany (Beladova)
↻ Hostivař (U Hostivařského nádraží)	↗C Prosek (Vysočanská)	↗A Nemocnice Motol (Kukulova)
↗A Hradčanská (Milady Horákové)	↘B Radlická (Radlická)	↗C Opatov (Chilská)
↗C I. P. Pavlova (Legerova)	TRAM Řepy (Makovského)	↗A Petřiny (Na Petřínách)
↗C Kačerov (Michelská)	↗C Vltavská (nábř. Kpt. Jaroše)	↘B Radlická (Radlická)
↗C Kobylisy (Nad Šutkou)	TRAM Vypich (Bělohorská)	↻ Radotín (Vrážská)
↗C Ládví (Sířelnicná)	TRAM Zahradní Město (Švehlova)	↻ Radotín (Věštínská)
↗C Letňany (Beladova)	TRAM Želivského (Vinohradská)*	
↗A Nádraží Velešlavín (Evropská)		

* dočasně zneplatněno

11 DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ

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, a.s. (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. V následujících odstavcích jsou představeny nejvýznamnější dopravní stavby a rekonstrukce za rok 2018.

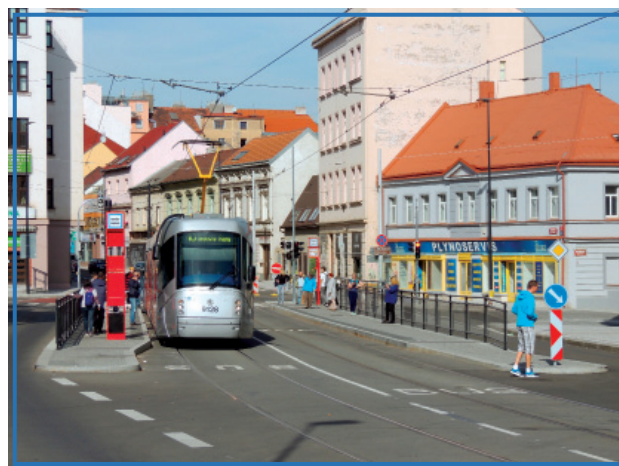
Rekonstrukce ulice Zenklova (TSK, DPP)

Akce zahrnovala rekonstrukci tramvajové tratě v délce 1,6 kilometru (úsek Elsnicovo náměstí – Bulovka), rekonstrukci vozovek a chodníků v délce 1,2 kilometru (úsek Elsnicovo náměstí - zastávka Vosmíkových) a rekonstrukci mostu přes Rokytku. Pražská vodohospodářská společnost prováděla rekonstrukci kanalizace a vodovodu. Dále se pracovalo například na silnoproudých i slaboproudých kabelech, veřejném osvětlení a světelných signalizacích. Pro snížení staré hlukové zátěže byla změněna konstrukce vozovky z dlážděného krytu na asfaltový povrch. Součástí rekonstrukce byla také úprava odvodnění a oprava chodníků, které jsou provedeny s krytem z pražské mozaiky, zlepšeno bylo vedení cyklistického provozu a bezbariérovost.

Tramvajová trať má nyní příznivější geometrii, všechny oblouky jsou vybavené přechodnicemi, které zajišťují komfortnější průjezd vlaků a menší opotřebení tratě. Konstrukce z velkoplošných panelů byla nahrazena novou konstrukcí na betonové desce a na pražcích s živičným krytem. Přibýly také betonové oddělovací tvarovky mezi tratí a vozovkou, které jsou pro odstranění negativního příčného převýšení vozovek v zatáčkách na některých místech nahrazeny zkosenými obrubníky, které umožnily dosáhnout požadovaného výškového rozdílu mezi vozovkou a tratí. Zastávka Stejskalova byla přejmenována na Libeňský zámek a byla přesunuta do prostoru před secesní budovu Libeňské sokolovny, díky čemuž mohla být oproti dosavadnímu nástupu z vozovky v úzkém uličním prostoru opatřena v obou směrech ostrůvky. Zastávky U Kříže a Vosmíkových do centra jsou nově mysové. Zastávka U Kříže ve směru do centra byla přesunuta až pod Podlipného ulici pro lepší možný budoucí přestup na vlak.



Rekonstrukce tratě na křižovatce Zenklova x Primátorská



Nová (přesunutá) zastávka Libeňský zámek

Rekonstrukce ulice Libušská včetně výstavby okružní křižovatky (TSK)

Předmětem akce byla celková rekonstrukce komunikace Libušská procházející městskou čtvrtí Písnice. V rámci rekonstrukce došlo v úseku od křížení s Kunratickou spojkou až na jižní konec Písnice k opravě povrchu komunikace, výstavbě nové okružní křižovatky Libušská x Kunratická spojka a vybudování nového kanalizačního řadu s čerpací stanicí.

V rámci stavby byly provedeny také přeložky inženýrských sítí (kabely, vodovod, plynovod), opraveny objízdné trasy, zřízeno bylo nové odvodnění komunikace, postaveny nové přístřešky na autobusových zastávkách a došlo k úpravě zeleně. Rekonstrukce přinesla také větší bezpečnost chodcům, neboť byly vystavěny čtyři zpomalovací stavební prahy zejména pro snížení rychlosti automobilů vjíždějících do Písnice. Oproti

dosavadním pěti přechodům jich je zde po rekonstrukci celkem sedm a vyjma malého úseku (u ulice K mejtu) byly vystavěny chodníky podél celé Libušské ulice. Vozovka je z živičného povrchu a chodníky jsou dlážděné ze zámkové dlažby.



Průběh rekonstrukce Libušské ulice v Písnici



Nová okružní křižovatka Libušská x Kunratická spojka

Rekonstrukce železniční tratě č. 122 Praha – Hostivice (SŽDC)

Hlavním cílem rekonstrukce tratě známé také jako Pražský Semmering bylo prodloužení životnosti dvou mostů přes Prokopské údolí, na kterých by jinak musela být snížena traťová rychlost. Oba mosty jsou památkově chráněny, a tak jejich rekonstrukce probíhala pod dohledem památkového úřadu. Mosty byly zprovozněny roku 1872 a jejich délka je 115 a 92 metrů.

Byl snesen železniční svršek, mostní klenby byly opraveny a sanovány. Poškozené římsové kameny byly nahrazeny a osazeno bylo nové ocelové zábradlí. Byla vyměněna ocelová konstrukce, která na kratším z mostů překlenuje jedno mostní pole. Došlo k injektážím zdiva opěr a pilířů či sanaci trhlin ve zdivu kleneb a pilířů (s dokončením prací v roce 2019).

Rozsáhlé úpravy byly provedeny na zastávkách Praha-Stodůlky a Praha-Žvahov, kde byly obnoveny výhybny, postavena nová nástupiště, osvětlení i informační systém pro cestující. Nová zastávka vznikla u stanice metra Jinonice, přímo u areálu nových kanceláří a bytů Waltrovka. Pokračoval projekt rekonstrukce stávajícího staničního i traťového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Byly vystavěny technologické budovy ve Stodůlkách a v Jinonicích, obnoveny byly technologické budovy ve Zličíně a na Žvahově. Na celou trať byl nainstalován digitální rádiový systém GSM-R, aby po dokončení celé modernizace bylo možné řídit provoz z Centrálního dispečerského pracoviště Praha-Balabenka. Smyslem rekonstrukce zabezpečovacího zařízení je především zvýšení propustnosti umožňující následné využití tratě jako objízdne trasy při modernizaci tratě Praha – letiště – Kladno.



Jeden z rekonstruovaných viaduktů v Hlubočepích



Nová poloha zastávky Praha-Jinonice

Rekonstrukce ulice Husitská (TSK)

Byla provedena rozsáhlá rekonstrukce Husitské ulice v rozsahu mezi křižovatkou s ulicí Trocnovská a Tachovským náměstím na území městské části Praha 3. Z hlediska dopravního významu se jedná o část páteřní městské radiály, která propojuje centrum s východním sektorem města a dál se Středočeským krajem. Tato ulice je charakteristická umístěním v husté městské zástavbě, a proto se na projednávání podílel i Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Návrh stavebních úprav vznikl na základě architektonické studie „Rekonstrukce ulic Husitská a Koněvova“, kterou si nechala zpracovat v roce 2016 městská část Praha 3.



Ulice Husitská po rekonstrukci

Studie si dala za cíl celkovou rehabilitaci ulice jako součásti moderního městského prostoru, ve kterém jsou vhodně vyvážené všechny funkce a který má potenciál pro dlouhodobý rozvoj.

Cílem také bylo vytvořit zajímavá odpočinková zákoutí s možností pobytu, posezení či setkávání. Významnou změnou je úprava uspořádání ulice. Poloha chodníkových obrubníků se posunula, aby mohl vzniknout parkovací záliv, čímž bylo možno eliminovat parkování na chodníku a důsledně tak oddělit pěší od vozidel. Na chodníky byla položena nová kamenná mozaika. Konstrukce vozovky byla navržena pro velké dopravní zatížení s asfaltovým krytem se zvýšenou tuhostí.

Nové parkovací zálivy a parkovací pruhy pro zachování možnosti parkování rezidentů, abonentů a pro návštěvnické stání jsou dlážděny malou žulovou dlažbou ve shodné výškové úrovni s vozovkou. Přechody pro chodce jsou bezpečnější díky dělicím ostrůvkům a novým přisvětlením. Upraveny byly zálivy zastávek autobusů s povrchem z velké žulové dlažby. Součástí stavby byla i úprava stávajících křižovatek, obnova SSZ a kompletní odvodnění komunikace. Také bylo instalováno nové veřejné osvětlení.

Při realizaci stavby docházelo k úplné uzavěře dle dané etapy a vstup byl umožněn pouze pěším s možností vstupu do objektů. Zásobování obchodů bylo umožněno ze zásobovacích míst před prostorem staveniště a mimořádně po dohodě s pracovníky stavby i v prostoru staveniště.

Rekonstrukce ulice Českobrodská (TSK)

Rekonstrukce ulice Českobrodská, která byla i kvůli nadměrnému přetížení dopravou ve velmi špatném technickém stavu, proběhla v úseku od ulice Ke třem mostům až po ulici Na Vydrholci. Celá stavba byla rozdělena na dvě části, přičemž v jedné byla provedena pouze obnova stávající obrusné a ložné vrstvy vozovky a ve druhé došlo k úpravě nivelety komunikace a uličního prostoru.

V rámci stavby byly rekonstruovány mostní objekty přes Říčanský potok a přes Rokytku. Vozovky byly navrženy s asfaltovým povrchem, chodníky a vjezdy jsou nově z betonové zámkové dlažby a chodníky v zástavbě jsou opatřeny povrchem ze žulové mozaiky.



Nová podoba vozovky a vjezdů v Českobrodské ulici

V rámci rekonstrukce byly upraveny i autobusové zastávky, veřejné osvětlení nebo plynovod.

Zřízeno bylo přisvětlení přechodů pro pěší, proběhlo přeložení silnoproudých a slaboproudých kabelů, prodloužení stávajících chrániček a v neposlední řadě i kácení stávajících dřevin. Podél opravovaných mostů a propustek byly po dobu rekonstrukce zřízeny provizorní komunikace, na které byl vjezd umožněn pouze MHD a rezidentům.

Akce byla spolufinancována z finančních prostředků SFDI. Pokračování oprav dalších úseků ulice Českobrodské je naplánováno do roku 2019.

Muzejní oáza (TSK, DPP)

Názvem Muzejní oáza je označována část ulice Vinohradské mezi Historickou a Novou budovou Národního muzea.

Po výstavbě podzemní chodby spojující obě budovy muzea vznikl plán neobnovovat původní uspořádání ulice, ale vytvořit zde prostor ve formě náměstí, který by zahrnoval vedení automobilové, cyklistické a tramvajové dopravy s plnou prostupností pro pěší. Celý prostor mezi budovami je sjednocen novou žulovou dlažbou, která barevně navazuje na obnovenou fasádu Národního muzea. Zajímavostí je umístění 70 metrů tramvajových kolejí budoucí plánované tratě, která by měla propojit Vinohrady a centrum města.



Prozatím izolovaný úsek tramvajové tratě u Muzea

V rámci akce došlo i k rekonstrukci přechodů pro chodce u vjezdu a výjezdu z Václavského náměstí. Součástí revitalizace bylo zřízení nového odvodnění ulice, dosazení nového mobiliáře (lavičky či odpadkové koše) a výsadba 60 stromů. Revitalizací prošly také sousední Čelakovského sady.

Přehled dalších staveb, rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2018

Název [investor]	Popis
Oprava lávky pro pěší na železničním mostě na Výtoni [TSK]	- Jedna ze dvou lávek, které byly z důvodu havarijního technického stavu na konci roku 2017 uzavřeny, prošla rekonstrukcí až od dubna do září 2018, neboť kvůli související nevyhnutelné odstávce plynového potrubí zavěšeného pod lávkou bylo možné práce provádět pouze v klimaticky příznivých podmínkách. - Nosné konstrukce lávek, které jsou vyloženy na obou stranách železničního mostu vně příhradových dvoustěnných hlavních nosníků, plošně korodovaly a statický posudek umožnil pracovat vždy pouze v části délky jednotlivých mostních polí. Ocelové konstrukce byly otryskány pískem (tlakovou vodu nebylo možno použít kvůli obsahu škodlivých látek v původním nátěru), poškozené prvky byly buď zesíleny, nebo nahrazeny novými tak, aby byla zaručena dostatečná únosnost lávky. Všechny spoje jsou vzhledem k památkové ochraně mostu i po rekonstrukci nýtované. Konstrukce byla na závěr opatřena protikorozním nátěrem v původní barvě z doby vzniku mostu. Byla vyměněna dřevěná mostovka i vnitřní zábradlí, opraveno bylo přístupové schodiště.
Oprava ulice Wilsonova [TSK - spolufinancoval SFDI]	- Souvislá údržba v úseku Hlávkův most – Hybernská spočívala v odfrézování povrchu s následnou asfaltovou náhradou. V rámci akce došlo také k obnově zařízení pro aplikaci rozmrazovacího postřiku. - Souběžně proběhla oprava dilatací v prostoru budovy Hlavního nádraží. Došlo k vyzkoušení dožitých plastických dilatací, ošetření spodní izolace mostovky, osazení nových ocelových dilatačních mostních závěrů, provedení odvodnění a obnově povrchu 50 cm na každou stranu od nové dilatace.
Výstavba protihlukové stěny v lokalitě Spořilovský plácek [TSK]	- Výstavba protihlukového valu a protihlukové stěny proběhla podél komunikací 5. května a Jižní spojka. Účelem stavby bylo zajistit protihlukovou ochranu obytných objektů v ulici Jižní XVII a Čtyřdílná tak, aby byly dodrženy hygienické limity i pro výhledové stavy dopravy v lokalitě. - Vybudována byla 2,5 m vysoká protihluková stěna „jih“, 6 m vysoká protihluková stěna „sever“ a 6 m vysoký protihlukový val.
Rekonstrukce ulice Nuselská [TSK]	V roce 2018 byl rekonstruován úsek Vladimírova – most přes Botič. Nové vozovky jsou s živičným povrchem, parkovací stání z velké žulové dlažby a chodníky z kamenné mozaiky. Součástí stavby byla i úprava odvodnění, přeložky sítí, SSZ, úprava zeleně či úpravy mobiliáře. Realizace stavby je v koordinaci se stavbami dalších investorů: Pražská plynárenská, a.s., Pražská vodohospodářská společnost a.s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., UPC Česká republika, s.r.o., T-Mobile Czech Republic a.s., Pražská teplárenská a.s.
Rekonstrukce Anenský trojúhelník [TSK]	- Byla dokončena 1. etapa akce, jejímž předmětem je oprava vozovek a chodníků. Součástí rekonstrukce byla změna rozhraní chodníků a vozovek, sanace podloží, opravy uličních vpustí a jejich přípojek a nové vodorovné dopravní značení. - Rekonstrukce probíhala po etapách a týkala se ulic Na Zábradlí, Anenská (úsek Smetanovo nábřeží – Anenské náměstí), Náprstkova (úsek Karoliny Světlé – Betlémské náměstí) a Betlémská (úsek Karoliny Světlé – Betlémské náměstí).
Oprava ulice Keplerova [TSK]	- Bylo opraveno odvodnění ulice včetně osazení 15 ks vpustí a přípojek. - Stávající dlážděný povrch vozovky byl vyměněn za živičný kryt, a to včetně lokálního předláždění navazujících zpevněných ploch. Změnou krytu vozovky došlo ke snížení staré hlukové zátěže v okolí komunikace.

Rekonstrukce ulice Kamýcká [TSK]	Souvislá údržba komunikace v úseku Kosova – konec hlavního města Prahy spočívala v odfrézování povrchu s lokální opravou ložné vrstvy a následnou pokládkou asfaltové vrstvy. Proběhla úprava krajnice a zádržného systému, rekonstrukce vjezdů, odvodňovacích příkopů, dvou propustků a části chodníku. Bylo obnoveno vodorovné dopravní značení.
Souvislá údržba ulice Dobříšská [TSK]	Jednalo se o akci souvislé údržby v celém rozsahu komunikace Dobříšská. Byla provedena mikrofréza o tloušťce 15 mm s následnou pokládkou studeného mikrokoberce s lokální opravou ložné vrstvy a rektifikací povrchových znaků inženýrských sítí. Proběhlo obnovení dopravního značení.
Rekonstrukce ulice Na slupi [TSK]	Na rekonstrukci tramvajové tratě a sanaci mostu přes Botič z roku 2017 navázala úprava zbylých částí komunikace. Nové vozovky mají živičný povrch, parkovací stání jsou dlážděna z velké žulové dlažby a chodníky z kamenné mozaiky. Součástí stavby byla i úprava odvodnění, přeložky sítí a oprava veřejného osvětlení.



Opravená lávka pro pěší na železničním mostě na Výtoni



Ulice Na slupi po rekonstrukci

Mezi akce TSK patřily i další rekonstrukce a opravy komunikací. Proběhla jedna z etap rekonstrukce ulice Vršovická, jejíž součástí byla obnova živičných vrstev a lokální výměna podkladní vrstvy. Na Štěrboholské spojení proběhla další etapa výměny ložné a obrusné vrstvy.

V části komunikací Na Hroudě a nábřeží Kapitána Jaroše došlo k výměně dlážděného krytu za kryt živičný. Na ulici U Seřadiště byly realizovány práce k odstranění havarijního stavu komunikace. Rekonstrukce části ulice Žitomířská spočívala ve výměně povrchu vozovky a chodníků, opravě odvodnění a osvětlení přechodu.

Ve Starých Bohnicích bylo v rámci 1. etapy rekonstruováno 7 ulic, na kterých je nová živičná vozovka, zvýšené plochy křižovatek, dlážděné chodníky a dešťová kanalizace. Na části ulice Křesomyslova je po rekonstrukci nové odvodnění, asfaltový povrch, dlážděné chodníky a dva dlouhé zpomalovací prahy.

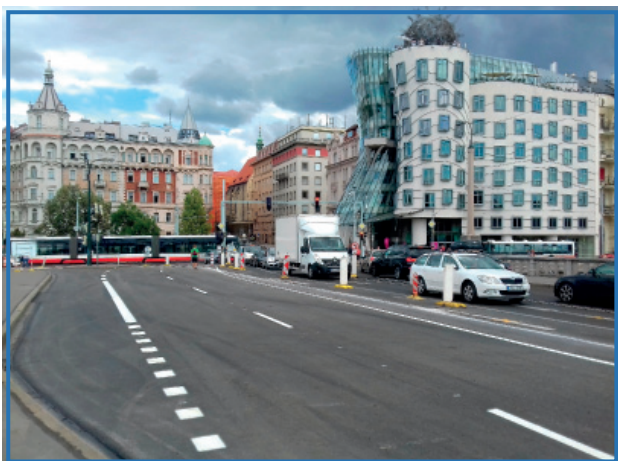
Proběhla rekonstrukce vozovky a výstavba chodníku včetně odvodnění v ulici U Trojského zámku. V ulici Pod Čimickým hájem, kde byla vozovka historicky nezpevněná a později pouze asfaltem vyspravovaná, byla vybudována nová vozovka, chodníky a odvodnění včetně revitalizace zeleně. V části ulice Horoměřická bylo upraveno odvodnění.

Po archeologickém průzkumu byl revitalizován prostor před Píseckou bránou předlážděním vozovky a chodníků. Ve Strahovském tunelu byly zlepšeny protismykové vlastnosti vozovky metodou tryskání kuliček (brokování). Byla opravena část vozovky ulice Zhořelecká s lokálními sanacemi, doplněním přechodů pro chodce, opravou autobusového zálivu, parkoviště včetně osvětlení a opravou odvodnění. Dokončena byla rekonstrukce ulice Londýnská, kde zbývalo po zimní přestávce opravit vozovku.

V ulicích Vltavská, Patočkova, Hrabáková, Bieblova, Pod Brentovou a Pod Barvířkou byla opravena vozovka, chodníky a odvodňovací zařízení. Na Jižní spojení v úseku na Praze 10 byl vyměněn asfaltový povrch vozovky pravého jízdního pruhu včetně opravy zádržného systému (financováno SFDI).

Na Jiráskově mostě byly obnoveny živičné vrstvy vozovky včetně drobných oprav izolačního souvrství. V souvislosti s uzavírkou byly opraveny povrchy také v navazujících ulicích.

V Nových Butovicích byl snesen most pro pěší v havarijním stavu a nahrazen novou konstrukcí. Oprava mostu proběhla i na ulici K Barrandovu.



Nový povrch vozovek na Jiráskově mostě



Vysazené chodníkové plochy v Londýnské ulici

V rámci souvislé údržby komunikací proběhly následující akce. Na ulici Novodvorská v úseku Smotlachova – U družstva Tempo byl odfrézován povrch s následnou asfaltovou náhradou, byly upraveny přechody pro chodce a zastávky.

Souvislá údržba komunikace Ve Žlíbku spočívala v lokální sanaci ložné vrstvy a odfrézování povrchu s následnou asfaltovou náhradou. Došlo k rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí a opravě obrub. Jednalo se o pokračování akce z roku 2017, která byla z důvodu nepříznivých klimatických podmínek v zimním období přerušena.

Další akcí, která byla dokončením stavby z předchozího roku, byla souvislá údržba komunikace K Barrandovu v úseku K Holyni - Pražský okruh, kde byla provedena fréza s následnou obnovou asfaltových vrstev v hluk snižující úpravě, rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí a oprava obrub. Akce byla spolufinancována z finančních prostředků SFDI, stejně jako souvislá údržba nájezdové rampy Barrandovského mostu spočívající v odfrézování povrchu s následnou pokládkou emulzního mikrokoberce.

Byla provedena souvislá údržba vozovky v ulici Zařičanská, v jejímž rámci byly vyměněny obrusné vrstvy vozovky s lokální sanací podkladních vrstev, rektifikovány povrchové znaky inženýrských sítí a pročištěny příkopy.



Souvislá údržba v ulici K Barrandovu

Na ulici V Pitkovičkách byly odstraněny asfaltové vrstvy (s lokální sanací podkladních vrstev) s následnou asfaltovou náhradou. Šířka komunikace byla sjednocena, obnoveny a opraveny byly stávající vjezdy a obruby.

Souvislá údržba proběhla také na ulicích Ústecká, K Nedvězí, Podzámecká a K Běchovicům.

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2018

Název [investor]	Popis
Bezbariérové úpravy tramvajových zastávek [TSK]	- Na zastávkách Maniny byl stávající nástup z vozovky nahrazen vídeňskými zastávkami. Součástí stavby jsou nové přechody pro chodce a úprava navazujících chodníků. Byly provedeny přeložky inženýrských sítí. - U zastávky I. P. Pavlova byla zvýšena niveleta vozovky v délce 55 m podél tramvajového ostrůvku. Povrch vozovky je z drobné žulové dlažby, povrchy chodníků z řezané mozaiky. Zábradlí je nahrazeno antiparkovacími sloupky. - Na zastávce Kamenická v obou směrech byl stávající nástup z vozovky nahrazen zastávkovými mysy. Součástí stavby je nový přechod pro chodce.
Rekonstrukce tramvajové trati Vysočanská – Vozovna Hloubětín [DPP]	- Rekonstrukce tramvajové trati v Kolbenově ulici proběhla v koordinaci s pracemi dalších investorů. Původní dosluhující velkoplošné panely byly nahrazeny klasikou kolejovou konstrukcí na pražcích ve šterkovém loži, převážně se zatravněným svrškem se závlahou. Na přejezdech, křižovatkách a místech pro přecházení komunikace je povrch živičný. Všechny zastávky jsou bezbariérové. - V části trati je zkušebně testován nový typ protihlukové clony. Ta je složena z gumových kvádrů, které dosahují pouze 30 cm nad hlavu kolejnice, ovšem v bezprostřední blízkosti koleje.

Rekonstrukce stanice metra Dejvická [DPP]	• Rekonstrukce stanice, která kromě čtyřdenní výluky určené na vybrané činnosti prováděné nad nástupištěm a eskalátory, probíhala za provozu stanice, se týkala osvětlení, rozvaděčů, informačního systému, obkladů stěn, podhledů a dlažeb. Obklady za kolejíštěm z nosníků Hurdis byly ponechány, avšak nejvíce degradované části byly nahrazeny novým lamelovým obkladem. • Na výstupních objektech byla opravena střešní krytina, klempířské prvky a skleněné části. Byl modernizován výtah, vyměněny byly výhybky v obrátišti stanice, včetně dvojité kolejové spojky.
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Vinohradská [DPP]	• Rekonstrukcí prošel úsek mezi Florou a Želivského v délce 600 m. Panelová trať byla nahrazena novou konstrukcí s betonovými pražci ve šterkovém loži. Povrch tramvajového tělesa je zatravněný, opatřený automatickou závlahou. V prostoru přejezdů, zastávek a v místech kolejových konstrukcí je povrch dlážděný, případně asfaltový. Zastávky jsou bezbariérové s dlážděným povrchem z mozaiky. • V rámci výluky byla vyměněna část kolejové konstrukce křižovatky Želivského a také opravena trať ve Škrétově ulici mezi I. P. Pavlova a Muzeem, kde byly vyměněny pražce a kolejnice.
Rekonstrukce tramvajové tratě Újezd - Malostranská [DPP]	• Většina oblouků na trati byla buď vyměněna, nebo bočně navařena. Vyměněna byla kolejová splítka v Letenské ulici včetně jejího rozvětvení na obou stranách. Celá trať byla kompletně přebroušena. Proběhla kontrola trolejového vedení. • Na Malostranském náměstí byla plocha kolejíště předdlážděna do nové dlažby formátu 10 x 10 cm v souladu se záměry Institutu plánování a rozvoje.
Optimalizace železniční tratě Praha Hostivař – Praha hl. n. [SZDC]	• Začala rekonstrukce, která zahrnuje výstavbu nové železniční stanice Praha-Zahradní Město, nové železniční zastávky Praha-Eden, rekonstrukci železniční stanice Praha-Vršovice a přeložku části úseku do nového koridoru při jižním okraji bývalého seřadovacího nádraží Praha-Vršovice. V úseku Praha-Zahradní Město – Praha hl. n. jsou navrženy čtyři traťové koleje.
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu [SZDC]	• Pokračovala rekonstrukce Negrelliho viaduktu. Projekt komplexně řeší nevyhovující stav mostní konstrukce, železničního svršku, zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a trakčního vedení. Stavba také zahrnuje odstranění vestavěb a přístavěb v mostních obloucích.
Další rekonstrukce a opravy v hromadné dopravě	• Metro: Na trase A byla dokončena rekonstrukce stanice Muzeum. Oprava východního vestibulu stanice Palmovka zahrnovala výměnu eskalátorů, podhledů a osvětlení, modernizaci elektrických zařízení, obkladů a dlažeb. Ve stanici Anděl byly vyměněny eskalátory vestibulu Anděl včetně celkové opravy eskalátorového tunelu. Oprava podobného rozsahu proběhla ve stanici Náměstí Republiky (výměna eskalátorů vestibulu Náměstí Republiky, oprava eskalátorového tunelu, rekonstrukce vestibulu). Ve stanici Nádraží Veveřslavín bylo pevné schodiště mezi vestibulem a autobusovým terminálem nahrazeno dvěma eskalátory. Na trase C během několika výluk proběhla v úseku Budějovická – Pankrác výměna dožívajících dřevěných pražců za železobetonové. • Tramvaje: Na náměstí Kinských byla opravena trať v délce 150 m. Na křižovatce Národní x Spálená byl opraven závažně poškozený oblouk. Ve třech etapách proběhla kompletní rekonstrukce křižovatky Lazarská x Spálená.



Rekonstrukce tramvajové tratě v Kolbenové ulici



Tramvajová trať ve Vinohradské ulici po rekonstrukci

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. jako správce většiny komunikací města včetně jejich příslušenství odpovídá za jejich uspokojivý technický a provozuschopný stav. Zajišťuje proto potřebné opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu a provoz.

Financování těchto činností zajišťuje hlavní město Praha z rozpočtu běžných a kapitálových výdajů, případně z příspěvku SFDI či od městských částí.

V roce 2018 bylo hl. m. Prahou prostřednictvím TSK, a. s. vynaloženo na opravy, údržbu, provoz a letní a zimní služby 3 842 397 tis. Kč. Kapitálové výdaje činily 1 843 599 tis. Kč.

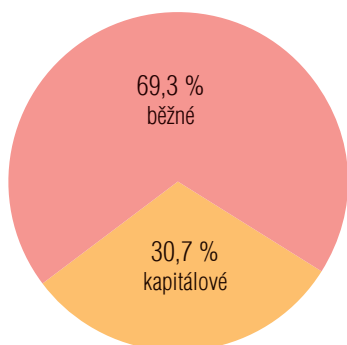
12 FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2018 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).

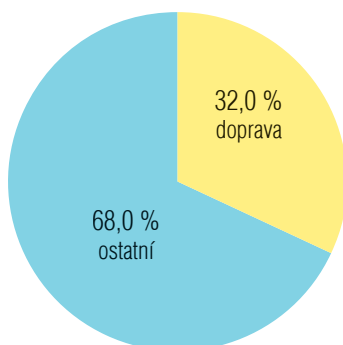
Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30. 6. 2018, dosáhl na výdajové straně 96,6 mld. Kč, z toho výdaje v kapitole 03 Doprava, činily 27,3 mld. Kč. Kapitola 03 tak byla i v roce 2018 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu (více než 28 %). Na běžných výdajích hlavního města se doprava podílela 32 %, na výdajích kapitálových necelých 20 %.

Rozložení celkových výdajů v městském rozpočtu v roce 2018 (rozpočet upravený k 30. 6. 2018)

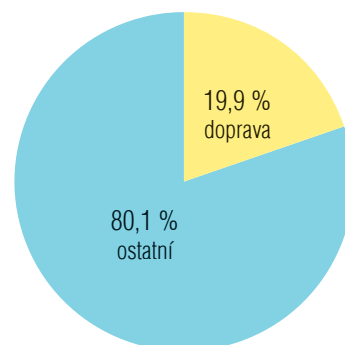
rozdělení celkových výdajů



běžné výdaje – podíl dopravy



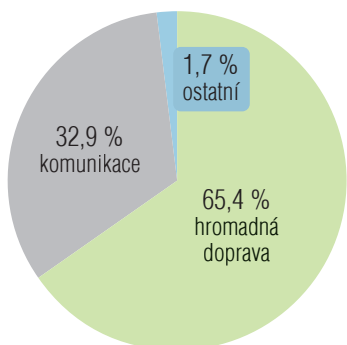
kapitálové výdaje – podíl dopravy



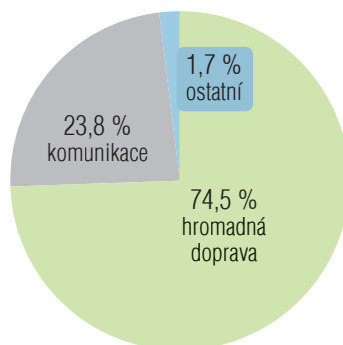
Z celkové částky, plánované v upraveném rozpočtu pro oblast dopravy (27,3 mld. Kč), bylo 21,4 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 5,9 mld. Kč na výdaje kapitálové.

Výdaje na dopravu podle účelu – hromadná doprava/komunikace (rozpočet upravený k 30. 6. 2018)

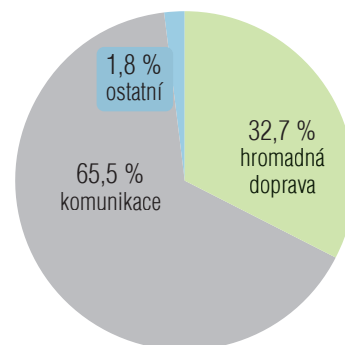
celkové výdaje na dopravu



běžné výdaje na dopravu



kapitálové výdaje na dopravu

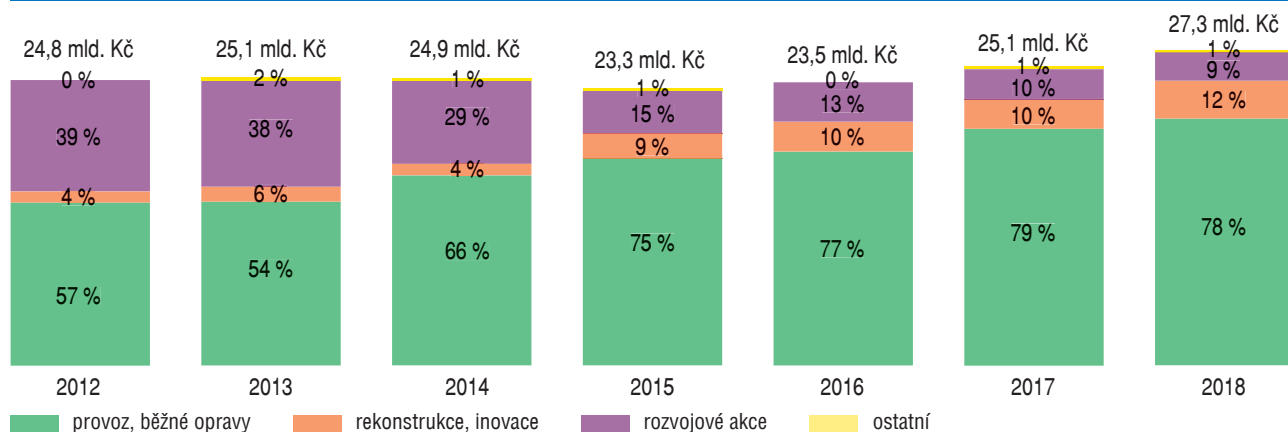


Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené se zajišťováním provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v upraveném rozpočtu vyčleněno 15,9 mld. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací byly určeny 5,1 mld. Kč a 0,4 mld. Kč bylo vyčleněno na krytí různých ostatních nezbytných výdajů.

Výdaje kapitálové byly určeny zejména pro rozsáhlejší opravy a rekonstrukce (57 %) a investice rozvojové (39 %). Převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 5,9 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 1,9 mld. Kč, na investice do komunikační sítě 3,9 mld. Kč, v tom na zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu 0,100 mld. Kč, na záchytná parkoviště P+R 0,2 mld. Kč a na rozvoj telematiky a řízení městského silničního provozu byla určena částka 0,5 mld. Kč. K relativně nízkému podílu finančních prostředků určených pro investice do systému hromadné dopravy osob je třeba připomenout, že další prostředky směřující do tohoto systému byly hrazeny i z jiných zdrojů.

Z celkových výdajů, určených v upraveném rozpočtu na rok 2018 v kapitole 03 pro dopravu, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob 65 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 33 %. Podrobnější rozbor položek v rozpisu výdajů na dopravu ukazuje, že 21 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 3,4 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, 2,3 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové a 0,4 mld. Kč na výdaje ostatní. V dlouhodobém vývoji struktury výdajů je zřejmý trvalý růst podílu výdajů určených na zajištění provozu dopravního systému města, jeho údržbu a běžné opravy.

Vývoj struktury výdajů na dopravu v rozpočtech hl. m. Prahy (rozpočty upravené k 30. 6. b.r.)

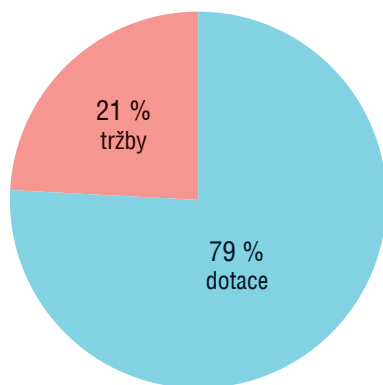


Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané prostředky na úhradu některých nákladů provozu PID. Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) byl poskytnut příspěvek na údržbu, opravy a výstavbu komunikací, které dočasně plní funkci chybějící nadřazené silniční sítě. Stát se též podílí na výstavbě Pražského okruhu, za jejíž financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2018 bylo na stavbách okruhu vydáno celkem 35 mil. Kč (vč. DPH a valorizace). Většinou se na jihozápadním segmentu jednalo o protihluková opatření a zrušení staveníšť, na severozápadním segmentu o projektové práce spojené se zpracováním podkladů pro oznámení EIA staveb 518 a 519. Spolu s unijními fondy se rozpočet města podílel na financování operačních programů EU.

Významným zdrojem financování provozu systému hromadné dopravy jsou tržby z jízdného, případně další drobné tržby. Celkový náklad na provoz Pražské integrované dopravy (PID) na území Prahy byl v roce 2018 20,2 mld. Kč. Celkové tržby inkasované na tomto území dosáhly výše 4,2 mld. Kč, v tom tržby z jízdného 3,9 mld. Kč, ostatní drobné tržby (reklama aj.) 0,3 mld. Kč. Dotace z rozpočtu hl. m. Prahy a státní příspěvek na provoz železniční dopravy činily v součtu 16 mld. Kč.

Pokrytí nákladů PID

území hl. m. Prahy; skutečnost 2018



Částkou 5,5 mld. Kč přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města z vlastních zdrojů Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. Na obnovu vozového parku MHD bylo věnováno 3,4 mld. Kč a 2,1 mld. Kč na další investiční akce (akce spolufinancované z operačních programů, bezbariérová opatření aj.). V roce 2018 bylo Dopravnímu podniku hl. m. Prahy dodáno 25 nových tramvají 15T a přes 100 nízkopodlažních a částečně nízkopodlažních autobusů.

13 PROJEKTY EU S ÚČASTÍ TSK HL. M. PRAHY, A.S.

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. přistoupila k procesu přípravy a realizace projektů s možností čerpání finančních prostředků z operačních programů v programovacím období 2014-2020. Využila prvních vyhlášených výzev pro předkládání žádostí o podporu, které byly relevantními řídicími orgány vyhlášeny.

Projekty v programovacím období 2014-2020 a jejich celkové investiční náklady	
Operační program Doprava	856 154 858 Kč
Operační program Praha – půl růstu ČR	322 772 177 Kč
CELKEM	1 178 927 035 Kč

Projekty financované z OP Doprava



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



V roce 2018 byly administrovány tyto schválené dotační projekty financované z výzvy č. 27 OP Doprava:

Název a číslo projektu	Celkem		
	Rozpočet	Dotace 85 %	Spolufinancování
Systém informací o dojezdových dobách na Městském okruhu (reg. č.: CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_027/0000061)	192 443 400 Kč	163 576 890 Kč	28 866 510 Kč
Systém navádění pro volná parkovací místa v ulicích Prahy (reg. č.: CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_027/0000062)	154 333 058 Kč	131 183 099 Kč	23 149 959 Kč
Rozvoj dopravně závislého řízení na SSZ s vazbou na Městský okruh (reg. č.: CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_027/0000060)	509 378 400 Kč	432 971 640 Kč	76 406 760 Kč
Celkem za projekty financované v rámci OP Doprava	856 154 858 Kč	727 731 629 Kč	128 423 229 Kč

Projekty financované z OP Praha – půl růstu ČR



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Praha – půl růstu ČR



V roce 2018 byly administrovány následující schválené dotační projekty financované z výzvy č. 8 „Inovační poptávka veřejného sektoru“, výzvy č. 40 „Energetické úspory v městských objektech – Silniční doprava“ a výzvy č. 29 „Inovační poptávka veřejného sektoru II“:

Název a číslo projektu	Celkem		
	Rozpočet	Dotace 90 %	Spolufinancování
Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1, výzva č. 8 (reg. č.: CZ.07.1.02/0.0/0.0/15_024/0000505)	49 900 000 Kč	44 910 000 Kč	4 990 000 Kč
Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu, výzva č. 40 (reg. č.: CZ.07.2.11/0.0/0.0/17_057/0000604)	99 172 653 Kč	89 255 388 Kč	9 917 265 Kč
Vývoj systému řízení dopravy za pomoci multiagentních a adaptivních systémů s prvky umělé inteligence, výzva č. 29 (reg. č.: CZ.07.1.02/0.0/0.0/17_046/0000935)	51 531 516 Kč	46 378 364 Kč	5 153 152 Kč
Validační a informační systém dopravně-technických informací, výzva č. 29 (reg. č.: CZ.07.1.02/0.0/0.0/17_046/0000936)	61 070 212 Kč	54 963 191 Kč	6 107 021 Kč
Vývoj systému řízení dopravy za pomoci multiagentních a adaptivních systémů s prvky umělé inteligence, výzva č. 29 (reg. č.: CZ.07.1.02/0.0/0.0/17_046/0000965)	61 097 796 Kč	54 988 016 Kč	6 109 780 Kč
Celkem za projekty financované v rámci OP Praha – půl růstu ČR	322 772 177 Kč	290 494 959 Kč	32 277 218 Kč

14 OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY

14.1 Letecká doprava

Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména v Ruzyni na Letišti Václava Havla Praha (dále Letiště Praha), které se nachází na severozápadním okraji města (veřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí). Dalšími pražskými letišti jsou Letňany (veřejné travnaté letiště), Kbely (vojenské letiště) a Točná (travnaté neveřejné letiště). V blízkosti Prahy leží ještě letiště Vodochody (neveřejné mezinárodní letiště).

Letiště Praha

Z hlediska dráhového systému je Letiště Praha vybaveno třemi RWY (runway, vzletová a přistávací dráha), přičemž dvě z nich (RWY 12/30 a RWY 06/24) jsou v používání. RWY 04/22 je uzavřena pro vzlety a přistání a slouží jako parkovací a odstavná plocha. Celková kapacita dráhového systému je cca 200 tisíc pohybů (vzlet, přistání) letadel za rok a 46 pohybů letadel za hodinu.

Počet pohybů letadel na Letišti Praha dosáhl v roce 2018 hodnoty 155 530, což je o 7 307 pohybů více než v roce 2017 (nárůst o 4,9 %). Nejvyšší počet pohybů (15 929) byl zaznamenán v srpnu, nejnižší (9 479) v únoru. Dlouhodobě stoupá průměrný počet osob připadajících na jeden pohyb. V roce 2018 dosáhl hodnoty 108 osoby/pohyb (+ 4 % v porovnání s rokem 2017)



Jediný Boeing 737-800 registrace OK-TST v barvách ČSA



Airbus A380 spol. Emirates při vzletu z Letiště Václava Havla

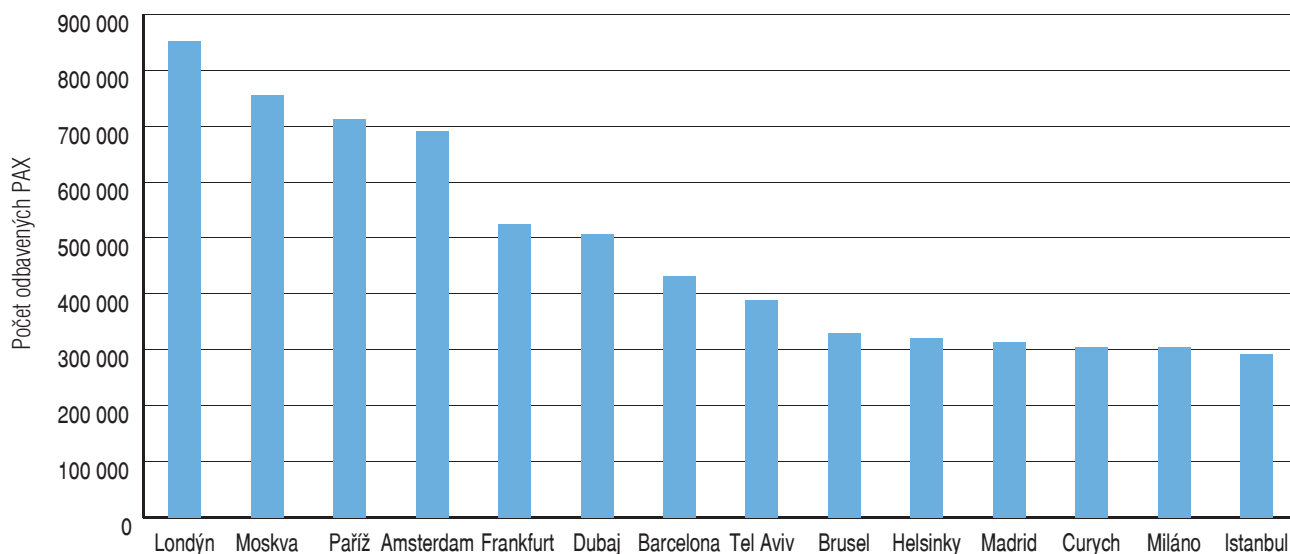
Letiště Praha má tři terminály, které slouží pro odbavení cestujících (PAX) jak na odletu, tak na příletu. Terminál 1 slouží k odbavení cestujících letících do zemí mimo Schengenský prostor (pasová kontrola), Terminál 2 je určen pro cestující letící do zemí Schengenského prostoru (bez pasové kontroly) a v Terminálu 3 jsou odbavovány privátní a VIP lety. Celková kapacita terminálů je v současné době přibližně 17 milionu odbavených cestujících za rok. Letiště Praha je v současné době a při stávajících dílčích kapacitách jednotlivých subsystémů téměř na hranici maximálního využití celkové kapacity terminálů.

Počty odbavených cestujících, dopravců a destinací na Letišti Praha

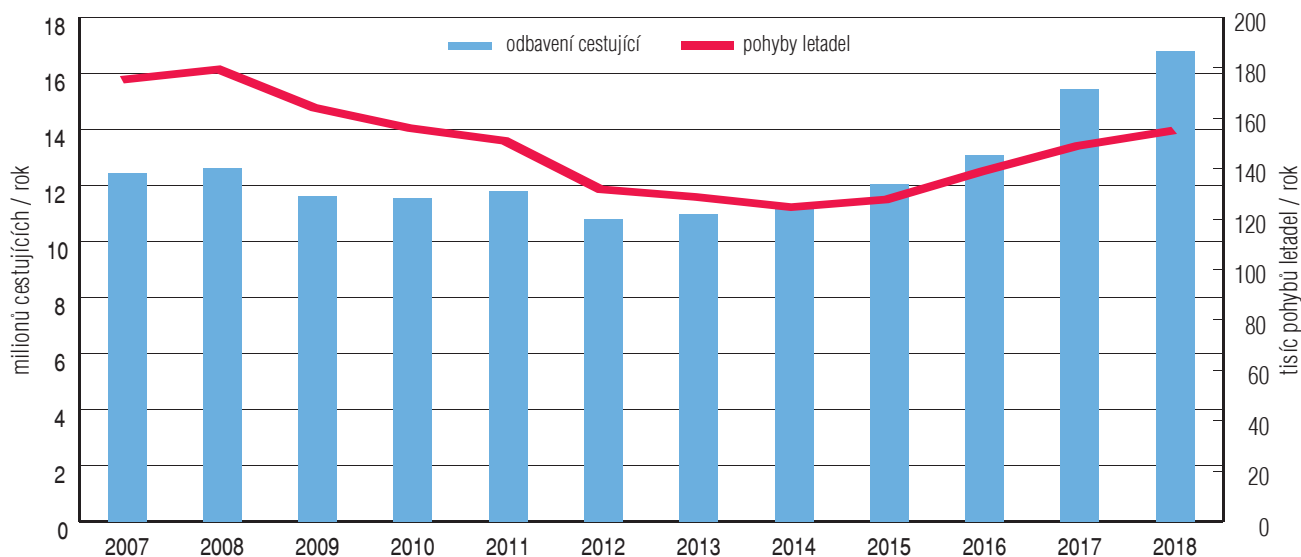
V roce 2018 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 16 797 006 cestujících (z toho 96,1 % na pravidelných linkách), což představuje ve srovnání s rokem 2017 nárůst o 8,97 %. Podíl klasických leteckých společností využívajících služeb pražského ruzyňského letiště činil přibližně 65 %, podíl nízkonákladových společností byl přibližně 35 %. Celých 97 % odlétajících cestujících mělo Letiště Praha jako počátek své cesty, tzv. lokální cestující. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v červenci (1 877 369 PAX), nejméně v lednu (932 920 PAX). Oproti roku 2017 bylo měsíční maximum o 10 % vyšší.

V rámci pravidelné letecké dopravy bylo odbaveno 16 145 596 PAX, zatímco na nepravidelných linkách to bylo 651 410 PAX. Měsícem s nevyšším počtem odbavených cestujících byl v roce 2018 červenec. Špičkovým dnem byl pátek a časy 9:30-12:30, 14:00-16:00, 19:30-21:50 představují denní období, kdy je v maximální možné míře využívána celková kapacita terminálů a dráhového systému včetně odbavovací plochy. Na pravidelných linkách mohli v roce 2018 cestující využít služeb celkem 69 dopravců.

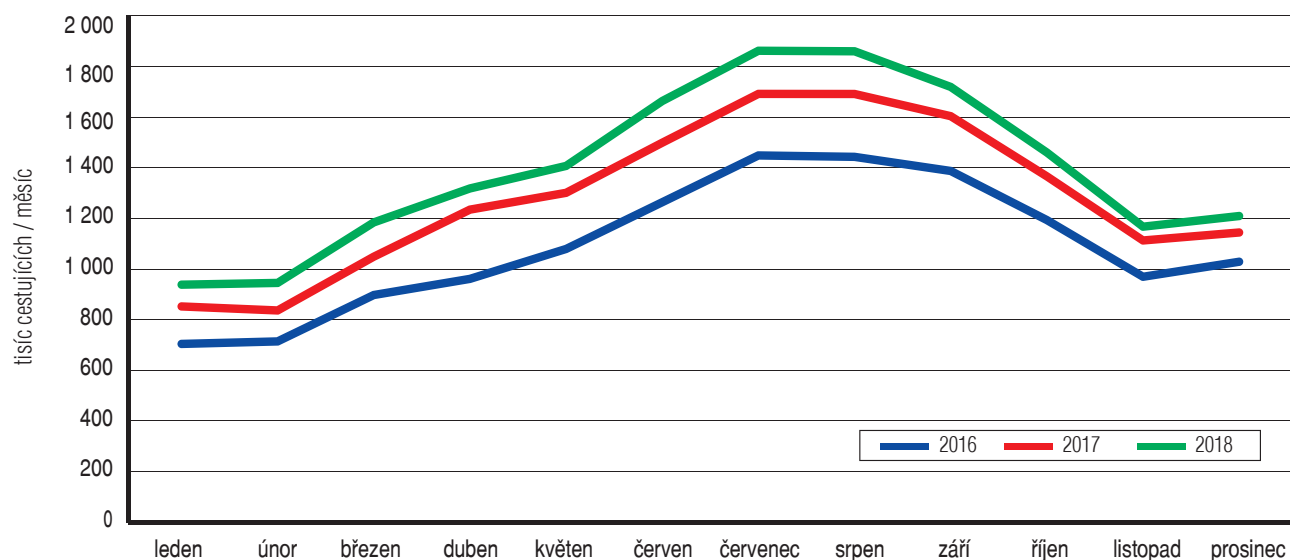
Nejžádanější destinace z Letiště Praha v roce 2018



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



Měsíční počty cestujících odbavených na Letišti Praha v letech 2016 až 2018



Nákladní přeprava na Letišti Praha

Pro odbavení nákladů jsou na Letišti Praha umístěny dva cargo terminály (Menzies Aviation CZECH s. r. o., ČSA a. s.). Každý z těchto cargo terminálů má kapacitu 100 tis. t/rok. V roce 2018 byl na Letišti Praha letecky odbaven náklad v celkovém objemu 80 915 tun. Přeprava nákladu byla oproti roku 2017 o přibližně 965 tun nižší (pokles o 1,2 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v červenci (7 186 tun), nejméně v únoru (5 894 tun). Měsíční maximum bylo v roce 2018 o 6 % nižší než v roce 2017.



Nákladní Antonov AN124 při odletu z Prahy



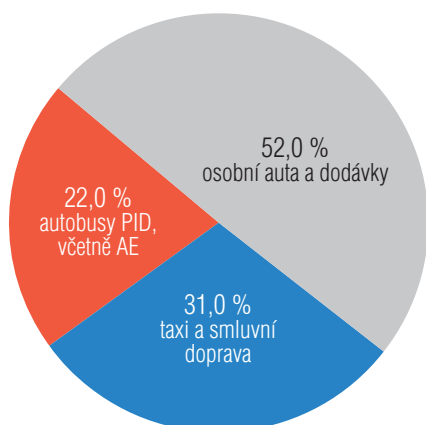
Land side Letiště Praha – věž řízení letového provozu

Návazná doprava z/na Letiště Praha

Od centra Prahy je Letiště vzdáleno cca 11 km. Obsluhují jej zejména dvě rychlé městské autobusové linky PID č. 100 a 119, které směřují ke stanicím linek metra A (Nádraží Veleslavín) a B (Zličín). Od dubna 2018 navazuje u stanice Nádraží Veleslavín denně od 5:00 do 0:30 hodin na každý spoj metra linky A jeden autobusový spoj linky 119. Na Letišti zajišťují i některé další autobusové linky, zejména dálkové a regionální dopravy. Speciální autobusová linka Airport Express, určená především pro cestující, kteří z Prahy pokračují v cestě po republice železniční dopravou, spojuje stanici Praha hlavní nádraží se zastávkami u Terminálů 1 a 2.

K cestě na letiště i z letiště je k dispozici taxi doprava provozovaná jak osobními automobily, tak minibusy. Operuje zde také řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování dopravy osob mezi letištěm a městem má individuální automobilová doprava, která v roce 2018 představovala 47 % návazné dopravy na letiště. Dále následovala Taxi doprava s podílem 31 % a zbylých 22 % připadalo na MHD a linkovou veřejnou dopravu včetně linky AE.

Všechny cesty na letiště a z letiště (2018)



Linka AE v zastávce Terminál 1

V roce 2018 bylo na Letišti Václava Havla Praha k dispozici celkem 6 872 míst k parkování. Pro veřejnost jsou k dispozici krátkodobá parkovací stání v celkové kapacitě 583 míst (EXPRESS, PC COMFORT a PA SMART) a dlouhodobá stání, nabízející celkem 3 718 míst (PC COMFORT a PA SMART). Pro zaměstnance letiště a pro partnery je vyhrazeno 2 571 parkovacích míst. Další možnosti parkování jsou k dispozici na komerčních parkovištích v širším okolí letiště.

14.2 Vodní doprava

Vodní doprava v Praze zajišťuje přepravu osob a nákladů po řece Vltavě, která má na území Prahy délku 30,9 km a je na ní pět plavebních komor (Modřany, Smíchov, Mánes, Štvanice, Podbaba). Kapacita plavebních komor Podbaba (5,2 mil. t/rok) a Smíchov (2,8 mil. t/rok) určuje kapacitu pražské vodní cesty.

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 2000–2018					
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
2015	3 570	24 622	3 855	8 880	3 763
2016	3 500	25 575	4 501	8 915	4 560
2017	3 158	25 386	4 520	10 174	3 827
2018	3 491	25 517	4 525	10 525	3 323

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 osmi pražských přívozů, které jsou součástí Pražské integrované dopravy (PID).



Provoz lodí v okolí Karlova mostu



Lod' Cecílie pod Vyšehradem

Nejstarším provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze je Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost tvoří konsorcium se společností Prague Boats, s. r. o., která vznikla rozdělením původní společnosti Evropská vodní doprava (EVD). Prague Boats je provozovatelem lodí zajišťujících plavby obou společností. Provoz lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů. Také jsou pořádány nejruznější okružní plavby po Vltavě, do ZOO, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka. PPS provozuje pražské přívozy P7 v Holešovicích a P8 v Troji, který byl vybudován jako dočasná náhrada v místě původní lávky pro pěší, která spojovala Císařský ostrov s Trojou. Velkokapacitní loď Troja uveze až 100 cestujících.

Vývoj počtu přepravených osob dvěma největšími přepravci (osob/ rok v tisících)														
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Prague Boats	196	199	230	179	145	193	205	209	246	283	298	322	329	345
PPS	86	115	229	208	94	91	107	98	149	162	186	189	192	507

Další operující společností je AQUAVIA Praha, s. r. o. pořádá společenské akce na třech lodích – Moravia, Czechie a Klára.

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Z přístaviště „Judita“ vyjíždějí lodě každých 15-20 minut. Společnost dále provozuje pražské přívozy P1, P2, P4, P5 a P6. V zimních měsících provozovala společnost mimo rámec PID přívoz Vyšehrad. Přívoz P3 provozuje společnost Vittus Group, s.r.o.

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.

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. 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. Kromě přístavů slouží pro manipulaci s náklady občasné překladiště a mobilní plovoucí rampy.



Připrava na začátek plavební sezóny



Nákladní loď v plavebním kanálu v Troji

Koncem roku začala u ostrova Štvanice modernizace plavební komory. Akce je součástí projektu rekonstrukcí na Vltavě v úseku z Mělníka do Prahy, kdy společně s dalšími stavbami dojde ke zvýšení plavebních parametrů Vltavské vodní cesty.

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v Praze (tun/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
2015	145	345	41	440	313 900
2017	11 413	9 422	112	12 551	278 432
2018	45 720	43 980	2 834	44 768	200 333

Značný nárůst objemu přepraveného materiálu plavebními komorami v Praze v loňském roce byl způsoben jednak převozem odtěžovaných nánosů v Radotínském přístavu, který na jaře provádělo Povodí Vltavy a také přepravou odtěžovaných nánosů na Vltavské cestě realizované Ředitelstvím vodních cest České republiky (ŘVC ČR), která začala v říjnu 2018 a bude pokračovat i v roce 2019.

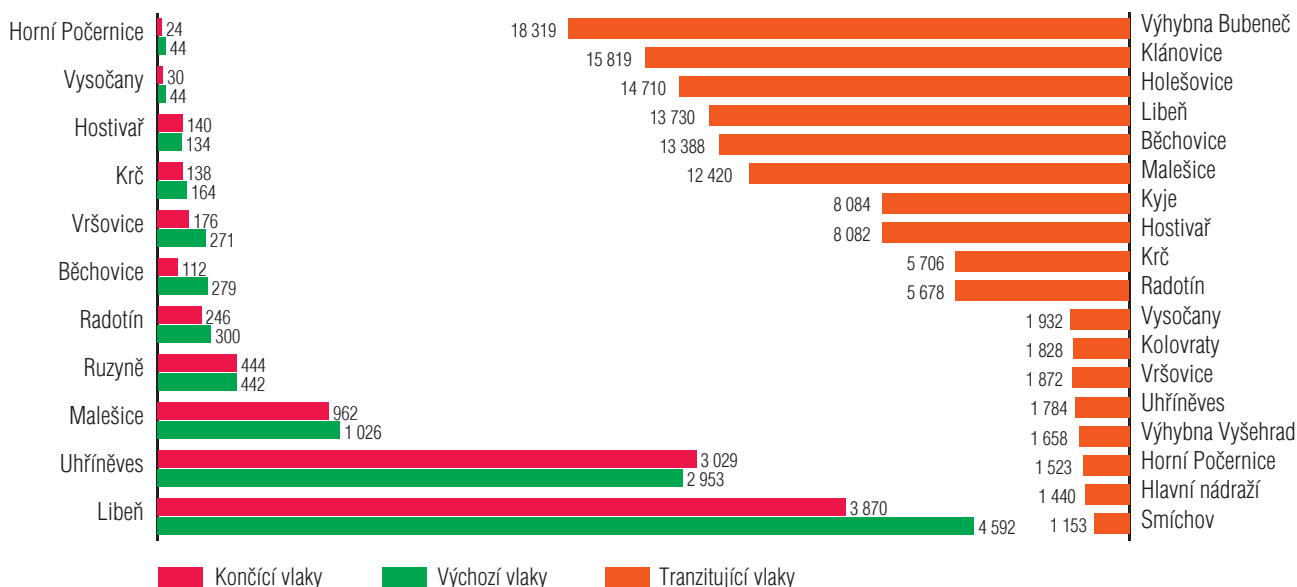
Vývoj objemu substrátu v pražských přístavech (tun/rok)						
Rok	Přístavy					
	Radotín	Smíchov	Holešovice	Libeň	Jiné	Praha bez rozlišení
2005	36 408	11 396	99 308	2 934	-	-
2010	0	364	53 207	0	-	-
2015	0	0	64 060	1 622	133 947	98 550
2017	16 736	0	0	28 070	234 683	50
2018	51 632	0	30 567	0	99 164	36 993

Provozovatelé vnitrostátní vodní dopravy vykazují někdy i jiná místa odkud odvázejí vytěženou zeminu při stavebních pracích. Přepřavci mají také možnost vykazat Prahu jako přístav bez bližšího rozlišení, protože v mezinárodním číselníku je uvedena pouze Praha.

14.3 Nákladní železniční doprava

Železniční uzel Praha je i nadále nejvýznamnějším železničním uzlem v České republice, přestože nákladní železniční doprava zde spíše stagnuje. Její provoz je ovlivňován především preferovanou osobní dopravou a postupně mizějící či nevyužitou infrastrukturou, která by jejího potenciálu využila více. Funkční železniční vlečky využívají sklad a velkoobchodní stavebnin Metrostavu v Horních Počernicích, v Radotíně místní cementárna (Českomoravský cement) a distribuční centrum Staropramenu, nebo velkosklady Pražské správy nemovitostí ve Zličíně (zde je však připravována výstavba nové rezidenční čtvrti).

Počty výchozích končících a tranzitujících vlaků v Praze v roce 2018



V roce 2018 bylo na území Prahy evidováno 20 155 výchozích či končících nákladních vlaků, což je mírný pokles oproti roku předešlému (o 5,4 %). Nejvíce nákladních vlaků odbavila opět stanice Praha-Libeň.

Počty vypravených a končících nákladních vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2018

Měsíc	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	celkem
Výchozí	930	518	1 003	741	245	1 113	1 040	1 102	996	775	1 183	986	10 632
Končící	508	504	962	523	686	1 030	731	1 015	978	1 071	976	539	9 525

Několik stovek jízd kamionů po dálnici D1 ušetří v loňském roce zahájená přeprava balených nealkoholických nápojů z produkce firmy PEPSICO CZ do Budapešti a slovenských Malacek, která začíná na vlečce v Praze-Hostivaři. Každý týden je takto přepraveno přibližně 1 000 tun zboží vždy ve dvaceti vagonech. Železnice je používána i k dovozu minerálních vod Toma ze stáčírny v Teplicích nad Metují.

Jedním z nejvýznamnějších uživatelů nákladní železnice v Praze je terminál intermodální dopravy METRANS v Uhřetěvesi, který byl otevřen v roce 1991. Přepravy do severoněmeckých a nizozemských přístavů, případně do Terstu, Koperu a Rijky, doplňují spoje do terminálů nejen v České Třebové, Plzni a Ústí n. Labem, ale v celé střední Evropě. Důležitá je rovněž distribuce části kontejnerů na vlečky konečných zákazníků systémem jednotlivých vozových zásilek ČD Cargo, a. s.

Česká pošta, s.p. využívá pro přepravu poštovních zásilek po železnici celkem sedm vlakových souprav kategorie NEx (nákladní expresní vlaky). Čtyři soupravy jsou vedeny v trase Praha-Malešice – Pardubice – Olomouc hl. n. – Ostrava hl. n. a tři soupravy jsou vedeny v trase opačné. Za rok 2018 bylo ujetu nákladními železničními vozy České pošty celkem 9 080 000 nápravových kilometrů.

Nejen nákladní dopravu v pražském železničním uzlu již ovlivňuje výstavba nového čtyřkolejného koridoru mezi stanicemi Praha-Vršovice a Praha-Hostivař. Stavba byla zahájena v červenci 2018 a intenzivně se na ní podílí rovněž akciová společnost ČD Cargo. Nákladními vlaky ČD Cargo je navážen šterk, betonové pražce i kolejnice. Pracovníci ČD Cargo zajišťují i vykládku šterku ze speciálních vozů Dumpcar.



Projektová činnost



Konzultační služby



Provozování tunelů



SATRA, spol. s r. o.

Sokolská 32, 120 00 Praha 2 – Nové Město, Česká republika
Telefon +420 296 337 111 | Fax +420 296 337 100 | E-mail satra@satra.cz | www.satra.cz

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

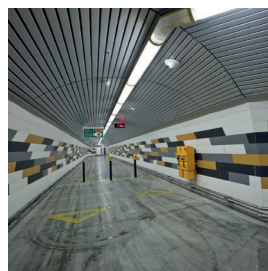
Jedním ze stěžejních oborů společnosti SMP CZ jsou dopravní stavby. V mostech máme více jak 60letou tradici a zkušenost. Jedná se v největší míře o železobetonové a betonové předpjaté mosty všech rozpětí. Rovněž mosty prefabrikované, a to jak z podélných prefabrikátů – nosníků, tak z příčných prefabrikátů – segmentů. SMP CZ je jedinou společností, která na českém trhu tuto technologii výstavby mostů dlouhodobě úspěšně aplikuje. Ve výstavbě mostů technologii 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 podzemní a inženýrské stavby, práce v hloubených i ražených tunelech a vlastní potřebná oprávnění tyto činnosti provádět.



Sanace Nuselského mostu,
Praha



Stanice metra B - Jinonice,
Praha



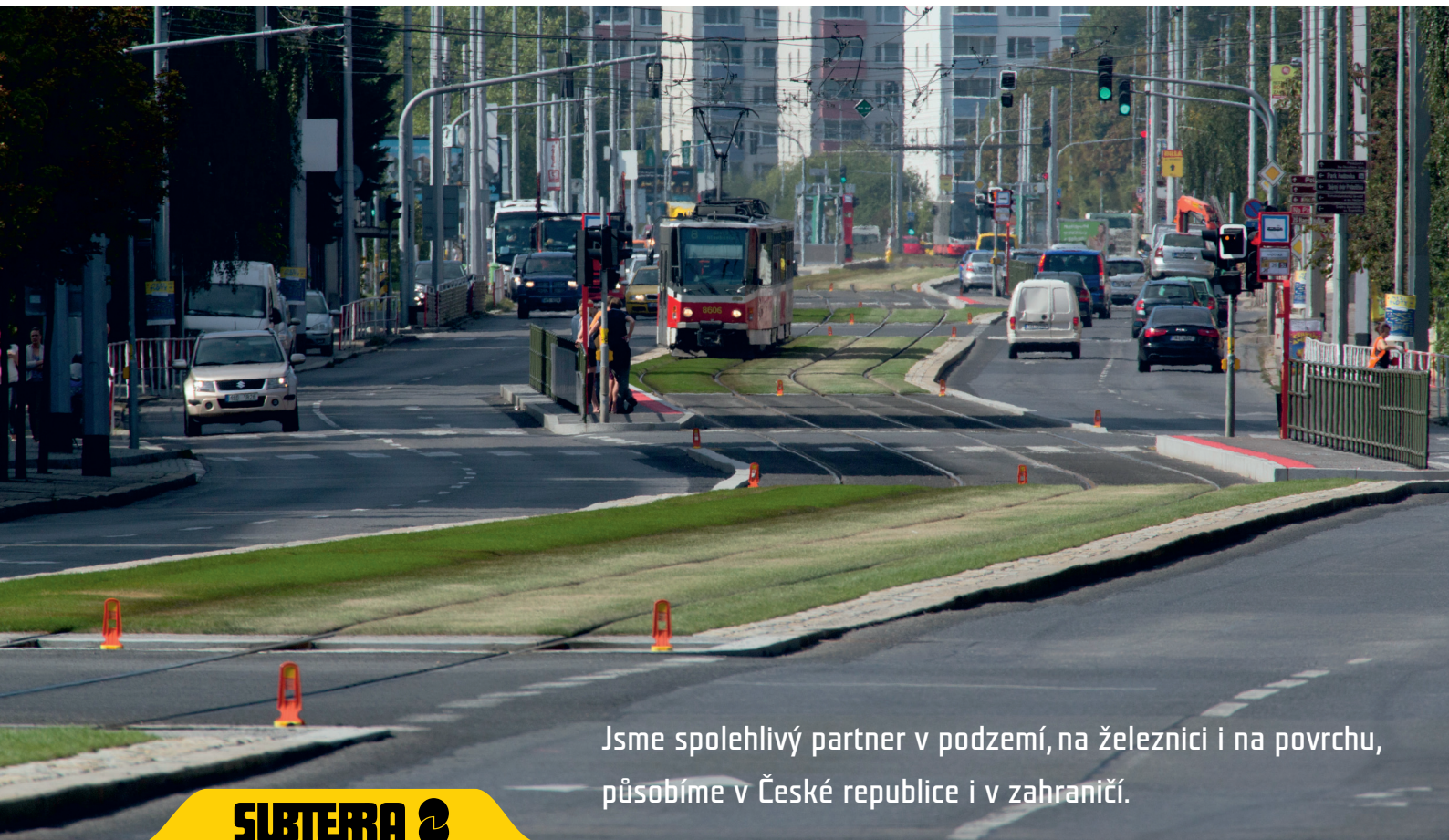
Bezbariérové zpřístupnění stanice
metra Anděl, Praha



Most přes Buštěhradskou
drahu, Praha

Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4, www.smp.cz |   

společně @ 



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

SUBTERRA 

www.subterra.cz

Nedržíme se při zemi



Komplexní příprava a organizace staveb

K Ryšance 1668/16,
147 54, Praha 4

tel.: +420 226 066 111
id: 4kifr54

mailbox@pragoprojekt.cz

Silnice a dálnice
Mosty
Rekonstrukce dopravních staveb
Pozemní stavby
Podzemní stavby
Městská doprava
Technická asistence
Inženýrská činnost
Řízení staveb
Životní prostředí
Energetika a telekomunikace
Dodávka trakčních stožárů
Reprografické práce
Software
Normy
Předpisy

Vývoj software



Road**PAC**

Programový systém pro automatizované
projektování silnic a dálnic.



Kan**VOD**

Programový systém pro automatizované
projektování kanalizačních stok, vodovodů
a dalších podzemních liniových objektů.

Podporovány jsou grafické systémy AutoCAD, BricsCAD a ZWCAD.

www.roadpac.cz

www.kanvod.cz

www.pragoprojekt.cz

NA SPOLEČNÉ CESTĚ

Patříme k nejvýznamnějším stavebním firmám v České republice, jsme jedničkou v oblasti dopravně inženýrského stavitelství. Pověst Skupiny EUROVIA CS stojí na kvalitní, včasné a odborně odvedené práci. Úspěšnou firmu z nás dělají především naši vysoce kvalifikovaní zaměstnanci. Jejich zkušenosti, odborné znalosti a svědomitý přístup ve spojení s tradicí naší společnosti a moderními technologiemi jsou pro nás klíčové.

Díky širokému portfoliu činností a celorepublikovému pokrytí dokáže Skupina EUROVIA CS realizovat menší i velké zakázky. Disponujeme rovněž vlastní surovinovou základnou a moderním technologickým i technickým zázemím.

EUROVIA CS, závod Praha západ
K Hájům 946, 155 00 Praha 5 – Stodůlky
T/ +420 235 005 112
E/ eurovia-prahazapad@eurovia.cz



Inteligentní stavění spojuje lidi.

PORR staví srdcem a rozumem. Jsme spolehlivým partnerem pro projekty dopravních, vodohospodářských, inženýrských a pozemních staveb po celém Česku. PORR je full-service provider, který zná recept na plynulou a včasnou realizaci Vašich projektů. Stavíme s Vámi a pro Vás již 150 let a jsme dobře připraveni na budoucnost.

powered by

PORR

porr.cz



Přestavba pražského zhlaví
Železniční uzel Pízeň



projekty - inženýring - konzultace

SUDOP PRAHA a.s.

je projektová, konzultační a inženýrská společnost s tradicí více než 60 let. Společnost nabízí velmi široké portfolio komplexních a profesionálních služeb v oblasti dopravní infrastruktury, pozemních staveb a veřejné dopravy, kde se soustřeďuje na velké projekty ze státního i privátního sektoru.

SWARCO

The Better Way. Every Day.



Narazíte na nás každý den na silnicích celé naší planety. Na světelně řízené křižovatce, na dálnici, na parkovišti, u nabíjecí stanice nebo na palubě prostředků veřejné dopravy.

Naše produkty, systémy, služby a řešení na klíč ukazují směr, poskytují informace, zajišťují bezpečnost a pohodlí cestování, a to vše co nejšetrněji k životnímu prostředí.

Zlepšujeme kvalitu života pro všechny lidi, kteří jsou v pohybu. Více než 3,700 dopravních expertů SWARCO se těší Vám poskytnout řešení, která skutečně splňují Vaše individuální potřeby.

Co pro Vás můžeme udělat dnes?





TEAMS WORK.

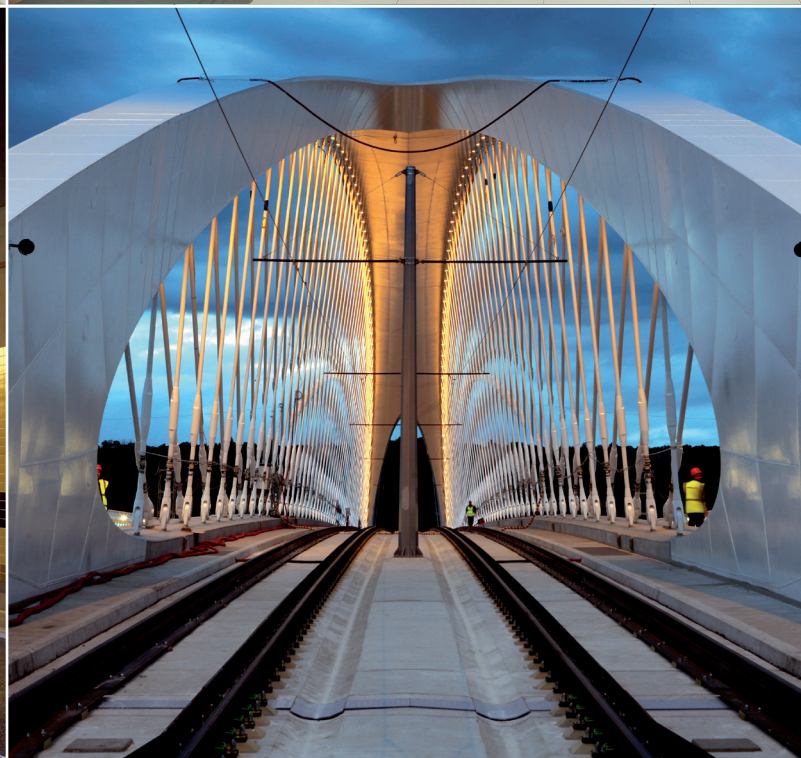
Protože jen týmová práce vede k úspěchu.

Naše nabídka činností v oblastech dopravního, pozemního a inženýrského stavitelství je stejně široká jako požadavky našich zákazníků. Věříme, že klíčovým faktorem úspěchu je vysoká profesionalita našich pracovníků, jejich nadšení pro společný cíl a schopnost spolupráce. Týmy našich odborníků jsou připraveny společně řešit náročná zadání 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 jsme Vám vždy nablízku.

www.strabag.cz



STRABAG
TEAMS WORK.



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.

www.metrostav.cz

METROSTAV

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

Smart city řešení



Trasa D pražského metra,
vizualizace stanice
Nemocnice Krč



Rekonstrukce tramvajové trati
v ulici U Plynárny v Praze



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 A pražského metra,
rekonstrukce stanice Muzeum

AŽD Praha

DODAVATEL TELEMATICKÝCH ŘEŠENÍ PRO SILNIČNÍ DOPRAVU



ŘEŠENÍ PRO MĚSTSKOU
A MEZIMĚSTSKOU
DOPRAVU



ŘEŠENÍ PRO
DOPRAVU V TUNELECH



ŘEŠENÍ PRO
VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

- Dopravní studie
- Projektová činnost
- Administrace dotačních titulů
- Komplexní realizační činnost
- Integrace do stávajících systémů
- Servisní a údržbová činnost
- Přenesená správa

www.azd.cz
stm.info@azd.cz



© TSK hl. m. Prahy, a.s., 2019

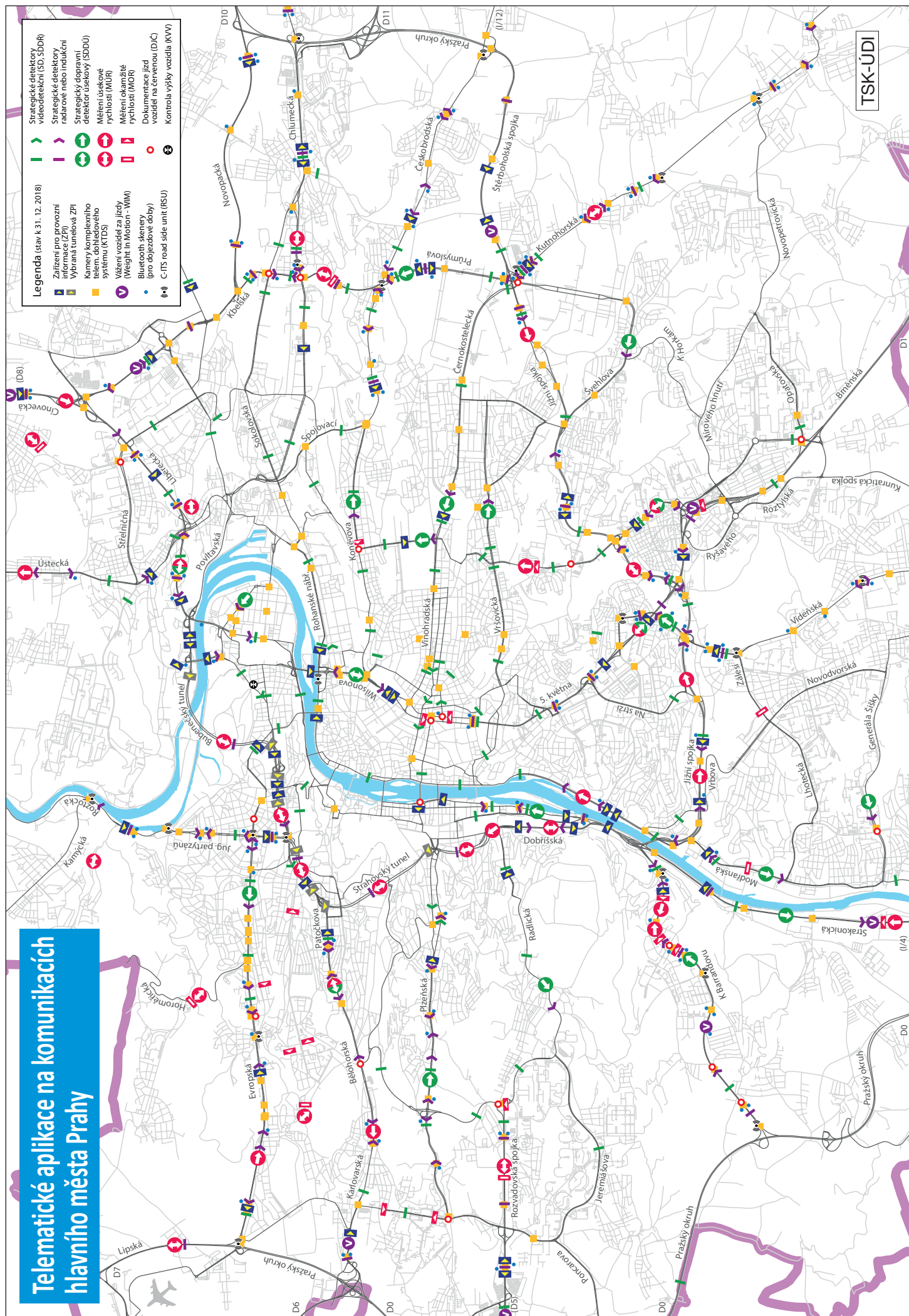
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)

● Ročenku připravil: TSK hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI) ● Autorský kolektiv: Ing. Václav Bláha, Olga Boučková, Mgr. Jaroslav Břeň, Ing. Richard Burgr, Mgr. Eva Černá, Jiří Dytrych, Ing. Tomáš Havlíček, Ing. Pavel Hošek, Ing. Marek Karban, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Jan Kreml, Ing. Ondřej Krouský, Ing. Milan Kříž, Ing. Adéla Langerová, Mgr. Miloš Marek, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikuškovice, Ing. Jaromír Muchka, Stanislav Pfeifer, Ing. Jan Polák, Ing. Ladislav Sechter, Ing. Monika Sejková, Ing. Lubomír Šembera, Ing. Ladislav Štědrý, Ing. Jitka Tomsová, Ing. Martin Veverka, Ing. Vojtěch Veselý, Ing. Jan Voříšek, Bc. Jan Zamec, Ing. Jiří Zeman ● Externí spolupráce: Ing. Martin Šubrt ● Redakce: Ing. Vladimír Kadlec ● Prameny: CDV, v. v. i., ClicPark s.r.o., Česká pošta, s.p., České dráhy, a.s., Český statistický úřad, ČD Cargo, a.s., ČSAD Praha holding a.s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, ELTODO, a.s., Krajský úřad Středočeského kraje, Letiště Praha, a.s., METRANS, a.s., Saba Parking CZ a.s., úřady MČ hl. m. Prahy, Ministerstvo dopravy České republiky, Policejní prezidium České republiky, Povodí Vltavy, státní podnik, PRAGUE BOATS s.r.o., Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o., www.cd.cz, www.dpp.cz, www.florenc.cz, www.idos.cz, www.kr-stredocesky.cz, www.metrostav.cz, www.praha.eu, www.ropid.cz, www.szdc.cz, www.tunelblanka.cz

● Fotografie: TSK-ÚDI, Letiště Praha, a.s., Marek Horák ● Výroba: SOFIPRIN Praha

● Vydáno TSK hl. m. Prahy, a.s. v počtu 1 500 ks ● Praha 2019

Telematické aplikace na komunikacích hlavního města Prahy





**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, A.S.**

**Úsek dopravního inženýrství
110 00 Praha 1, Řásnovka 8
www.tsk-praha.cz**

