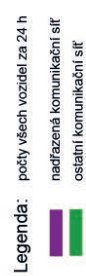


ROČENKA DOPRAVY 2025

Technická správa komunikací
hl. m. Prahy, a.s.





1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	06
1.1	VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2025	06
1.2	POROVNÁNÍ PRAHY S ČESKOU REPUBLIKOU	07
2	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	08
2.1	VÝVOJ MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE	08
2.2	DOPRAVNÍ VÝKONY A INTENZITA AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH	09
2.3	SKLADBA A ČASOVÉ VARIACE DOPRAVNÍHO PROUDU VOZIDEL	12
2.4	VYBRANÉ ÚDAJE Z CENTRÁLNÍHO REGISTRU VOZIDEL	17
2.5	ANALÝZA TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY	19
3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	22
3.1	PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA	22
3.2	METRO	23
3.3	TRAMVAJE	24
3.4	AUTOBUSY A TROLEJBUSY	25
3.5	ŽELEZNICE V PID	25
3.6	LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY	27
3.7	PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2025	28
4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	32
4.1	CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)	34
4.2	POČET CYKLISTŮ	35
5	PĚŠÍ DOPRAVA	38
6	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	40
6.1	VÝSTAVBA A OBNOVA SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (SSZ)	40
6.2	ŘÍDICÍ ÚSTŘEDNY	42
6.3	DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM PRAHA	42
6.4	DALŠÍ DOPRAVNĚTELEMATICKÉ SYSTÉMY	43
7	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	51
7.1	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA SSZ	51
7.2	DALŠÍ OPATŘENÍ PRO PREFERENCI VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	54
8	BEZPEČNOST DOPRAVY	55
8.1	DOPRAVNÍ NEHODOVOST	55
8.2	DOPRAVNÍ VÝCHOVA	61
8.3	OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI	62
9	ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY	63
9.1	HAVÁRIE INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ ULOŽENÝCH V KOMUNIKACÍCH VE SPRÁVĚ TSK HL. M. PRAHY, A.S. EVIDOVANÉ V ROCE 2025	64
10	DOPRAVA V KLIDU	67
10.1	PARKOVÁNÍ V ZÓNÁCH PLACENÉHO STÁNÍ (ZPS)	67
10.2	ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R	69
11	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	70
12	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	76
12.1	UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2024 (schválená dne 19. 6. 2025)	76
12.2	SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2025 (schválen dne 12. 12. 2024)	77
13	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	78
13.1	LETECKÁ DOPRAVA	78
13.2	VODNÍ DOPRAVA	82
13.3	NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	84

ÚVODNÍ SLOVO

Vážení Pražané a návštěvníci metropole,

rozvoj dopravy v hlavním městě Praze vnímám jako komplexní proces, kde se strategické vize setkávají s každodenní realitou našich ulic. Moderní a fungující metropole není definována pouze rozsahem své sítě dopravní infrastruktury, ale především schopností nabídnout bezpečný a plynulý pohyb všem svým obyvatelům. Naším cílem je vytvářet město, které je přístupné, bezbariérové a přívětivé, bez ohledu na to, zda se v něm pohybujete veřejnou dopravou, vozem, na kole nebo pěšky.

Uplynulé období ukázalo, že pro celkový rozvoj Prahy jsou stejně důležité velké inženýrské stavby jako drobné, lokální akce. Zatímco náročná rekonstrukce mostu v ulici K Tuchoměřicům či oprava přemostění v ulici Ryšavého mezi Roztyly a Chodovem zajišťují základní stabilitu naší infrastruktury, projekty jako bezbariérová úprava křižovatky Ověnecká × U Akademie nebo nová přístupová trasa k zastávce Sklářská jsou těmi detaily, které lidem skutečně usnadňují život v jejich nejbližším okolí. Právě tyto menší zásahy, včetně citlivých oprav chodníků na Rašínově nábřeží či v Bubenské ulici s využitím tradičních materiálů, dotvářejí charakter Prahy jako kulturního a moderního města.

Významný posun jsme zaznamenali také v oblasti udržitelné mobility. Nové cyklistické a pěší stezky, jako je propojení Březiněvsi s Třeboradicemi nebo rozšíření páteřní trasy A1 v Radotíně, nejsou jen rekreačními prvky, ale plnohodnotnou součástí dopravního systému, která ulevuje přetíženým komunikacím. Komplexní rekonstrukce podchodů v Hloubětíně či v ulici Türkova pak dokazují, že i dříve zanedbaná místa lze proměnit v bezpečná a esteticky hodnotná prostranství.

Při správě našeho majetku se však nespokojíme jen s tradičními postupy. Stále častěji sázíme na inovace, které zrychlují práci a šetří životní prostředí. Skvělým příkladem je nasazení 3D frézy nové generace s prvky umělé inteligence, kterou jsme využili při opravách v ulicích Ďáblická a Mladých Běchovic. Stejně tak udržitelný přístup reprezentuje technologie recyklace za studena, kterou jsme aplikovali při rekonstrukci Karlovarské.

Jsem přesvědčen, že tato forma systémové a koncepční správy majetku je nezbytným předpokladem pro zajištění udržitelného rozvoje a vysokého standardu mobility v rámci každé moderní metropole.



Jaromír Beránek

1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast
dopravy a předseda dozorčí rady TSK

Vážení čtenáři,

rok 2025 byl pro pražskou dopravu rokem dynamického rozvoje a hledání rovnováhy v neustále rostoucí metropoli. Tato ročenka, kterou otevíráte, přináší komplexní pohled na celkový vývoj dopravy v hlavním městě v uplynulém roce. Ačkoliv je Technická správa komunikací (TSK) klíčovým realizátorem mnoha změn, tato publikace se věnuje širšímu kontextu mobility a stavu infrastruktury, která ovlivňuje životy nás všech.



Uplynulý rok přinesl řadu významných stavebních projektů. Podařilo se nám u řady důležitých staveb zkrátit dobu realizace a jinde plynule navázat na strategické investice z předchozích let. Naše činnost byla rovnoměrně rozprostřena po celém území metropole, přičemž prioritou pro nás zůstala modernizace páteřních komunikací a zvyšování bezpečnosti.

Správa infrastruktury v roce 2025 musela reagovat na pokračující nárůst dopravní zátěže. Data z Centrálního registru vozidel ukazují, že v Praze přibylo přes 31 tisíc osobních automobilů a celkový počet motorových vozidel v metropoli dosáhl 1,36 milionu. Tento trend, spolu s faktem, že 70 % nákladních vozidel vjíždějících do Prahy tvoří tranzitní doprava, klade extrémní nároky na propustnost a údržbu naší sítě.

Právě proto se zaměřujeme na moderní řízení dopravy. V roce 2025 jsme pokročili v digitalizaci a propojování systémů dopravní telematiky. Počet světelných signalizací připojených na centrální ústřednu vzrostl na 557 a nadále rozšiřujeme preferenci pro vozidla MHD.

Naší prioritou však nejsou jen auta. Důsledně dbáme na rozvoj „modrozelené“ infrastruktury a bezpečnosti nejslabších účastníků provozu – chodců. Rekonstrukce lávek v Lamačově či Oistrachově ulici a instalace nových bezpečnostních prvků u škol jsou důkazem našeho závazku vytvářet z Prahy bezpečný veřejný prostor pro každého.

Rád bych poděkoval celému týmu TSK za jejich odbornost a nasazení, díky kterému se nám daří tyto náročné úkoly zvládat. Věřím, že v této ročence naleznete detailní pohled na to, jak systematicky a zodpovědně o pražskou dopravní síť pečujeme.

Filip Hájek

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

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2025

Rozloha města	496 km²
Počet obyvatel	1 407 084
Celková délka komunikační sítě	4 104 km
z toho ve správě TSK, a. s.	2 410 km
ve správě jiných správců	1 694 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK, a. s.	646 + 70*
z toho mostních objektů přes Vltavu a Berounku	32 + 3
podchodů	127 + 6**
Počet automobilových tunelů (celková délka 14 km)	11
Plocha chodníků ve správě TSK, a. s.	849 ha
Počet motorových vozidel	1 362 135
z toho počet osobních automobilů	1 088 201
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	968
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	773
Délka sítě metra	65,4 km
Délka sítě tramvají	148,8 km
Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy	905,1 km
Dopravní výkony prostředků PID na území Prahy (metro, tramvaje, autobusy, vlaky)	
za průměrný pracovní den	0,6 mil. vozokm
za rok	212,1 mil. vozokm
Počet světelných signalizačních zařízení	682
z toho samostatných přechodů pro chodce	149
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	23,3 mil. vozokm
za rok	7,3 mld. vozokm
Dělbá přepravní práce – motorová doprava (dle počtu cest obyvatel Prahy a Středočeského kraje na území města za pracovní den)***	
hromadná doprava	59 %
automobilová doprava	41 %
Dělbá přepravní práce – motorová i nemotorová vozidla (dle počtu cest obyvatel Prahy a Středočeského kraje na území města za pracovní den)***	
hromadná doprava	37 %
automobilová doprava	25 %
kombinace hromadné a automobilové dopravy	2 %
cyklisté	1 %
pěšky	35 %
Počet evidovaných dopravních nehod	11 038
Počet zranění při dopravních nehodách	2 414
smrtelných	15
těžkých	168
lehkých	2 231
Relativní nehodovost (počet nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů)	1,5

* Celkem 70 mostních objektů na směrově rozdělených komunikacích má společnou spodní stavbu a samostatné nosné konstrukce.

** Šest podchodů má zdvojenou konstrukci.

*** Údaje jsou převzaty z průzkumu dopravního chování obyvatel Prahy a Středočeského kraje z roku 2021. Aktualizace údajů se předpokládá v roce 2026 – na základě předběžných závěrů průzkumu 2025/2026 se však neočekávají zásadní změny.

1.2 POROVNÁNÍ PRAHY S ČESKOU REPUBLIKOU

Porovnání dle rozlohy, počtu obyvatel a stupňů motorizace a automobilizace

		Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km²)		496	78 870	0,6
Počet obyvatel (mil.)		1,407	10,916	12,9
Počet motorových vozidel (tis.)		1 362	9 280	14,7
	z toho osobní automobily (tis.)	1 088	6 815	16,0
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	968	850	–
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,0	1,2	–
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	773	624	–
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,3	1,6	–

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2025 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0–24 h)

Rok	Praha*	ČR**
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2010	22,2	140,9
2020	21,5	158,0
2023	23,2	182,8
2024	23,3	191,0
2025	23,3	196,7***
Index 2025/1990 (%)	319,2	243,1***
Index 2025/2024 (%)	100,0	103,0***

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2025

Rok	Praha					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801	–	291 680	–
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629	–	1 041 137	–
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2010	1 257	928 769	217	699 630	208	10 533	6 036 576	149	4 494 425	186
2020	1 335	1 160 982	271	925 716	275	10 702	8 243 499	204	6 095 702	253
2023	1 385	1 302 089	304	1 038 948	309	10 901	8 912 486	221	6 563 492	272
2024	1 398	1 326 255	309	1 056 912	315	10 910	9 095 407	225	6 684 769	277
2025	1 407	1 362 135	318	1 088 201	324	10 916	9 279 809	230	6 815 057	283

100 % = rok 1990

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

V letech 2002–2011 byly údaje přebírány od nových správců těchto údajů, kterými byly za Prahu magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravněsprávních činností, a za ČR ministerstvo dopravy, odbor dopravněsprávních agend.

Počínaje rokem 2012 jsou údaje přebírány z centrálního registru vozidel (správcem údajů je ministerstvo dopravy, odbor silničních vozidel).

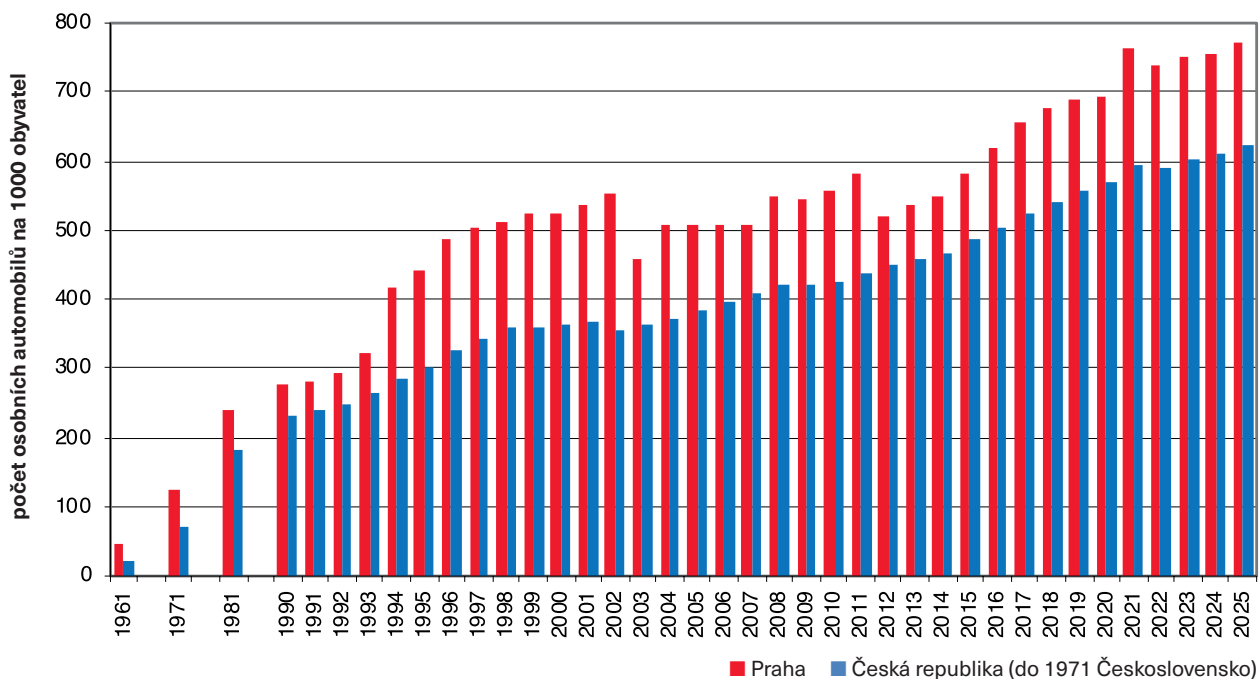
2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

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 začal opět počet registrovaných automobilů výrazně stoupat, a to až do roku 2019. Následně se tempo růstu zmírnilo. Další výraznější vzestup byl zaznamenán až v roce 2021 a pokračoval i následující roky, na jejichž koncích připadal v Praze jeden registrovaný osobní automobil na 1,3 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
2020	870	1,1	693	1,4	770	1,3	570	1,8
2023	940	1,1	750	1,3	818	1,2	602	1,7
2024	949	1,1	756	1,3	834	1,2	613	1,6
2025	968	1,0	773	1,3	850	1,2	624	1,6

VÝVOJ STUPNĚ AUTOMOBILIZACE 1961–2025



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 INTENZITA AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH

V automobilové dopravě České republiky zaujímá hlavní město Praha zvláštní postavení, které se projevuje v nadprůměrně vysokých dopravních výkonech i intenzitách ve srovnání s jinými městy v republice 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 2025 ujela motorová vozidla na celém území hlavního města za období 0–24 hodin průměrného pracovního dne celkem 23,328 milionu vozokilometrů. Z toho podíl osobních automobilů činil 21,288 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Nejvyšších hodnot dopravního výkonu na celé komunikační síti dosáhla automobilová doprava na území Prahy v roce 2019. Poté následně nejprve poklesla o 8 % (2020) a další roky postupně stoupala.

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze (celá síť, průměrný pracovní den, 0–24 h)

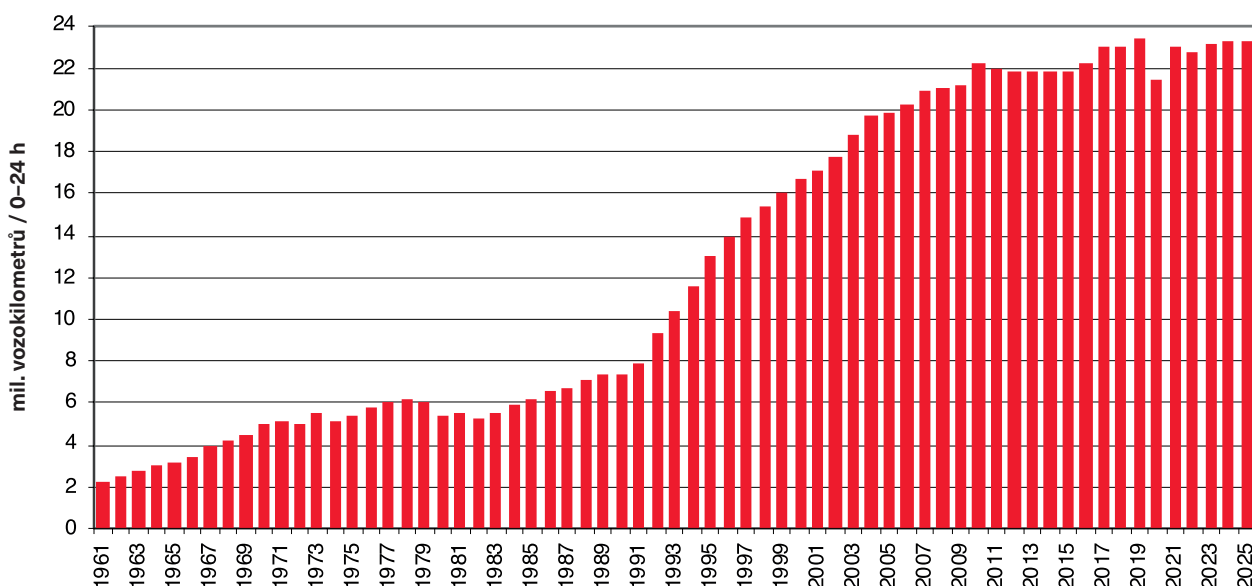
Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Podíl osobních a dodávkových automobilů do 3,5 t na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
2000	16,641	228	15,131	259	91
2010	22,205	304	20,435	349	92
2020	21,482	295	19,534	334	91
2023	23,168	318	21,115	361	91
2024	23,281	319	21,241	363	91
2025	23,328	320	21,288	364	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 1961–2025

(celá komunikační síť, průměrný pracovní den, 0–24 h)



Vedle dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, což jsou 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

Na tzv. centrálním kordonu se zjišťují intenzity automobilové dopravy na vjezdu do širšího centra hlavního města, což je oblast vymezená přibližně Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem spolu s Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu, přičemž tunely Strahovský, Mrázovka a celý Tunelový komplex Blanka jsou vně centrálního kordonu. Do takto vymezené oblasti vjíždělo (jednosměrně) v roce 2025 za 24 hodin průměrného pracovního dne 237 000 vozidel, z toho 227 000 osobních automobilů. Ve srovnání s předchozím rokem 2024 se v oblasti vymezené centrálním kordonem automobilová doprava snížila o 5,2 %.

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 celkem 359 000 vozidel, z toho 316 000 osobních automobilů. Meziročně na vnějším kordonu vzrostla automobilová doprava o 0,3 %.

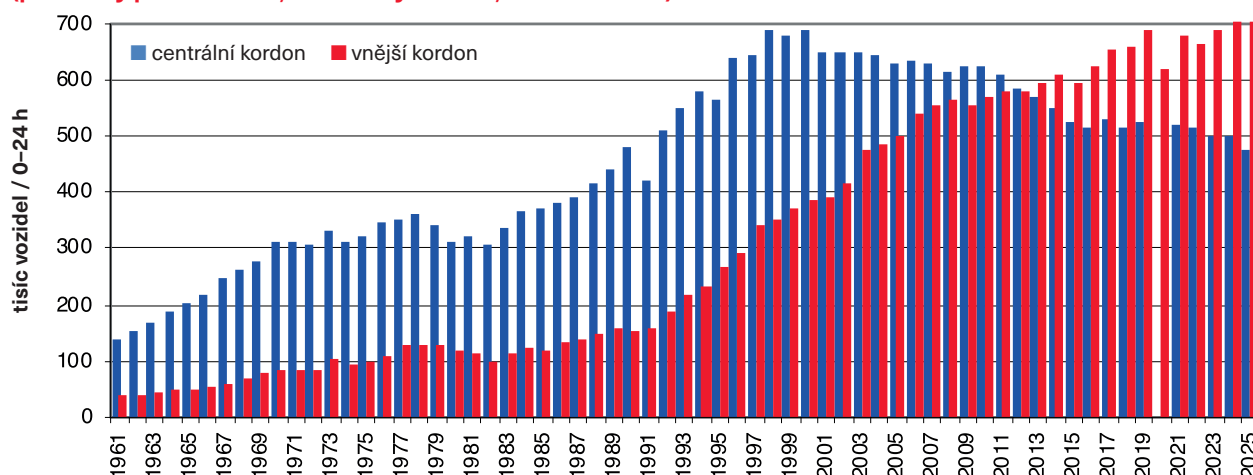
Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu (pracovní den, oba směry celkem, 0–24 h)												
Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	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
2020*	-	-	-	-	-	-	543 000	489	71 000	192	618 000	401
2023	480 000	113	9 000	21	501 000	105	605 000	545	77 000	208	691 000	449
2024	475 000	112	6 000	14	500 000	104	634 000	571	75 000	203	716 000	465
2025	455 000	107	7 000	16	474 000	99	633 000	570	79 000	214	718 000	466

* Kvůli pandemii koronaviru byla v roce 2020 sčítání na centrálním kordonu realizována pouze na jedné třetině obvyklého počtu lokalit, a nelze je tak meziročně srovnávat.

100 % = rok 1990

VÝVOJ INTENZITY DOPRAVY NA KORDONECH V PRAZE 1961–2025

(průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 0–24 h)



Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2025

Úsek	Vozidel za den (0–24 h) celkem
1. Barrandovský most	143 000
2. Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	129 000
3. Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	128 000
4. Strakonická v úseku Barrandovský most – Dobříšská	125 000
5. Jižní spojka v úseku Průběžná – V korytech	123 000

Nejzatíženější mosty přes Vltavu a tunely na pražské komunikační síti v roce 2025

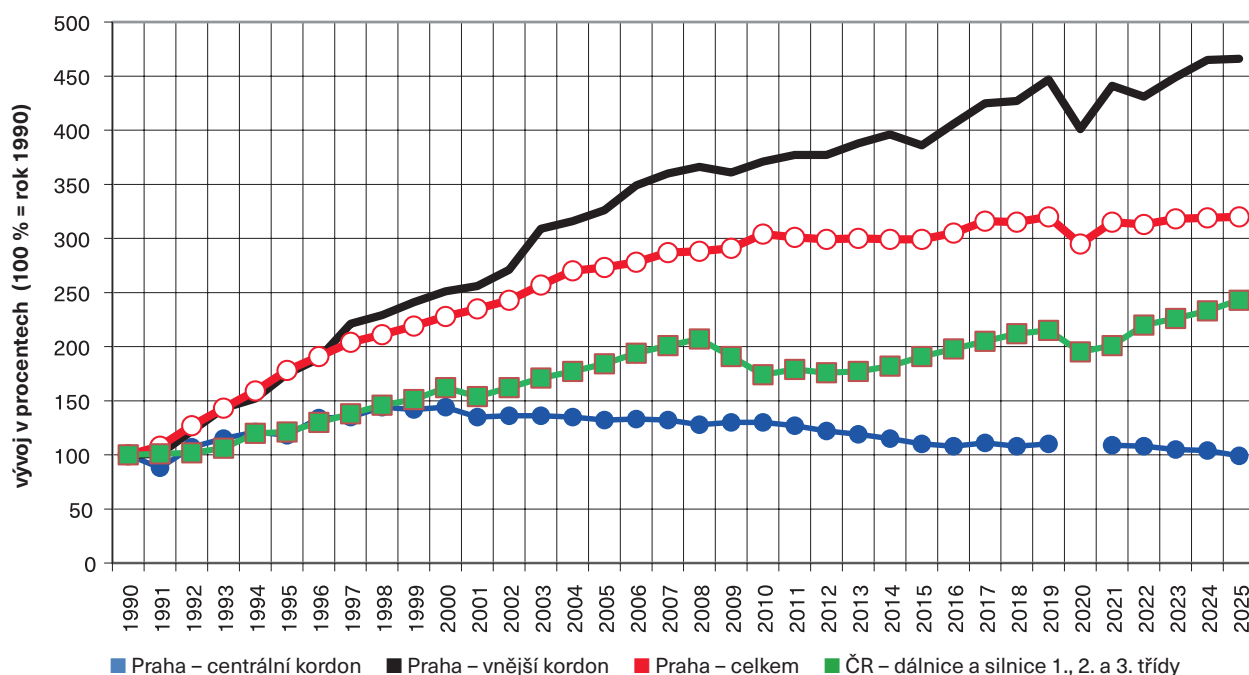
Most	Vozidel za den (0–24 h) celkem	Tunel	Vozidel za den (0–24 h) celkem
1. Barrandovský most	143 000	1. Dejvický tunel	99 000
2. Hlávkův most	65 000	2. Brusnický tunel	96 000
3. Radotínský most	62 000	3. Zlíchovský tunel	93 000
4. most Barikádníků	57 000	4. Strahovský tunel	91 000
5. Jiráskův most	42 000	5. Bubenečský tunel	90 000

Nejzatíženější křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2025

Mimoúrovňová křižovatka	Vozidel za den (0–24 h) celkem	Úrovňová křižovatka	Vozidel za den (0–24 h) celkem
1. 5. května – Jižní spojka	212 000	1. Černokostelecká – Průmyslová	69 000
2. Strakonická – Barrandovský most	193 000	2. Poděbradská – Kbelská	68 000
3. Jižní spojka – Chodovská	160 000	3. Kolbenova – Kbelská	63 000
4. Průmyslová – Jižní spojka	153 000	4. Mezibranská – Žitná	59 000
5. Liberecká – Cínovecká	141 000	5. Bělohorská – Kukulova	58 000

Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2025 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a. s. a graficky na vnitřní straně obálky ročenky.

VÝVOJ INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE A V ČR 1990–2025 (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
2020	1,30	1,30	1,30
2023	1,33	1,35	1,33
2024	1,33	1,35	1,33
2025	1,33	1,35	1,33

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 2025 tvořil na centrálním kordonu 96% podíl, na vnějším kordonu 88% a v průměru na celé síti 91%.

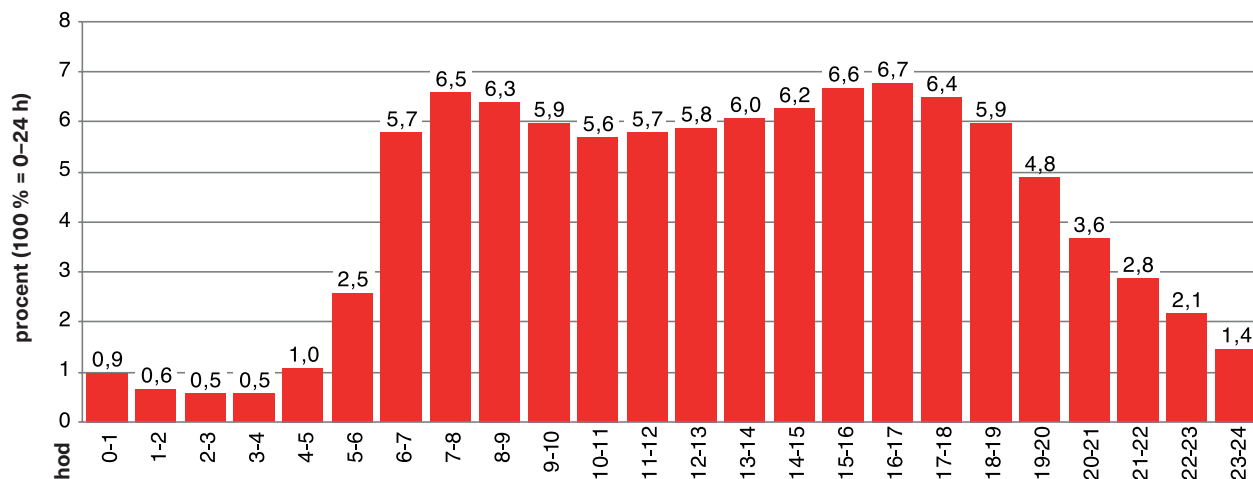
Skladba dopravního proudu v letech 1961–2025 (pracovní den, oba směry celkem, období 0–24 h, v %)								
Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy*	Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy*
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
2020	96,2	1,7	1,9	0,2	87,9	0,1	11,4	0,6
2023	95,8	1,9	1,8	0,5	87,5	1,0	11,1	0,4
2024	95,0	3,0	1,3	0,7	88,5	0,6	10,5	0,4
2025	95,9	2,0	1,4	0,7	88,1	0,4	11,1	0,4

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

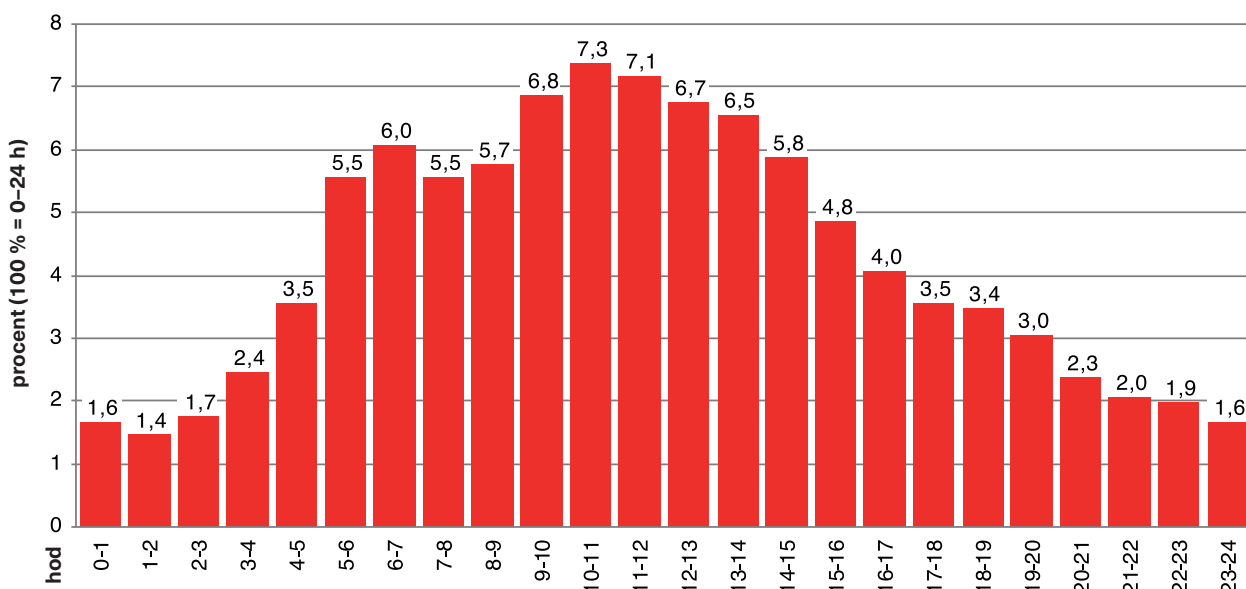
* Do roku 2022 jsou uváděny autobusy mimo městskou hromadnou dopravu. V roce 2023 došlo ke změně metodiky a nově jsou uváděny autobusy nepatřící do Pražské integrované dopravy.

Rozložení intenzit automobilové dopravy v Praze během dne, týdne či roku představují variace automobilové dopravy.

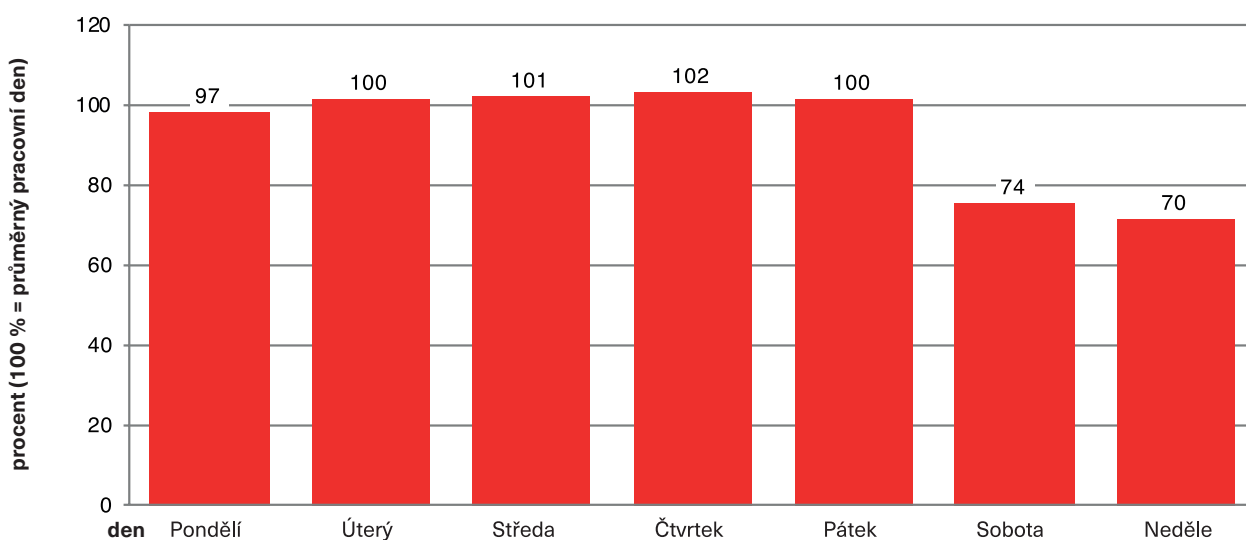
DENNÍ VARIACE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY CELKEM (rok 2025, Praha, celá síť, pracovní den)



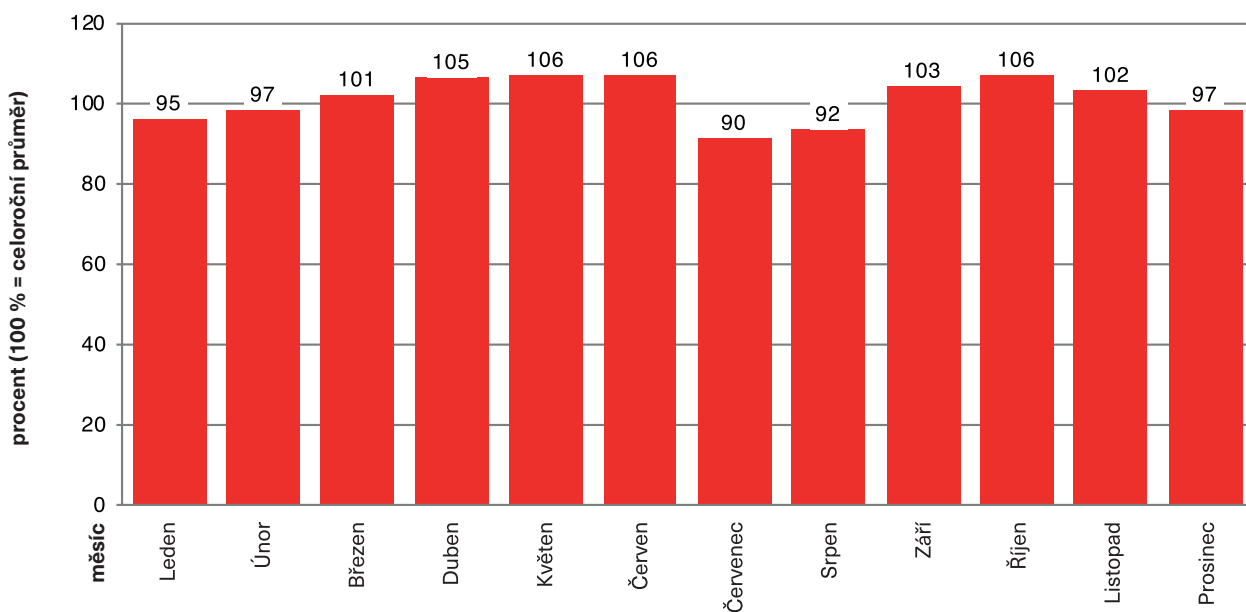
DENNÍ VARIACE POMALÝCH VOZIDEL (rok 2025, Praha, celá síť, pracovní den)



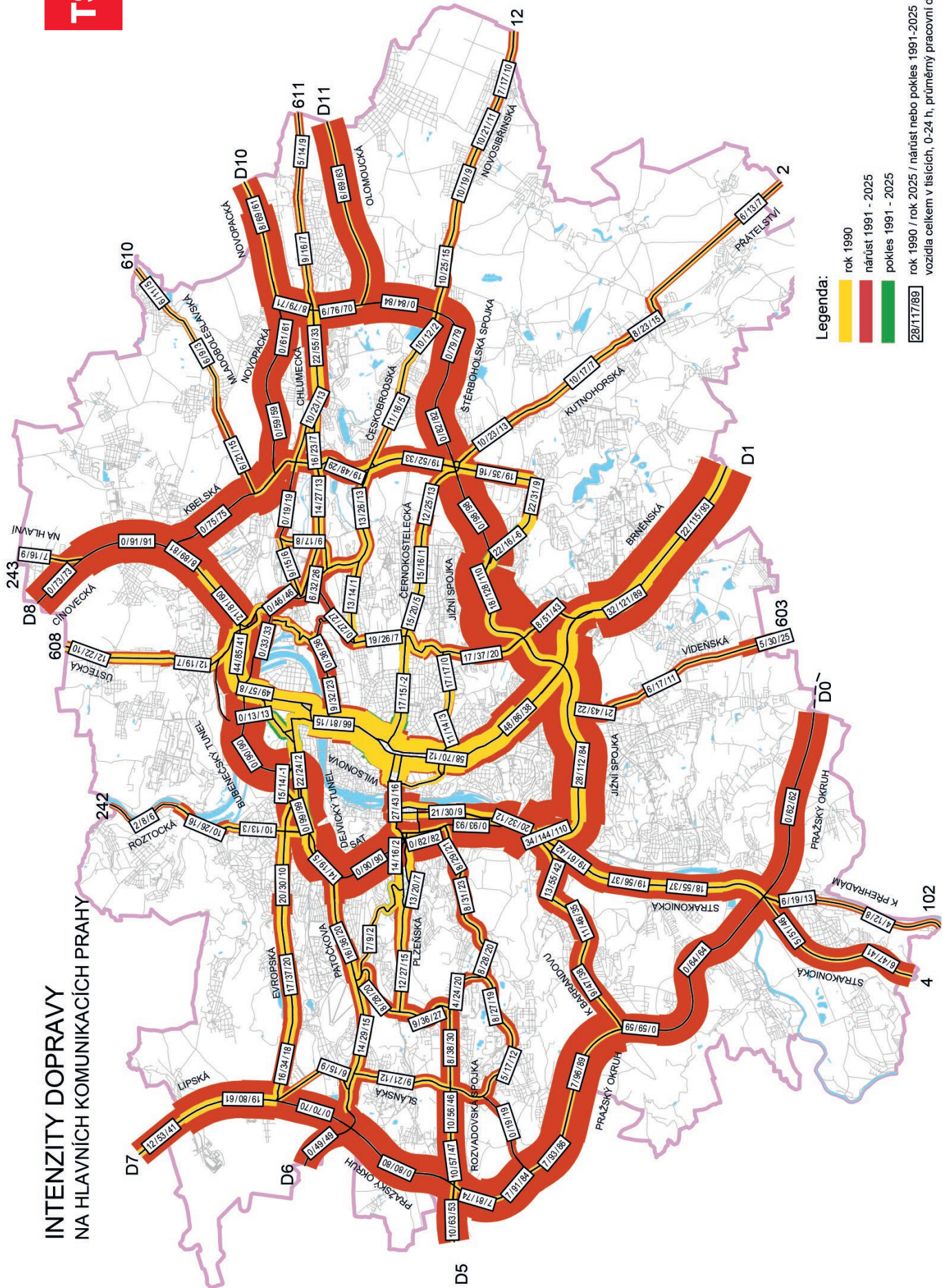
TÝDENNÍ VARIACE (rok 2025, Praha, celá síť, vozidla celkem)



ROČNÍ VARIACE (rok 2025, Praha, celá síť, vozidla celkem)



INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKAČÍCH PRAHY







2.4 VYBRANÉ ÚDAJE Z CENTRÁLNÍHO REGISTRU VOZIDEL

Stejně jako v předchozích letech jsme provedli analýzu dat z Centrálního registru vozidel (CRV) a jeho agregovaných derivátů. Informace, které najdete v této kapitole, vycházejí zejména z těchto datových zdrojů:

- (A) [md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2025-\(k-1-1-2026\)](https://md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2025-(k-1-1-2026))
- (B) dataovozidlech.cz (export byl proveden 1. 1. 2026)

Databáze CRV obsahuje hned několik anonymizovaných datových sad, které lze vzájemně kombinovat a filtrovat. Hlavní město Praha (kód okresu 3100) je pro lepší ilustraci vyňato z celorepublikového přehledu.

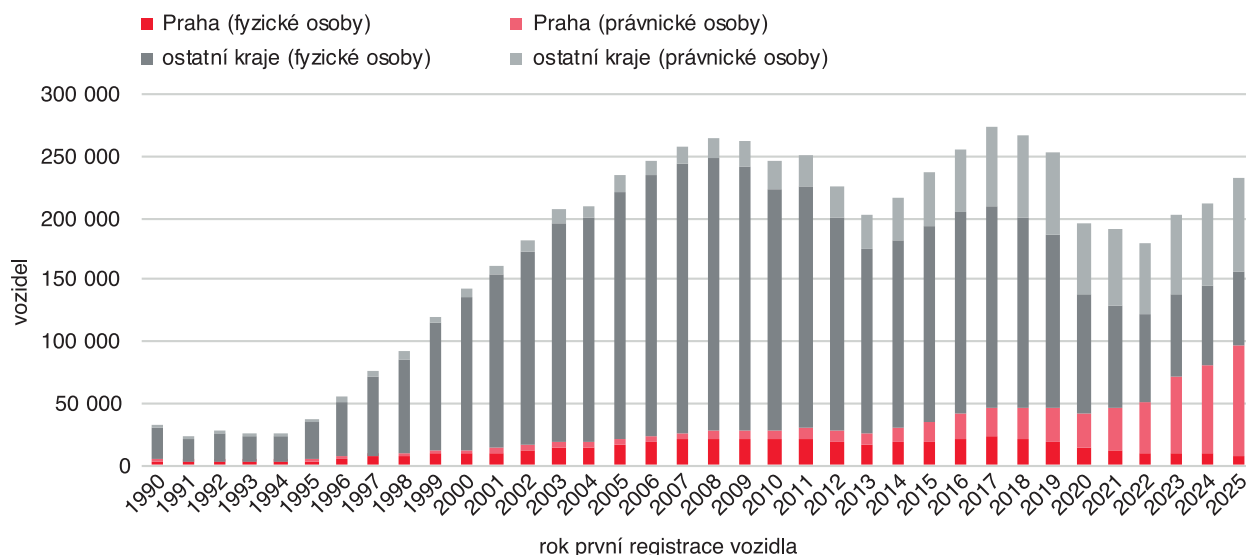
Vyčíslení počtu registrovaných provozovaných vozidel k 1. 1. 2026, zdroj (A)

Druh vozidla		ČR	Praha
1	Motocykly z toho malé motocykly a mopedy (L1, L2, LA, LB)	1 371 017 118 400	110 791 8 597
2	Osobní automobily	6 815 057	1 088 201
3	Nákladní automobily z toho vozidla do 3,5 t (N1)	837 283 646 083	145 183 114 347
4	Autobusy	21 108	4 232
5	Pracovní stroje	55 828	6 491
6	Traktory	145 227	5 885
7	Ostatní	34 289	1 352
1–7 Motorová vozidla celkem		9 279 809	1 362 135
8	Nezařazeno	126 876	7 666
9	Přípojná (nemotorová vozidla)	1 321 162	106 436
1–9 Vozidla celkem		10 727 847	1 476 237

V roce 2025 v Praze došlo k výraznějšímu nárůstu počtu vozidel než v předchozím roce (2,61 % oproti 1,8 % v roce 2024) – opět nejvíce vozidel přibýlo v kategorii osobních automobilů (+31 289, tj. 2,96 %) a motocyklů (+2 247, tj. 2,07 %). Opět se potvrzuje nárůst počtu vozidel zaregistrovaných v Praze oproti ostatním krajům – cca 42 % z celkového počtu nově zaregistrovaných vozidel.

V posledních 5 letech sledujeme také strmý nárůst počtu nových vozidel registrovaných na právnické osoby. Tento fakt může vytvářet zkreslený obraz o skutečném počtu vozidel, která operují na území Prahy. Kvůli anonymitě databáze CRV však toto tvrzení nelze s jistotou potvrdit. Vývoj počtu nově zaregistrovaných vozidel od roku 1990 znázorňuje následující graf.

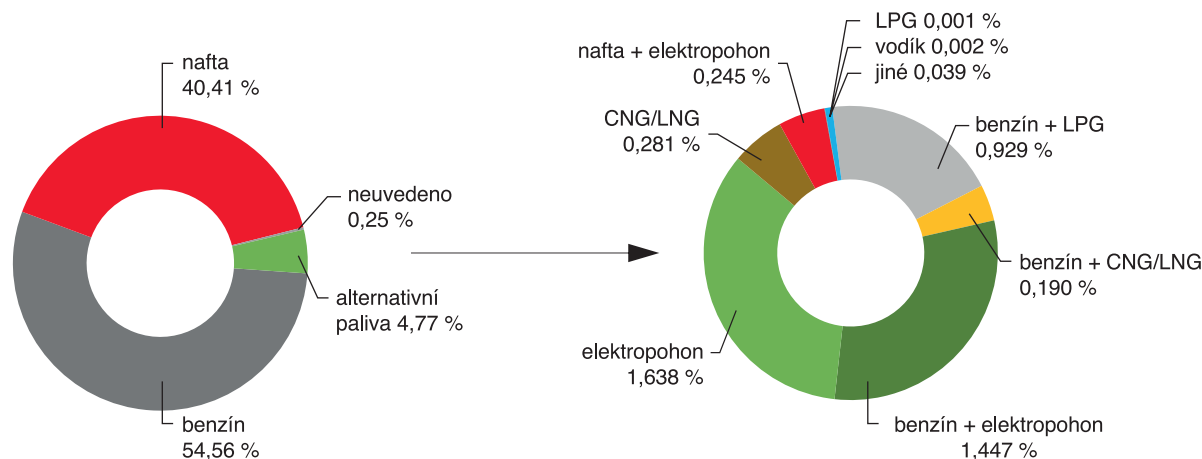
POROVNÁNÍ POČTU ZAREGISTROVANÝCH OS. AUTOMOBILŮ (DLE DATA 1. REGISTRACE)



Průměrné stáří všech provozovaných vozidel v Praze se oproti minulému roku mírně zvýšilo na 14,55 roku; u osobních vozidel činí 12,86 roku. Hodnoty byly vypočítány z data první registrace, které přibližně odpovídá datu výroby, i přesto že mezi výrobou vozidla a jeho registrací do CRV může uplynout i několik měsíců.

Skoro 95 % vozidel zaregistrovaných na území Prahy je poháněno spalovacími motory – nadpoloviční většinu tvoří auta se zážehovým motorem (54,56 %), přičemž se oproti minulému roku o více jak 1 % snížil podíl aut s naftovým motorem. Stejně jako loni vzrostl počet vozidel využívajících alternativní paliva, jejich podíl se blíží k 5 %. Většinu z nich (~ 70 %) tvoří vozidla s elektrickým pohonem, ať už čistě elektrická, nebo tzv. plug-in hybridy.

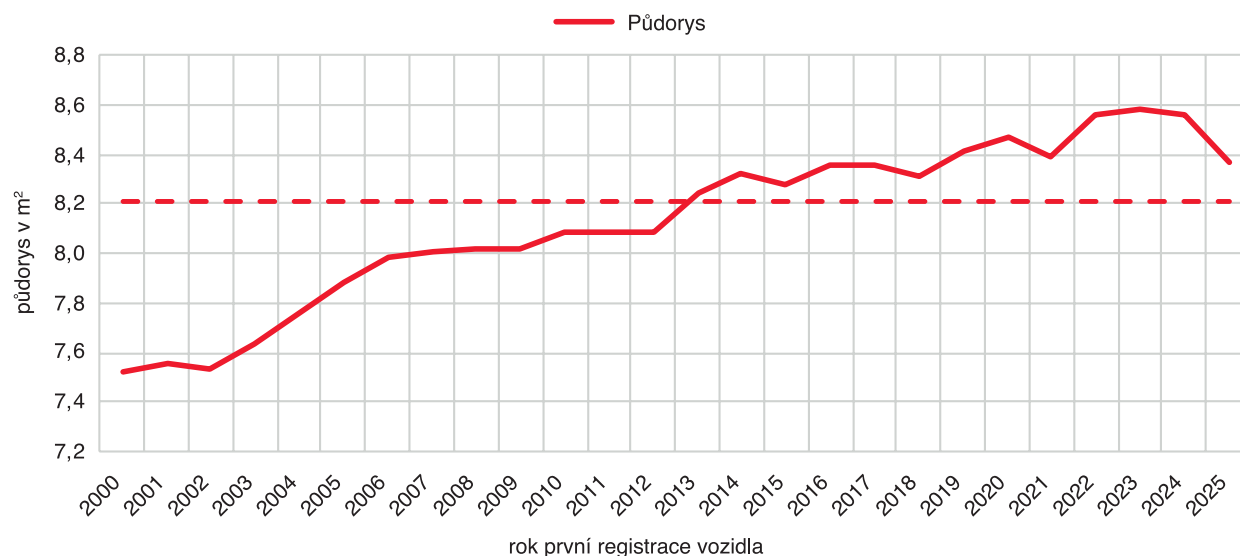
PODÍLY DRUHU POHONU U OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V PRAZE (CELKEM → Z TOHO ALT. PALIVA)



Opět se potvrzuje mírný nárůst rozměrů průměrného osobního automobilu v Praze; aktuálně odpovídají hodnotám 4 541 x 1 810 x 1495 mm (medián; délka x šířka x výška). Obdobný trend sledujeme i u průměrné hmotnosti. Medián pro všechny osobní automobily vzrostl na 1 441 kg u provozní hmotnosti a 1 950 kg u přípustné (celkové) hmotnosti.

V následujícím grafu můžete vidět vývoj půdorysu vozidel (délka x šířka) za posledních 25 let. Tento ukazatel lze považovat za ekvivalent zaboru parkovacího místa. I když v průběhu let dochází k mírným výkyvům, celkový trend vykazuje vzestupnou tendenci.

MEDIÁN PŮDORYSU OS. AUTOMOBILŮ V PRAZE (DLE DATA 1. REGISTRACE)



Připomínáme, že datová kostka (B) obsahuje pouze otisk databáze CRV, která se neustále mění. Hodnoty odpovídají datu exportu, neboť jsou z CRV údaje odstraňovány (u vozidel vyřazených nebo převedených) a doplňovány o registrace vozidel nových.

2.5 ANALÝZA TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Na základě dat získaných ze satelitního mýtného systému pro vozidla s nejvyšší povolenou hmotností přesahující 3,5 t byla v roce 2025 provedena směrová analýza nákladní automobilové dopravy (NAD) projíždějící územím města. Od provozovatele systému Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) jsme obdrželi anonymizovaná data o průjezdech vozidel po zpoplatněných komunikacích za 2 týdny v období 31. 3. 2025–14. 4. 2025. Důraz byl kladen zejména na určení podílu tranzitní dopravy a identifikaci nejsilnějších přepravních vztahů.

Zájmová oblast zahrnovala zpoplatněné komunikace vstupující na území hlavního města Prahy rozšířené o jihovýchodní část Pražského okruhu a přilehlý úsek dálnice D1. Celkově tak byly zkoumány vzájemné tranzitní vztahy mezi devíti profily ležícími buď přímo na hranici Prahy, nebo v případě dálnice D1 mezi exity 12 a 15. Sledovaná vozidla byla rozdělena do čtyř kategorií:

- střední nákladní automobily (SNA) – dvounápravová vozidla, případně s nejvýše jednonápravovým přívěsem,
- těžké nákladní automobily (TNA) – tří- a vícenápravová vozidla, případně s nejvýše jednonápravovým přívěsem,
- těžké nákladní automobily s přívěsem a návěsové soupravy (NAV) – dvou- a vícenápravová vozidla s dvou- a vícenápravovým přívěsem a návěsové soupravy,
- autobusy (BUS).

Kromě údajů o typu, hmotnosti a počtu náprav vozidla / soupravy byly k dispozici rovněž údaje o emisní třídě vozidla a zemi registrace. Z výsledků jde vyvodit následující závěry o skladbě přepravního proudu:

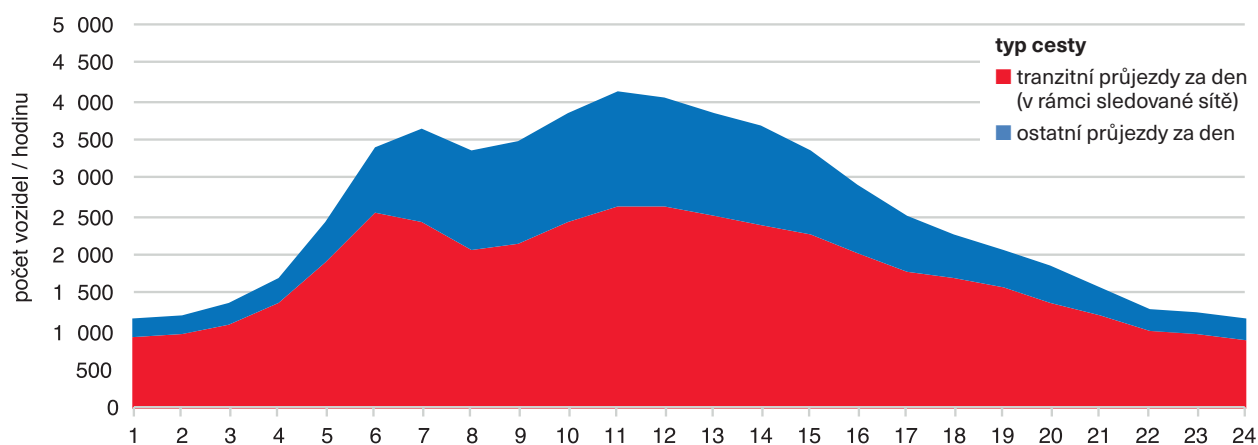
- V běžný pracovní den (úterý–čtvrtek) vjede do Prahy okolo 40 000 vozidel s NPH nad 3,5 t. Z toho mají nejvyšší podíl návěsové soupravy (75 %), následují střední nákladní automobily (15 %), těžké nákladní automobily a autobusy (shodně po 5 %).
- Skladba se výrazně liší podle komunikace. U těch s vyšším podílem tranzitní dopravy (D1, D5, D8, D11) činí poměr NAV kolem 80 %, zatímco u ostatních dosahuje cca 60 % s recipročně vyšším podílem SNA. Speciálním případem je pak silnice I/12 s minimálním tranzitem, kde dominuje kategorie SNA s podílem 42 %.
- Podíl vozidel registrovaných v ČR tvoří 61,5 %. Ze zahraničních je nejčastěji zastoupeno Polsko (13 %), Rumunsko a Slovensko (shodně po 5 %). U čistě tranzitní dopravy a kategorie NAV je pak podíl českých a zahraničních vozidel vyrovnaný. Naopak u vztahů začínajících/končících v Praze a u ostatních kategorií vozidel dominují vozidla registrovaná v ČR s podílem přes 85 %.
- Přes 87 % vozidel splňuje podmínky emisní normy EURO 6. Ještě lepší situace je u zahraničních vozidel a vozidel kategorie NAV, kde tuto normu splňuje 93 % projíždějících vozidel.

Jako tranzitní byly podobně jako v dřívějších analýzách považovány ty průjezdy mezi hraničními profily, kde mezi vjezdem vozidla do sledovaného území a jeho opuštěním neuplynula delší doba, než očekávaná doba jízdy prodloužená o 1 hodinu (potenciální bezpečnostní přestávka či čerpání pohonných hmot). Podíl tranzitní autobusové dopravy je minimální, proto byla nadále brána v úvahu jen nákladní doprava.

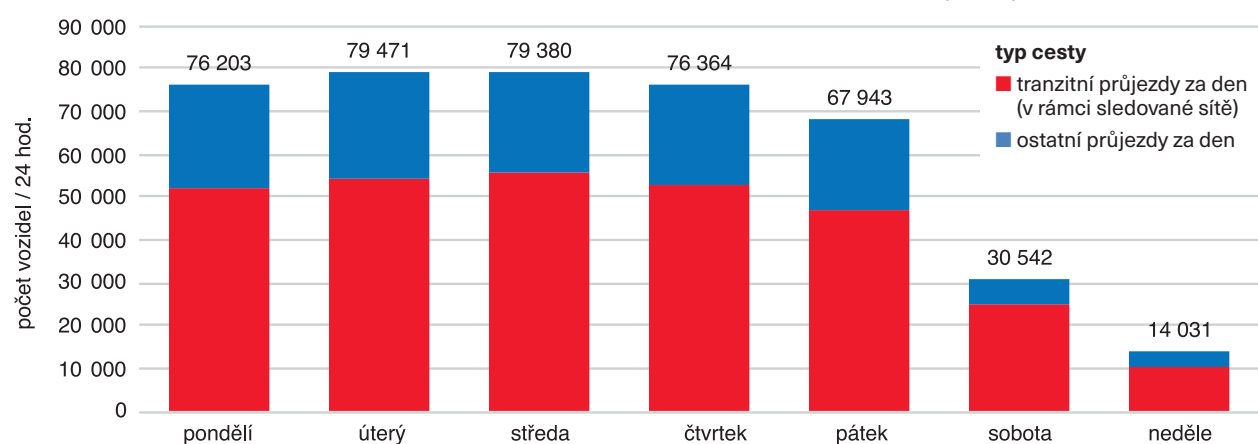
- Z celkového počtu cca 38 500 nákladních vozidel vjíždějících v běžný pracovní den do města po zpoplatněných komunikacích byl tranzitní vztah identifikován u 70 %.
- Podíl tranzitní dopravy se vcelku výrazně liší podle komunikace. Nejvyšší podíl má dálnice D5 (81 %), nejnižší dálnice D10 (51 %). Speciálním případem je pak silnice I/12, kde podíl tranzitu na vjezdu do Prahy činí pouze 26 %.
- Podíl se rovněž liší podle kategorie vozidla. Zatímco u kategorie NAV tvoří tranzitní jízdy 75 %, u kategorie SNA pouze 50 % a u kategorie TNA 44 %.
- Zatímco v denních hodinách (6–22) tvoří tranzit 67 %, v nočních je to až 79 % všech vozidel vjíždějících do Prahy.
- U tranzitních vztahů dominuje kategorie NAV (s podílem 86 %), následovaná SNA (11 %) a TNA s 3 %.

Oproti poslednímu průzkumu z roku 2021 evidujeme nejvyšší nárůst denní intenzity nákladní dopravy u dálnice D1 (+1 500) a D5 (+1 000). Procentuálně pak vychází nejvyšší nárůst u dálnice D7 (+17 %). Na ostatních komunikacích došlo k minimální změně. Z tranzitních relací posílily zejména nejzatíženější směry napříč Prahou (D1–D5, D1–D8, D1–D7, D5–D11) v řádu stovek vozidel denně navíc. Nadále se projevuje zajímavý vzorec chování, kdy je tranzitní doprava ve směru východ (D1, D10, D11) – západ (D5, D6, D7, D8) nejsilnější v pondělí a během týdne postupně klesá, zatímco v opačném směru je nejsilnější uprostřed týdne. Jedním z důvodů může být převažující zastoupení dopravců z východní Evropy.

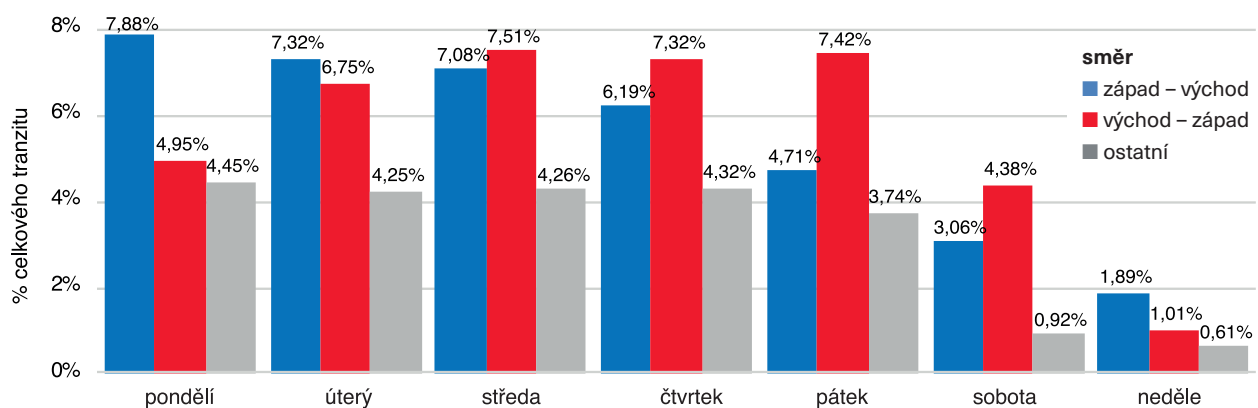
DENNÍ VARIACE NAD NA HRANIČNÍCH PROFILECH PRAHY (SNA+TNA+NAV, 0-24, OBA SMĚRY)



TÝDENNÍ VARIACE NAD NA HRANIČNÍCH PROFILECH PRAHY (SNA+TNA+NAV, 0-24, OBA SMĚRY)



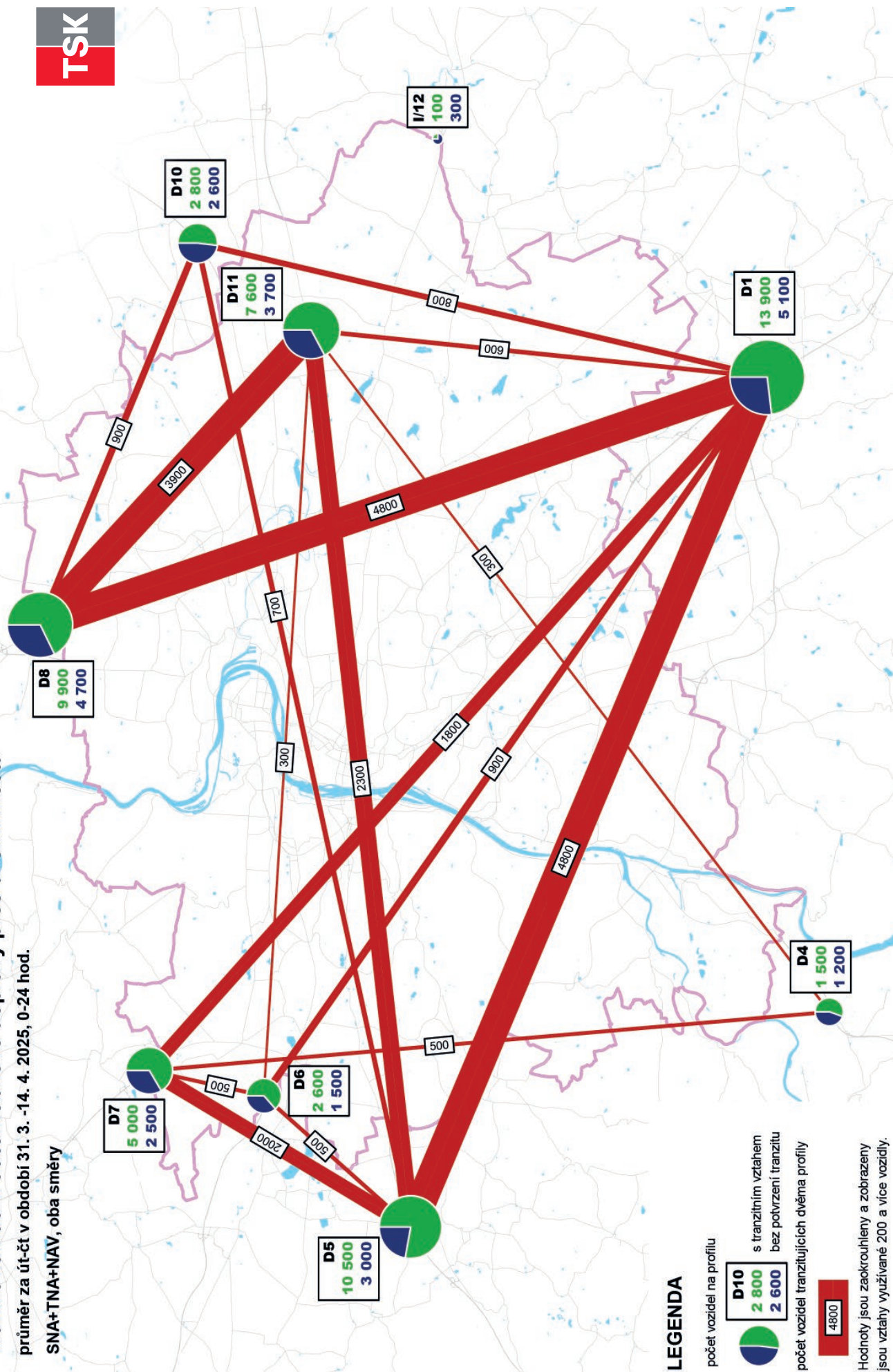
PODÍLY TRANZITNÍCH VZTAHŮ NAD MEZI VSTUPY DÁLNIC V JEDNOTLIVÝCH DNECH TÝDNE (V %)



Tranzit nákladní automobilové dopravy přes území města

průměr za útl-čt v období 31. 3. -14. 4. 2025, 0-24 hod.

SNA+TNA+NAV, oba směry



3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3.1 PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

pid

Integrovaný systém hromadné dopravy v Praze a okolí se rozvíjí již více než 30 let. V roce 1992 překročily první městské autobusové linky hranici Prahy a vzápětí započala také integrace železnice. Systém PID (Pražská integrovaná doprava) nabízí obyvatelům Prahy, Středočeského kraje a částí okolních krajů (přístup ke spojům PID má cca 3,3 mil. obyvatel) možnost cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek.

Základní údaje o PID v Praze

Dopravní systémy v PID	metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, trolejbus, železnice, přívozy
Organizátor PID	příspěvková organizace ROPID zřízená Hl. m. Prahou (založena v roce 1993)
Rozloha/počet obyvatel hl. m. Prahy	496 km ² / 1 407 084
Počet linek PID na území hl. m. Prahy	404 (229 pouze na území Prahy, 175 mezi Prahou a regionem)
Počet dopravců PID v Praze*	30 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s., a 28 soukromých dopravců)
Přepravených osob v Praze za rok	1 131 136 480
Ceny základních jízdenek PID**	území Prahy – 30 Kč (30 min), 40 Kč (90 min), 550 Kč (měsíc), 3 650 Kč (rok)
Roční náklady PID v Praze	27,7 mld. Kč (81,9 % dotuje HMP, 1,4 % přispěje na železnici stát a 16,7 % plyne z tržeb)
Roční tržby PID v Praze	4,8 mld. Kč (16,7 % nákladů)

* včetně dopravců, jejichž linky na území Prahy pouze začínají či končí

** plánované zdražení platné až od 1. 1. 2026

Vývoj ročních dopravních výkonů PID na území hlavního města Prahy

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Metro (mil. vozokm/rok)	57,5 ↑	58,1 ↑	59,2 ↑	60,9 ↑	56,7 ↓	56,8 ↑	58,9 ↑	58,8 ↓	60,2 ↑	59,5 ↓
Tramvaje (mil. vozokm/rok)	54,6 ↑	57,9 ↑	57,7 ↓	58,5 ↑	54,4 ↓	54,1 ↓	58,0 ↑	58,1 ↑	59,6 ↑	60,1 ↑
Autobusy (mil. vozokm/rok)	78,0 ↑	79,6 ↑	82,1 ↑	82,5 ↑	78,4 ↓	79,3 ↑	83,6 ↑	83,9 ↑	85,6 ↑	86,4 ↑
Vlaky* (mil. vlakokm/rok)	4,9 ↑	5,2 ↑	5,4 ↑	5,7 ↑	5,7 ↓	5,6 ↓	5,5 ↓	5,5 ↓	5,3 ↓	6,1 ↑
CELKEM	195,0 ↑	200,8 ↑	204,4 ↑	207,6 ↑	195,2 ↓	195,8 ↑	206,0 ↑	206,3 ↑	210,7 ↑	212,1 ↑

* pouze vlaky objednávané Hl. m. Prahou; růst výkonů u železnice vlivem nových linek, pokles u metra vlivem rekonstrukcí stanic

404 linek PID provozovaných v Praze nebo zajíždějících do Prahy

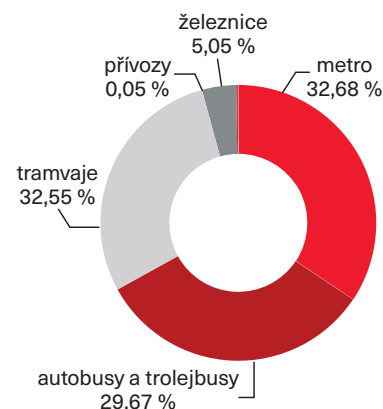
Dopravní prostředek	Linek	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C (denní provoz)
Tramvaje	36	27 denních (1-26, 31) a 9 nočních (91-99)
Autobusy (trolejbusy) městské (s trasou pouze na území hl. m. Prahy)	183	denních (100-250), 17 nočních (901-917), 30 školních (251-280), trolejbusy (58, 59), expresní na letiště (AE-se zvláštním tarifem)
Autobusy příměstské (z Prahy do regionu)	137	126 denních (300-425, 428, 429, 700, 720, 730), 11 nočních (951-963)
Železnice (z Prahy do regionu a pouze v Praze)	40	15 S (S1-S9, S22, S49, S54, S61, S65, S88) 16 R (R9, R10, R16-R21, R24, R26, R41-R45, R49), 7 sezónních linek 1 městská linka (S34), Pražský motoráček
Přívozy	5	P1, P2 (oba celoroční provoz), P4, P5 a P6 (všechny sezónní provoz)
Lanová dráha	0	Provoz přerušen od 13. 9. 2024; do podzimu 2026 v rekonstrukci.

Vývoj rozsahu PID v okolí Prahy

Rok	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2024	2025
Počet obcí obsluhovaných PID	3	23	221	345	347	359	908	1 383	1 397
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	235	536	591	592
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	152	151	161	331	494	495

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2025

Druh dopravy a provozovatel	Cestujících/rok	
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	369 695 000	32,68 %
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	368 154 000	32,55 %
Autobusy a trolejbusy městské (DPP a soukr. dopravci)	283 900 000	29,67 %
Autobusy příměstské (soukromí dopravci a DPP)	51 682 000	
Železnice (ČD, KŽC, Arriva, Leo Express)	57 084 000	5,05 %
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	0	0,00 %
Přívozy (soukromí dopravci)	621 480	0,05 %
CELKEM	1 131 136 480	100,00 %



Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2025

	Metro	Tramvaje	Autobusy*	Železnice
Provozní délka sítě linek PID na území hl. m. Prahy (km)	65,4	148,8	905,1	162,6***
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,522	0,568	3,14***
Průměrná cestovní rychlost na území hl. m. Prahy (km/h)	35,65	19,09	23,80	49,7
Ujeté vozokilometry na území hl. m. Prahy za rok (tis.)**	59 511	60 052	86 397	6 110
Přepravené osoby na území hl. m. Prahy za rok (tis.)	369 695	368 154	335 582	57 084

* autobusy a trolejbusy

** u železniční dopravy jde o vlakokilometry

*** nová metodika dle kalkulačky KAPO SŽ (vzdálenost zastávek přepočtena bez koncových úseků na hranici města)

3.2 METRO

Pražské metro tvoří páteřní přepravní síť MHD. Během standardního pracovního dne bylo v roce 2025 vypraveno 1 787 vlakových spojů (520 na lince A, 598 na lince B a 669 na lince C), které průměrně přepravily 1 285 655 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonali cestující metrem v průměru 1 055 286 cest denně. Maximální počet cestujících 1 435 965 přepravilo metro ve středu 26. listopadu (počet cest metrem včetně přestupů v tento den činil 1 178 665).



Základní údaje o síti metra v Praze

Linka	Rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den*
3 (A, B, C)	denní cca 4:45–0:00 hodin	65,4 km	1 285 655
Stanic	Bezbariérových stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61	48 (79 %)	1,122 km	35,65 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy za rok 2025	Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce	
369 695 000 (32,68 % podíl v rámci PID)	59 511 000 (souprava = 5 vozů)	103 (A 26, B 38, C 39)	

* průměr ze všech pracovních dnů mimo prázdniny od konce jarních prázdnin do června a od září do prosince

3.3 TRAMVAJE

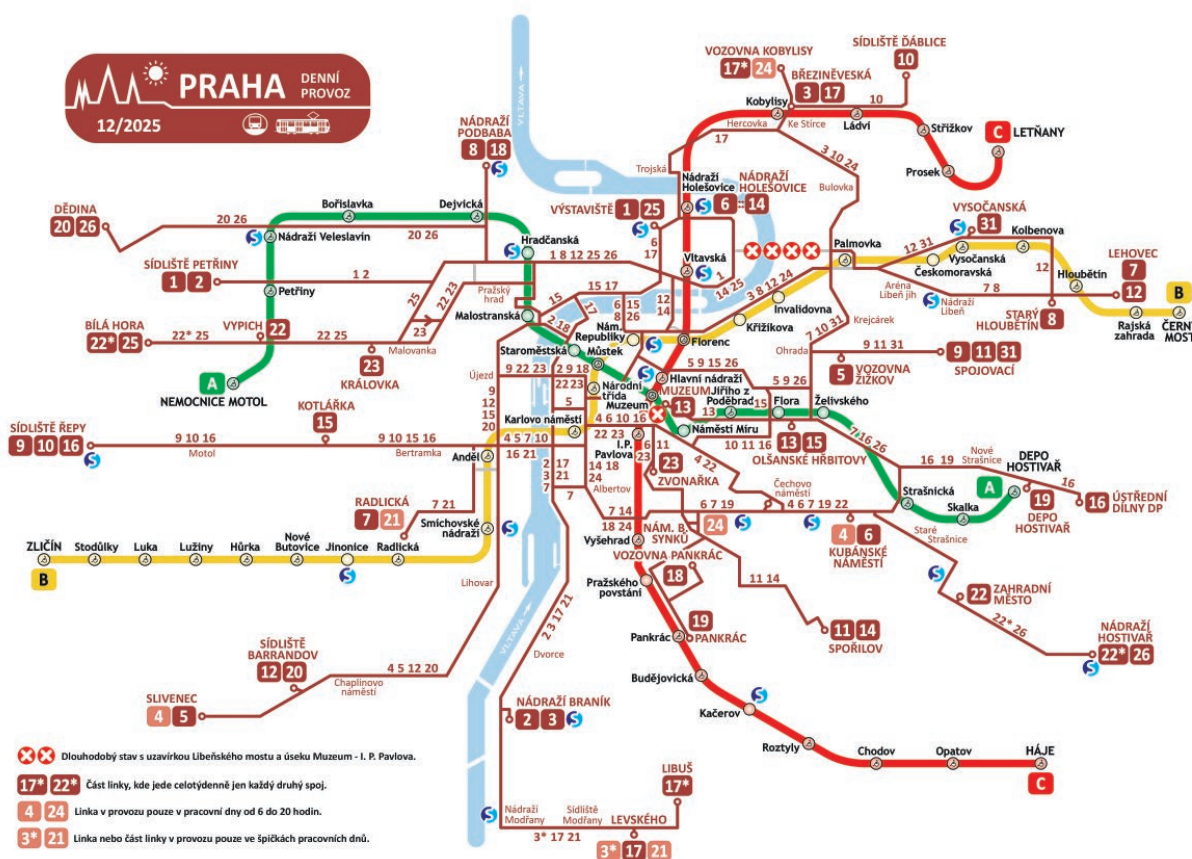
Tramvajové tratě jsou součástí základní sítě kolejové dopravy. Linky tramvají zajišťují všechny druhy spojení, radiální i tangenciální a v síti PID mají nezastupitelnou úlohu. Během jednoho standardního pracovního dne bylo na síti pražských tramvají vypraveno 7 002 spojů (včetně 200 nočních), které přepravily v průměru 1 266 210 cestujících. Maximální počet cestujících 1 465 587 přepravily tramvaje 17. prosince.

Základní údaje o síti tramvají v Praze

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den*
36 (27 denních, 9 nočních)	cca 4:45–0:15 hodin	148,8 km	1 266 210
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
285 názvů (624 sloupků)	cca 0:15–5:00 hodin	0,522 km	19,09 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy za rok 2025		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
368 154 000 (32,55 % podíl v rámci PID)		60 052 000 (souprava = 2 vozy T)	429

* průměr ze všech pracovních dnů mimo prázdniny od konce jarních prázdnin do června a od září do prosince

LINKY METRA A TRAMVAJÍ V PRAZE (denní provoz – stav s dlouhodobou uzavírkou Libeňského mostu)



3.4 AUTOBUSY A TROLEJBUSY

Na území města je provozována v rámci PID městská a příměstská autobusová a trolejbusová doprava. Městská autobusová a trolejbusová 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 v roce 2025 na území města vypraveno 27 581 autobusových a trolejbusových spojů PID, které přepravily cca 1 264 300 cestujících. Z tohoto počtu bylo 20 266 spojů městských (řady 100, 200 a 900), 779 spojů trolejbusových (linky 58 a 59) a 6 536 spojů příměstských (řady 300-425, 428, 429, 700, 720, 730 a 951-963).

Základní údaje o síti autobusů a trolejbusů PID na území Prahy

Městských linek	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě v Praze	Přepravených osob za den
183 (166 denních, 17 nočních)	cca 4:45–0:15 hodin	905,1 km	1 138 290
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 301 názvů (3 486 sloupků)	cca 0:15–5:00 hodin	0,568 km	23,80 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vozokilometrů za rok	Vozů v provozu ve špičce*
335 582 000 (29,67 % podíl v rámci PID)		86 396 654	1 037

* autobusy pouze na linkách na území města, bez příměstských linek

Na příměstských autobusových linkách (řady 300-425, 428, 429, 700, 720, 730 a 951-963) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech 6 536 spojů, ve kterých cestovalo celkem 145 390 cestujících (71 820 do Prahy a 73 570 z Prahy). Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 39 lokalit jako své výchozí / konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (18) využívalo terminál Smíchovské nádraží, 17 linek odjíždělo z Černého Mostu a terminálu Zličín.

3.5 ŽELEZNICE V PID

Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Na území Prahy v rámci PID na podzim v roce 2025 v pracovní den projelo celkem 1 354 vlakových spojů, které přepravily cca 178 920 cestujících. Počet spojů stagnoval, nárůst na lince S61 byl kompenzován mírnými omezeními z důvodu rekonstrukcí. V roce 2025 byla dokončena výstavba stanice Praha-Výstaviště a modernizace stanice Praha-Bubny. Zrušena byla zastávka Praha-Holešovice. Pokračovaly také zásadní modernizace stanic Praha Masarykovo nádraží a Praha-Smíchov.



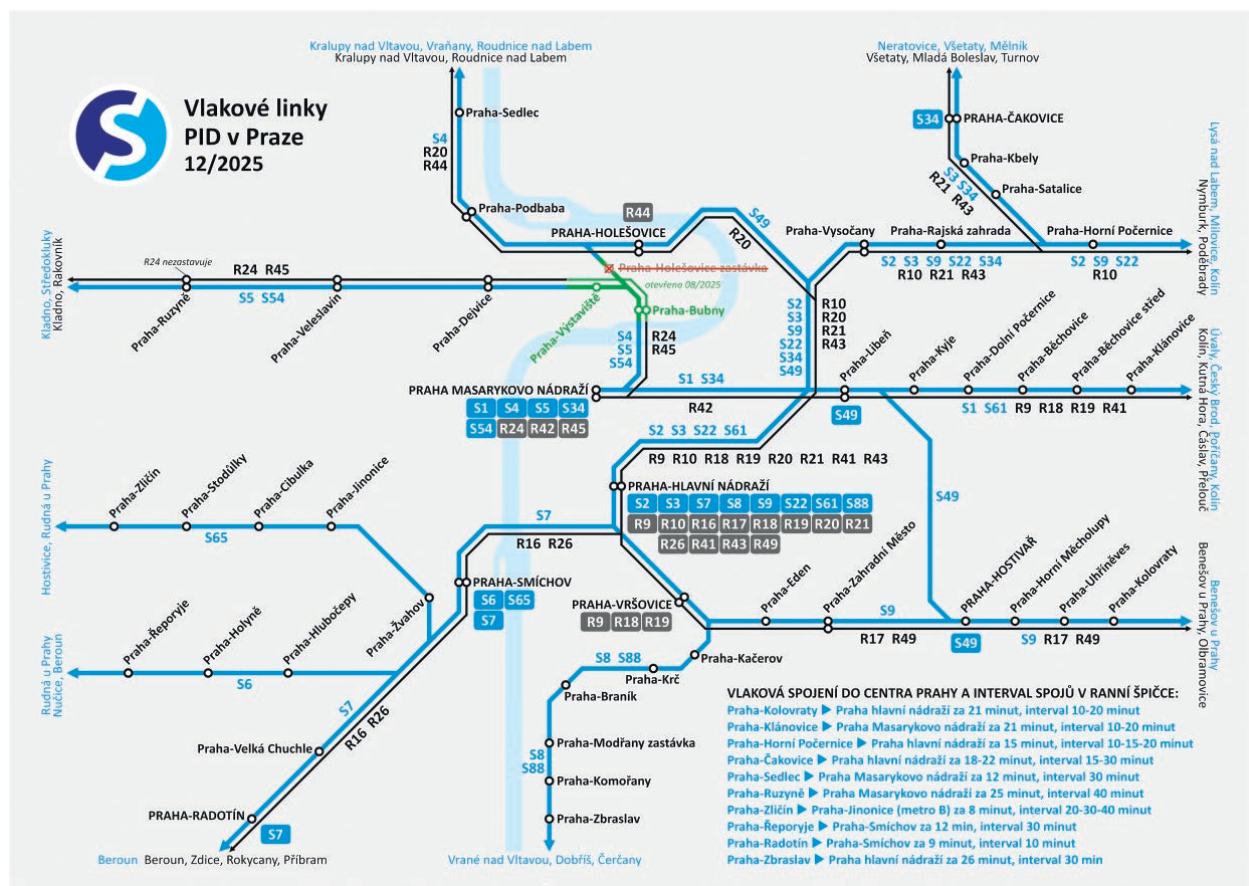
Základní údaje o železniční síti PID na území Prahy

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
40 (15 S, 16 R, PM, 8 sezón.)	cca 4:45–0:30 hodin	162,6 km**	178 920
Stanic	Noční rozjezd o víkendu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
46	zrušen	3,14 km**	49,7 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vlakokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
57 084 000 (5,05% podíl v rámci PID)		6 111 000	94

* osobní a spěšné vlaky zajišťující v rámci PID na území Prahy na linkách S1-S9, S34, S49, S54, S61, S65, S88 a R41-R45

** nová metodika dle kalkulačky KAPO SŽ (vzdálenost zastávek přepočtena bez koncových úseků na hranici města)

VLAKOVÉ LINKY PID (S A R) NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY (DLOUHODOBÝ STAV K 31. 12. 2025)



Počet přepravených osob vlaky PID na území Prahy za rok (s jízdenkami PID či jiných dopravců)

Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Osob	39 448 000	45 014 000	51 523 000	31 556 000	45 883 000	49 042 000	53 631 440	55 872 000	57 084 000

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

Rok	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019	2022	2024	2025
Jízdné PID* (%)	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2	71,6	58,9	59,2	60,0	68,3	72,3
z toho jednotlivé jízdné PID (%)	10,6	7,5	5,6	8,5	5,3	5,3	5,4	4,7	5,3	5,5	8,4	8,6
Jízdné dopravce, OneTicket (%)	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8	28,4	41,1	40,8	40,0	31,7	27,7

* včetně jednotlivých jízdenek PID

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

Trať	Linka	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
011	S1, S7, R9, R18, R19, R41	24 660	37 320	37 900	24 650	37 020	36 790	32 350	40 710	43 750
071	S3, S34, R21, R43	5 030	4 830	4 190	2 580	4 800	3 320	5 170	5 760	5 770
090	S4, R20, R44	14 410	15 180	14 870	10 310	14 840	15 500	17 490	17 630	17 270
120	S5, S54, R24, R45	6 500	5 050	6 560	3 880	5 560	6 190	4 310	5 160	7 100
122	S65	600	600	680	390	870	970	840	840	790
171	S7, R16, R26	22 420	27 420	27 420	14 480	19 600	24 100	35 060	26 090	25 160
173	S6	2 440	2 680	2 880	1 830	2 560	2 700	3 380	3 650	3 300
210	S8, S88	3 570	4 180	3 070	2 350	3 210	3 770	3 150	4 030	4 350
221	S9, R17, R49	30 890	34 350	34 890	21 830	29 670	32 380	40 460	40 350	40 850
232	S2, S9, S22, R10	24 370	22 550	26 680	14 150	23 410	25 070	22 660	26 760	27 060
091	S49	3 000	3 480	2 360	2 280	2 090	2 730	3 450	3 600	3 520
CELKEM		137 890	157 640	161 500	98 730	143 630	153 520	168 320	174 580	178 920

* Hranice Prahy ve vlacích PID v pracovní den překročilo v roce 2025 cca 131 130 cestujících (63 620 jelo do Prahy, 67 510 z Prahy). V sobotu využívá vlakové spoje cca 61 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli jde o cca 54 %.

3.6 LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY

Lanová dráha třetí generace zajišťovala od roku 1985 spojení mezi Újezdem, Nebozízkem a Petřínem. V zatím posledním roce provozu (2024) přepravila celkem 1 500 000 cestujících (denně v průměru cca 5-6000 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,15 %. Provoz lanovky zajišťovaly dva vozy pro 100 lidí, které se rychlostí 4 m/s pohybovaly po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávaly výšku 130,45 m. 13. září 2024 byl provoz lanovky před očekávanými velkými dešti z bezpečnostních důvodů přerušen a po výrazných srážkách, které měly negativní dopad na stav trati, již nebyl obnoven. V letech 2025 a 2026 prochází lanová dráha zásadní rekonstrukcí, na podzim 2026 vyjedou na novou trať rovněž zcela nová vozidla.

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 2025 bylo v provozu 6 přívozů, které přepravily v průměru 2 230 cestujících denně a celkem 621 480 ročně (0,05 % počtu přepravených osob PID na území Prahy). Rok 2025 byl posledním, kdy společnost Vittus group, s. r. o. provozovala přívoz P3 Lihovar – Dvorce. Ten od turistické sezóny v roce 2026 nahradí nový Dvorecký most. Provozovatelem přívozů P1, P2, P5 a P6 je společnost Pražské Benátky, s. r. o. a přívozu P4 Pražská paroplavební společnost, a. s. Celkový počet přepravených osob přívozy byl oproti roku 2024 vyšší o cca 7 %. Nejvíce cestujících přepraví přívoz P2 (v průměru 755 za den), nejméně přívoz P4 (122 za den).

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2025 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	126	45 990
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	755	276 380
P3	Lihovar – Dvorce (provoz trvale ukončen 28. 10. 2025)	17. 7. 2007	sezónní	269	59 780
P4	Dostihová – Belárie	16. 5. 2022	sezónní	122	27 160
P5	Císařská louka – Kotevní – Výtoň	26. 3. 2022	sezónní	782	173 670
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezónní	173	38 500
CELKEM				2 230	621 780

Podíl bezbariérových (nízkopodlažních) výkonů garantovaných na linkách PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice
100 %	v JŘ garantováno 71 % (reálně v provozu 77 %)	100 %	v JŘ garantováno 91 % (reálně v provozu 94 %)	94 %*

* výkony objednávané hl. m. Prahou, nikoli všechny vlakové (zejména rychlíkové) spoje v PID

3.7 PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2025

	Popis události
METRO	■ 6. ledna byly z důvodu rekonstrukce a výměny eskalátorů uzavřeny stanice Českomoravská (B) a Pankrác (C). ■ I v roce 2025 pokračovala kompletní výměna reléových staničních a traťových zabezpečovacích zařízení za elektronická stavědla na lince C. 11. a 12. ledna byl přerušen provoz v úseku Pražského povstání – Chodov nahrazen náhradní autobusovou dopravou XC, o víkendu 1. a 2. pak autobusy XC v úseku Hlavní nádraží – Kačerov nahradily spoje metra mezi Muzeem a Kačerovem a ve dnech 22. a 23. listopadu probíhaly práce ve stanicích I. P. Pavlova, Muzeum a Hlavní nádraží, přičemž místo metra jezdila autobusová linka XC v úseku Nádraží Holešovice – Pražského povstání. ■ 31. 1. byla otevřena část jižního vestibulu stanice Florenc (C), nad nímž byly dokončeny práce na rekonstrukci stropní desky. První byl otevřen výstup na povrch do Křížkovy ulice ve směru k ulici Na Florenci. ■ Ve dnech 17. – 19. května zpřístupnil Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (dále DPP) veřejnosti rozestavěnou část metra D v úseku Olbrachtova – Pankrác. Na podzemní trase dlouhé 1,6 km v průměrné hloubce 30 m návštěvníci viděli již hotové tunely i stavební práce na ražbách obou nových stanic. ■ Práce na opravě stropní desky stanice Florenc pokračovaly v roce 2025 pod ulicí Ke Štvanici směrem k severnímu vestibulu. Provoz metra C v úseku Vltavská – Hlavní nádraží byl z tohoto důvodu přerušen 1. června, 26. a 27. července, 25. a 26. října a 8. a 9. listopadu. Náhradní dopravu v trase Hlavní nádraží – Vltavská – Špejchar zajišťovala tramvajová linka XC a v trase Zvonařka – Kobylisy posilová linka 36. V listopadu byl uložen poslední ze 131 nahrazovaných nosníků stanice a začaly návažné práce na modernizaci vestibulu. ■ Bus XC zajišťoval náhradní dopravu také od 3. do 4. 7. v úseku Nádraží Holešovice – Pražského povstání a od 5. do 6. 7. v úseku Nádraží Holešovice – I. P. Pavlova (341 pražců se vyměňovalo přímo ve stanici Florenc). ■ 23. července se stala stanice Radlická (B) 48. bezbariérově přístupnou stanicí pražského metra. Nový výtah za 62 mil. Kč je přístupný z ochozu nad vstupním schodištěm stanice. ■ Modernizace zabezpečovacího zařízení na lince C přinesla největší omezení na počátku srpna. Od 2. do 8. 8. byl přerušen provoz v úseku Chodov – Muzeum, přičemž náhradní dopravu od jihu města na Hlavní nádraží zajišťovaly kromě linky BUS XC i z Kačerova prodloužené pravidelné autobusové linky 189, 196 a 215. O víkendu 9. a 10. 8. byl provoz metra přerušen ještě v delším úseku Chodov – Nádraží Holešovice, čehož se využilo k souběžným pracím na instalaci nových stropních nosníků na Florenci. Do úseku Hlavní nádraží – Nádraží Holešovice byly pravidelné autobusy číslo 189, 196 a 215 prodlouženy pod označením XC. ■ Během prací na kompletní revitalizaci stanice Českomoravská se na některých nosných konstrukcích, zejména pod nástupištěm, ukázalo, že jsou v horším stavu, než se předpokládalo (v roce 2002 byly pod vodou). Proto bylo nutné realizovat víceprací, které vyžadovaly delší časový prostor pro činnosti prováděné z kolejiště. V úseku Florenc – Vysočanská byl provoz metra B přerušen 16. a 17. 8., 23. a 24. 8., 11. 10., 28. 10. a 1. a 2. 11. Náhradní dopravu ve všech termínech zajišťovala tramvajová linka XB. O prvních dvou víkendech těchto prací byly v provozu v intervalu 30 minut rovněž posilové vlakové spoje S2X mezi Horními Počernicemi a Masarykovým nádražím, které si ale výraznější využití nenašly. Mezi stanicemi Černý Most a Vysočanská byl provoz metra při těchto výlukách řešen dvěma kyvadlovými spoji s přestupem ve stanici Hloubětín. ■ Od 5. do 23. 7. (pouze výstup) byla po požáru založeném nedbalostí několika cestujících, kteří odhodili hořlavý materiál pod pohyblivé schody, uzavřena stanice Staroměstská (A). Plné otevření stanice nastalo 22. srpna. ■ 27. a 28. září byly ve stanicích Jiřího z Poděbrad a Náměstí Míru na lince A dokončeny práce na modernizaci vlakového zabezpečovače LZA. Provoz metra byl přerušen v úseku Dejvická – Želivského. Náhradní dopravu zajišťovaly v úseku Nádraží Podbaba – Nové Strašnice tramvajová linka XA a posílená pravidelná linka 26. ■ 8. října byla předána zhotoviteli (STRABAG, OHLA ŽS) stavba rekonstrukce stanice Flora, která zahrnuje také výměnu eskalátorů a stavbu výtahu. V roce 2025 začaly přípravné práce ještě za provozu stanice, 4. prosince bylo např. zahájeno hloubení šachty pro budoucí výtah. ■ 30. října byly plně dokončeny ražby nové stanice Olbrachtova na lince D. Celkem bylo v budoucím prostoru stanice vytěženo 61 160 metrů krychlových rubaniny. ■ Ve dnech 15. – 17. listopadu bylo vyměněno 178 dřevěných pražců za betonové v uzavřeném úseku metra C Pražského povstání – Hlavní nádraží. Náhradní dopravu zajišťovaly autobusy na lince XC. ■ Ve druhé polovině listopadu byl otevřen druhý výstup z jižního vestibulu stanice Florenc (C), který vede přímo k autobusovému nádraží a nově je vybaven dvojicí eskalátorů pro oba směry jízdy. ■ 19. prosince byla otevřena zmodernizovaná stanice Pankrác (C). Byly vyměněny hydroizolační vrstvy na vnější straně stropu a části stěn stanice, nová je veškerá elektroinstalace, úsporné LED osvětlení, kabelové rozvody, vzduchotechnika, podhledy, obklady stěn a sloupů i toalety ve vestibulu. Proběhla také výstavba přestupních vazeb na budoucí trasu D. Směrem k jejímu budoucímu vestibulu vede první část nového podchodu pod ulicí Na Pankráci s výstupy na tramvajové zastávky. Ve stanici byly vyměněny eskalátory i výtah a osazen nový inverzní informační systém Čitelné Prahy (JIS).

TRAMVAJE

- V průběhu ledna a února získal Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. (DPP) pravomocná stavební povolení na realizaci tramvajových tratí do Malešic a na Nové Dvory.
- 1. února byla zahájena komplexní modernizace 400 m dlouhého úseku ulice U Výstaviště. Kromě výstavby nové tramvajové trati a jejího napřímení došlo k rekonstrukci vodovodu, kanalizace, všech povrchů vozovek a chodníků a k doplnění nové zeleně a osvětlení. Práce skončily 1. října.
- 27. ledna se po zkušební trati v Plzni poprvé projel prototyp nové tramvaje pro Prahu Škoda ForCity Plus 52T.
- V první polovině února byl 10 dní přerušen provoz tramvají v Nádražní ulici. V rámci modernizace železniční stanice Praha-Smíchov byl snesen první z mostů přes Nádražní ulici (podrobnosti v sekci o železnici).
- 21. března došlo ke slavnostnímu otevření zrekonstruované vozovny Hloubětín, jejíž obnova si vyžádala náklady ve výši 1,9 mld. Kč. Původní budova byla odstřelena 24. srpna 2019, stavba nové pak začala v září 2022. Nová budova je vybavena fotovoltaickými panely, recyklací dešťové vody, součástí projektu byla i stavba energocentra. Pro tramvaje je k dispozici 22 kolejí, v odstavné hale na kolejích 1-17 může být odstaveno až 61 souprav, v hale údržby na kolejích 18-22 jsou pak místa pro 12 tramvají.
- 3. dubna po setmění přivezl speciálně upravený kamion po dálnici do Prahy první novou tramvaj typu 52T. 9. dubna vůz č. 9503 poprvé vyjel do pražských ulic, od 26. 4. zahájil homologační jízdy délky 20 000 km bez cestujících (polovinu bez zátěže, polovinu se zátěží) a už 20. června mohly úspěšně navázat homologační jízdy s cestujícími (dalších 20 000 km), které skončily 3. září. V říjnu vůz 52T homologaci typu získal a už 3. listopadu tak mohly nové tramvaje zahájit běžný provoz. První den se jich na linkách objevilo 7, do 14. prosince pak na pražské koleje vyrazilo všech 20 dodaných tramvají 52T. Pro rok 2026 se předpokládá dodávka dalších 20 vozů 52T, v rámci rámcové smlouvy může DPP v dalších letech objednat ještě 160 tramvají tohoto typu.
- Od 5. dubna do 1. května probíhaly práce na rekonstrukci vjezdu do vozovny Střešovice, které navázaly na probíhající přestavbu kolejové harfy samotné vozovny. Součástí stavby byla i oprava východní části křižovatky Patočkova – Střešovická.
- Ve dnech 31. 5. až 11. 6. došlo k opravě kolejí v tramvajové zastávce Malostranská a v jižní části kolejové křižovatky horní Klárov.
- 2. června začala stavba tramvajové trati Muzeum. V rámci návazného projektu stavby tramvaje na Václavském náměstí zde v roce 2025 proběhla demolice podchodu a stavební výplň nevyužívaných prostor pod Legerovou ulicí. Od 16. června byl přerušen provoz tramvají v úseku Muzeum – I. P. Pavlova, linka 11 byla odkloněna přes Korunní ulici a linka 13 ukončena na kolejovém přejezdu u Španělské ulice. Prostor tramvajové trati v prodloužené Škréťové ulici byl využit pro přeložku Severojižní magistrály. Před koncem roku byly dokončeny povrchy vozovek v Legerově ulici, včetně výstavby západní části tramvajové křižovatky Vinohradská – Legerova. Dostavba křižovatky i okolních chodníků a zastávek jsou naplánovány na rok 2026.
- Projekt výstavby tramvajové trati na Václavském náměstí probíhal celý rok. Na samotném náměstí pokračovaly práce na rekonstrukcích inženýrských sítí a přípojkách do jednotlivých objektů. Byla dokončena stavba retenční nádrže uprostřed náměstí. Na jaře začala druhá etapa rekonstrukce stropní desky vestibulu stanice Muzeum, tentokrát její západní části. Po dokončení prací na stropní desce mohly být položeny první kolejnice tramvajové trati ve směru od prodloužené Vinohradské ulice přes Wilsonovu směrem za sochu sv. Václava. Vybudován byl rovněž nový směrový oblouk k budově Státní opery, který položil základ budoucí trati k Hlavnímu nádraží. Do konce roku se podařilo položit do okolí Muzea i většinu nové hladké dlažby. Významně také pokračovala výstavba rozšířeného výstupu z metra v horní části náměstí.
- K datu 28. června došlo na základě žádosti místních subjektů ke změně názvu zastávky Hellichova. Ve směru na jih nese nový název Pražské Jezulátko, ve směru na sever Tyršův dům. Ke stejnému dni byly v souvislosti s úpravami tras nočních autobusů upraveny trasy nočních linek 92 a 94. Linka 92 je nově vedena přes zastávku Nádraží Vysočany, naopak linka 94 přes Nádraží Libeň.
- Od 30. 6. do 16. 8. proběhla v návaznosti na opravu Karlovarské ulice také rekonstrukce výjezdu z obřitiště Bílá Hora a přilehlého úseku směrem k Malému Břevnovu. Dokončení se podařilo o 14 dní zkrátit.
- Prvních 10 dní o prázdninách se uskutečnila oprava východní části kolejové křižovatky Plzeňská – Radlická a přilehlých kolejnic ve směru k Andělu. 5. srpna začala oficiálně stavba nové tramvajové trati po Počernické ulici do Malešic. 2,2 km dlouhá trať začne reálně vznikat až v letech 2026 a 2027, protože v předstihu je nutné v této lokalitě zrekonstruovat tzv. Káranské vodovodní přivaděče, upravit trasování horkovodů, plynovodů, kanalizace a části rozvodné sítě.
- Poslední týden v srpnu se opravy dočkaly zatížené oblouky tratí ve Svatovítské ulici na Prašném mostě.
- V souvislosti s mimořádným uzavřením stanice metra Staroměstská došlo na přelomu července a srpna ke stavebnímu rozšíření nebezpečně úzké tramvajové zastávky Staroměstská ve směru na sever. S cílem zvýšit bezpečnost nastupujících cestujících vznikl na konci listopadu i provizorní nástupní mys na dočasné zastávce I. P. Pavlova na Tylově náměstí ve směru do Nuslí.
- 1. září došlo k trvalému prodloužení všech spojů linky 16 na Sídliště Řepy (i mimo špičky a o víkendech).
- 21. září oslavil tramvajový průvod cca 40 souprav 150 let existence hromadné dopravy v Praze. Tramvaje staré i nejmodernější se ze seřadiště v Karlíně vydaly přes centrum na Letnou a do obřitiště Špejchar.
- V období od 5. října do 15. prosince se uskutečnila rekonstrukce a oprava tramvajové trati v ulici Jana Želivského mezi Vinohradskou a Olšanskou. V úseku Vinohradská – U Nákladového nádraží proběhla plnohodnotná rekonstrukce tratě (s dočasným lehkým betonovým zákrytem), směrem k Olšanské ulici pak pouze oprava původních kolejí a jižní části přilehlé křižovatky. V severní části křižovatky Jana Želivského – Vinohradská předcházela opravě kolejí výměna části Káranského vodovodního přivaděče.
- 10. listopadu byla představena publikace „Nové tramvajové tratě pro 150 000 cestujících každý den“, která podrobně popsala plánovaný rozvoj tramvajových linek v Praze po dostavbě šesti nových tramvajových tratí – TT Dvorecký most, TT Jarov, TT Václavské náměstí + Muzeum, TT Strahov, TT Malešice a TT Nové Dvory. Distribuce publikace probíhala ve speciálně vypravené nové tramvaji typu 52T, která vyjela na linku 3.
- Od 29. listopadu byl o čtyřech adventních víkendech poprvé zkrácen základní interval na tramvajových linkách z 15 (7,5) minut na 12 (6) minut.

AUTOBUSY A TROLEJBUSY	■ 17. ledna podepsal DPP rámcovou smlouvu na dodávku až 70 parciálních trolejbusů Bozankaya SNG 12T. 20. února bylo prvních 7 vozidel závazně objednáno pro výhledový provoz na lince 52 (dnes 137), na konci března byla objednávka rozšířena o dalších 23 vozidel – pro využití na linkách 51 a 53 (dnes 131 a 176). ■ K datu 1. dubna byla upravena trasa linky 166 v oblasti Letňan. Tato midibusová linka nově obsluhuje zástavbu v lokalitě Nové Letňany. ■ 17. května proběhl na Letné stále oblíbenější Autobusový den PID. ■ 21. května začaly stavby elektrifikace autobusových linek 131 a 176. Jejich součástí je kromě pokrytí trasy 50 % trolejovým vedením u linky 131 a 65 % trolejovým vedením u linky 176 také modernizace tramvajové měnirny Hřebenka a výstavba zcela nové měnirny Strahov. Během roku 2025 také průběžně probíhala výstavba trolejbusové trati v oblasti Malvazinek, v ulicích Peroutkově a Na Václavce. V prosinci byla téměř dokončena. ■ 21. června se u příležitosti výročí 100 let trvalého pravidelného provozu autobusů otevřely dveře v garážích Vršovice, o den později pak ze Staroměstského náměstí přes Strahov do Dejvic na Vítězném náměstí projel průvod historických i moderních autobusů v čele s unikátním autobusem Škoda 506 N z roku 1929. ■ Od 26. června do konce srpna byl z důvodu rekonstrukce plynovodu omezen provoz autobusů v dolní části Plzeňské ulice. Linky 123 a 191 byly po dobu tohoto opatření ukončeny v oblasti Klamovky. ■ Na začátku letních prázdnin od 28. 6. byla linka 137 trvale zkrácena do trasy Na Knížecí – U Waltrovky – Jinonice. V úseku Jinonice – Malá Ohrada byla zavedena v pracovní dny od 5:30 do 20:00 hodin nová linka 219. Ke stejnému datu došlo k výraznějším úpravám v provozu nočních autobusových linek. Linka 903 zahájila provoz v úseku Březiněves – Palmovka – Uhřetěves – Královice, linka 908 byla prodloužena na Šmukýřku a společně s linkou 909 došlo k úpravě její trasy v oblasti Štěrbobohol. Nové trasy dostaly také linky 914 (Smíchovské nádraží – Zelený pruh – Bohemians – Ohrada – Prosek – Kbely – Vinoř) a 916 (Depo Hostivař – Teplárna Malešice – Dolní Počernice). ■ Od 1. srpna zavedl Středočeský kraj ve spolupráci s Prahou pilotní projekt nástupu všemi dveřmi do 99 denních a 10 nočních příměstských a regionálních autobusových linek. V tomto počtu převažovaly především linky z Prahy do regionu, na nichž došlo ke zrychlení odbavení a snížení zpoždění. Během zbytku roku nebyl zaznamenán zásadní propad tržeb z jízdného, proto tento projekt bude pokračovat i v roce 2026. ■ Na začátku září vyjela v nové trase Jenerálka – Nádraží Podbaba – Sídliště Baba – Na Santince školní linka 255. ■ 1. října byly trvale zkráceny intervaly na lince 115 (ráno na 6 minut, mimo špičky na 15-20 minut). ■ Od 22. 10. se podařilo zřídit pro 14 autobusových linek možnost průjezdu přes střední část kruhového objezdu na Vítězném náměstí po tramvajových kolejích. Opatření hned na podzim 2025 snížilo v průměru zdržení většiny autobusů na Vítězném náměstí o několik minut. ■ Od počátku prosince byly nasazeny kratší intervaly na příměstské lince 318 ve směru na Zbraslav i zpět. V koordinaci s městskými linkami 129 a 241 je ranní interval do centra nově 2 minuty, odpolední zpět 3-4 minuty a o víkendu jezdí tyto spoje souhrnně po 10 minutách. ■ V souvislosti s celostátní změnou JŘ vyjela od 14. 12. nová noční příměstská linka 963 ze zastávky Třebeňická do Mělníka, Mlázic. ■ 18. prosince zahájilo provoz prvních 18 elektrobusesů SOR ENS12 z rámcové objednávky až 100 vozidel. Pro rok 2026 objednal DPP dalších 14 těchto elektrobusesů, 30 parciálních trolejbusů Bozankaya SNG 12T a 30 kloubových hybridních vozů Iveco Urban Hybrid 18 m. V oblasti naftových autobusů bude dodáno do Prahy v roce 2026 dalších 40 vozů Iveco Streetway 18 m a 4 Iveco Crossway LE 14,5 m pro linku AE.
ŽELEZNICE	■ V lednu 2025 byl rozhodnutím Rady HMP prodloužen provoz Pražského motoráčku do konce roku 2029, a to za cenu o 28 % nižší, než platila v předchozím období. ■ 20. února zveřejnily Středočeský kraj a Praha zadávací dokumentaci k výběrovému řízení na železničního dopravce, který bude od roku 2029 po dobu 30 let provozovat flotilu nových kapacitních jednotek směrem do Kolína, Berouna a v rámci přiložené opce i do Kladna a na pražské letiště. 28. 5. byly otevřeny vstupní nabídky třech uchazečů Arrivy, Českých drah a Regiojetu. Vítězný uchazeč bude vybrán v roce 2026. ■ 3. března začala výluka na lince S4 mezi Podbabou a Masarykovým nádražím. Kvůli napojování nového nádraží Praha-Bubny na Negrelliho viadukt byla linka S4 ukončena ve stanici Praha-Holešovice. Ke stejnému datu byla zrušena zastávka Praha-Holešovice a v jejím místě začaly rovněž probíhat práce na napojení trati od Kralup na estakádu k novému nádraží v Bubnech. ■ Od 29. 3. do 1. 5. probíhalo unikátní přizvednutí posledních dvou betonových polí Negrelliho viaduktu tak, aby po dokončení prací jejich úroveň navazovala na výškovou úroveň nového nádraží v Bubnech. Jednotlivé poloviny mostních polí o hmotnosti cca 250 tun bylo nutné nadzvednout až o 1,8 m, pak proběhla výměna ložisek a na Holešovické straně stavba nového úložného prahu vyššího o cca 30 cm. ■ Opožděný start nové železniční linky S61 nastal od 1. dubna. Kvůli neexistenci zastávek v okolí Jahodnice a u Depa Hostivař vyjely nové spoje v pracovní dny v trase Úvaly – Praha-Libeň – Praha hlavní nádraží (o víkendu pak až do stanice Praha-Vršovice). Linka S61 tak ve směru z Klánovic a Běchovic částečně nahrazuje přímé spojení na Hlavní nádraží, kam od konce roku 2024 nezajíždějí z této strany města spoje rozdělené linky S7. ■ 2. srpna byl zahájen provoz linky S4 přes novou stanici Praha-Bubny, o dva dny později vyjely přes stanici Praha-Výstaviště do Buben a na Masarykovo nádraží rovněž vlakové spoje linek S5, S54, R24 a R45. Výchozí zastávka spojů linky R44 zatím zůstala ve stanici Praha-Holešovice. Zastávka Praha-Bubny má nově přestupní vazbu na metro C Vltavská i pro linky ve směru od Kralup a je základem pro výstavbu budoucí okolní čtvrti. ■ Od 3. do 11. listopadu probíhala stavba přeložky železniční trati mezi Kolovraty a Říčany. Přeložená trať umožňuje snadnější výstavbu podjezdu Pražského okruhu, stavby 511. Po dokončení silniční komunikace (cca na konci roku 2027) se trať na Benešov vrátí do původní podoby.

ŽELEZNICE	■ V průběhu celého roku 2025 pokračovala rozsáhlá modernizace železniční stanice Praha-Smíchov, jejímž cílem je přeměna nádraží na moderní dopravní terminál. Zatímco soubor mostů hlavní trati přes Nádražní ulici se v této souvislosti buduje zcela nový, mosty přes ulici Svornosti a Hořejší nábreží procházejí kvůli neznámé podobě rekonstrukce návazného mostu přes Vltavu pouze nutnou opravou. ■ Celostátní změna JŘ přinesla od 14. 12. zkrácení linky S3 do trasy Praha – Všetaty – Mělník a vznik nové linky S30 Všetaty – Mladá Boleslav. Na lince S3 začaly být současně nasazovány vlaky RegioFox. Na lince S9 byl zkrácen interval na 30 minut až do Benešova i kolem poledne a linka S61 přestala o víkendu jezdit do Vršovic. ■ V noci z 1. na 2. února byla snesena severní část mostní konstrukce přes Hořejší nábreží. Nová severní část tohoto mostu byla osazena na počátku letních prázdnin. V noci z 11. na 12. února byl odstraněn severní most hlavní trati přes Nádražní ulici. Po dobudování nových opěr projela Prahou v noci z 20. na 21. července 59 m dlouhá a 300 tun těžká ocelová konstrukce nového severního mostu, která byla na své místo osazena o dvě noci později. Po statické zatěžkávací zkoušce této konstrukce ze dne 13. listopadu bylo možné modernizovanou severní kolej od 28. listopadu uvést do zkušebního provozu. Po severní místo jižní traťové koleji začaly rovněž jezdit nové vlaky po Výtoňském železničním mostě. ■ 21. července během dne byl snesen také nízký most přes Nádražní ulici na původní trati ve směru na bývalé smíchovské Severní nástupiště. Most přezdívaný „Hřebík“ projde opravou a ve výrazně vyšší a mírně pootočené pozici bude přes Nádražní ulici v budoucnu převádět cyklostezku. ■ Přímo ve stanici Praha-Smíchov začalo již v lednu bourání 3. nástupiště a na počátku března byla zbourána i nejsevernější část 2. nástupiště. Vznikl tak prostor na rozšíření stavby podchodů a základů přemostění nástupišť. Během roku 2025 vyrostla velká část severní lávky přes kolejiště a na severní i jižní straně zárodky budoucího přemostění nástupišť konstrukcí autobusového terminálu. Na jižní i severní straně byly položeny části kolejiště západní kolejové skupiny a vyrostly i základní konstrukce budoucího 3. a 4. nástupiště, včetně jejich zastřešení v místě mimo překryvnou platformu. ■ Během celého roku měla stanice Praha-Smíchov k dispozici jen dvě průjezdné nástupní hrany. Vložené spoje linky S7 ve směru od Řevnic nadále končily na úvrti u nástupiště 1a, stejně jako spoje linky S65. Provizorní úvrať u druhého nástupiště s doplněnou dřevěnou přístavbou využívaly ukončené spoje linky S6. Ty byly v květnu krátkodobě ukončeny i v dočasně zastávce Praha-Zlíchov v blízkosti TRAM obřatiště Hlubočepy. ■ Mnohem méně postoupily v roce 2025 práce na rekonstrukci Masarykova nádraží. Betonování plošiny nad kolejištěm skončilo na jaře a na základě problémů se statickým výpočtem a potřebou opravy projektu do konce roku nepokračovalo. Přímo ve stanici tak proběhly pouze dílčí práce na výstavbě zastřešení nástupišť u hlavní budovy a část dlažebních prací. Dokončeny naopak byly rekonstrukce kolejiště podél Vítkova (lokalita Sluncová) i výstavba nového mini nádraží s kolejemi pro provozní údržbu vlakových souprav, které se nachází podél Pernerovy ulice na úrovni křižovatky s Vítkovou. Rekonstrukcí prošla výrazná část východního zhlaví stanice, včetně části trati spojující Karlín s Negrelliho viaduktem. ■ Během celého roku 2025 platil odklon linek S2 a S22 mimo Masarykovo nádraží na Hlavní nádraží a rozdělení linky S7, kdy její severní část byla začleněna do spojů linky S1.
OSTATNÍ	■ 24. února byl vysoutěžen zhotovitel rekonstrukce lanové dráhy na Petřín. Metrostav DIZ za 134 mil. Kč v roce 2025 vybudoval 4 mikropilotové 10-15 metrů hluboké stěny v dolní části trasy lanovky pod Nebozízkem a pátou ve svahu nad ním. Stavba, která zahrnuje i obnovu většiny délky trati lanovky, včetně nových kolejnic S33, bude dokončena na jaře 2026. ■ 18. března byly z Petřína odvezeny oba původní vozy lanové dráhy. Vůz číslo 1 zamířil do Ústředních dílen DP a výhledově se stane součástí expozice Muzea MHD ve Střešovicích, vůz č. 2 pak odjel do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově. ■ 28. května se podařilo vyřešit jarní problémy s funkcionalitou aplikace PID Lítačka. Současně byl zahájen proces přepisu aplikace do nové úrovně, která by měla zabezpečit trvale vyšší kvalitu a spolehlivost poskytovaných služeb. ■ Po předchozím rozhodnutí Středočeského kraje schválila 18. srpna úpravu tarifu PID od 1. ledna 2026 i Rada HMP. Ceny běžných jednorázových papírových jízdenek v Praze toto rozhodnutí zvýšilo cca o 25-30 %, jízdenky přes mobilní aplikaci PID Lítačka pak o cca 15-20 %. U SMS jízdenek naopak proběhne zdražení až o cca 30-35 %. Pro účely cestování přes hranice Prahy se Praha stane ekvivalentem 3 pásem, což má zmírnit tarifní dopady zdražení pro přeshraniční jednorázové cesty. Od 1. ledna 2026 se zvyšují také přírážky za jízdu načerno. Naopak se v Praze nezmění rozsah slevových kategorií nebo bezplatné přepravy, ale je připraven jednodušší způsob prokazování slev. ■ Ve druhé polovině srpna rozhodla Rada HMP o významném posílení projektu Bezba dopravy, specializované přepravní služby pro osoby s těžkým zdravotním postižením. Schválila potřebné dofinancování na zajištění plnohodnotného provozu do konce roku 2025 a současně byl posvěcen záměr rozšířit flotilu o dalších 7 speciálně upravených vozidel (na celkových 51). ■ 17. září proběhla oslava výročí 20 let fungování přívozu v rámci Pražské integrované dopravy. Akce pro veřejnost se konala posílením provozu na lince P2. ■ V závěru roku 2025 bylo postupně dokončováno osazení nového navigačního značení projektu JIS (Čitelné Prahy) pro pěší z Václavského náměstí, přes Staré Město a Letnou do Holešovic. Kontinuální trasa obsahuje 20 osazených prvků, 15 obelisků a 8 směrůvek. ■ Během celého roku 2025 pokračovalo osazování samostatných odjezdových panelů na zastávky PID, nebo integrovaných odjezdových panelů do zastávkových přístřešků. K 31. 12. bylo ve městě v provozu již 95 samostatných odjezdových panelů (41 nových v roce 2025) a 59 integrovaných panelů v přístřešcích (17 nových v roce 2025).

4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy je rozdělen do třech základních kategorií:

- **Nadřazené cyklotrasy** (A1 až A9 a okružní A50), jedná se o nejvýznamnější trasy celoměstského významu či průběh významných tras národního významu územím Prahy.
- **Páteřní cyklotrasy** (A + dvoumístné číslo), jedná se o významné trasy celoměstského významu.
- **Hlavní cyklotrasy** (A + trojmístné číslo), jedná se o ostatní trasy celoměstského významu.

Základní údaje o cyklistické infrastruktuře v Praze

Celková délka značených cyklotras	Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras	Cykloobousměrky
550 km	263 km	81 km
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy vyhrazené / ochranné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
39,7 km	75,3 km / 86,6 km	40,3 km
Stojany na kola (dvoumístné)	Předsazené stopčáry pro cyklisty	Přejezdy pro cyklisty
4 390	2 060	242 (z toho 125 řízených SSZ)



■ Cyklotrasa A1, Radotín



■ Společná stezka pro chodce a cyklisty, Hořická-Na Okruhu

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2025

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14 / V14–ochranný)	1,1 km / 6,5 km	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)	0,51 km
Cyklopiktokoridory (V20)	1,5 km	Cyklopřejezdy (V8)	10 ks
Cykloobousměrky	18 km	Stojany na kola (dvoumístné)	0 ks



■ Legalizovaný chodník, ulice Poděbradská



■ Ochranný cyklopruh, ulice Pelléova

V roce 2025 došlo na území městské části Praha 6 k vyznačení dvou chodníkových stezek: Na Malovance (od odbočky z ulice Na Petynce až po sjezd do ulice Radimova) a podél ulice Šolínova (délka cca 70 metrů).

Dokončené investiční akce v cyklodopravě v roce 2025

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Radotín	A1	Rozšíření stávající cyklostezky na cyklotrase A1 v blízkosti venkovního fitness hřiště u stávajícího hřbitova. Délka řešeného úseku je cca 95 metrů, šířka stávající stezky je 2,5 metru. Rozšíření stezky je navrženo podél pravé strany ve směru do Černošic, celková šířka stezky po realizaci rozšíření bude 3,3-3,5 metru.
Hořtická – Na Okruhu	A42	Společná stezka pro chodce a cyklisty o délce 168 metrů a šířce 3 metry, lemovaná po jedné straně vyvýšenou obrubou a po druhé straně nezpevněnou šterkovou krajnicí šířky 0,5 metru. Stezka bude součástí cyklostezky A42, která má po svém kompletním dokončení spojit jih a sever Prahy.
Přístaviště – Vyšehradský tunel, etapa II.	A2	Rekonstrukce stávající cyklistické trasy A2 v úseku most na Veslařský ostrov – čerpací stanice MOL v délce cca 950 metrů, úprava frekventovaného prostoru na Dvorcích, vybudování odpočívadel s odpovídajícím mobiliářem a úprava křížení na vjezdu/výjezdu do čerpací stanice MOL. V roce 2025 se z důvodu koordinace s akcí PVS a realizací Dvorského mostu povedlo dokončit pouze cca 600 m. Zbytek bude dokončen do léta 2026.

Nové stezky pro chodce a cyklisty vznikly také v Kolovratech (A3 – 500 metrů) nebo v krajinném parku Havraňák mezi pražskými Kbely, Čakoviciemi a Letňany.

K legalizaci jízdy na chodnících (dohromady asi 4 km) došlo na Barrandově, na Poděbradské ulici, v Ovinecké ulici a na nové lávce v Uhříněvsi.



■ Cyklotrasa A2, Přístaviště -Vyšehradský tunel

Neinvestiční akce v cyklodopravě v roce 2025 (dopravní opatření – zvyšování bezpečnosti)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Jungmannova	A401	Cykloobousměrka v úseku Charvátova – Národní.
Dvořákovo nábřeží		Vodorovné dopravní značení v rámci obnovy SSZ Dvořákovo nábřeží x Klášterská x Na Františku, jejíž součástí je rozšíření ochranných cyklopruhů ve vozovce na Dvořákově nábřeží a cykloobousměrka v ulici Klášterská.
Vinohradská	A232	Nový úsek cyklopruhů mezi Starostrašnickou a Hollarovým náměstím, který částečně nahradil zastaralé piktokoridory. Celkem jde o 1,1 kilometru ochranného a 200 metrů vyhrazeného cyklopruhu.
Ankarská	A150, A156	Vyznačení ochranných cyklopruhů v úseku mezi Vypichem a křižovatkou s ulicí Na Petřínách. Celková délka opatření je 1850 metrů (v obou směrech).
Československé armády		Nové ochranné cyklopruhy v obou směrech v úseku dlouhém asi 130 metrů mezi ulicemi Bubenečská a Eliášova.
Na Hřebenkách	A32	Nový ochranný cyklopruh ve stoupání ze Smíchova směrem na Strahov o délce 240 metrů.

Další ochranné cyklopruhy vznikly například na Poděbradské ulici (700 metrů), v Jankovcově ulici (400 metrů) nebo v Pelléově ulici (170 metrů). Nový vyhrazený cyklopruh byl vyznačen na části Chlumecké ulice (900 metrů), Vinohradské ulice (100 metrů) nebo Legerovy ulice (160 metrů).



■ Cykloobousměrka, ulice Klášterská



■ Nabíjecí stanice pro elektrokola, cyklostezka A22

V roce 2025 vzniklo na území Prahy celkem 18 kilometrů cykloobousměrek na 84 ulicích, nejvíc jich bylo na Praze 7 (oblast Letné), na Praze 5 (oblast Barrandova) a na Praze 6 (Na Petynce, Rozdělovská, Podbaba).

Na cyklostezce A22 v pražském Braníku byla instalována nová autonomní nabíjecí stanice pro elektrokola, která získává energii z větru a slunce. Jde o první stanici svého druhu v Praze, která je v současnosti v testovacím provozu.

Letňany instalovaly do ulic dva nové servisní stojany pro kola i kočárky – jeden stojan se nachází před budovou radnice, druhý v ulici Opočenská. Každá stanice je vybavena pumpou a základním nářadím, které umožní opravit defekt, dotáhnout brzdy nebo doladit řetěz.

4.1 CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)

V metru mohou být jízdní kola bez pohonné jednotky přepravována na každé plošině s výjimkou první plošiny ve směru jízdy za kabinou strojvedoucího (max. dvě jízdní kola bez pohonné jednotky na každé plošině). S ohledem na bezpečnost provozu je přeprava elektrol, elektroloběžek i dalších alternativních vozítek s elektropohonem (včetně složeného stavu) zakázána. Přeprava kol není povolena v náhradní autobusové dopravě zavedené za metro.

V tramvaji mohou být jízdní kola přepravována pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra. 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 2 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, kromě linky 147 a cyklobusů (brdský v trase Dobříchovice – Kytín, českorájský v trase Mladá Boleslav – Sobotka a kokořínské spoje linky 697 v trase Mšeno – Doksy). Na lince 147 provozované v trase Dejvická – Výhledy je od konce března do konce října možná přeprava jízdního kola ve speciálních úchytech na zádi autobusu vybraných spojů, a to pouze ve směru z centra při naložení kola na zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabě (přestup z přívozu) a vyložení pouze na zastávkách Suchdolské náměstí a Výhledy.

Pro cestující s platným jízdním dokladem PID (nebo dokladem na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, 0, B) přeprava jízdních kol ve vlaku bezplatná (stejně jako v metru, na vybraných úsecích tramvajových linek a přívozech), mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. Speciální vlak „Cyklohráček“ je v provozu od konce března do konce října v nepracovní dny v trase Praha hl. n. – Slaný. Tento vlak nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, hrací koutek pro děti a herní stolky. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen speciální cyklovůz vlaku.

Benefitní program je projekt propojení sdílených kol s Pražskou integrovanou dopravou. Každý majitel elektronické předplatní jízdenky pro Prahu může využít zdarma až dvakrát denně prvních 15 minut jízdy na sdíleném kole provozovatelů Rekola a Nextbike. Další velká část jízd pak proběhne skrz další podpory jako karta Multisport, která uživatelům proplácí 2x denně 60 minut zdarma.



- Pro přepravu jízdního kola lze využít vybrané výtahy ve stanicích metra. Tyto výtahy jsou označeny modrým piktogramem jízdního kola.

4.2 POČET CYKLISTŮ

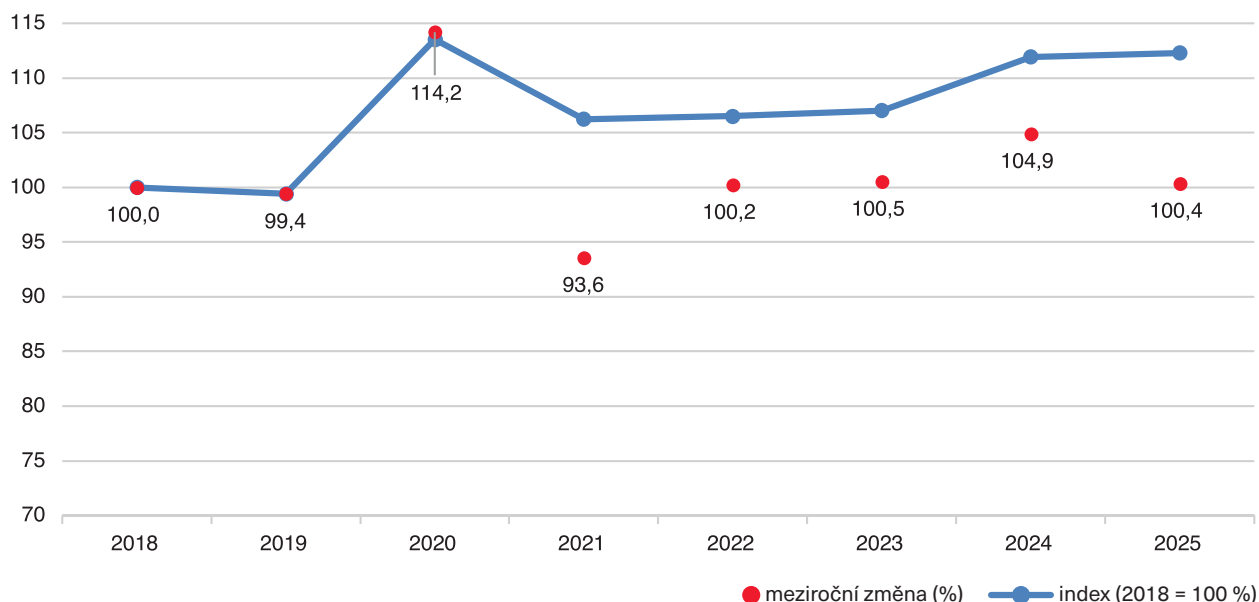
Sledování intenzity provozu cyklistů je prováděno pomocí cyklosčítačů umístěných na cyklisty využívaných komunikacích v Praze. V současnosti se používají dvě technologie: indukční smyčka nebo radar, u některých lokalit se jedná o kombinaci obou technologií. Jsou zaznamenávány směrové průjezdy cyklistů přímo v bodě měření s rozlišením směru jízdy, každá lokalita dává informace o obou dvou směrech dopravy. Data zaznamenávají také aktuální teplotu a jsou sbírána v reálném čase (respektive 5minutových intervalech) do datové platformy hl. města Prahy, Golemio.

Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými sčítači					
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna	Cyklistů za den
		2024	2025	25/24 (%)	max. roku 2025
Anděl (Plzeňská)	A14, Plzeňská	210 979	176 775	-16%	1 280 (pá)
Atletická	A140, mezi ulicemi Běžecká a Skokanská	52 451	20 268	-61%	520 (st)
Barrandovský most	A12, stezka na levém předmostí	19 803	92 946	369%	1 264 (čt)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	65 500	52 171	-20%	3 058 (čt)
U Českých loděnic	A2, u křížení s A27	405 900	419 913	3%	3 400 (čt)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	60 290	27 277	-54%	164 (st)
Elsnicovo náměstí x U Českých loděnic	A26, podél Rokytky	155 629	181 286	16%	992 (út)
Hybernská	A25, mezi ulicemi Opletalova a Dlážďená	102 076	81 288	-20%	797 (so)
Hlubočepská	A12, Zbraslavská – Na srpečku	167 965	80 124	-52%	1 512 (čt)
Jeremenkova	A221, bývalé Podolí	98 750	125 507	27%	5 936 (čt)
Kampa	A1, vstup do parku Kampa	172 873	143 747	-16%	1 026 (čt)
Nábřeží Kapitána Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	145 362	136 093	-6%	5 844 (ne)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	86 461	86 858	0%	694 (ne)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	36 146	32 968	-8%	484 (čt)
Mladoboleslavská	A265, mezi ulicemi Hůlkova a Polaneckého	99 292	86 077	-13%	831 (čt)
Pelléova	A160, přejmenovaný Špejchar	67 755	49 600	-26%	385 (st)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	320 224	367 461	14%	2 311 (po)
Podolské nábřeží – stezka	A2, 150 m jižně od Vyšehrad. tunelu	300 299	330 653	10%	2 283 (čt)
Podolské nábřeží – vozovka	A2, ve vozovce, u TS 224/23	131 115	172 125	31%	1 210 (st)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paťankou	52 782	53 537	1%	379 (út)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	502 031	540 656	7%	5 920 (čt)
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ul. Ke Štvanici	322 794	266 886	-17%	2 472 (st)
Smetanovo nábřeží	A2, mezi ulicemi Betlémská a Na zábradlí	396 613	369 832	-6%	1 831 (st)
Lahovičky (Strakonická)	A1, u Lahovického mostu	79 929	58 892	-26%	1 366 (ne)
Krč (Sulická)	A22, pod Jižní spojkou	101 338	145 682	43%	1 364 (čt)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	318 083	385 666	21%	3 395 (čt)
Stezka okolo Rokytky	A26, bývalý název Vysočany	189 741	74 884	-60%	1 722 (ne)
Drážní stezka – Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	106 307	107 672	1%	696 (út)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	591 578	578 016	-2%	6 016 (čt)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	75 062	67 174	-10%	546 (st)
V Zámčích	A2, u mostku přes Čimický potok	252 107	313 951	24%	3 988 (čt)
Celkem		5 687 235	5 625 985	-1%	

Výpadky způsobené vnějšími vlivy a nedostatky technologie jsou dlouhodobě výraznější než vlastní změna intenzity cyklistické dopravy v hl. m. Praze. Výpadky jsou proto ošetřeny indexem, který porovnává data, pouze pokud jsou v dostatečné kvalitě dostupná na měřené lokalitě v obou následujících letech. Výsledný index udává

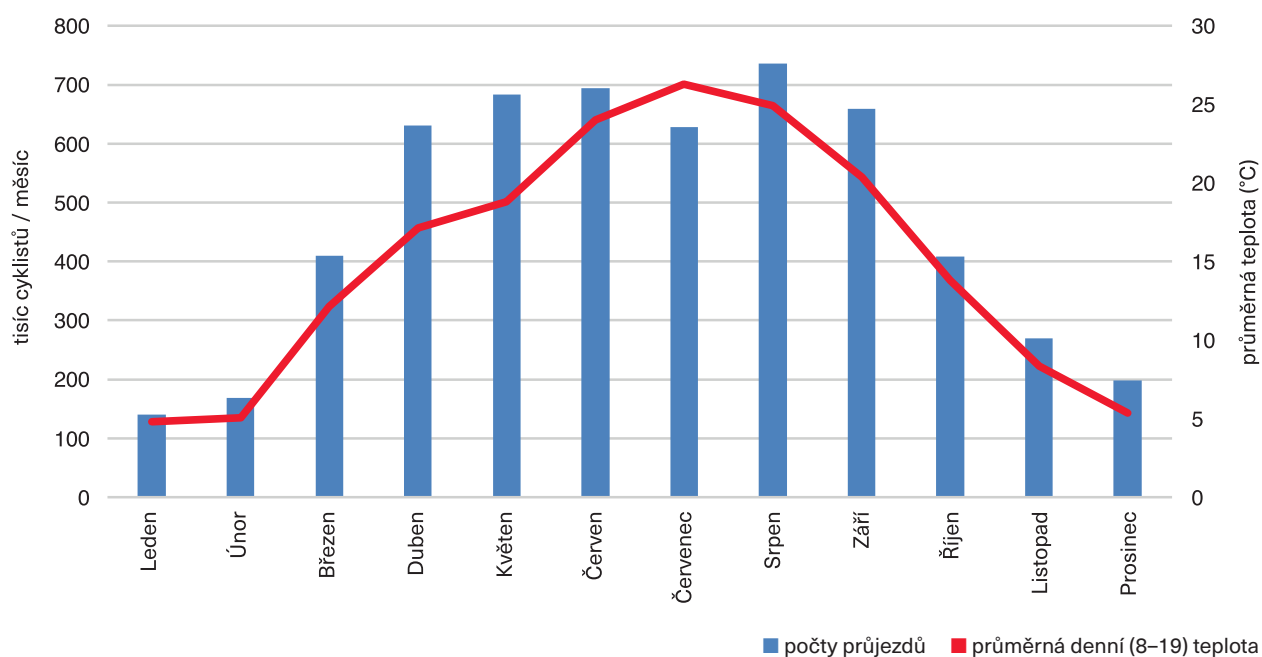
meziroční pohyb v zatížení měřících profilů v Praze pro roky 2018 až 2025, (rok 2018 = 100 %). Index byl verifikován prostřednictvím dat z mobilních aplikací Na kole Prahou (plánovač cest pro cyklisty, zaznamenávající projeté trasy, provozovaný Prahou), daty dostupnými z aplikace Strava a daty od provozovatelů služeb sdílení kol. Zatímco sčítače zaznamenaly meziročně pokles všech průjezdů o 1%, po očištění dat o výpadky sčítačů a uzavírky index vykazuje skutečný meziroční nárůst intenzity cyklistické dopravy o 0,4 %.

VÝVOJ INTENZITY CYKLISTICKÉ DOPRAVY V LETECH 2018–2025

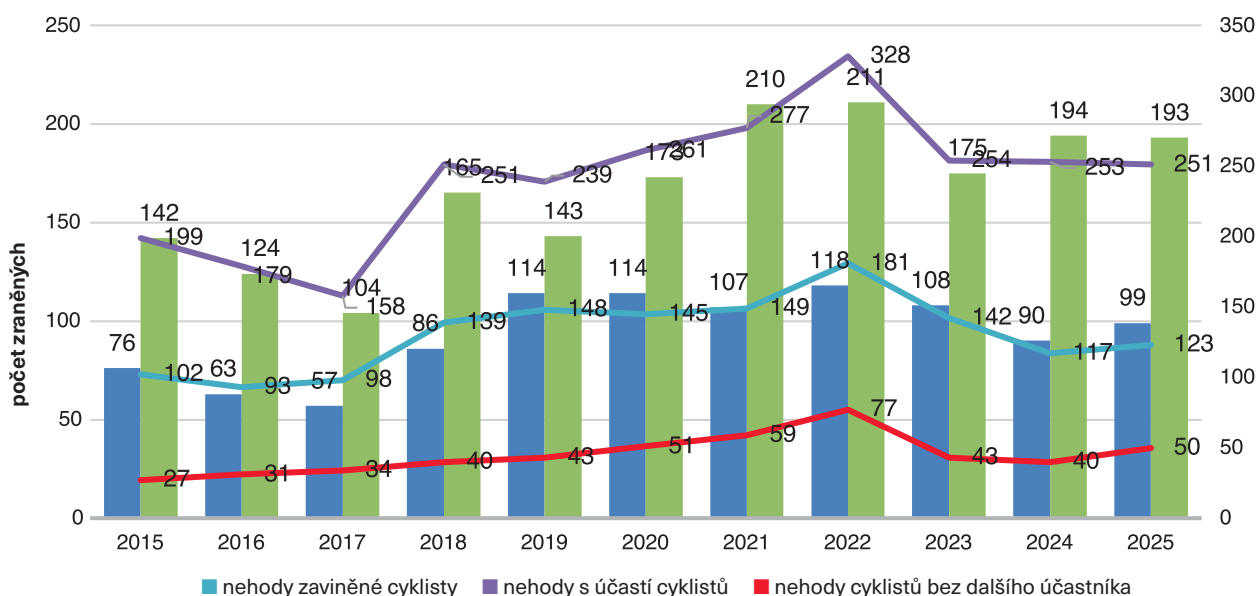


Největší meziroční nárůst počtu průjezdů cyklistů na jednotlivých sčítačích byl v roce 2025 zaznamenán na profilu Barrandovský most, a to v souvislosti s ukončením více než dva roky trvající rekonstrukce. Lokalitou s největším počtem detekcí cyklistů v obou směrech byl cyklistický profil Modřany. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl srpen.

ROČNÍ VARIACE CYKLODOPRAVY 2025 PODLE AUTOMATICKÝCH CYKLOSČÍTAČŮ

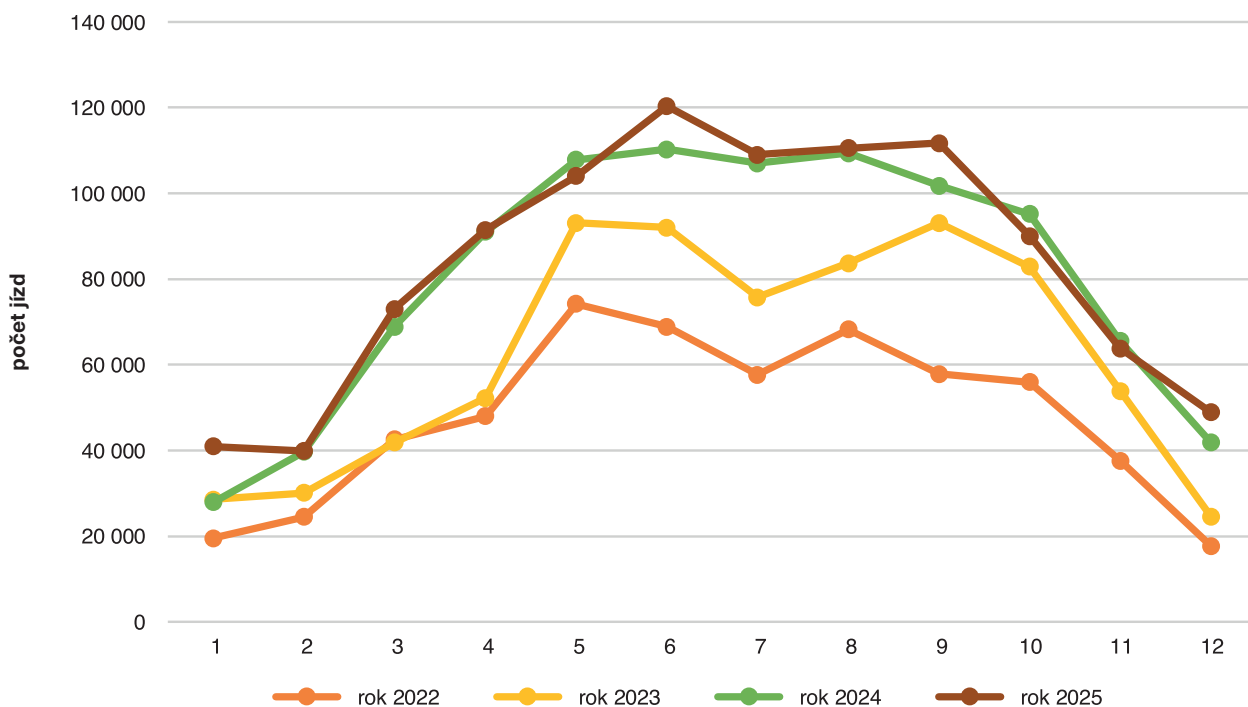


NEHODY ZAVINĚNÉ CYKLISTY / NEHODY S ÚČASTÍ CYKLISTŮ V PRAZE V LETECH 2015–2025 (ZDROJ OSDP KŘP HL. M. PRAHY)



Významnou změnu přináší dlouhodobá podpora bikesharingu, kdy jen jízdy sdílených kol v rámci PID Lítačka zaznamenaly meziroční nárůst o 39 tis. výpůjček, tj. 3,7 %. Zjevný je i rozvoj využití jízdních kol v rámci doručovacích služeb soukromých přepraveců, pro který však zatím nemáme k dispozici odpovídající data.

JÍZDY NA SDÍLENÝCH KOLECH V APLIKACI PID LÍTAČKA 2022–2025



5 PĚŠÍ DOPRAVA

Bezpečnost na pozemních komunikacích je klíčovým prvkem v širokém segmentu osobní i veřejné dopravy. Základní požadavky jsou kladeny na ochranu života, zdraví a majetku všech účastníků silničního provozu, a především je důraz kladen na bezpečnost té nejvíce ohrožené skupiny účastníků, tedy chodců, neboť nejsou, oproti ostatním účastníkům silničního provozu, ničím chráněni a případné dopravní nehody a mnohdy i drobné kolize s účastí chodců mívají fatální charakter. Pěší doprava je počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest. Právě z tohoto prostého faktu plyne potřeba zvýšené ochrany a vylepšování možností pěší chůze ve městech. Na území měst se chodec vždy dostává do kontaktu s ostatními dopravními systémy. Způsob a kvalita řešení těchto kontaktů při územním plánování i při plánování konkrétních dopravních uzlů přímo ovlivňuje kvalitu chůze a zvláště bezpečnost chodce. Pohyb chodců v intravilánu má svá výrazná specifika a velmi úzce s ním souvisí atraktivita veřejných prostor.



■ Lávka přes Lamačovu ulici



■ Lávka přes Oistrachovu ulici

Mezi hlavní zlepšení nejen bezpečnosti pěší dopravy, ale také pohodlí pro chodce představuje rekonstrukce lávky přes Lamačovu ulici na Praze 5. Během rekonstrukce této lávky došlo na výměnu hydroizolace, včetně vozovkového souvrství a příslušenství, výměnu mostních závěrů, říms a mostního vybavení, a také sanaci spodní stavby. Zároveň byl zachován vzhled a účel stavby tak, aby lávka zapadala do celkového prostoru kolem Tilleho náměstí na Barrandově.

Pravidelné údržby se dočkala také lávka přes ulici Oistrachov na Praze 13. V rámci údržby došlo na obnovení její izolace, systém odvodnění i mostní závěry. Současně byla aktivována mostní ložiska a opraveny zjištěné povrchové závady na konstrukci.



■ Pěší zóna Výstaviště



■ Lublaňská ulice

Rozsáhlá rekonstrukce v ulici U Výstaviště dala vzniknout i nové pěší zóně pod železničním viaduktem. Zároveň zde došlo ke kompletní rekonstrukci chodníků a jejich povrchů. Díky těmto úpravám vzniklo z nepřehledného místa vlnitý a bezpečný prostor v oblasti Královské obory Stromovka.

Mezi další zrekonstruované chodníky patří i ten v ulici Lublaňská. Původní asfaltový povrch mezi ulicemi Jugoslávská a Rumunská v Praze 2 byl nahrazen mozaikovou dlažbou. Tato změna nepochybně přispěla ke zvýšení atraktivity v této ulici.



■ Dolákova x Hackerova



■ Na Dlouhém lánu

V ulici Dolákova na Praze 8 u mateřské školy došlo k rozsáhlé rekonstrukci v celém uličním prostoru. Hlavním přínosem pro pěší a to především pro rodiče s dětmi, je vznik nových a úprava stávajících přechodů pro chodce. Mezi další přínosy patří kompletní oprava povrchu vozovky, s čímž souvisí i vznik nového chodníku v ulici a vznik nových dlážděných chodníků v místech, kde se dříve vyskytovaly pouze nezpevněné vyšlapané cesty. V této lokalitě má v budoucnu dojít k podobné úpravě i v místech u základní školy.

Na Praze 6 v ulici Na Dlouhém lánu před základní školou byla dokončena stavební úprava přechodu pro chodce. Nově vzniklý zvýšený přechod pro chodce má sloužit především jako zpomalovací práh pro automobily ulicí projíždějícími. V okolí přechodu take přibýly antiparkovací sloupky, aby nedocházelo k odstavování vozidel právě v místě přechodu pro chodce.



■ Křižovatka ulic Armády a náměstí na Lužinách



■ Rašínovo nábřeží

Na Praze 13 došlo k rekonstrukci dvou přechodů v křižovatce Armády a náměstí Na Lužinách. Nedílnou součástí byla také úprava chodníků a doplnění vozovky a prvky pro nevidomé. V této lokalitě se tedy podařilo vybudovat bezpečnější a přehlednější úsek především pro chodce a nevidomé.

Na závěr je potřeba zmínit dokončenou rekonstrukci povrchu chodíku na Rašínově nábřeží na Praze 2. Starý původní asfalt byl nahrazen tradiční mozaikovou dlažbou a došlo k vyrovnání obrub. I tato oprava si kladla za cíl především zlepšit bezpečný pohyb a zároveň i vzhled ve velmi frekventované lokalitě.

6 ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA

Systémy v jednotlivých oblastech řízení dopravy a dopravní telematiky byly v roce 2025 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 2025 bylo na území hlavního města postaveno pouze jediné nové SSZ, a to provizorní řízený přechod přes Voctářovu ulici na úrovni Boudníkovy ulice v rámci rekonstrukce Libeňského mostu pro zajištění pěších vazeb. Definitivně bylo demontováno dlouhodobě vypnuté SSZ na přechodu u Bílé labutě, kde došlo ke stavebním úpravám přechodu pro zvýšení bezpečnosti chodců. Počet řadičů se tak nezměnil a zůstal na hodnotě 682, stejně jako počet signalizovaných míst na komunikační síti (717).

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 uvedeném režimu ovšem při spouštění do provozu standardně nefunguje preference vozidel MHD, neboť jsou preferováni chodci. Na konci roku 2025 bylo pomocí tohoto režimu řízeno 139 signalizovaných míst. Podíl nepřetržitě řízených signalizací v Praze se snížil o další jedno procento na 67 %. Počet SSZ na tramvajové síti se nezměnil, neboť dlouhodobě vypnutá SSZ nejsou do těchto počtů zahrnována. Počet SSZ s preferencí tramvajů se zvýšil o jedno. Počet SSZ s aktivní detekcí pro preferenci autobusů se zvýšil o 7, z toho jedno SSZ mělo původně jen pasivní detekci. 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
682 (dle počtu řadičů)	149	557
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvajů	SSZ s detekcí pro preferenci autobusů
258	243	316
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2025		
1 nové SSZ, 1 SSZ bylo zrušeno		8 obnovených SSZ



■ Nové provizorní SSZ 8.985 Voctářova – přechod Boudníkova



■ Obnovené SSZ 7.171 U Výstaviště – Bubenská

V roce 2025 bylo zrekonstruováno 8 SSZ. Významnou investiční akcí byla celková obnova křižovatky U Výstaviště – Bubenská, která byla v rámci kompletní rekonstrukce ulice U Výstaviště znovu vybudována zhruba na původním místě. Došlo ke zkrácení přechodů pro chodce a k náhradě původní provizorní signalizace. Na křižovatce Tupolevova – Beranových byl v rámci obnovy doplněn nový úroňový přechod pro chodce na severním rameni. Ostatní řízené křižovatky byly rekonstruovány bez větších stavebních úprav.

Na několika dalších křižovatkách byl vyměněn řadič, aby mohly být v budoucnu implementovány nové pokročilejší způsoby řízení. Zároveň probíhalo připojování dalších SSZ na ústředny, s čímž byly spojené nemalé úpravy jak hardwarového, tak hlavně softwarového charakteru. Díky tomu vzrostl počet SSZ připojených na ústřednu na 557.

Nově postavená SSZ na území hl. m. Prahy

8.985 Voctářova – přechod Boudníkova (provizorní SSZ)

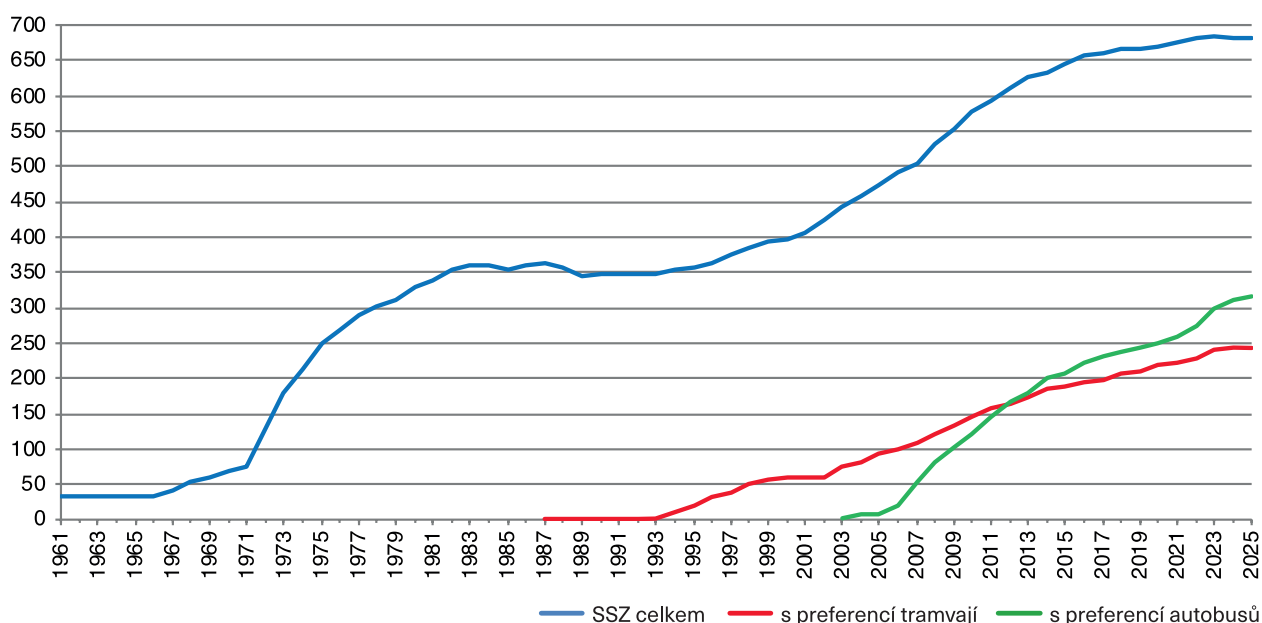
Zrušená SSZ na území hl. m. Prahy

1.088 Na Poříčí – přechod u Bílé labutě

Obnovená SSZ na území hl. m. Prahy

0.335	28. pluku – přechod u Roháčových kasáren	5.527	Plzeňská – vozovna Motol
0.390	K Horkám – Doupovská	5.669	Nárožní – Bavorská
0.643	Práčská – Hledíková	7.171	U Výstaviště – Bubenská
1.070	Dvořákovo nábřeží – Klášterská	9.287	Tupolevova – Beranových

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	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	578	646	658	660	665	667	668	675	682	684	682	682
Samostatných přechodů	–	9	37	45	57	108	146	152	154	153	154	156	155	155	151	149	149
Centrálně řízených SSZ	–	–	–	20	116	270	440	456	466	478	484	503	528	539	546	542	557
SSZ s preferencí tramvají	–	–	–	1	59	145	189	195	197	206	211	219	223	229	240	242	243
SSZ s preferencí autobusů	–	–	–	–	–	121	206	223	231	238	245	251	260	274	300	310	316

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 lokálně řídí jednotlivé křižovatky. Řadiče SSZ jsou postupně připojovány k oblastním dopravním řídicím ústřednám (ODŘÚ) přičemž ovládání SSZ a řízení celých oblastí je prostřednictvím automatizovaných ODŘÚ centralizováno do Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDRÚ), která je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na Bojišti v Praze 2.

V roce 2025 proběhl upgrade dopravních ústřed s řídicím systémem SCALA, ze kterého se nově stal systém Symphony. Ke konci roku 2025 bylo v Praze instalováno 10 oblastních dopravních řídicích ústřed a na centrální úroveň řízení připojeno alespoň pro dohled 557 SSZ, přičemž z HDRÚ mohou dispečeri v současnosti ovládat cca 70% všech SSZ v hlavním městě Praze. Systém řídicích ústřed spravuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

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	88	SCALA/Symphony
C1b	Těšnov	centrum 1, pravý břeh	36	VRS 5000
C2	Smíchov	centrum 2, levý břeh	100	SCALA/Symphony
C3	Vltavská	centrum 3, Holešovice	28	VRS 5000
V	Českomoravská	východ	71	VRS 5000
S	Ládví	sever	45	SCALA/Symphony
J	Pankrác	jih	67	SCALA/Symphony
JZ	Nové Butovice	jihozápad	35	SCALA/Symphony
JV	Skalka	jihovýchod	50	SCALA/Symphony
SZ	Dejvická	severozápad	37	SCALA/Symphony

6.3 DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM PRAHA

Dopravní informační centrum (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. V roce 2017 bylo DIC doplněno o Městský kamerový systém (MKS). V roce 2023 proběhla rekonstrukce pracoviště vč. rozšíření monitorů pro lepší operátorský dohled. Rovněž v daném roce probíhaly práce na konverzi řídicího systému HDRÚ a DIC jejíž součástí je i nová klientská aplikace DIC.

Operátoři DIC zabezpečují vkládání informací do redakčního systému, aktivně spolupracují s Řídicím centrem silničního okruhu kolem Prahy Rudná, Národním dopravním informačním centrem v Ostravě, Českým rozhlasem a Českou televizí. Dále obsluhují systém zařízení pro provozní informace (ZPI), evidují rozdíly mezi automaticky generovanými dopravními intenzitami a reálnou skutečností 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.

V rámci Jednotného systému dopravních informací předává informace na Waze, Mapy.cz atd. Dále poskytuje výstupy na webové stránky Národního dopravního informačního centra ([www. https://dopravniinfo.gov.cz](https://dopravniinfo.gov.cz))

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

6.4 DALŠÍ DOPRAVNĚTELEMATICKÉ SYSTÉMY

Mezi další dopravně telematické systémy řadíme veškeré další systémy, které pomáhají monitorovat stav dopravy na pražských komunikacích. Primárním takovým systémem je kamerový systém televizního dohledu, dále pak systémy pro automatizovaný sběr dopravních informací, mezi které patří systémy strategických a profilových detektorů, systém dojezdových dob. Další početnou skupinou jsou systémy pro dokumentaci přestupkového jednání, jako je systém měření úsekové a okamžité rychlosti nebo dokumentace jízdy na červenou. V neposlední řadě pak mezi dopravně telematické systémy patří systémy pro informování v dopravě, jako jsou zařízení pro provozní informace, systém vysílání RDS-TMC, nebo kooperativní systémy. Poslední skupinou jsou preventivní telematické 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, a.s. je hlavní dopravní řídicí ústředna (HDŘÚ) a hlavními uživateli jsou dispečeré HDŘÚ a DIC Praha. Celkem je v ústředně dostupných 864 kamer TSK, jak z TVD, KTDS, tak z tunelových staveb ATM, ZAT, SAT, TAT, LAT a Blanka.

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

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	151	monitoring dopravní situace
KTDS-TSK	160	monitoring a detekce dopravního proudu
Tunely-TSK	553	monitoring a detekce událostí v tunelech

Rozlišujeme pevné a otočné typy kamer. Pevné kamery s bezpečnostní videodetekční funkcí jsou instalovány hlavně v tunelech, hlídají události, které mohou v tunelu nastat (zastavené vozidlo, pomalu jedoucí vozidlo, vznikající kolona vozidel, předmět na vozovce, překážka v silničním provozu, výskyt chodce, protijedoucí vozidlo, prach, mlha, kouř). Kamery poskytují obraz a vzniklé události pro on-line dohled dispečerů HDŘÚ a DIC. 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 otočných kamer instalovaných v posledních projektech v rámci operačního programu doprava (OPD) dokážou detekovat základní charakteristiky dopravního proudu. 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 2023 proběhl proces přepojování a integrování kamer TSK na nové servery ve správě TSK a majetku města, kdy došlo k osamostatnění se a k odtržení závislosti na MKS.

SYSTÉM SBĚRU DOPRAVNÍCH INFORMACÍ

Dalším typem dopravně-telematických zařízení jsou strategické dopravní detektory, které rozlišujeme na strategické smyčkové detektory (indukční smyčky), jenž jsou součástí příslušné SSZ dále strategické detektory řezové (SDDŘ) a úsekové (SDDÚ), které jsou podstatným zdrojem dopravních dat v hlavním městě Praze.

Strategické dopravní detektory úsekové (SDDÚ) a řezové (SDDŘ)

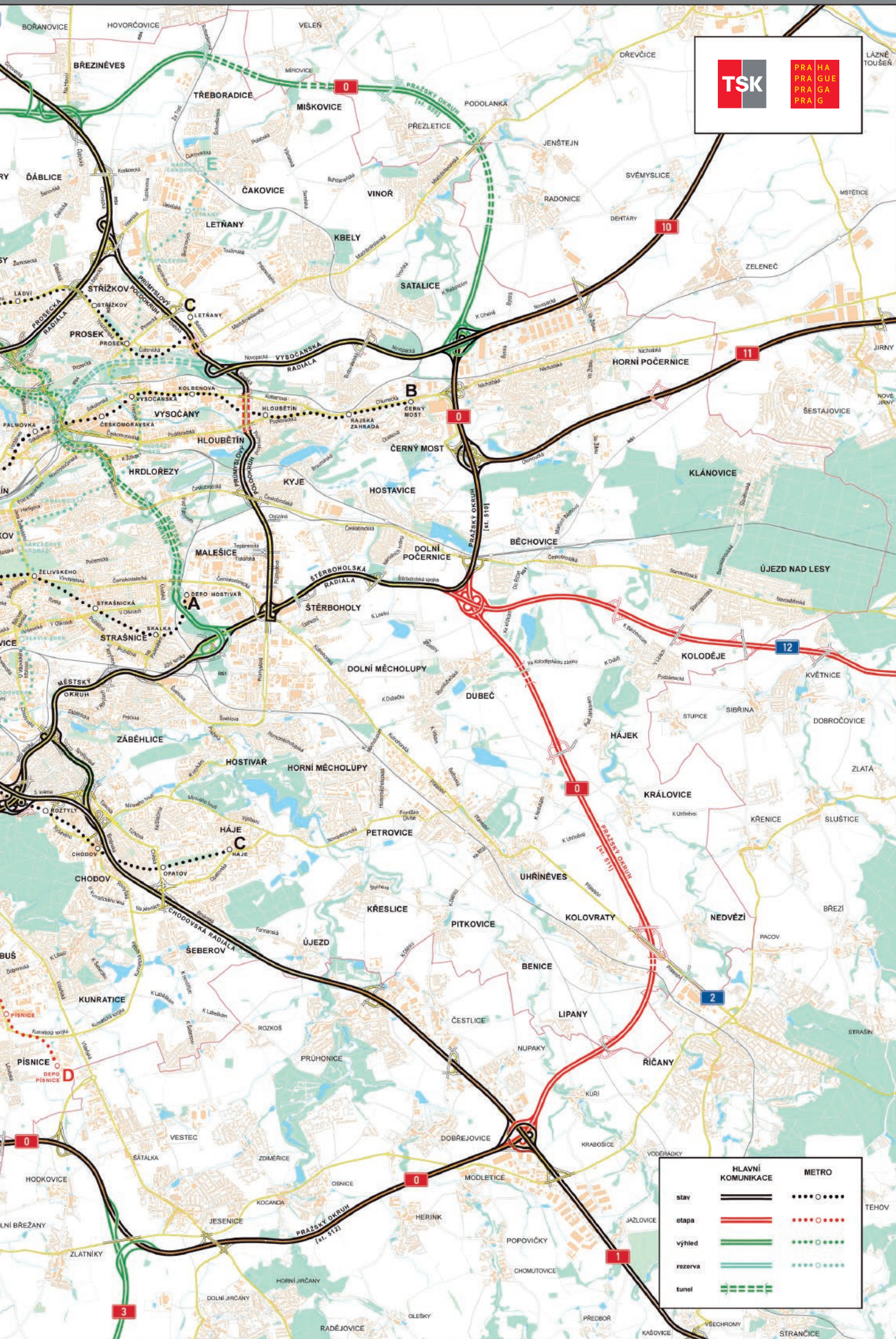
Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	22	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat
SDDŘ	63	Videodetektory určené pro sběr profilových dopravních dat

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, zda jde o tranzitní nebo cílovou dopravu.

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH
KOMUNIKACÍ
A METRA





TSK

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA

	HLAVNÍ KOMUNIKACE	METRO
stav		
etapa		
výhled		
rezerva		
tunel		

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)	Štěrbolská radiála (Nedokončená – Průmyslová, do centra)
Kbelská (před Proseckou, směr Průmyslová)	Rozvadovská spojka (před Řevnickou, do centra)

DOJEZDOVÉ DOBY

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 šifruje 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 (28 lokalit ZPI) a webových stránek <http://unicam.tsk-praha.cz/discoverer/traveltime3>.

Komunikace s vyhodnocováním dojezdových dob (DD)

Komunikace	Komunikace	Komunikace
V Holešovičkách	5.května	Evropská
TK Blanka	ZAT	Českbroská
Jižní spojka	Wilsonova	Chlumecká
Štěrbolská	Vinohradská	Jugoslávských partyzánů
Průmyslová	Spořilovská	Kutnohorská
Karlovarská	Patočkova	Michelská
Strakonická	Zenklova	Náchodská
Rozvadovská	Modřanská	Novosibřinská
Plzeňská	Kbelská	Přátelství
Novopacká	K Barrandovu	Podbabská
Cínovecká	Horňátecká	Svatovítská
Liberecká	Hlávkův most	Vídeňská

PŘESTUPKOVÉ TELEMATICKÉ SYSTÉMY

Základem všech sankčních přestupkových systémů je detailová kamera s pokročilou technologií čtení registračních značek, která identifikuje konkrétní vozidlo dle registrační značky. Získaná data jsou následně předávána chráněnou cestou ke zpracování příslušnému útvaru Městské policie hl. m. Prahy nebo Policie České republiky. Všechna tato zařízení rovněž přispívají ke sběru dopravních dat a informací.

MĚŘENÍ ÚSEKOVÉ RYCHLOSTI VOZIDEL (MÚR)

Zařízení pro měření úsekové rychlosti (MÚR) je složeno z dvojice profilů s detailovými kamerami, které zaznamenají snímek projíždějícího vozidla. Na základě identifikace vozidla dle registrační značky, geodeticky změřené délky úseku a časových údajů o průjezdu oběma profily je pak vypočtena průměrná rychlost vozidla v měřeném úseku, která je porovnána s limitem maximální dovolené rychlosti. Systém měření úsekové rychlosti 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 souhrnu je tímto způsobem zjišťována rychlost na 60 úsecích v hl. m. Praze. Z tohoto počtu je 10 lokalit umístěno v pražských tunelech na městském okruhu, kde pozitivně přispívají k bezpečnosti silničního provozu.

V roce 2025 byla provedena úprava výstroje měřiče rychlosti v ulici 5. Května a probíhaly dílčí obnovy technologií na dalších několika lokalitách.

Měření úsekové rychlosti vozidel (MÚR)

Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	5. května – směr do centra	29	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich
2	Bělohorská – směr z centra	30	Průmyslová (V Chaloupkách) – směr sever
3	Cínovecká – směr Holešovice	31	Průmyslová (V Chaloupkách) – směr jih
4	Dobříšská – směr Barrandovský most	32	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra
5	Dobříšská – směr tunel Mrázovka	33	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra
6	Dobříšská – spojené úseky 5 a 23	34	Brusnický tunel – směr Troja
7	Evropská – Alžírská, směr do centra	35	Brusnický tunel – směr Strahov
8	Horoměřická – směr do centra	36	Dejvický tunel – směr Troja
9	Horoměřická – směr Horoměřice	37	Dejvický tunel – směr Strahov
10	Jižní spojka – U Vrbovy ulice, směr Krč	38	Bubenečský tunel – směr Troja
11	Jižní spojka – úsek 5. května – Chodovská, směr Černý most	39	Bubenečský tunel – směr Strahov
		40	Újezd, Novosibírská – směr centrum
12	Jižní spojka – Průmyslová – lanový most, směr Barrandovský most	41	Českobrodská – Jana Karafiáta – směr centrum
		42	Českobrodská – Dolnopočernická – směr centrum
13	Jižní spojka – spojené úseky 10 a 11	43	Českobrodská – Dolnopočernická – směr Úvaly
14	Jižní spojka – Spořilovská – 5. května, směr Barrandovský most	44	Na Hlavní – směr Líbeznice
		45	Na Hlavní – směr Praha
15	Patočkova – směr do centra	46	Komořanská – směr Modřany
16	Poděbradská – směr do centra	47	Komořanská – směr Zbraslav
17	Poděbradská – směr z centra	48	Ďáblická – směr Kobylisy
18	Podolské nábřeží – směr do centra	49	Ďáblická – směr Březiněves
19	Spořilovská – směr do centra	50	Kutnohorská – Dolnoměcholupská – směr Říčany
20	Strahovský tunel – směr Mrázovka	51	Kutnohorská – Dolnoměcholupská – směr Praha
21	Strahovský tunel – směr Patočkova	52	Lysolajské údolí – Čábelecká – směr Horoměřice
22	Strakonická – směr do centra	53	Lysolajské údolí – Čábelecká – směr Podbaba
23	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most	54	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Jinonice
24	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel	55	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
25	Ústecká – směr z centra	56	Na Stráži – Na Sypkém – směr Prosek
26	V Holešovičkách – z centra (včetně nájezdu z tunelového komplexu Blanka)	57	Na Stráži – Na Sypkém – směr Holešovičky
		58	V Holešovičkách – směr do centra
27	U Vršovického hřbitova – směr Vršovice	59	Lipská – Na Padesátníku, směr Slaný
28	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská	60	Lipská – Na Padesátníku, směr Praha

MĚŘENÍ OKAMŽITÉ RYCHLOSTI VOZIDEL (MOR)

Okamžitá rychlost vozidla je měřena vyhodnocením signálů z dvojice indukčních smyček umístěných ve vozovce. Detailová kamera zaznamená snímek projíždějícího vozidla a identifikuje jeho registrační značku. V Praze byl systém MOR instalován a odzkoušen poprvé v roce 2010 v Praze 6 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. Zařízení s touto technologií jsou instalována na 40 lokalitách.

V roce 2025 přibýly lokality Evropská – Alžírská – směr Pražský okruh a V Holešovičkách – směr centrum.

Měření okamžité rychlosti vozidel (MOR)

Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	Horoměřická (u ul. V Šáreckém údolí, z centra)	8	U Vršovického hřbitova – směr Eden
2	Horoměřická (u ul. V Šáreckém údolí, do centra)	9	Na Okraji (mezi ulicemi Křenova a Čilova)
3	K Barrandovu (na křižovatce s Lamačovou)	10	Na Dlouhém lánu (u ulice K lánu)
4	Legerova (na křižovatce s Rumunskou)	11	Šantrochova (u ulice Čilova)
5	Sokolská (na křižovatce s Ječnou)	12	Průmyslová (V Chaloupkách) – směr sever
6	Strakonická (u ulice K zahradám, do centra)	13	Průmyslová (V Chaloupkách) – směr jih
7	Střešovická (u zastávky Ořechovka, do centra)	14	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra

15	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra	28	Březiněves (Na Hlavní) – směr Líbeznice
16	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská	29	Březiněves (Na Hlavní) – směr Praha
17	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich	30	Komořanská – směr Modřany
18	Modřanská (V Náklích) – směr do centra	31	Komořanská – směr Zbraslav
19	Modřanská (V Náklích) – směr z centra	32	Spořilovská – 5. května – směr Spořilov
20	Zálesí – (Nad Lesním divadlem) – směr západ	33	Bucharova – Pekařská – směr Motol
21	Zálesí – (Nad Lesním divadlem) – směr východ	34	Hartigova – Jana Želivského – směr centrum
22	Újezd, Novosibírská – směr do centra	35	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Jinonice
23	Českobrodská – Jana Karafiáta – směr centrum	36	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
24	Českobrodská – Dolnopočernická – směr centrum	37	Slánská – Bazovského – Liboc
25	Českobrodská – Dolnopočernická – směr Úvaly	38	Slánská – Čistovická – směr Stodůlky
26	Řáblická – směr Kobylisy	39	Evropská – Alžírská – směr Pražský okruh
27	Řáblická – směr Březiněves	40	V Holešovičkách – směr centrum

V některých lokalitách je technologie měření úsekové rychlosti a měření okamžité rychlosti integrována do jednoho zařízení. Měření okamžité rychlosti může být spojeno rovněž s technologií dokumentace jízdy na červený signál.

DOKUMENTACE JÍZDY NA ČERVENOU

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků je v hlavním městě Praze na některých světelně řízených křižovatkách instalována technologie pro zjišťování a dokumentaci jízdy vozidel na červený signál. 19 takových zařízení je instalováno na 18 křižovatkách. Celkem je takto detekováno 44 jízdních směrů. Systém je složen z dvojice kamer. Přehledová kamera zaznamenává aktuální stav na světelné signalizaci, monitoruje pohyb vozidel a okamžik průjezdu vozidla stop čarou v době, kdy je na signalizaci červený signál. Detailová kamera pak provede dokumentaci a identifikaci příslušného vozidla.

V roce 2025 proběhla částečná obnova telematického zařízení detekce jízdy na červenou na křižovatce Českobrodská x Mladých Běchovic.

Křižovatky se systémem dokumentace jízdy na červenou (DJČ)			
Číslo SSZ	Lokalita	Číslo SSZ	Lokalita
0.612	Černokostelecká x Průmyslová	5.529	Plzeňská x Jeremiášova
2.029	Sokolská x Ječná	5.569	K Barrandovu x Lamačova
2.069	Legerova x Rumunská	5.587	K Barrandovu x Ke Smíchovu
3.321	Hartigova x Jana Želivského	6.122	Bělohorská x Kukulova
4.449	Chilská x Opatovská	6.159	Evropská x Alžírská
4.450	Generála Šišky x Československého exilu	8.278	Střelničná x Řáblická
5.018	Jiráskův most x Janáčkovo nábřeží	9.223	Poděbradská x Kbelská
5.498	Bucharova x Pekařská	9.297	Kolbenova x Kbelská
5.499	K Barrandovu x K Holyni	9.611	Českobrodská x Mladých Běchovic

V ulici Čs. armády u ulice Národní obrany je od roku 2012 instalováno telematické zařízení s možností zaznamenávat přestupky řidičů nedání přednosti chodcům na přechodu pro chodce, který není řízen světelnou signalizací.

VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH MHD EVROPSKÁ

Základním principem je detekce neoprávněných vozidel alespoň ve dvou sledovaných detekčních místech vyhrazeného jízdního pruhu.

Instalovaný systém obsahuje rozpoznávání vozidel BUS a SW umožňuje filtrovat vozidla podle registrační značky z aktualizované databáze TAXI vozů z MD. V rámci pilotu se ověř možnost využití automatické denní detekce nápisů „TAXI“.

Systém byl rozšířen o detekci výstražných světel včetně barevné kamery a SW, který umožní detekci majáků.

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. V současnosti je k dispozici operátorům DIC a také řidičům celkem 54 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 71 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)					
No.	Číslo ZPI	Lokalita	No.	Pořadí	Lokalita
1	ZPI-001	Městský okruh 2,5 km směr západ	37	ZPI-612	Patočkova 1
2	ZPI-002	Městský okruh 2,5 km směr východ	38	ZPI-621	Evropská 1
3	ZPI-011	Štěrboholská radiála 1	39	ZPI-622	Evropská 2
4	ZPI-012	Štěrboholská radiála 2	40	ZPI-624	Svatovítská (při TKB)
5	ZPI-021	Černokostelecká	41	ZPI-631	Patočkova 2
6	ZPI-022	Vinohradská	42	ZPI-632	Milady Horákové 1 (při TKB)
7	ZPI-121	Hlávkův most	43	ZPI-701	Městský okruh 22,5 km směr východ
8	ZPI-122	Wilsonova 1	44	ZPI-702	Městský okruh 22,5 km směr západ
9	ZPI-123	Wilsonova 2	45	ZPI-721	Partyzánská (při TKB)
10	ZPI-131	Na Františku	46	ZPI-731	Korunovační
11	ZPI-321	Jana Želivského	47	ZPI-732	Milady Horákové 3 (při TKB)
12	ZPI-401	Městský okruh 8,0 km směr západ	48	ZPI-733	Milady Horákové 2 (při TKB)
13	ZPI-402	Městský okruh 8,5 km směr východ	49	ZPI-734	Pod lisem (při TKB)
14	ZPI-411	5. května 1	50	ZPI-811	Cínovecká (zobrazována schémata)
15	ZPI-412	Spořilovská	51	ZPI-812	Liberecká
16	ZPI-421	Vídeňská	52	ZPI-813	V Holešovičkách (zobrazována schémata)
17	ZPI-423	Modřanská 1	53	ZPI-821	Rohanské nábřeží
18	ZPI-431	5. května 2	54	ZPI-831	Nad Šutkou
19	ZPI-432	5. května 3	55	ZPI-911	Vysočanská radiála
20	ZPI-433	Modřanská 3	56	ZPI-921	Mladoboleslavská
21	ZPI-434	Modřanská 2	57	ZPI-922	Chlumecká 1
22	ZPI-501	Městský okruh 11,0 km směr sever	58	ZPI-923	Chlumecká 2
23	ZPI-502	Městský okruh 11,5 km směr jih	59	ZPI-924	Poděbradská
24	ZPI-503	Městský okruh 12,0 km směr sever	60	ZPI-925	Českobrodská 2
25	ZPI-511	Strakonická 1	61	ZPI-926	Českobrodská 1
26	ZPI-513	Rozvadovská spojka 1	62	ZPI-931	Kbelská
27	ZPI-514	Rozvadovská spojka 2	63	ZPI-932	Průmyslová 1
28	ZPI-521	K Barrandovu	64	ZPI-933	Průmyslová 2
29	ZPI-513	Rozvadovská spojka 1	65	ZPI-br1	MO 16,9 V – Brusnický tunel směr východ
30	ZPI-523	Vrchlického	66	ZPI-br6	MO 17,5 Z – Brusnický tunel směr západ
31	ZPI-531	Strakonická 3	67	ZPI-bu2	MO 21,9 Z – Bubenečský tunel směr západ
32	ZPI-532	Hořejší nábřeží	68	ZPI-bu3	MO 19,5 V – Bubenečský tunel směr východ
33	ZPI-533	Dienzenhoferovy sady	69	ZPI-de2	MO 18,9 Z – Dejvický tunel směr západ
34	ZPI-601	MÚK Malovanka	70	ZPI-de7	MO 18,5 V – Dejvický tunel směr východ
35	ZPI-523	Vrchlického	71	Tun ZPI 1	Strahovský tunel
36	ZPI-612	Patočkova 1			

Operátoři dopravního informačního centra (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.

V roce 2015 byly v rámci realizace projektů operačního programu doprava (OPD) instalovány na radiálách RSU jednotky. Jde o vybudování infrastrukturních přípojných bodů, kde mohou vozidla vybavena kompatibilními OBU jednotkami předávat data o své jízdě a získávat dopravní informace z uceleného tahu. Jednalo se o pilotní projekt.

Kooperativní systémy – lokality RSU			
Komunikace	Počet	Komunikace	Počet
K Barrandovu	3	Vídeňská	3
Českobrodská	3	Chlumecká	3
Kutnohorská	3	Evropská	3
Podbabská, Jugoslávských partyzánů, Svatovítská	3	Těšnovský tunel	2

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. Telematické systémy neslouží jen vozidlům a jejich řidičům, ale také chodcům. Na deseti lokalitách v Praze je instalováno zvýraznění přechodů pro chodce. V ose přechodu jsou ve vozovce instalována zemní LED návěstidla, která se rozblíkájí v okamžiku, kdy do vyčkávacího prostoru před přechodem vejde chodec. Tím je přijíždějícím vozidlům signalizována přítomnost chodce.

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu		
Systém	Popis	Počet lokalit
IMR	Informativní měření rychlosti	135
DAVID	Sympatické měření rychlosti	13
LED	Lokality přechodů zvýrazněných aktivními zemními LED návěstidly	10
KVV	Kontrola výšky vozidel	5

PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

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

7.1 PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA SSZ

Nová i rekonstruovaná SSZ jsou již standardně 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
258 SSZ (100 %)	243 SSZ (94 %)	64 SSZ (25 %)	179 SSZ (69 %)
rok 2025: +0 SSZ	rok 2025: +1 SSZ	rok 2025: +0 SSZ	rok 2025: +1 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.

V roce 2025 byla zprovozněna podmíněná preference pouze na jediné křižovatce Újezd – Hellichova. Jedná se o první ze tří SSZ v oblasti Újezdu, která ještě mohou v této lokalitě přispět ke zvýšení pravidelnosti tramvajových spojů. S ohledem na vysoký podíl SSZ s preferencí už nelze očekávat ani v dalších letech žádný dramatický nárůst. Je prováděna optimalizace preference, úpravy v rámci změn linkového vedení a zvyšování spolehlivosti stávajících řešení. Mezi významné změny lze zařadit rovněž zprovoznění ulice U Výstaviště pro tramvajovou dopravu a vybudování v podstatě zcela nové řízené křižovatky U Výstaviště – Bubenská, která stojí zhruba na původním místě. Jelikož zde v minulosti preference fungovala, není ve výše uvedených číslech tato změna patrná. To platí i o demontovaném přechodu u Bílé labutě, na němž bylo řízení již od poloviny roku 2024 vypnuto a čekalo se na potvrzení provizorního řešení stavební úpravou.

Díky úpravě softwaru řízení došlo mimo jiné ke zlepšení preference na křižovatkách Nuselská – Vladimírova, Pod Lisem – rampa Nové Povltavské a Hartigova – Spojovací. Celkový počet SSZ s preferencí tak vzrostl na 243 a podíl signalizovaných míst s preferencí tramvají v Praze tak poprvé překonal hranici 94 %.



■ SSZ 1.108 Újezd – Hellichova



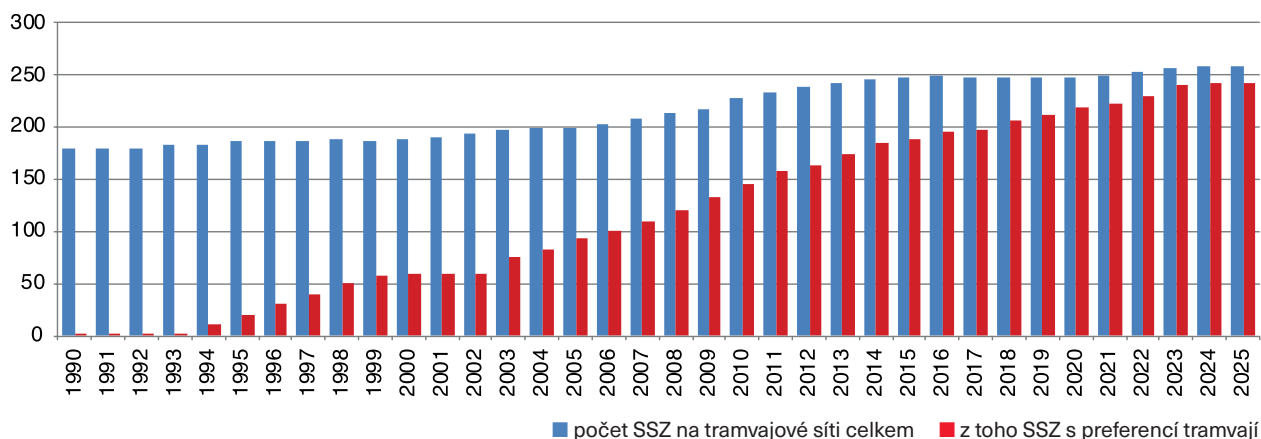
■ Neřízený provoz tramvají u Bílé labutě

1.108 Újezd – Hellichova (P)

(A) ... absolutní preference



SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů

316 SSZ (100 %)

rok 2025: +6 SSZ

S aktivní* detekcí autobusů

308 SSZ (97 %)

rok 2025: +7 SSZ

S pasivní* detekcí autobusů

8 SSZ (3 %)

rok 2025: -1 SSZ

* Pasivní detekce znamená zaznamenání nároku autobusu běžným detektorem (indukční smyčka nebo videosmyčka), v zastávce či ve vyhrazeném jízdním pruhu. Aktivní detekce znamená přihlašování a odhlašování autobusů radiosignály vysílanými v zadáných bodech z vozidel do SSZ. K lokalizaci autobusů na SSZ se používají inframařáky nebo polohování pomocí GPS.

Preference autobusů formou aktivní detekce byla zřízena na první dvojici křižovatek v Praze v průběhu roku 2003. Nyní je již preference standardně realizována na nových či obnovovaných SSZ.

V roce 2025 přibýlo 7 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím aktivní detekce, z čehož na křižovatce Tupolevova – Beranových bylo doplnění aktivní preference náhradou za původní detekci pasivní. Největší rozvoj preference byl v tomto roce zaznamenán na křižovatkách, kde docházelo k obnovám technologie SSZ. Celkový počet SSZ s preferencí autobusů tak dosáhl čísla 316.



Preference autobusů na SSZ 1.070 Dvořákovo nábřeží – Klášterská

Křižovatky, na nichž byla v roce 2025 zřízena detekce pro preferenci autobusů

0.643 Práčská – Hledíková

5.499

K Barrandovu – K Holyni

1.070 Dvořákovo nábřeží – Klášterská

5.561

Na Radosti – Hrozenkovská

4.447 Chilská – Líbalova

5.669

Nárožní – Bavorská

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů

	2004	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SSZ s preferencí BUS	7	8	121	206	223	231	238	245	251	260	274	300	310	316

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. Zlepšení preference tramvají se dosahuje výstavbou tratí na samostatných tělesech, případně jejich oddělením od ostatního provozu podélnými betonovými tvarovkami. 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 metrů zabudován do vozovky v Bělehradské ulici před křižovatkou s Anglickou ulicí. Instalace tohoto prvku bránícího častému vjíždění automobilů na tramvajový pás se osvědčila a od roku 1997 se tak betonové oddělovací pruhy začaly objevovat na dalších místech. Pouze se dočkaly zaobleného a posléze i zúženého provedení, které mohou vozidla, zejména záchranných složek, snadněji přejet.

Rok 2025 nepřinesl v oblasti zvýšených dělících tvarovek podél tramvajových kolejí žádné větší změny. Úpravy v řádu desítek metrů se odehrály pouze v rámci rekonstrukce ulic Dukelských hrdinů a U Výstaviště. Celková délka se zvýšila o cca 150 metrů a dosahuje 13 850 metrů.



■ Zvýšené tvarovky v ulici Dukelských hrdinů



■ Přeložený vyhrazený jízdní pruh v ulici Jugoslávských partyzánů

PREFERENCE AUTOBUSŮ – VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY

Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy na tramvajovém tělese slouží kromě zvýšení plynulosti provozu VHD 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 2025 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy délky 74 800 metrů (cca + 1 200 m), z toho na komunikacích délky 54 800 metrů (cca + 600 m) a na tramvajových tělesech 20 000 metrů (cca + 500 m).

V uplynulém roce můžeme za jeden z nejvýznamnějších počínů považovat umožnění jízdy autobusů středem okružní křižovatky na Vítězném náměstí po tramvajových kolejích. Toto opatření zlepšilo především pravidelnost provozu a vyžádalo si i přeložení vyhrazeného pruhu v ulici Jugoslávských partyzánů do levého jízdního pruhu. Dále byl doplněn vyhrazený jízdní pruh na Trojském mostě ve směru z centra (320 m) a prodloužena jízda autobusů po tramvajovém tělese v ulici Pod Lisem ve směru do centra (160 m). Také byly s předstihem vyznačeny vyhrazené jízdní pruhy pro autobus na Modřanské ulici a na Podolském nábřeží v rámci přípravy na zprovoznění Dvoreckého mostu.

8.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

V roce 2025 bylo v Praze evidováno 11 038 nehod (-4 % oproti roku 2024), při nichž bylo 15 osob usmrceno (-29 %) a 2 399 osob zraněno (+10 %). Došlo k 508 nehodám s účastí chodců (+14 %), při kterých bylo 6 osob usmrceno (o 2 osoby méně než v předchozím roce) a 188 osob zraněno (-1 %). Chodci sami zavinili 221 nehod (+12 %), přičemž byly usmrceny 2 osoby (o jednu osobu méně než v předchozím roce) a 188 osob bylo zraněno (-1 %). V roce 2025 bohužel vzrostl i počet nehod zaviněných dětmi, a to o 15 % (z 40 nehod v roce 2024 na 46 v roce 2025).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (10 423 z 11 038 nehod, tj. 94 % o 4 % méně než v roce 2024). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči je nevěnování se řízení vozidla, 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, činil 133 (-26 % pokles oproti roku 2024).

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

Rok	2021	2022	2023	2024	2025	Rozdíl % 25/24
Počet nehod	17 510	15 475	14 273	11 524	11 038	-4
Počet smrtelných zranění	22	17	21	21	15	-29
Počet těžkých zranění	126	196	158	183	168	-8
Počet lehkých zranění	1 609	1 829	2 019	2 006	2 231	11
Počet nehod se zraněním	1 529	1 739	1 883	1 916	2 098	9
Počet nehod bez zranění	15 981	13 736	12 369	9 587	8 940	-7
Zaviněno řidičem	16 958	14 876	13 686	10 829	10 423	-4
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	2 683	1 986	1 614	1 414	1 269	-10
nevěnování se řízení	1 213	1 276	3 875	3 191	2 749	-14
jízda na červenou	221	212	190	160	133	-17
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	842	657	563	568	572	1
nedání přednosti při odbočování vlevo	596	498	390	387	451	17
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 255	1 041	895	813	823	1
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	90	128	113	73	58	-21
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	123	127	145	160	148	-7
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtlučky, mokro, bláto apod.)	465	420	359	257	285	11
nepřízpůsobení rychlosti komunikaci (zatáčka, šířka, klesání, stoupání apod.)	145	123	160	155	135	-13
Zaviněno závadou komunikace	9	3	23	17	15	-12
Zaviněno chodcem	184	228	215	197	221	12
Zaviněno cyklistou	149	181	142	117	123	5

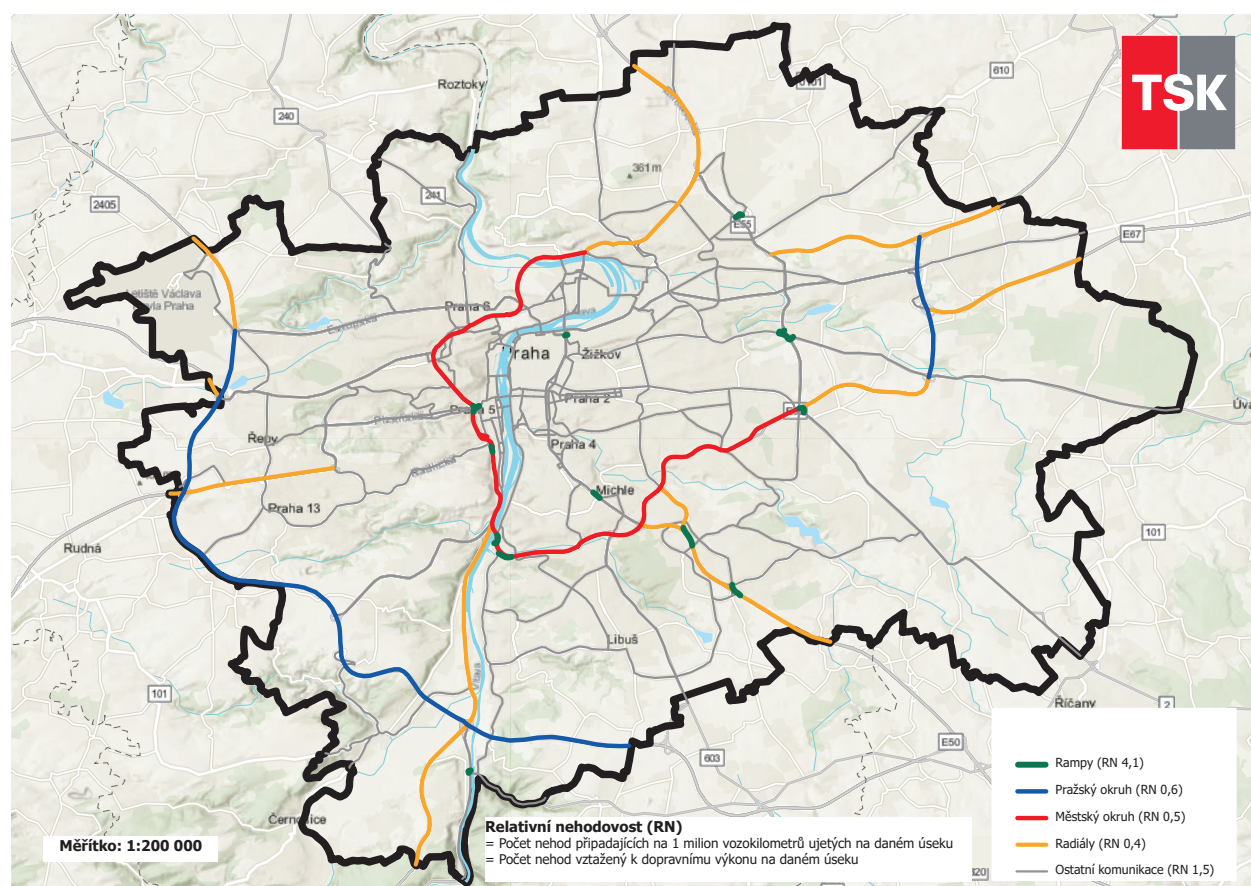
Základní trendy nehodovosti v roce 2025 lze charakterizovat poklesem počtu evidovaných nehod, přičemž byl patrný pokles počtu usmrcených osob ve srovnání s předcházejícím rokem. Pokles evidujeme i u těžce zraněných osob, a naopak nárůst u lehce zraněných osob. U počtu nehod se zraněním evidujeme opět nárůst oproti předchozímu roku. Obecně lze říci, že rok 2025 byl v porovnání s rokem 2024 příznivější co do celkového počtu nehod, ale i do počtu nehod se smrtelným zraněním a těžkým zraněním. Bohužel horší statistiku musíme uvést u lehce zraněných osob, kdy sledujeme v roce 2025 vzestup nehod s tímto typem zranění než v roce předchozím.

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 80 % v roce 2025 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2025 připadalo v celopražském průměru 1,5 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

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 nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž došlo k hmotné škodě zřejmě převyšující následující částky.

Do konce roku 2000	Od ledna 2001	Od července 2006	Od ledna 2009	Od července 2025
1 000 Kč	20 000 Kč	50 000 Kč	100 000 Kč	200 000 Kč

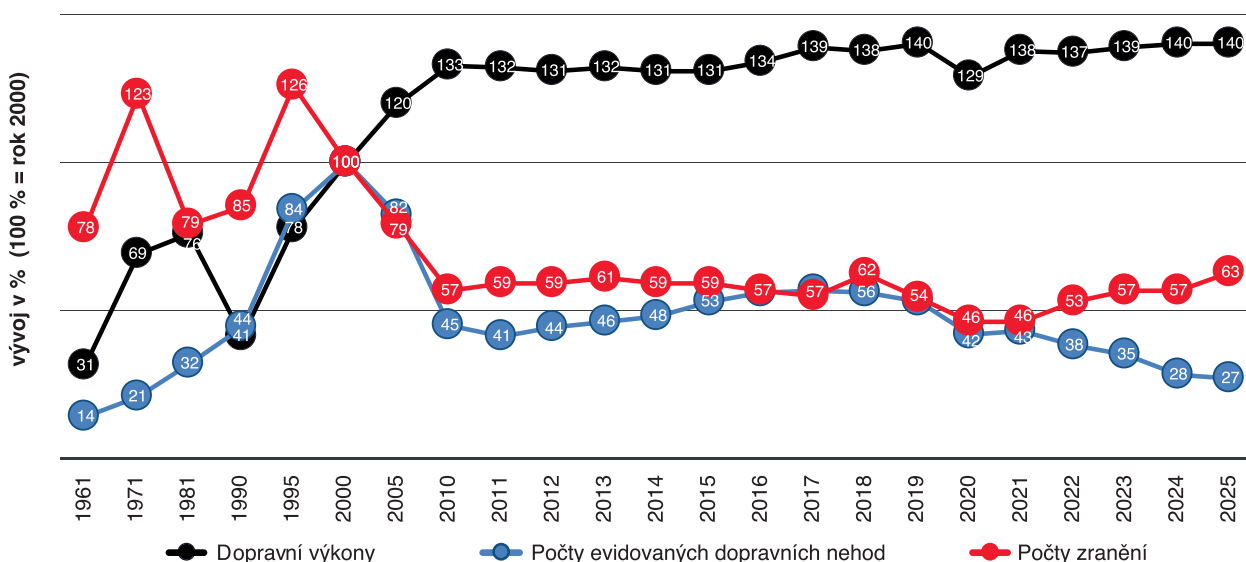
Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 2000 se za posledních 24 let automobilový provoz ve městě zvýšil bez mála o polovinu (o 40 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 37 % (ze 3 861 zranění v roce 2000 na 2 414 zranění v roce 2025), a to u všech druhů zranění: smrtelných, těžkých i lehkých.

Vývoj dopravních nehod, zranění a relativní nehodovosti v Praze

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	14 %	63	79 %	580	111 %	2 361	72 %	7,3	31 %
1971	8 496	21 %	123	154 %	567	109 %	4 046	124 %	5,1	69 %
1981	13 064	32 %	81	101 %	401	77 %	2 572	79 %	7,1	76 %
1990	18 024	44 %	94	118 %	369	71 %	2 806	86 %	7,5	41 %
2000	40 560	100 %	80	100 %	521	100 %	3 260	100 %	7,4	100 %
2010	18 190	45 %	29	36 %	279	54 %	1 893	58 %	2,5	133 %
2011	16 572	41 %	39	49 %	279	54 %	1 955	60 %	2,3	132 %
2012	17 795	44 %	26	33 %	236	45 %	2 009	62 %	2,5	131 %
2013	18 593	46 %	29	36 %	228	44 %	2 116	65 %	2,6	132 %
2014	19 306	48 %	20	25 %	206	40 %	2 070	63 %	2,7	131 %
2015	21 462	53 %	25	31 %	179	34 %	2 078	64 %	3,1	131 %
2016	22 876	56 %	21	26 %	194	37 %	1 983	61 %	3,3	134 %
2017	23 032	57 %	17	21 %	156	30 %	1 951	60 %	3,2	139 %
2018	22 767	56 %	31	39 %	182	35 %	2 165	66 %	3,1	138 %
2019	21 458	53 %	20	25 %	114	22 %	1 958	60 %	3,0	140 %
2020	16 925	42 %	22	28 %	131	25 %	1 604	49 %	2,5	129 %
2021	17 510	43 %	22	28 %	126	24 %	1 609	49 %	2,4	138 %
2022	15 475	38 %	17	21 %	196	38 %	1 829	56 %	2,2	137 %
2023	14 273	35 %	21	26 %	158	30 %	2 019	62 %	2,0	139 %
2024	11 524	28 %	21	26 %	183	35 %	2 006	62 %	1,6	140 %
2025	11 038	27 %	15	19 %	168	32 %	2 231	68 %	1,5	140 %

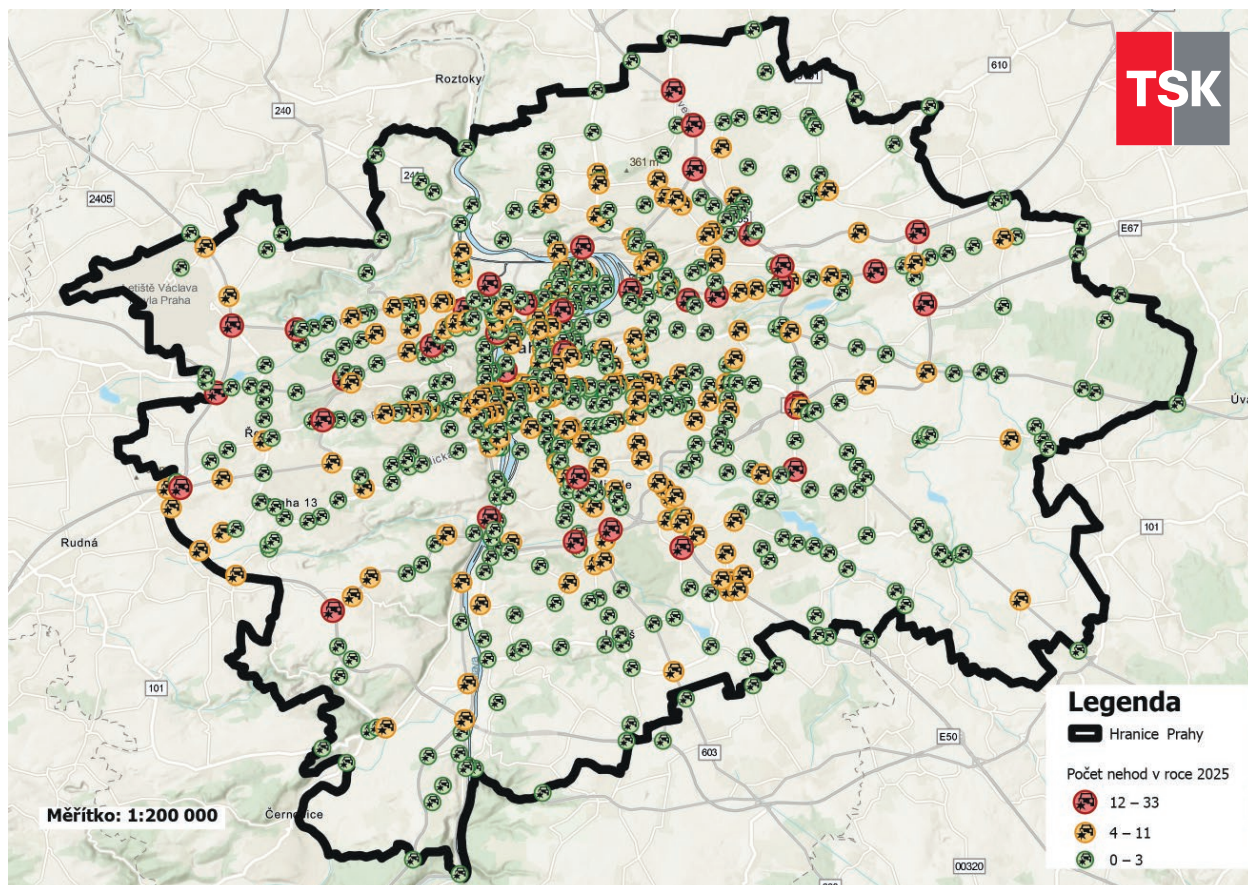
100 % = rok 2000 Relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokilometru
(průměrné hodnoty za celou komunikační síť v Praze).
Dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti.

VÝVOJ NEHOD, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍCH VÝKONŮ V PRAZE (celá komunikační síť, rok celkem)

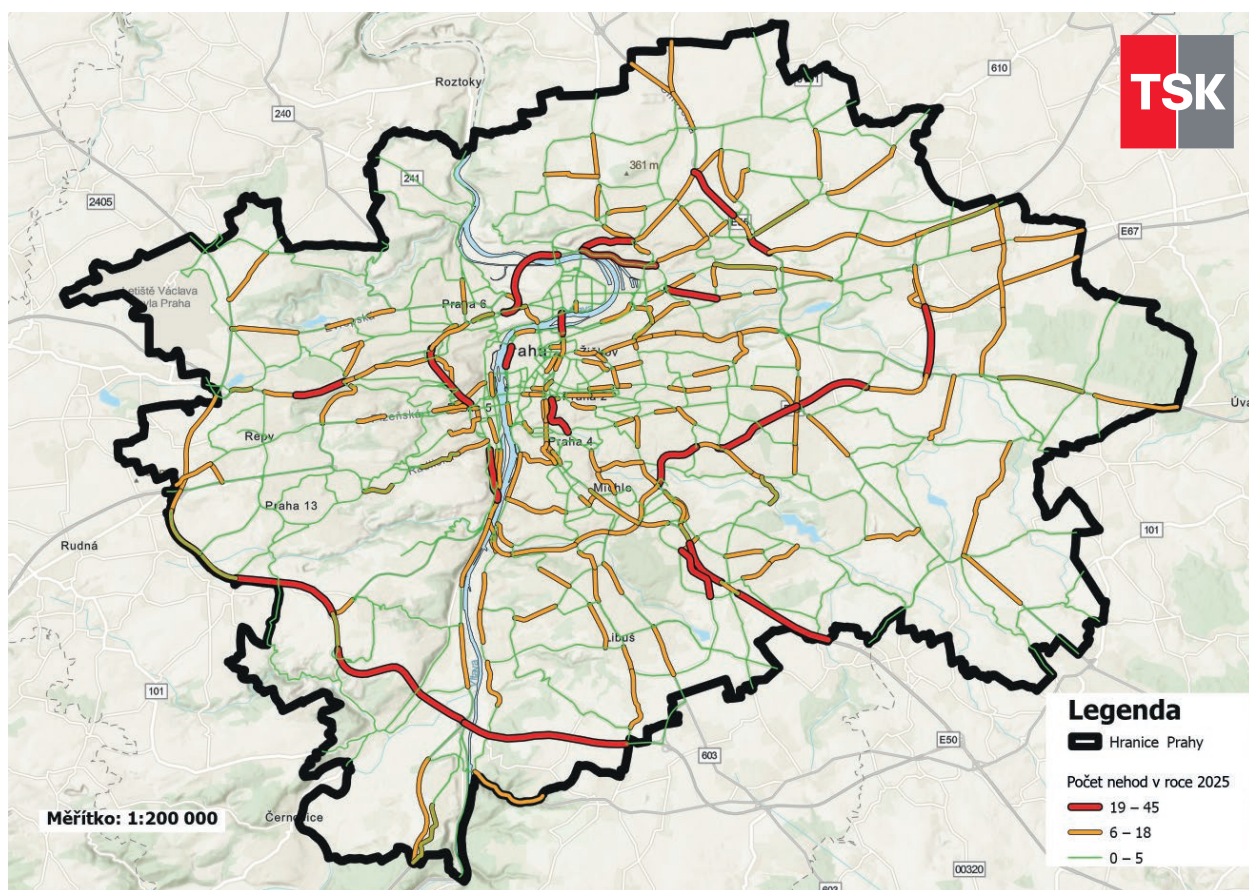




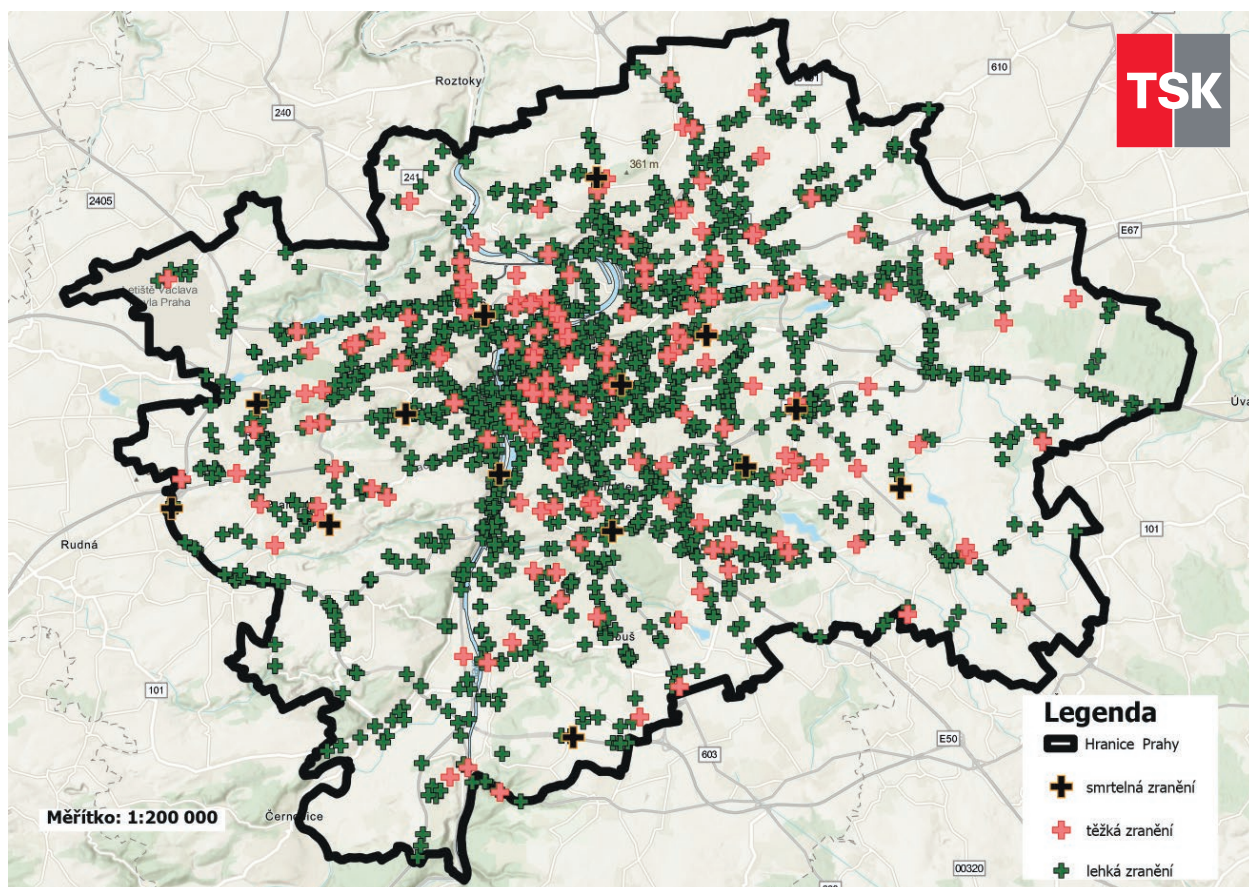
CELKOVÁ NEHODOVOST V ROCE 2025 – MÍSTA SLEDOVANÉ SÍTĚ



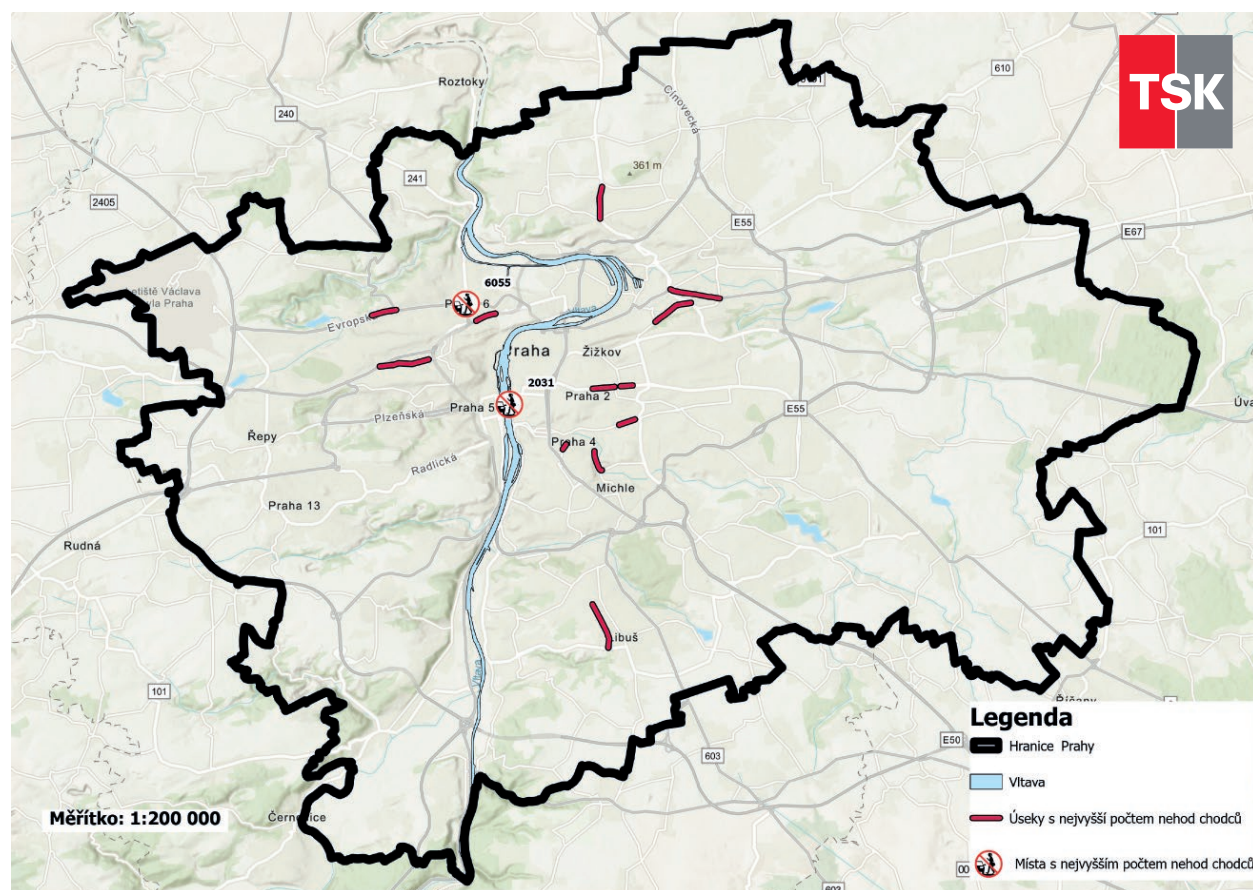
CELKOVÁ NEHODOVOST V ROCE 2025 – ÚSEKY SLEDOVANÉ SÍŤ



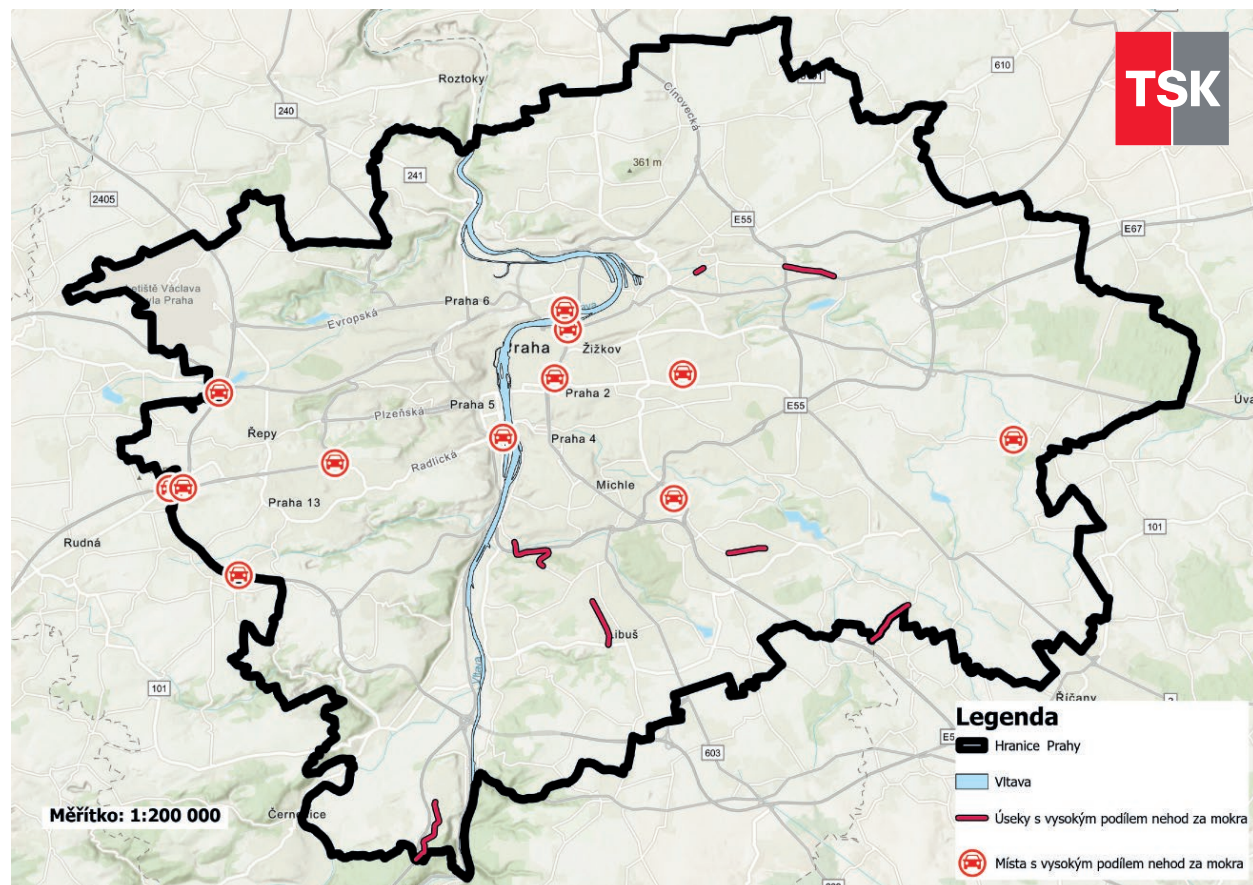
MÍSTA SLEDOVANÉ SÍŤ DLE NÁSLEDKŮ NEHOD V ROCE 2025



MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ V ROCE 2025



MÍSTA A ÚSEKY S VYSOKÝM PODÍLEM NEHOD ZA MOKRA V ROCE 2025



8.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Nedílnou součástí Rámcově vzdělávacího programu pro základní vzdělávání je od roku 2025 i dopravní výchova. Ministerstvo dopravy České republiky vydalo Tematický plán dopravní výchovy, v němž jsou shrnuty nutné znalosti mající přímý význam pro bezpečný pohyb začínajících cyklistů (případně chodců) na pozemních komunikacích.

V praxi to znamená, že všechny základní školy musí prostřednictvím svých vzdělávacích programů zařadit dopravní výchovu do vyučování. V rámci jakého předmětu se tak stane záležití na jednotlivých školách. Zpravidla je to prvouka, občanská nauka apod. Žáci by si pomocí této výuky měli nejpozději do třetího ročníku osvojit pravidla pro chodce a následně pak svoje znalosti prohlubovat a rozšiřovat o znalosti pravidel pro cyklisty, a to jak znalosti teoretické, tak praktické. Z tematického plánu vychází i výuka dětí navštěvujících dětské dopravní hřiště (DDH).

U dopravní výchovy je podpora DDH stěžejní. Kromě teoretické a praktické výuky zde probíhá i celá řada dopravně výchovných programů, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách.

V Praze je v provozu devět dětských dopravních hřišť, na kterých probíhala celoroční výuka dopravní výchovy. V roce 2025 prošlo organizovanou dopravní výchovou na pražských dopravních hřištích cca 47 tisíc žáků základních škol.

Společnost TSK je z pověření Magistrátu hlavního města Prahy garantem této výuky. Zároveň vydává a připravuje edukační materiály přispívající ke vzdělávání v oblasti dopravní výchovy na základních školách. Na dopravní výchovu dětí a mládeže bylo ze strany TSK v roce 2025 vynaloženo cca 1,7 mil. Kč, což je o 300 tis. Kč více než v roce předchozím.

Další každoroční akcí je program pro začínající cyklisty nazvaný Dopravní soutěž mladých cyklistů (DSMC). Vyhlašuje ji Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Soutěží se ve dvou kategoriích podle věku účastníků. Soutěž obsahuje čtyři disciplíny, a sice teoretické testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu po dopravním hřišti, jízdu zručnosti spočívající v překonávání různých překážek a prověřovány jsou rovněž znalosti zásad poskytování první pomoci. Vítězná družstva postoupila z jednotlivých oblastních kol do kola krajského (celopražského), které se konalo na DDH Prahy 9 v Litvínovské ulici. Jeho vítězem se v obou kategoriích stala družstva ze Základní školy Starodubečská 413, Praha – Dubeč, která tak postoupila do celostátního finále konaného ve Žďáru nad Sázavou. V tomto republikovém finále družstvo mladších žáků obsadilo v konkurenci čtrnácti týmů krásné čtvrté místo.

V rámci dopravně výchovných pořadů bylo v areálu Muzea policie České republiky stejně jako v předchozích letech odehráno 25 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“ určených pro nejmladší věkovou kategorii. Celkem tato vystoupení zhlédlo cca 2,5 tisíce dětí.

V měsíci září proběhla v prostorách Muzea Policie České republiky akce s názvem „Den dopravní výchovy pro chodce a cyklisty“, která je každoročně součástí projektu Evropský týden mobility. Děti ze základních škol měly prostor ukázat své vědomosti a znalosti v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Akce se setkala s velkým zájmem škol z různých částí hlavního města, mezi jinými i ze Základní školy pro žáky s poruchami zraku a Základní školy pro sluhově postižené z Prahy 2, kteří přes svůj hendikep jsou schopni zdárně konkurovat svým zdravým vrstevníkům. Minulý rok navštívilo tuto akci rekordních cca 1200 dětí.

8.3 OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2025 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 121,689 mil. Kč. Jde o prostředky určené na stavební úpravy, úpravy dopravního značení, osazení dopravních zařízení, projektovou přípravu a preventivní programy. Významné úpravy se realizovaly nezávisle na investičních akcích a údržbě komunikací.

Na kapitálové výdaje (úprava a realizace přechodů pro chodce, výstavba stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další opatření stavebního charakteru, projektová příprava) bylo vyčerpáno z rozpočtu hl. m. Prahy 115,225 mil. Kč.

Ostatní nestavební dopravně bezpečnostní opatření, zejména u škol a přechodů pro chodce (zdrsňování dlážděných vozovek, úprava dopravního značení), byla realizována v rámci běžných výdajů s finančními náklady 6,464 mil. Kč.



■ Nová OK Mladoboleslavská x Chaltická



■ Stavební úpravy v křižovatce Dolákova x Hackerova

Část finančních prostředků roku 2025 byla použita na úhradu nákladů spojených s vypracováním a projednáním projektové dokumentace. Mezi připravovanými akcemi lze zmínit např. úpravy křižovatky Trabantská – Budovatelská (Praha – Satalice), Pernerova – Březinova – Hybešova (Praha 8), Nedokončená – Objízdna (Praha 14), dále dělicí ostrůvky v ulicích V Olšinách – Starostrašnická (Praha 10), Ke Krči – U Staré pošty (Praha 4), Ke Stáčírně (BCŠ) (Praha 4), úpravu uličního prostoru v ulici Květnového vítězství (Praha 11), Libocká (Praha 6) a návrh nových přechodů pro chodce v křižovatkách Kartouzská – Drtinova (Praha 5), Karlická – Zderazská – Jelenovská (Praha 16) a Filosofská (Praha 4).

Mezi významné akce realizované v roce 2025 lze uvést realizaci okružní křižovatky Mladoboleslavská – Chaltická (Praha – Vinoř) a stavební úpravy komunikace v předprostoru MŠ v ul. Dolákova x Hackerova (Praha 8), křižovatky Davidkova – Na Slovance (Praha 8) a prostoru křižovatky u vstupu do parku Stromovka Ověnecká – U Akademie (Praha 7).

Dále došlo k instalaci stavebních zpomalovacích prahů v lokalitách Na Dlouhém lánu – ZŠ (Praha 6) a Klánovická – Čertovská (Praha 14).

Dělicí ostrůvky byly realizovány v lokalitách Prokopova – Cimburkova (Praha 3), Na Poříčí, Bílá Labuť (Praha 1) a Dolnoměcholupská – U Střediska (Praha 15).

Nové přechody pro chodce vznikly v místech Ostrovského – U Santošky (Praha 5).

Další opatření ke zvýšení bezpečnosti v podobě přisvětlení přechodu pro chodce bylo realizováno na přechodech Ďáblická – Hřenská (Praha 8), Karlická – U Starého stadionu (Praha 16), Žitavského – U Lékárny (Praha – Zbraslav) a Na Pankráci – U Jedličkova ústavu (Praha 4).

ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY



V průběhu roku nadále probíhaly dlouhodobé i krátkodobé změny v organizaci dopravy na dopravně významných komunikacích v souvislosti s akcemi, jejichž investory byly převážně TSK hl. m. Prahy, a. s., DP hl. m. Prahy, a. s. a provozovatelé inženýrských sítí (PVS, PVK, PP, PT). Trvalé změny organizace dopravy byly realizovány při výstavbě okružní křižovatky ulic Mladoboleslavská x Chaltická v Praze – Vinoři a realizaci nové zóny 30.

Mezi nejvýznamnější změny roku 2025 patřilo dokončení nové okružní křižovatky Mladoboleslavská x Chaltická. Původní průsečná křižovatka byla dlouhodobě zatížena vyšší intenzitou dopravy, zejména ve špičkových hodinách, kdy docházelo k tvorbě kolon a ke zvýšenému riziku dopravních nehod. Nové řešení v podobě jednopruhové okružní křižovatky přineslo zpřehlednění dopravních vztahů, přirozené snížení rychlosti projíždějících vozidel a plynulejší odbavení jednotlivých dopravních proudů. Součástí stavby byly rovněž úpravy přilehlých chodníků, bezbariérové řešení nástupních hran a přechodů pro chodce, úprava odvodnění komunikace a doplnění veřejného osvětlení. Přechody byly umístěny v dostatečné vzdálenosti od okružního pásu tak, aby byla zajištěna vyšší bezpečnost chodců a zlepšily se rozhledové poměry. Realizací této stavby došlo nejen ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, ale i ke kultivaci veřejného prostoru v dané lokalitě.



■ Nová okružní křižovatka v MČ Praha – Vinoř



■ Nová zóna 30 na Praze 3

Dalším významným přínosem v oblasti zvyšování bezpečnosti v roce 2025 bylo rozšiřování zón s nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h, tzv. zón 30, zejména v rezidenčních částech města. Na Praze 3 vznikla nová zóna 30, která byla vyznačena v rozsáhlé rezidenční části Žižkova mezi ulicemi Hartigova, Rokycanova, Jana Želivského a parkem Parukářka. Zavádění těchto zón navazuje na koncepční materiály hl. m. Prahy zaměřené na zklidňování dopravy a zvyšování bezpečnosti v obytných čtvrtích. V nově vymezených zónách bylo upraveno svislé a vodorovné dopravního značení a v některých případech byly realizovány i stavební prvky zklidňující dopravu, jako jsou zvýšené plochy křižovatek, zpomalovací prahy, zúžení jízdních pruhů nebo optické prvky pro snížení rychlosti. Cílem těchto opatření je především snížení počtu a závažnosti dopravních nehod, zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů a vytvoření kvalitnějšího životního prostředí pro místní obyvatele. Organizace dopravy v roce 2025 tak navazovala na dlouhodobý trend směřující k vyšší bezpečnosti, udržitelnosti a vyváženému rozvoji všech druhů dopravy. Realizované změny přispěly ke zklidnění vybraných lokalit, zvýšení komfortu pro obyvatele i návštěvníky města a ke zlepšení plynulosti dopravy na hlavních komunikačních tazích. Opatření budou i nadále vyhodnocována a případně upravována podle aktuálních potřeb a vývoje dopravní situace.

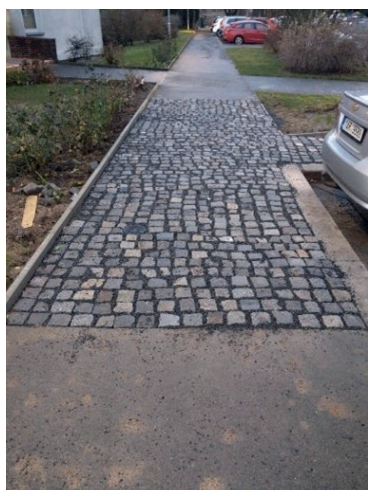
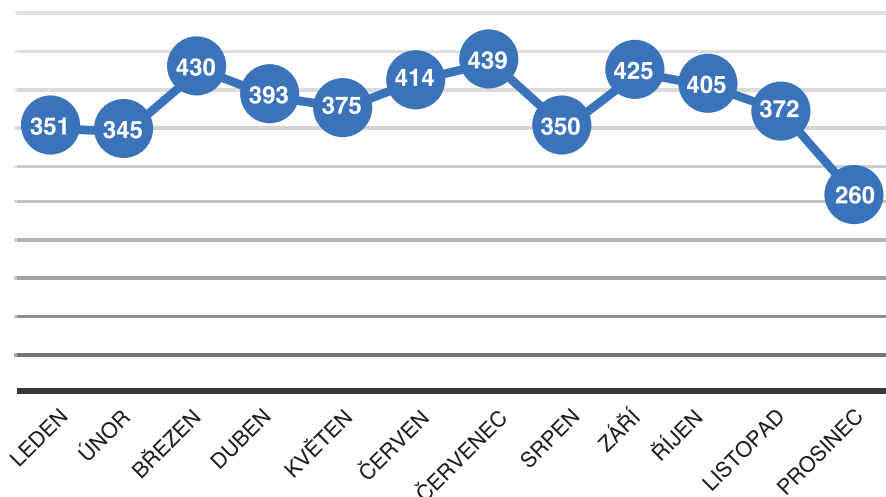
9.1 HAVÁRIE INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ ULOŽENÝCH V KOMUNIKACÍCH VE SPRÁVĚ TSK HL. M. PRAHY, A.S. EVIDOVANÉ V ROCE 2025

V případě havárie je vlastník inženýrské sítě povinen neprodleně oznámit tuto skutečnost vlastníku dotčené pozemní komunikace nebo správci, je-li výkon správy dotčené pozemní komunikace zajišťován prostřednictvím správce a dodatečně požádat příslušný městský úřad o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace z důvodu ohlášené havárie vedení. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. jako správce komunikací eviduje tyto případy prostřednictvím emailové adresy havarie.is@tsk-praha.cz a následně provádí průběžnou kontrolní činnost. Po opravách a uvedení komunikací do původního stavu dle technických podmínek, přebírá haváriemi dotčené komunikace zpět do své správy. Po celou dobu provádění prací až do definitivního předání odpovídá oznamovatel havárie plně za bezpečnost účastníků silničního provozu v místě provádění prací a za škody, jím způsobené vlivem zhoršené sjízdnosti (schůdnosti). Rovněž ručí za stav a funkčnost dopravního značení, odborně osazeného a za nepřetržitý úklid případných nečistot z přilehlých částí komunikace. Po zpětném předání komunikace odpovídá oznamovatel havárie za vzniklé závady na dotčené nemovitosti po dobu trvání záruční lhůty 48 měsíců.

V roce **2025** bylo zaevidováno **4 559** havárií inženýrských sítí uložených v komunikacích ve správě Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. Počet, kvalita a rychlost oprav má zásadní vliv na komunikace, ale i dopravu a účastníky provozu.

HAVÁRIE V EVIDENCI TSK HL. M. PRAHY, A.S. 2025

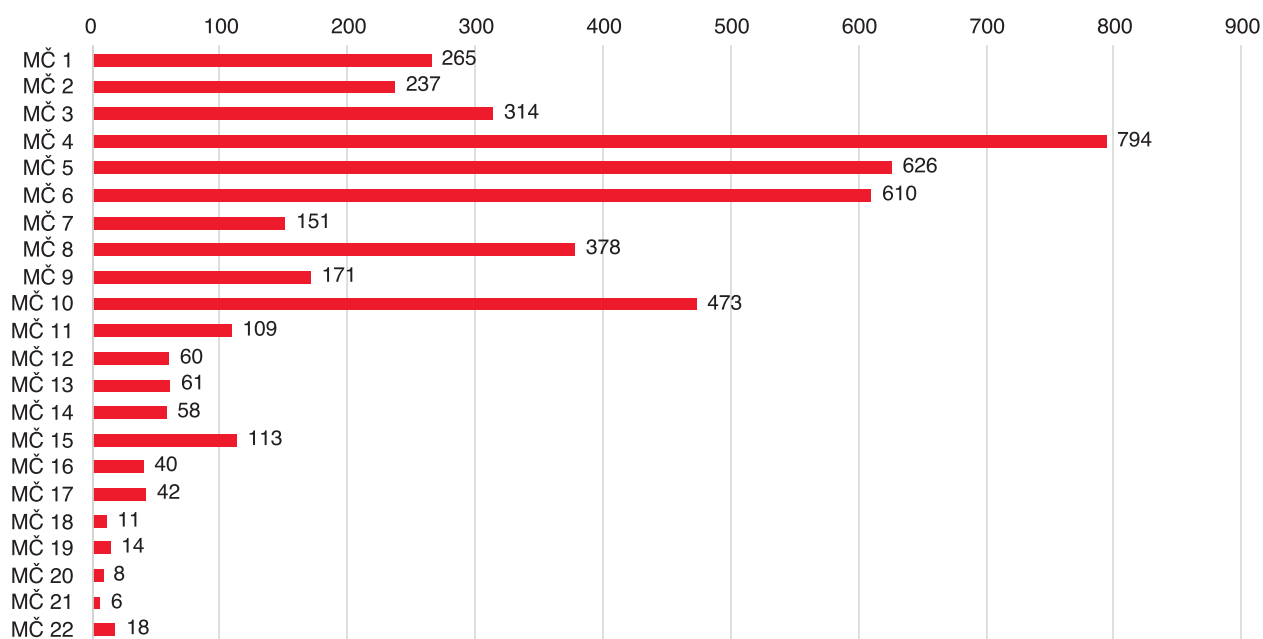
Měsíc	počet
Leden	351
Únor	345
Březen	430
Duben	393
Květen	375
Červen	414
Červenec	439
Srpen	350
Září	425
Říjen	405
Listopad	372
Prosinec	260
Celkem	4 559



■ Prozatímní oprava krytu

Konečnou opravu konstrukce zpevněných vrstev komunikací je možné provádět v období od 16.3. do 31.10. příslušného roku. V případě oprav mimo výše uvedené období a v nevyhovujících klimatických podmínkách, je provedena prozatímní oprava krytu neurčí-li správce komunikace jinak. Konečná oprava krytu se provádí až v klimaticky vhodném období. Stav prozatímního krytu musí být zhotovitelem pravidelně kontrolován v četnosti min. 1x týdně a v případě vzniku závad v celistvosti a rovnosti povrchu musí být tyto závady neprodleně odstraněny zhotovitelem oprav. Do doby konečné obnovy konstrukčních vrstev vozovky je povinností zhotovitele prozatímní úpravu krytu udržovat ve stavu sjízdnosti a schůdnosti ve smyslu ust. § 26 odst. 6 a 7 zákona č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.

HAVÁRIE V EVIDENCI TSK HL.M. PRAHY, A.S. DLE MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ ZA ROK 2025



Havárie inženýrských sítí zasahují rovněž do vodorovného dopravního značení. Vždy je nutné obnovy povrchů dotčených komunikací převzít až po obnově vodorovného dopravního značení v původním provedení a rozsahu. Haváriemi inženýrských sítí dotčeno vodorovné dopravní značení bylo v **786** případech.



Po opravě
povrchu
obnoveno
VDZ



Haváriemi inženýrských sítí jsou často dotčena i další příslušenství komunikací například dopravně bezpečnostní zařízení, mobiliář, komunikační zeleň, speciální objekty, telematické systémy atd.



Kontrolní činnosti nejčastěji zjištěné nedostatky

Nedostatečný rozsah – nedodrženy ZTP	Neobnoveno VDZ	Chybějící část krytu
Chybí utěsnění svislých napojení krytů	Místo havárie neoznačeno	Nezajištěna schůdnost/obchozí trasa
Neodvezeny MZ/PDZ	Nedodržena skladba ZD/mozaiky	Vícečetné kryty v těsné blízkosti
Znečištění komunikace	Nezabezpečený vybouraný materiál	Nedosypaná dlažba
VDZ neobnoveno v původním provedení	Zvlněná dlažba	Nevyrovnaná obruba
Propad opravy	Neukončené případy/nedodržení termín	Místo havárie nezabezpečeno

Zkratky: VDZ – vodorovné dopravní značení, PDZ – přenosné dopravní značení, ZD – zámková dlažba, IS – inženýrské sítě, MZ – mechanické zábrany

Opravy havárií horkovodu v Praze patří k technicky i organizačně nejnáročnějším zásahům do městské infrastruktury. Technická náročnost je dána vysokými parametry média (vysoké teploty 130-160 °C nosného média při tlaku až 2,5 MPa), dimenzemi potrubí (DN 300-800 i více), potrubím uloženém v betonových kanálech nebo jako předizolované potrubí s porušenou izolací. Havárie horkovodu může znamenat masivní únik horké vody, podmáčené podloží a destabilizaci vozovky či okolních objektů. **Lokalizace místa úniku je vždy nepřesná s odchylkami až desítek metrů.** Následně se zpřesňuje sondami a kontrolními výkopy. Lokalizace úniku představuje nejkritičtější fázi odstranění havárie. Po provedení výkopu se často zjistí, že porucha je jinde, než se předpokládalo a výkop je nutné rozšířit nebo otevřít další sondu. Po opravě místa poruchy následuje tlaková zkouška, postupné plnění a uvedení do provozu. Monitoruje se, zda nedochází k sekundární netěsnosti nebo po natlakování dojde k poruše v jiném místě a proces s diagnostikou místa úniku a opravy se opakuje.



■ Havárie horkovodu Poděbradská, podzim 2025

Havárie horkovodu v Praze 9 v Poděbradské na podzim 2025 představovala mimořádně náročnou technickou i organizační situaci. Oprava byla ovlivněna vysokými provozními parametry teplotnosného média, městskou zástavbou, kolizemi s ostatními inženýrskými sítěmi a nutností zachovat základní funkce města, zejména dopravní obslužnost a dodávku tepla a teplé vody obyvatelstvu. Klíčovou a časově nejnáročnější fází zásahu byla **lokalizace místa poruchy**. Projevy havárie se často objevovaly mimo skutečné místo poškození potrubí, což vyžadovalo kombinaci dispečerské analýzy, terénního průzkumu a postupného ověřování pomocí sond a výkopů. Vlastní technická oprava potrubí byla méně časově náročná než přípravné a zajišťovací práce. Havarijný stav horkovodu měl přímý dopad na konstrukční vrstvy pozemní komunikace a na organizaci silničního a pěšího provozu. V průběhu zásahu byla ze strany TSK zajištěna nezbytná a četná kontrolní činnost zaměřená zejména na dodržení **obnovy povrchu v souladu s technickými podmínkami správce komunikace** s důrazem na zajištění dlouhodobé provozní způsobilosti, bezpečnosti provozu a minimalizaci budoucích poruch v místě zásahu, a to i za účasti **akreditované laboratoře TSK**. Místa havarijních výkopů budou nadále sledována v rámci běžné správy a údržby komunikací v řádné záruční lhůtě.

10.1 PARKOVÁNÍ V ZÓNÁCH PLACENÉHO STÁNÍ (ZPS)

V roce 2025 došlo k několika menším rozšířením zón placeného stání (ZPS). Na základě žádosti Městské části Praha 8 byly zóny vyznačeny v oblasti Bulovky, konkrétně v ulicích Na Truhlářce, Budínova, Bulovka, Na Korábě, Krejčího, Vosmíkových, V Zahradách, Františka Kadlece, Podlipného, Kandertova, Primátorská, Na Strži, Střížkovská, U Pekařky a v dalších přilehlých lokalitách (oblast 8.2). Na základě žádosti Městské části Praha 5 byla rozšířena oblast 5.4 o část ulice Radlická.

V rámci podpory digitalizace parkování bylo i v roce 2025 veřejnosti nabídnuto více možností online úhrady návštěvnického parkování. Parkovné lze uhradit prostřednictvím garantovaných kanálů hlavního města Prahy, mezi které patří Online parkovací automat a mobilní aplikace PID Lítačka. Další možností je využití mobilních aplikací smluvních partnerů zapojených do projektu OpenHouse.

V souvislosti s ukončením bezplatného parkování pro nízkoemisní vozidla, které skončilo k 31. 12. 2025, byla na konci roku 2025 otevřena možnost registrace bezemisního vozidla za účelem získání 50% slevy na dlouhodobé i návštěvnické parkování pro tento typ vozidel v ZPS.

V PRAZE JSOU TŘI TYPY ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ:

Modrá (rezidentská) – určena především pro rezidenty (zpravidla osoby s trvalým pobytem na území dané městské části). Mohou zde, v případě potřeby, parkovat i návštěvníci po omezenou dobu (1-3 h dle podmínek dané městské části).

Fialová (smíšená) – určena jak rezidentům, tak i návštěvníkům. Pro návštěvníky je zde prodloužena možnost parkování až na 24 h.

Oranžová (návštěvnická) – určena pouze pro návštěvníky, nelze zde tedy parkovat na základě dlouhodobého parkovacího oprávnění (rezidenti, abonenti). Tyto zóny nejsou zavedeny ve všech městských částech a jsou převážně na místech, kde lze předpokládat zvýšenou návštěvnost na krátkou dobu. Parkování je zde omezeno na 2 až 3 h (dle městské části).

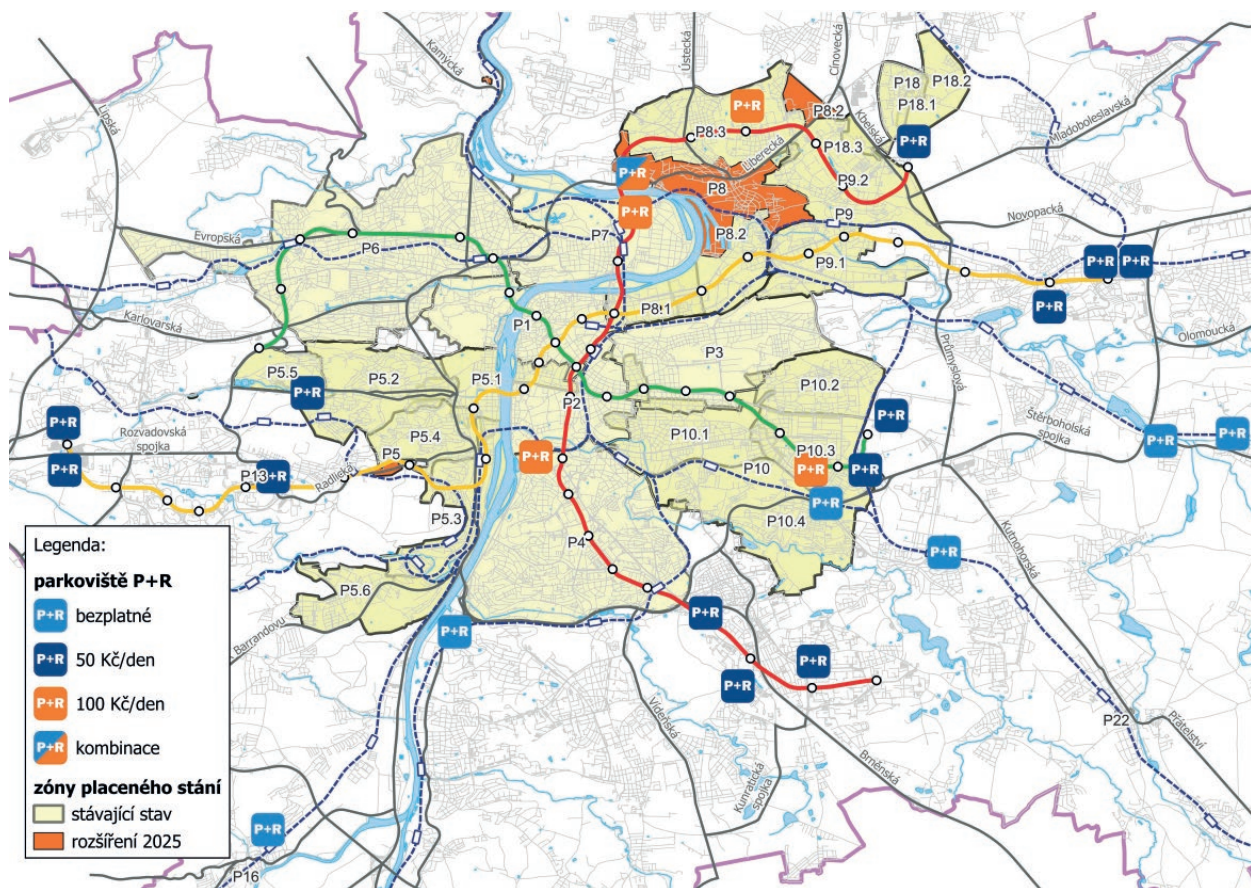
Provozní režim (provozní doba, hodinový tarif atd.) ZPS není jednotný. Provozní režim si každá městská část volí samostatně. Může se tedy lišit jak v rámci jednotlivých městských částí, tak i v rámci jedné městské části. Obecně platí, čím blíže k centru města se parkující nachází, tím je tarif vyšší. V centru bývá provozní doba na většině zón nepřetržitá. Provozní údaje bývají uvedeny na příslušném dopravním značení. Tarif pro platbu návštěvnického parkovného je pak vyvěšen na příslušném parkovacím automatu nebo v Online parkovacím automatu.

Kontrola (monitoring) oprávněnosti k parkování v ZPS probíhá sbíráním dat monitorovacími vozidly, která prostřednictvím kamer snímají registrační značky parkujících vozidel v ZPS. Online tak systém umí vyhodnotit, zda dané vozidlo parkuje oprávněně či nikoliv. V menší míře (především v centru) také dochází ke kontrole městskou policií, která za určitých podmínek může neoprávněně parkující vozidlo odtáhnout.

Počet parkovacích stání a parkovacích automatů v oblastech se ZPS (stav k prosinci 2025)

	Rezidentní zóna	Smíšená zóna	Návštěvnícká zóna	Ostatní	CELKEM	Počet parkovacích automatů
Praha 1	6 077	1 662	57	1 382	9 178	92
Praha 2	8 014	3 343	4	849	12 210	110
Praha 3	11 246	3 157	0	713	15 116	103
Praha 4	13 224	8 443	153	1 073	22 893	170
Praha 5	9 996	9 294	118	875	20 283	106
Praha 6	18 659	8 735	14	1 369	28 777	200
Praha 7	6 622	1 955	476	571	9 624	64
Praha 8	12 258	5 753	32	888	18 931	88
Praha 9	0	10 355	0	443	10 798	52
Praha 10	17 721	7 013	70	801	25 605	90
Praha 13	0	0	54	6	60	2
Praha 16	0	0	18	2	20	1
Praha 18	0	3 782	0	194	3 976	6
Praha 22	0	0	120	11	131	3
CELKEM	103 817	63 492	1 116	9 177	177 602	1 087

Přehled ZPS a polohy záchytných parkovišť na území hl. m. Prahy



10.2 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

Pro Hlavní město Praha zajišťujeme provoz záchytných parkovišť P+R na území hlavního města. Standardem je non-stop provoz všech kapacit P+R, jednotná provozní pravidla a optimalizace poskytované služby. Obsluha P+R na všech venkovních plochách je zajištěna prostřednictvím vzdálené obsluhy. Garáže mají vlastní obsluhu v objektu.

Ceny za parkování

Zóna	Stání do délky 24 hodin	Každá další hodina
2	100 Kč	20 Kč
1	50 Kč	10 Kč
0	bezplatné stání souvisle po dobu max. 12 hodin	

K 31. 12. 2025 jsme provozovali 20 záchytných parkovišť s celkovou kapacitou 3 809 stání. Provoz parkoviště P+R Troja pokračuje v sezónním provozu v kombinaci s parkováním pro ZOO Praha.

V roce 2025 byla snížena kapacita P+R Opatov v souvislosti s výstavbou nového parkovacího domu P+R Opatov. V roce 2025 nedošlo k úpravě cen parkování na P+R. Stávající ceny byly stanoveny Usnesením rady HMP (č. 873 ze dne 19. 4. 2022), které definuje tři cenové zóny, jak ukazuje tabulka Ceny za parkování.

Využívání základní funkce záchytných parkovišť v roce 2025

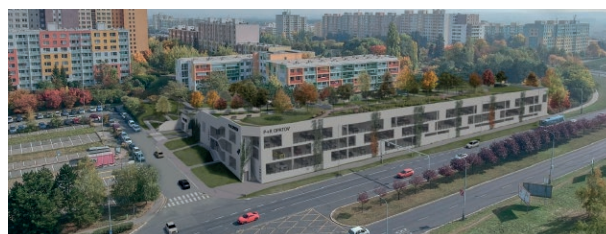
Záchytné parkoviště	Zóna	PS ¹⁾	Roční obrat vozidel	Roční změna obratu	Záchytné parkoviště	Zóna	PS ¹⁾	Roční obrat vozidel	Roční změna obratu
 Běchovice	0	98	–	–	 Nádraží Hostivař	0	78	–	–
 Běchovice-střed	0	64	–	–	 Nové Butovice (garáže)	0	197	65 858	+24 %
 Braník	0	115	–	–	 Opatov	1	212	62 205	²⁾
 Černý Most 1 (garáže)	1	886	354 383	+6 %	 Radotín	0	58	–	–
 Černý Most 2	1	136	30 030	+43 %	 Rajska zahrada	1	91	29 624	-1 %
 Depo Hostivař ³⁾	1	110	46 892	+4 %	 Roztyly (garáže)	1	100	32 829	²⁾
 Holešovice	2	77	36 734	+4 %	 Skalka 1	2	112	17 446	²⁾
 Chodov (garáže)	1	692	237 104	+15 %	 Skalka 2	1	78	36 655	+13 %
 KCP (garáže)	2	260	61 218	+55 %	TRAM Troja (mimo Zoo)	0	276	–	–
TRAM Kotlářka	1	186	31 124	+39 %	 Zahradní Město	0	39	–	–
 Ládví ³⁾	2	85	20 744	²⁾	 Zličín 1	1	88	44 872	0 %
 Letňany (garáže) ³⁾	1	679	254 867	+3 %	 Zličín 2	1	66	36 519	+7 %
					Celkem		4 783	1 366 275	–

¹⁾ celková kapacita parkovacích stání (PS) určených pro funkci P+R, vč. míst vyhrazených pro invalidy

²⁾ údaje které nelze porovnat s předchozím rokem (2024) z důvodu omezení provozu nebo započetí provozu v průběhu roku

³⁾ provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.

Z dostupných informací vyplývá, že zájem o parkování na P+R stále stoupá, jak uvádí tabulka výše.



■ vizualizace garáže P+R Opatov – ve výstavbě (plán dokončení čtvrtý kvartál roku 2026)

EKONOMIKA PROVOZU P+R

Ekonomika provozu P+R v hl. m. Praze (v tis. Kč bez DPH)

Rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Příjmy	16 935	20 778	15 755	21 714	40 475	49 474	62 356	67 168
Náklady	22 195	26 734	29 195	27 232	33 116	40 113	40 425	42 586
Bilance	-5 260	-5 956	-13 440	-5 518	+7 359	+9 361	+ 21 931	+ 24 582

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 Investičním odborem MHMP (INV), 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 železnic – SŽ), jednotlivé stavby Pražského okruhu (prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic – ŘSD) a spolufinancovány komunikace města, které nahrazují dosud nerealizované úseky těchto státem garantovaných staveb.

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 rekonstrukce, opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu. Financování těchto činností pokrývá hl. m. Praha z rozpočtu běžných a kapitálových výdajů, případně z příspěvku od SFDI či městských částí.

NEJZAJÍMAVĚJŠÍ STAVEBNÍ AKCE

REKONSTRUKCE ULICE PEROUTKOVA [TSK, PVS]

V roce 2025 proběhla další etapa rozsáhlé rekonstrukce Peroutkovy ulice, která navázala na etapu z předchozího roku v úseku Waltrovka – Farkář. Tento rok se práce týkaly úseku Farkář – „náměstí“ U Šalamounky. Stavební práce zahrnovaly výměnu všech konstrukčních vrstev vozovky s asfaltovým povrchem, realizaci chodníků a parkovacích stání v kamenné dlažbě, realizaci odvodnění, přeložky inženýrských sítí, rekonstrukci vodovodních řadů a kanalizace, doplnění zeleně a mobiliáře, instalaci nového veřejného osvětlení

a dalších úprav uličního prostoru. Součástí je rovněž vybudování nové trolejbusové tratě. Akce byla realizována společně s Pražskou vodohospodářskou společností (PVS) a v koordinaci s Pražskými vodovody a kanalizací (PVK), Dopravním podnikem hlavního města Prahy (DPP) a PRE Distribucí. Vůbec poprvé se TSK a PVS jako samostatní investoři spojili a vyhlásili sloučené veřejné soutěže na zhotovitele i správce stavby.



■ Nové „náměstí“ U Šalamounky

PRODLOUŽENÍ PŘIPOJOVACÍHO PRUHU NA DÁLNICI D0 V MÚK SLIVENEC [ŘSD]

Dokončena byla rozsáhlá rekonstrukce Pražského okruhu (dálnice D0) mezi 13. a 16. km, která byla zahájena v předchozím roce. Stavba díky rozšíření jízdního pásu přinesla zásadní prodloužení připojovacího pruhu v mimoúrovňové křižovatce Slivenec (EXIT 16) ve směru na západ. Výsledkem úpravy je náhrada původního připojovacího pruhu délky 200 m komfortním připojovacím pruhem délky přibližně 2 km. Toto prodloužení



■ Prodloužený připojovací pruh v MÚK Slivenec

podstatně usnadnilo připojování vozidel ve směru od Barrandova, tedy z rampy, na které je zejména ve špičkách vysoká intenzita vozidel. Tato úprava tak výrazně přispěla plynulosti dopravy nejen na rampě, ale i na samotné dálnici. Neméně důležitým cílem oprav byla výměna starého asfaltového povrchu Pražského okruhu v místech s intenzitou dopravy až 50 000 vozidel/den za trvanlivější a odolnější betonový. Kvůli maximální úspoře času a z toho vyplývajícím zkrácení doby omezení byla přímo u stavby postavena mobilní betonárna a při betonáži byla využita i práce v noci. Během rekonstrukce byl provoz místem stavby veden dvěma zúženými jízdními pruhy v každém směru s rychlostí sníženou na 80 km/h.

Obdobné prodloužení připojovacího pruhu, avšak nahrazením dosavadního odstavného pruhu, bylo provedeno v rámci oprav vozovky a veřejného osvětlení rovněž na **dálnici D10** v mimoúrovňové křižovatce Satalice (EXIT 1) na vytížené rampě z Pražského okruhu (dálnice D0) ve směru na Novopackou, tedy v trase nahrazující zatím nedostavěný Pražský okruh. I zde prodloužení připojovacího pruhu z 250 m na 650 m přispělo k plynulosti provozu na dotčených komunikacích.



■ Průběh rekonstrukce ulice

REKONSTRUKCE ULICE GENERÁLA PÍKY [TSK]

Při rekonstrukci byly původní konstrukční vrstvy vozovky, parkovacích stání a chodníků kompletně odstraněny a nahrazeny novými. Vozovka je tvořena novou asfaltovou vrstvou, parkovací stání byla vytvořena z žulové dlažby a chodníky jsou osazeny řezanou mozaikovou dlažbou. Projekt zahrnoval také rekonstrukci veškerých inženýrských sítí a realizaci zcela nového systému odvodnění. Křižovatka s ulicí Buzulucká je nově pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu zvýšená. Dalším technickým vylepšením je instalace podzemních kontejnerů na tříděný odpad v místě křižovatky s Kafkovou ulicí.

Klíčový důraz byl v souladu s moderními trendy městského plánování a adaptace na změnu klimatu kladen na zavedení prvků modrozelené infrastruktury. Systém je navržen tak, že voda z vybraných uličních vpustí je prostřednictvím drenážního potrubí a revizních šachet přiváděna přímo k nově 27 vysazeným stromům druhu Jírovec maďal. Tím je podporován jejich perspektivní růst a přirozené zadržování vody přímo v uličním prostoru, čímž se také snižuje zatížení kanalizační sítě. Pro zajištění optimálních podmínek a dostatečného prokořenitelného prostoru pro stromy byly realizovány kontinuální výsadbové rýhy. Tyto rýhy jsou vyplněny speciálním strukturálním substrátem a svrchním štěrkovým výsadbovým substrátem v okolí kořenového balu.

REKONSTRUKCE ULICE U VÝSTAVIŠTĚ [TSK, DPP]

Rekonstrukce navazovala na opravu ulice Dukelských hrdinů v předchozím roce a rovněž vycházela z Koncepční studie Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR), nejednalo se tedy pouze o opravu ve stávajícím uspořádání, ale o celkovou přeměnu celého uličního profilu. Zásadním prvkem je rozšíření ulice do prostoru stávajícího parkoviště. To umožnilo přesun tramvajové tratě severněji do zcela nové polohy, díky čemuž podél tramvajového tělesa vznikly v obou směrech plnohodnotné jízdní pruhy včetně ochranných pruhů pro cyklisty. V ulici jsou rovněž nové parkovací pruhy, široké chodníky a stromořadí připravené dle principů modrozelené



■ Zcela nová podoba ulice

infrastruktury. Zároveň byly posunem odstraněny zbytné směrové oblouky a tramvajová trať je nyní vedena převážně v přímé. Původní konstrukce z panelů BKV byla nahrazena tratí na pražcích se zatravněním, případně s krytem z kamenné dlažby. Ostrůvky zastávky Výstaviště byly výrazně rozšířeny a jsou nově plně bezbariérové, opatřeny novými přístřešky a elektronickými informačními panely. Povrchy vozovek jsou asfaltové, chodníky jsou provedeny z kamenné dlažby. V rámci koordinace prošel opravou vodovod a kanalizace. Bylo instalováno nové veřejné osvětlení, doplněny byly rovněž přechody pro chodce s přejezdy pro cyklisty.

REKONSTRUKCE ULICE KARLOVARSKÁ [TSK]

Kompletní obnovou prošel 900 m dlouhý úsek od přechodu u tramvajového obratiště Bílá hora po křižovatku s ulicí Slánská. Cílem rekonstrukce bylo výrazné zlepšení stavu vozovky. Položeny byly nové asfaltové vrstvy o tloušťce 200 mm. Zastávka Ruzyňský hřbitov byla provedena s odolným cementobetonovým krytem. Zásadní proměnou prošla i autobusová zastávka Bílá hora, která v původním stavu zcela postrádala nástupní hranu a nebylo zřejmé rozhraní mezi vozovkou a chodníkem. Po rekonstrukci byl vyřešen nejen tento nedostatek, ale zastávka je rovněž vybavena novým přístřeškem, košem či signálním a kontrastním pásem v rámci jejího nového dlážděného povrchu. Dalšími součástmi rekonstrukce byla i oprava přilehlých chodníků, pročištění odvodňovacího systému a instalace nových svodidel a zábradlí. Na přibližně dvou třetinách rekonstruovaného úseku byla pro úpravu podkladu vozovky využita technologie „recyklace za studena“. Jedná se o metodu opravy, při které se stávající podkladní vrstva smíchá s pojivem, jako je cement a asfaltová emulze, a následně se zhutní. Tím se předešlo odtěžení podkladu a nákladné přepravě na skládku, což výrazně snížilo finanční náklady stavby a zároveň představovalo ekologicky šetrné řešení.



■ Ulice po dokončení oprav

REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PRAHA-BUBNY – PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ [SŽ]

Projekt zahrnoval zdvojkolejnění celého 1,3 km dlouhého úseku a přípravu elektrifikace. Vznikla nová zastávka Praha-Výstaviště a zcela novou podobu získala stanice Praha-Bubny. Společné bubenské nádraží pro trať Praha – Kladno a Praha – Kralupy nad Vltavou navazuje na Negrelliho viadukt, má čtyři koleje a tři nástupiště. Přístup na ně je možný jak z jižní strany od stávajícího vestibulu stanice metra linky C Vltavská a ze zastávky tramvaje na Bubenském nábřeží, tak v budoucnu od severu z nového centrálního náměstí s plánovaným druhým vestibulem stanice metra. Odbavovací prostory pro cestující jsou v podchodech pod kolejemi. Nová nádražní budova je unikátní v tom, že vlaky vjíždějí přímo do interiéru nádražní budovy. Ta má rozměry 250 x 50 m. Deska zastřešení má tloušťku 0,8 m a obsahuje otvory průměru 4,6 m pro střešní světlíky. Sloupy jsou silně vyztužené, neboť jsou téměř 10 m vysoké, velice štíhlé a prochází jimi elektroinstalace a odvodnění zastřešení. I samotné kolejiště je



■ Nová zastávka Praha-Výstaviště



■ Pohled do stanice Praha-Bubny

na pilířích, díky čemuž mohl pod nástupišti vzniknout prostor s více než desítkou komerčních jednotek. K vlakům se cestující dostanou po eskalátorech nebo výtahy, na nástupištích jsou skleněné čekárny a vnitřek nádraží oživují stromy s automatickou závlahou. Navazující traťové úseky vedou nad úrovní terénu po několika mostních estakádách, které zásadně zlepšily prostupnost území. Zastávka Praha-Výstaviště je umístěna na zemním tělese do prostoru mezi ulicí Dukelských hrdinů, holešovickým hřbitovem a zdí Královské obory (Stromovky). Součástí zastávky je také lávka pro pěší, která umožňuje snazší přístup z Letné na zastávku, ale zároveň také zkracuje cestu do Královské obory.

REKONSTRUKCE ULICE PLZEŇSKÁ [TSK A DALŠÍ]

V tomto roce byly provedeny opravy ulice Plzeňská v úseku od Městského okruhu po ulici U Trojice. Základem koordinované akce byla rekonstrukce plynovodu, kterou provedla Pražská plynárenská Distribuce (PPD). Při rekonstrukci byla využita moderní technologie protahu a těsného protahu, které minimalizovaly rozsah výkopů a pohyb těžké techniky. TSK provedla souvislou údržbu dotčených částí vozovky, v jejímž rámci byla provedena oprava povrchů, vyrovnaní obrub a oprava uličních vpustí. Pražská vodohospodářská společnost (PVS) se k akci připojila s plánovanou obnovou vodovodního řadu. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) v rámci koordinace provedl opravu části tramvajové tratě. Tato synergie umožňuje minimalizovat zásahy do provozu v budoucnu.



■ Vozovka po provedené souvislé údržbě v blízkosti kostela Nejsvětější Trojice

Další významné stavby, rekonstrukce a opravy

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce ulice Ďáblická [TSK]	Další etapou pokračovala rekonstrukce ulice Ďáblická, v roce 2025 v úseku Hřenská – Žernosecká. Byla provedena výměna konstrukce vozovky s krytem z asfaltového betonu, přičemž pro odstranění stávajícího povrchu byla využita moderní technologie 3D frézování nové generace. Součástí prací bylo také vyrovnaní a výměna poškozených obrub, rekonstrukce vybraných úseků chodníků a obnova veřejného osvětlení. Opravou prošlo odvodnění ulice, jehož stav se v průběhu rekonstrukce ukázal horší než byl očekávaný, a tudíž musela být uzavírka ulice kvůli jeho důkladné opravě mírně prodloužena. Po celou dobu rekonstrukce byl provoz veden pouze jedním jízdním pruhem, který byl provozován vždy ve směru do centra.
Rekonstrukce ulice Slévačská [TSK]	Opravou prošla ulice Slévačská v úseku Nedvědiclá – Zdobnická (foto níže). Důraz byl kladen na zvýšení bezpečnosti a komplexní řešení a revitalizaci dopravního prostoru a proto bylo upraveno i uspořádání celého prostoru. Opraveny byly konstrukční vrstvy vozovky i chodníky. Vozovka je asfaltová, střední dělicí pás mezi novými ostrůvky přechodů je dlážděn velkou žulovou dlažbou, chodníky jsou dlážděny betonovou dlažbou. Proměnou prošlo také veřejné osvětlení či řešení autobusových zastávek včetně doplnění nových přístřešků a mobiliáře.
Rekonstrukce podchodu pod ulicí Türkova [TSK]	Dokončena byla totální rekonstrukce podchodu pro pěší a cyklisty pod ulicí Türkova, který propojuje oblast od ulice Ledvinova ke Starochodovské. Součástí stavby byla nejen samotná demolice a stavba nového monolitického mostního objektu (foto níže), ale i rekonstrukce přístupových chodníků a schodů, rekonstrukce odvodnění, realizace nového osvětlení a vegetační úpravy. O unikátní výtvarné řešení stěn podchodu se postaral umělec Martin Rouda, jehož návrh vznikl ve spolupráci s Galerií hlavního města Prahy.
Rekonstrukce křižovatky Tupolevova x Beranových [TSK]	V rámci celkové rekonstrukce křižovatky byl vyměněn povrch vozovky a technologie světelného signalizačního zařízení. Upravena byla nároží křižovatky a chodníky, přechody byly zkráceny, rozšířeny byl dělicí pás a byl postaven nový dělicí ostrůvek a zcela nový přechod přes severní rameno ulice Beranových.
Rekonstrukce ulice Klapkova [TSK]	Proběhla druhá etapa rekonstrukce ulice, tentokrát v úseku Mašínova – Horňátecká. I v této části ulice došlo ke komplexní rekonstrukci vozovky a chodníků v celé šíři ulice, s výjimkou tramvajového pásu. Parkovací pruhy byly nahrazeny parkovacími zálivky v nově rozšířeném chodníku. Akce zahrnovala i další vylepšení ulice včetně doplnění nového mobiliáře.
Rekonstrukce ulice Nad Krocínkou [TSK]	Proběhla kompletní rekonstrukce vozovky s výměnou konstrukčních vrstev do hloubky 620 mm. Zrealizovány byly chodníky z velké betonové dlažby a moderní veřejné osvětlení. V ulici jsou nově řešena podélná parkovací stání pro lepší využití prostoru. Pro zvýšení bezpečnosti byly doplněny zpomalovací prvky. Proběhla také výsadba nových stromů.



■ Nové uspořádání ulice Slévačská



■ Totální rekonstrukce podchodu Türkova

DALŠÍ VYBRANÉ STAVBY, REKONSTRUKCE A OPRAVY

- Byly provedeny detailní diagnostické kamerové průzkumy stok na komunikaci **Kbelská**. Práce byly prováděny převážně v nočních hodinách, aby se minimalizoval dopad na provoz. Tato diagnostika je klíčová pro zajištění správné funkčnosti odvodňovacího systému a slouží jako prevence případných havárií. Získaná data jsou zásadní přípravnou fází pro rozsáhlou rekonstrukci komunikace, která je plánována na následující rok.
- Proběhla výstavba autobusové zastávky **Vinořský zámek** ve směru z centra. Součástí akce byl i posun sloupů veřejného osvětlení a oprava přilehlé vozovky. Další novou zastávkou je **Přístaviště** v ulici Branické ve směru k Branickému náměstí. V rámci projektu byl zároveň stavebně upraven stávající přechod, zřízen další zcela nový přechod a chodníky v okolí jsou nově dlážděné.
- Byla provedena rekonstrukce vozovky, chodníků a výsadba stromů v ulici **Krkonošská**. Pro stromořadí byly realizovány kořenové cesty dle standardů modrozelené infrastruktury. Výkopem kořenových cest došlo k propojení jednotlivých stromů podzemními rýhami vyplněnými kvalitním výsadbovým substrátem vhodným pro kořenění a retenci srážkových vod.
- Provedena byla souvislá údržba ulice **Českobrodská** v úseku Pod Táborem – Rožmberská (foto níže). Akce zahrnovala komplexní výměnu vozovky, opravu přípojek uličních vpustí, výměnu armatur, čištění odvodňovacích příkopů i obnovu chodníků po obou stranách komunikace.
- Souvislou údržbou prošla ulice **Chlumecká** v úseku Broumarská – Ocelkova v uvedeném směru. Byl při ní opraven kryt komunikace, vyrovnány propadané obruby a opraveno odvodnění.
- Během realizace velké běžné údržby došlo k opravě vozovky a chodníků v navazujících ulicích **Doupovská** a **K Jezeru**. Dále byly lokálně vyrovnány či vyměněny poškozené obruby a byly rektifikovány povrchové znaky inženýrských sítí.
- Souvislá údržba zahrnující frézování v tloušťce 100 mm s následnou asfaltovou náhradou, provedení lokálních sanací a vyrovnávka obrub byla provedena na ulici **Kostelecká** v úseku U Červeného mlýnku – Tupolevova.
- Složitou opravou prošla pěší komunikace **Pod Bateriemi** (foto níže), která se vlivem svažitého terénu začala sesouvat. Bylo tak nutno pro potřeby chodníku vystavět zcela nové opěrné konstrukce a rovněž provést obnovu dotčených inženýrských sítí.



■ Souvislá údržba ulice Českobrodská



■ Stabilizace svahu pro chodník Pod Bateriemi

- Provedena byla stavební údržba podchodu pod ulicí **Poděbradská** u stanice metra Hloubětín. V rámci akce byly opraveny, resp. zrušeny světlíky, dále byla provedena oprava přístupových schodišť na tramvajové zastávky a oprava schodiště a rampy na jižní straně podchodu.
- Provizorní provedení okružní křižovatky **Mladoboleslavská x Chaltická** bylo nahrazeno za stavebně provedené (podrobnosti k této akci jsou uvedeny v kapitole 9 – Organizace dopravy a její změny).
- Provedena byla rekonstrukce komunikace **Mladých Běchovic**. Na stavbě byla poprvé použita 3D fréza bez projektové dokumentace a vyfrézovaný materiál byl použit znova jako recyklát.
- Opraven byl podchod pod ulicí **Ryšavého**. Byla provedena výměna kompletního vybavení podchodu, nová hydroizolace objektu a sanace nosné konstrukce i spodní stavby.
- Vozovka a chodníky byly opraveny na ulici **Čakovická** v úseku Letňanská – Kbelská.
- Rekonstrukcí prošly ulice **U Nemocnice, Zapova** a další.

AKCE POKRAČUJÍCÍ Z PŘEDCHOZÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Pokračovala revitalizace horní části **Václavského náměstí** a s ní související akce. Mimo jiné byla například provedena demolice mostu X675 na ulici Legerova (foto níže), který byl postaven v letech 1977/1978 nad nikdy nedokončenými garážemi Federálního shromáždění nebo transformace podchodu P524 pod ulicí Legerova na moderní zázemí pro zahradníky z Čelakovského sadů.
- Pokračuje výstavba zcela nové linky **metra D** prozatím v úseku Pankrác – Olbrachtova.
- Zásadní rekonstrukcí prochází železniční stanice **Praha-Smíchov**.

ZAHÁJENÉ AKCE POKRAČUJÍCÍ DO DALŠÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Zahájena byla oprava podchodu pod ulicí **Roztylská**. Během opravy bude provedena výměna kompletního vybavení mostu, přeizolace objektu a sanace nosné konstrukce i spodní stavby.
- Byla zahájena výstavba úseku 511 (Běchovice – D1) **Pražského okruhu** (dálnice D0) a související výstavba **silnice I/12** Běchovice – Úvaly.
- Začala oprava lávky přes ulici **Ocelkova**. Práce zahrnují údržbu mostního svršku a sanace nosné konstrukce a spodní stavby.
- Probíhá rozsáhlá rekonstrukce lanové dráhy na **Petřín**.

VÝSTAVBA, REKONSTRUKCE A OPRAVY MOSTŮ

- Rekonstrukcí prošla mostní konstrukce na komunikaci **K Tuchoměřicům** (foto níže). V rámci stavební údržby byla provedena výměna izolačního systému včetně vozovkového souvrství a příslušenství, výměna ložisek s částečným ubouráním a nahrazením obou opěr, osazení nových závěrů a sanace nosné konstrukce, spodní stavby i opevnění koryta.
- Opraveny byly lávky přes ulici **Lamačova** a **Oistrachova** (podrobnosti k těmto akcím jsou uvedeny v kapitole 5 – Pěší doprava)
- Pokračovala výstavba **Dvoreckého mostu**.



■ Podzemní prostory pod mostem X675 Legerova



■ most K Tuchoměřicům po sanaci

S ohledem na to, že uzávěrka rozpočtu za předchozí rok je schvalována až po uzávěrci Ročenky dopravy, kapitola shrnuje finální data uzavřeného rozpočtu za rok 2024 a parametry návrhu rozpočtu na rok 2025, k němuž jsou doplněné předběžné bilanční údaje v oblasti hromadné dopravy za rok 2025.

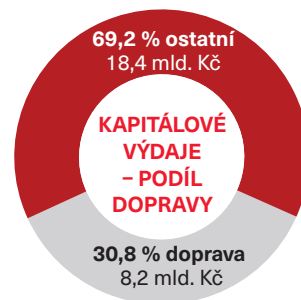
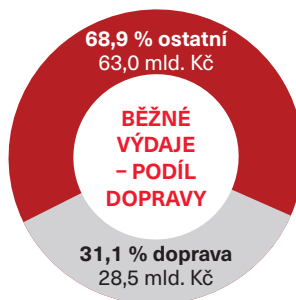
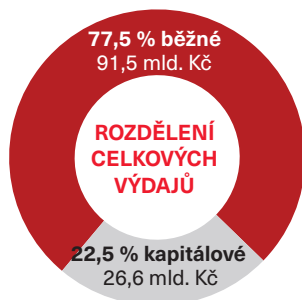
12.1 UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2024 (schválená dne 19. 6. 2025)

Závěrečný účet rozpočtu za rok 2024 byl přijat usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 25/44 dne 19. 6. 2025. Celkové příjmy v roce 2024 činily 141,0 mld. Kč, celkové výdaje pak 118,1 mld. Kč (výše běžných, provozních, výdajů byla 91,5 mld. Kč, výše kapitálových, investičních, výdajů pak 26,6 mld. Kč).

Vývoj celkových příjmů a výdajů uzavřených rozpočtů hl. m. Prahy (mld. Kč)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
příjmy	70,8	74,2	77,8	88,6	95,4	96,9	105,6	120,3	140,8	141,0
výdaje	58,3	62,0	70,3	82,0	80,7	88,0	89,6	104,8	111,5	118,1
z toho běžné	48,2	51,2	57,9	64,6	67,6	73,6	74,9	82,8	90,1	91,5
z toho kapitálové	10,1	10,8	12,4	17,4	13,1	14,4	14,7	22,0	21,4	26,6

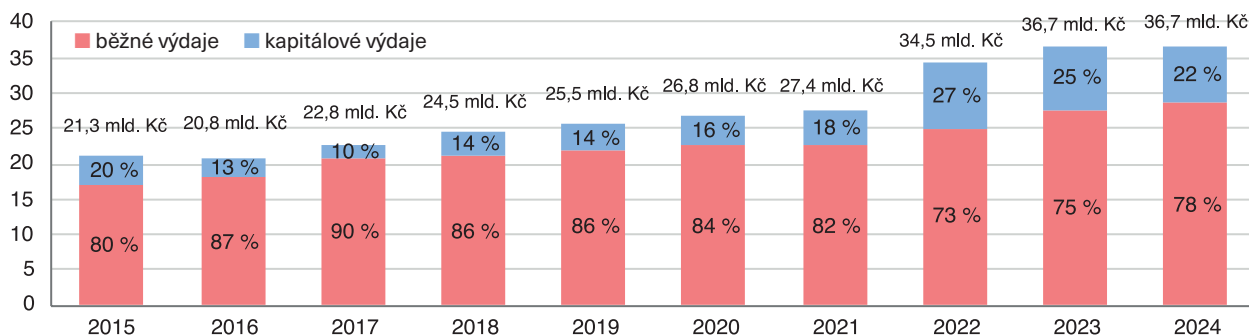
ROZDĚLENÍ CELKOVÝCH VÝDAJŮ DLE ZÁVĚREČNÉHO ÚČTU ROZPOČTU ZA ROK 2024



Výdaje na dopravu v roce 2024 byly nadále nejvyšší v rozpočtu, činily 36,7 mld. Kč (31,1 % rozpočtu hl. m. Prahy). Podíly dalších položek v rozpočtu byly dle statistické ročenky ČSÚ následující: 28,8 % vzdělávání, 13,7 % všeobecná veřejná správa, 5,6 % sociální věci, 7,0 % bydlení a komunální služby, 4,4 % kultura, tělovýchova a zájmová činnost, 4,3 % životní prostředí, 2,8 % obrana a bezpečnost, 1,4 % zdraví, 0,4 % vodní hospodářství, 0,3 % zemědělství a 0,2 % průmysl, obchod a služby).

Z 36,7 mld. Kč věnovaných na dopravu putovalo 28,5 mld. Kč (78 %) na běžné výdaje a 8,2 mld. Kč (22 %) byly výdaje kapitálové. Podíl kapitálových výdajů na dopravu vůči běžným výdajům v roce 2024 mírně poklesl.

PODÍL BĚŽNÝCH A KAPITÁLOVÝCH VÝDAJŮ NA DOPRAVU A CELKOVÉ VÝDAJE NA DOPRAVU



12.2 SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2025 (schválen dne 12. 12. 2024)

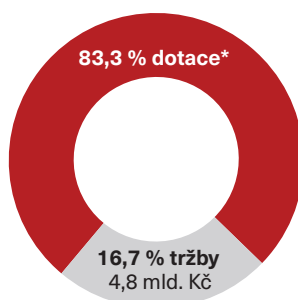
Návrh rozpočtu na rok 2025 byl v Zastupitelstvu hl. m. Prahy schválen 12. prosince 2024 a obsahoval výdaje ve výši 113,5 mld. Kč, z toho běžné 91,2 mld. Kč a kapitálové 22,3 mld. Kč. Rozpočtovaná částka pro oblast dopravy na rok 2025 zahrnovala výdaje ve výši 39,6 miliardy Kč. Doprava s 34,9 % byla v rozdělení dle pražských kapitol rozpočtu největší položkou (25,9 % školství, mládež a sport, 11,5 % pokladní správa, 5,7 % zdravotnictví a sociální oblast, 5,6 % městská infrastruktura, 5,4 % vnitřní správa, 3,7 % kultura a cestovní ruch, 3,5 % bezpečnost, 2,9 % hospodářství a 1,0 % rozvoj obce).

Běžné výdaje v oblasti dopravy byly na rok 2025 naplánovány ve výši 30,3 mld. Kč. Kromě naplánované kompenzace PID (23,9 mld. Kč) bylo 5,5 mld. Kč běžných výdajů vyčleněno pro oblast správy a údržby komunikací (např. 0,8 mld. Kč určeno na zimní údržbu, tj. na posypový materiál, zařízení a údržbové výkony na všech komunikacích, 1,6 mld. Kč na běžnou údržbu, tj. opravy telematických zařízení, SSZ, mostů, komunikací a chodníků, dopravního značení, provádění bezbariérových úprav, opatření BESIP a opravy zastávek PID a 1,1 mld. Kč bylo vyčleněno na letní údržbu, tj. strojní čištění, tlakové splachy, úklid, či snižování prašnosti kropením).

Kapitálové výdaje v oblasti dopravy byly v návrhu rozpočtu na rok 2025 navrženy ve výši 9,3 mld. Kč. Celkem 2,5 mld. Kč bylo určeno na výstavbu I. provozního úseku linky metra D. 331,5 mil. Kč bylo určeno na zahájení prací na výstavbě TT Počernická a 390 mil. Kč pak na pokračující stavbu TT na Václavském náměstí. 155 milionů Kč bylo přiděleno na dofinancování rekonstrukce Peroutkovy ulice a celkem 750 mil. Kč bylo připraveno pro investování v rámci výstavby Terminálu Smíchov.

POKRYTÍ NÁKLADŮ PID NA ÚZEMÍ PRAHY (2025)

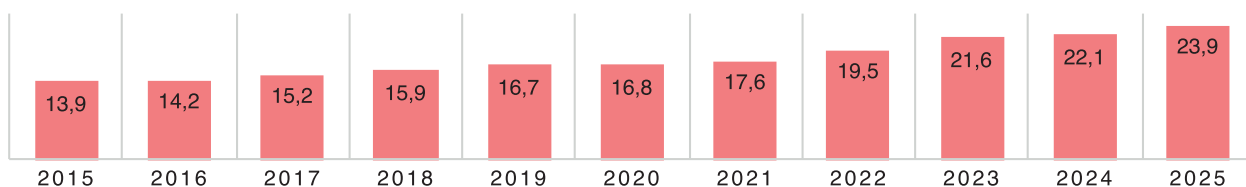
* 23,9 mld. Kč
(23,5 mld. Kč z rozpočtu HMP
a 0,4 mld. Kč od státu)



■ Nová tramvaj Škoda 52T

Celkové náklady na provoz PID v roce 2025 na území Prahy činily celkem 28,7 mld. Kč. Tržby z jízdného pokryly 4,8 mld. Kč (16,7 % nákladů). V rámci běžných výdajů činila dotace (kompenzace) hl. m. Prahy směřující na provoz PID 23,9 mld. Kč. Z této částky příslušelo 20,5 mld. Kč Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s., 1,2 mld. Kč sloužilo na zajištění provozu ostatních autobusových linek na území města, které neprovozuje DPP, a. s., 2,2 mld. Kč šlo na železniční dopravu (zde městu pomohl státní příspěvek na železniční dopravní obslužnost ve výši 377,5 mil. Kč) a 19,7 mil. Kč činila dotace na provoz přívozu.

VÝVOJ PROVOZNÍCH DOTACÍ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE (PID) V LETECH 2015–2025 (mld. Kč)



Částkou 3,3 mld. Kč z vlastních zdrojů přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Na předfinancování pořízení 20 ks nových tramvají Škoda 52T bylo vynaloženo 1 732 007 Kč. Financování zahájení dodávky až 100 standardních elektrobuseů SOR ENS12, kterých do konce roku 2025 do Prahy dorazilo 18 kusů, si vyžádalo částku 257 mil. Kč. 326 mil. Kč bylo investováno do nákupu kloubových hybridních autobusů a 328 mil. Kč bylo vynaloženo na modernizaci tramvajových vozů T3R.P na nízkopodlažní T3R.PLF a článkové KT8D5 na nízkopodlažní KT8D5N.

13.1 LETECKÁ DOPRAVA

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

KAPACITA DRÁHOVÉHO SYSTÉMU A TERMINÁLŮ NA LETIŠTI PRAHA

Dráhový systém tvoří dvojice křížících se vzletových a přistávacích drah (RWY – Runway) přibližně ve tvaru písmene T. Jsou jimi RWY 06/24 a RWY 12/30. RWY 06/24 o délce 3 715 m a šířce 45 m je vybavená pro provoz CAT II/III ve směru RWY 24 a pro provoz CAT I ve směru RWY 06. RWY 06/24 je vybavena pojezdovými drahami pro rychlé odbočení. RWY 12/30 o délce 3 250 m a šířce 45 m je v obou směrech vybavena pro provoz CAT I. Bývalá RWY 04/22, která je trvale uzavřena pro vzlety a přistání, slouží jako manipulační plocha pro parkování a přetahy letadel a částečně jako odbavovací plocha. Celková kapacita dráhového systému je 180 tisíc pohybů (vzlet/přistání) letadel za rok a maximální kapacita dráhového systému je 46 pohybů letadel za hodinu (ve vybraných hodinách 47 pohybů), z toho 33 příletů nebo 33 odletů.

Pražské ruzyňské letiště, stejně jako kterékoli letiště na světě, bylo výrazně poznamenáno pandemií koronaviru, která leteckou dopravu ovlivnila více než jakýkoli jiný druh dopravy. Největší propad v počtu odbavených cestujících a pohybů letadel byl zaznamenán v roce 2020, obdobný trend pokračoval i v roce 2021. K mírnějšímu nárůstu došlo v roce 2022 (stále ale o 40 % nižší než v roce 2019). Rok 2023 byl v tomto hledisku zase o něco pozitivnější a počty odbavených cestujících byly ve srovnání s rokem 2019 zhruba o čtvrtinu nižší. V roce 2024 pokračoval nadále nárůst a v roce 2025 dosáhl počet odbavených cestujících hodnoty 17,751 mil., co je pouze o 3 % méně než v roce 2019.

Počet pohybů letadel na letišti Praha dosáhl v roce 2025 hodnoty 140 545, což je o 9 274 pohybů více než v roce 2024 (nárůst o 7 %). V porovnání s rokem 2019 se jedná o pokles 9 %. Nejvyšší počet pohybů (13 826) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (8 551) v lednu. V roce 2025 připadalo na jeden pohyb letadla 126 cestujících. V porovnání s rokem 2024 došlo k mírnému nárůstu o 5 cestujících na pohyb. Ve srovnání s rokem 2019, kdy bylo na jeden pohyb letadla 115 cestujících, se jedná o relativně významný nárůst. Tento ukazatel je velice pozitivní, neboť je snahou nejen ruzyňského letiště, aby stoupal počet cestujících připadající na jeden pohyb.



■ Nový Airbus 350 společnosti Swiss (autor M. Horák)



■ Airbus A321neo speciálně upravený s business sedačkami pro cesty kolem světa (autor M. Horák)

Letiště Praha má čtyři 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 a celní kontrola), terminál 2 je určen pro cestující letící do zemí schengenského prostoru (pouze celní kontrola). V terminálu 3 jsou odbavovány privátní lety a terminál 4 slouží pro odbavení vládních letů. Celková kapacita terminálů je v současné době zhruba 17 000 000 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.

Terminál	Počet odbavovacích přepážek	z toho Self-service Bag Drop	Počet odletových východů / gatů
1	70	8	22
2	96	12	27
3	3	–	2

POČTY ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH, DOPRAVCŮ A DESTINACÍ NA LETIŠTI PRAHA

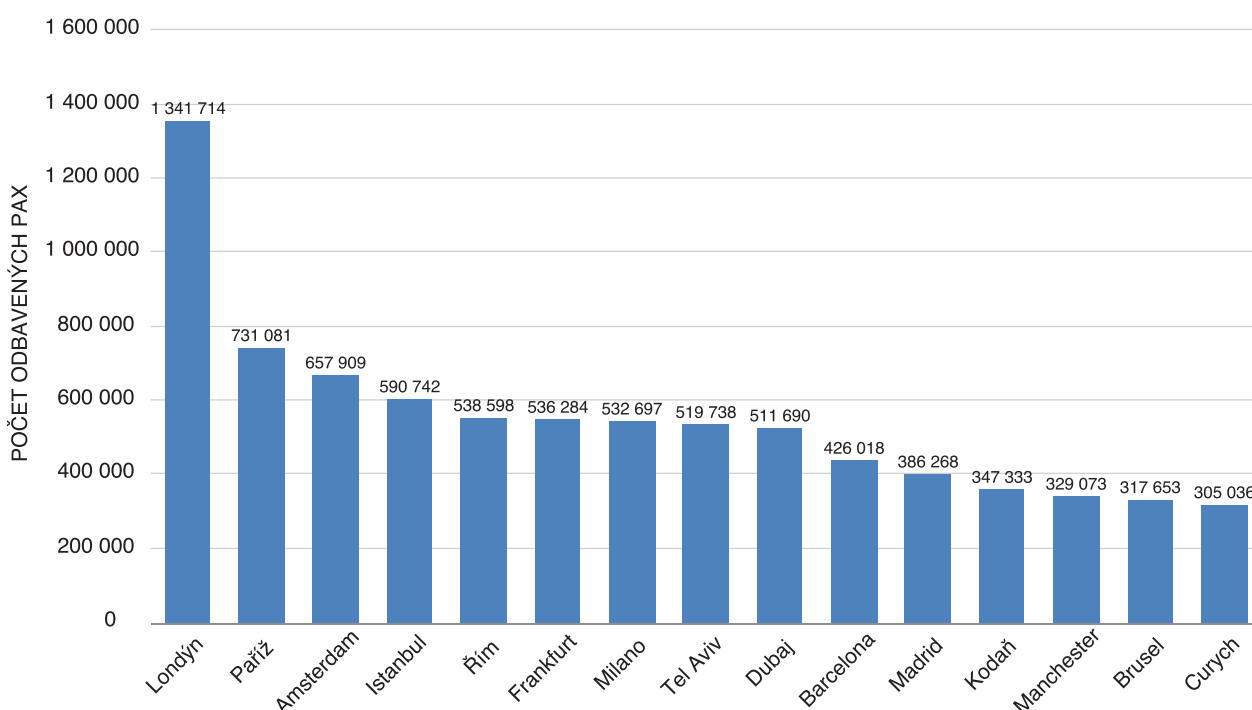
V roce 2025 bylo na letišti Praha odbaveno celkem 17 750 528 cestujících, což představuje ve srovnání s rokem 2024 nárůst o 9 % a po pěti letech nepříznivého vývoje téměř srovnatelné hodnoty s rokem 2019 (-0,3 %). Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (1 887 950 PAX), nejméně v lednu (970 479 PAX). Oproti roku 2024 bylo měsíční maximum o 5 % vyšší. Denní průměrný počet odbavených cestujících v roce 2025 byl 48 632. Nejvíce cestujících bylo odbaveno 3. srpna 2025, a to 69 221.

V rámci pravidelné letecké dopravy bylo odbaveno 16 048 375 PAX, zatímco na nepravidelných linkách to bylo 1 702 153 PAX.

Špičkovými měsíci byly v roce 2025 pro letiště Praha-Ruzyně červenec a srpen. Z pohledu celého roku byly špičkovými dny neděle, následovaná pondělky a pátky. Z pohledu špičkových měsíců července a srpna se jednalo o stejné dny. Špičkové hodiny byly v průběhu dne rozloženy do časů 10 – 13 hod. a 18 – 21 hod.

Na pravidelných i nepravidelných linkách mohli v roce 2025 cestující, stejně jako v předchozím roce, využít služeb celkem 84 dopravců, kteří létali celkem do 194 destinací (o 13 více než v roce 2024). Na pravidelných linkách operovalo v roce 2025 72 dopravců, na nepravidelných 19 a na obou se podílelo 7 dopravců. Podíl klasických leteckých společností využívajících služeb pražského ruzyňského letiště činil 78 %, podíl nízkonákladových společností byl 22 %.

NEJŽÁDANĚJŠÍ DESTINACE Z LETIŠTĚ PRAHA V ROCE 2025



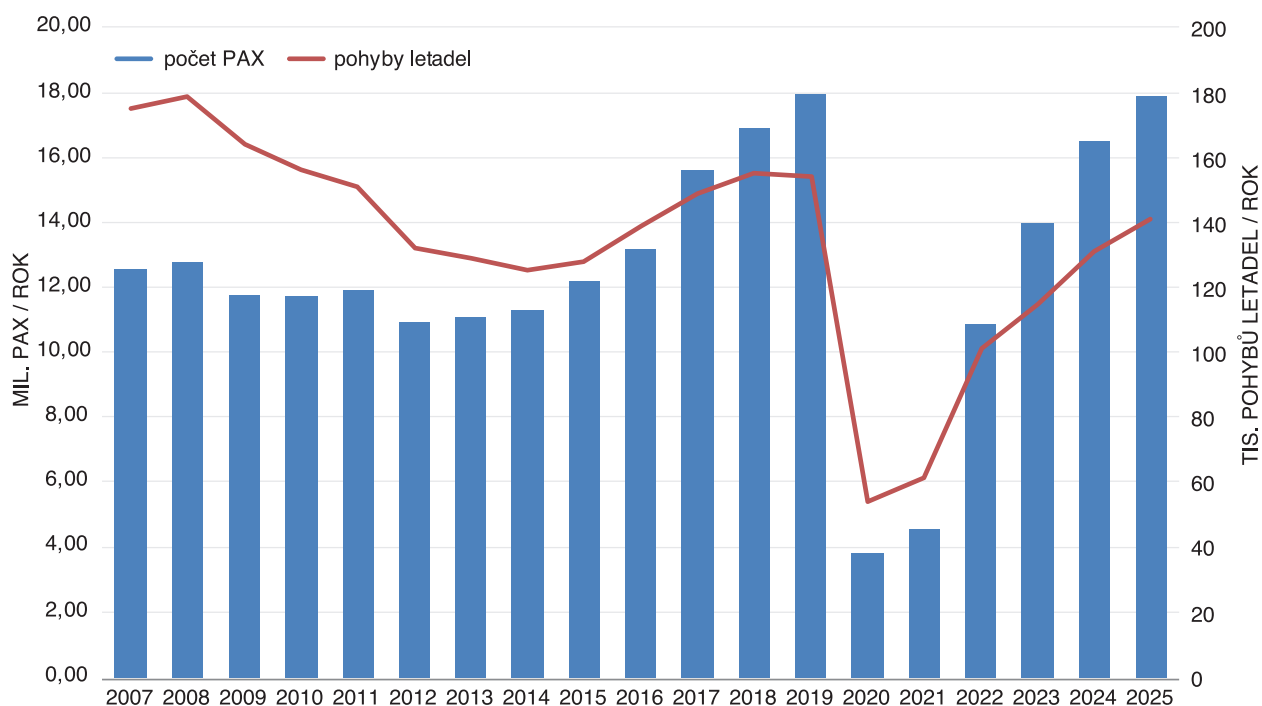


■ Boeing 747-400F National Airlines (autor M. Horák)

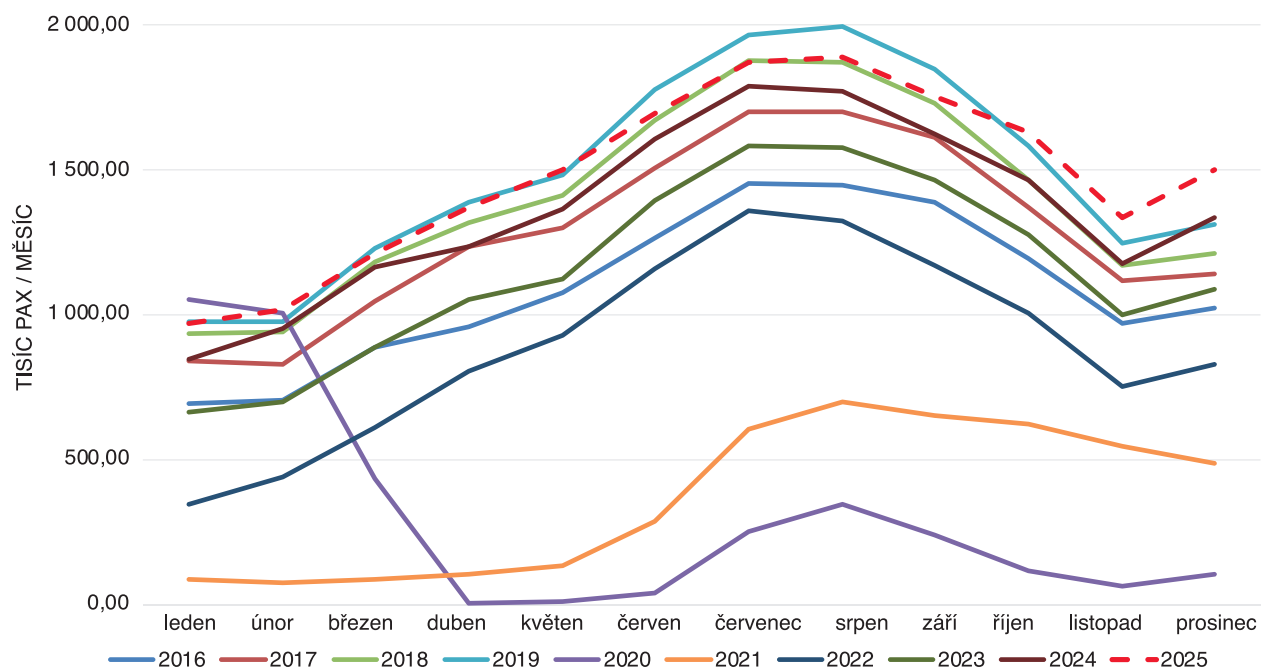


■ Boeing 737-800 společnosti Corendon během odmrazování (autor M. Horák)

VÝVOJ VÝKONŮ LETIŠTĚ PRAHA (počty odbavených cestujících a pohybů letadel)



MĚSÍČNÍ POČTY ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA LETIŠTI PRAHA V LETECH 2016–2025



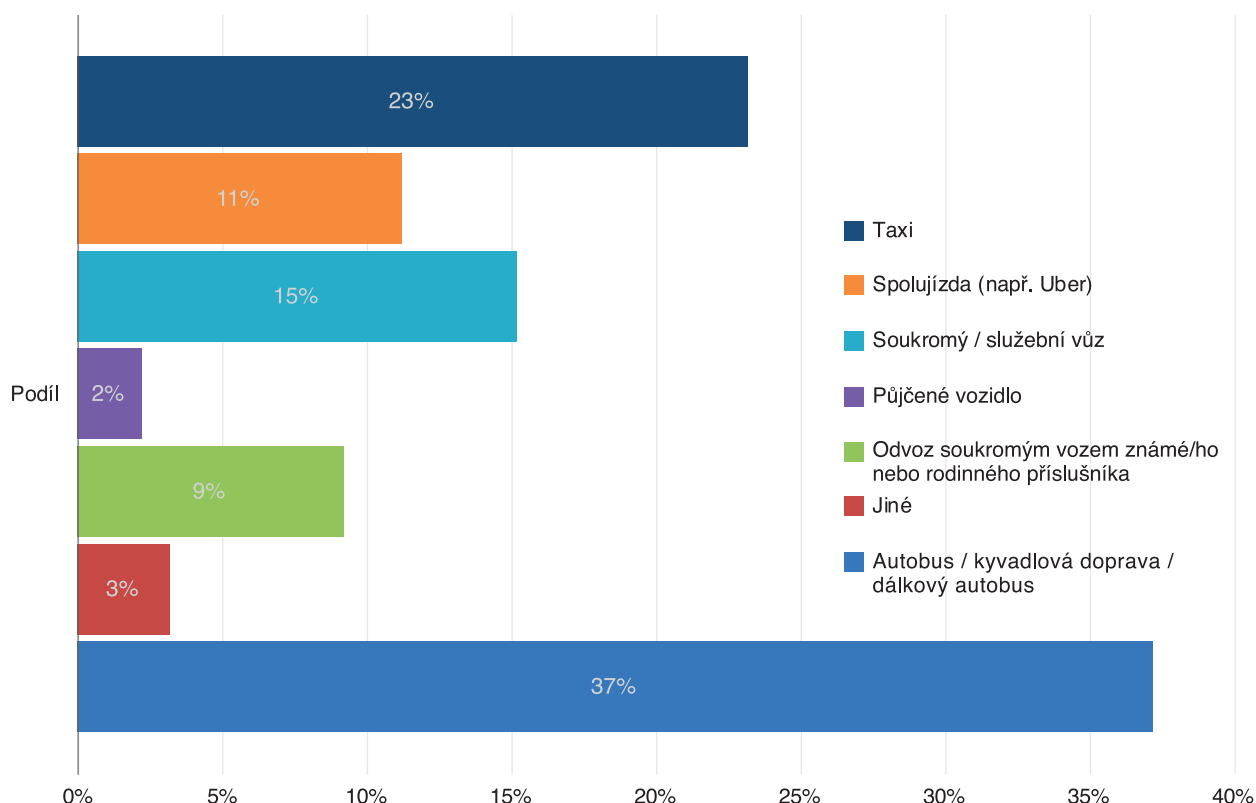
NÁKLADNÍ PŘEPRAVA NA LETIŠTI PRAHA

Pro odbavení nákladů se na letišti Praha nachází tři cargo terminály (Menzies Aviation CZECH s. r. o., SkyPort a. s., Enes Cargo Prague s.r.o.). V roce 2025 byl na letišti Praha letecky odbaven náklad v celkovém objemu 96 481 tun. Přeprava nákladu byla oproti roku 2024 o 31 175 tun vyšší (nárůst o 48 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v říjnu (9 875 tun), nejméně v únoru (5 472 tun). Měsíční maximum bylo v roce 2025 o 62 % vyšší než v roce 2024. Ve srovnání s předkovidovým obdobím, tj. s rokem 2019 je letecká přeprava zboží již o 4 % vyšší.

NÁVAZNÁ DOPRAVA Z/NA LETIŠTĚ

Od centra Prahy je letiště vzdáleno cca 11 km. Obsluhují jej zejména dvě základní rychlé linky PID, které směřují ke stanicím linek metra A (Nádraží Veleslavín – trolejbus č. 59) a B (Zličín – autobus č. 100). Trolejbusová linka č. 59 nahradila v úseku mezi Letištěm a metrem Nádraží Veleslavín původní autobusovou linku 119 na jaře 2024. S cílem zvýšit komfort přepravy i kapacitu jsou na linku 59 nasazovány dvoukloubové trolejbusy Škoda-Solaris dlouhé 24,7 m. Během celého roku (s výjimkou maximální ranní špičky mimo letní prázdniny) navazuje jeden spoj linky 59 na každý spoj linky metra. Doplnkovou linkou se zvláštním tarifem (plné jízdné v roce 2025 stálo 100 Kč), která je určena především pro cestující, kteří z Prahy pokračují v cestě po republice železniční dopravou, je linka AE (Airport Express) Letiště – Hlavní nádraží. V období od ledna do května, v říjnu a listopadu byla linka AE provozována v intervalu 30 minut. V červnu, v září a v prosinci v adventním období jezdila během dne každých 20 minut a v noci po 60 minutách. V červenci a v srpnu byl pak na lince AE nejkratší interval 15 minut během dne a 60 minut v noci. Zejména s ohledem na dopravu zaměstnanců zajíždí k letištním terminálům ještě několik dalších městských i příměstských autobusových linek PID (161, 191, 322, 414, 429). K cestě na letiště i z letiště je průběžně k dispozici také taxi doprava provozovaná jak osobními automobily, tak minibusy. Oficiální taxislužbou, kterou Letiště Praha, a. s. vysoutěžilo, je od září roku 2023 společnost UBER. Mimo taxislužbu je v areálu letiště k dispozici také několik půjčoven automobilů.

Podle dat Letiště Praha, která vychází z dotazníkového průzkumu „Standard Passenger Survey“, se soukromým nebo služebním vozidlem na letiště dopravilo 15 % osob, odvoz soukromým vozem známého nebo rodinného příslušníka využilo 9 % lidí a zastoupení 2 % mají půjčená vozidla. Vozidla TAXI využilo 23 % osob a spolujízda, čili vozy např. Uber, Bolt aj., tvořila 11 %. Spoje hromadné dopravy si pro cestu na letiště v roce 2025 vybralo 37 % lidí.



V roce 2025 bylo na letišti Václava Havla Praha k dispozici celkem 7 598 míst k parkování, z toho v areálu Sever se nachází 6 429 míst. Pro veřejnost jsou k dispozici krátkodobá parkovací stání v celkové kapacitě 579 míst (P1 Express, P2 Express, PB Economy) a dlouhodobá stání, nabízející celkem 3 519 míst (PA Smart, PC Comfort, PC Premium, PD Holiday). Pro zaměstnance letiště a externí subjekty je vyhrazeno 2 990 parkovacích míst. Další možnosti parkování jsou k dispozici na komerčních parkovištích v širším okolí letiště.

13.2 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 2000–2025

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
2020	3 286	10 844	2 724	4 594	2 953
2021	2 980	9 777	2 926	5 276	1 987
2022	2 983	15 507	3 416	6 866	2 958
2023	3 054	17 634	4 606	8 413	2 689
2024	2 243	18 928	5 041	8 022	2 308
2025	2 525	19 600	5 153	8 127	2 463

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

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 nejrůznější okružní plavby po Vltavě, do ZOO, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka. Nejmodernější motorová loď Grand Bohemia uveze až 550 cestujících. PPS provozuje pražský přívoz P4. V činnosti přívoz přepravila v roce 2025 společnost PPS cca 27 tisíc osob. Po dvou letech ovlivněných COVID-19, kdy došlo k poklesu počtu přepravených osob, se provoz v dalších letech opět postupně obnovil a dochází k jeho celkovému nárůstu.

Vývoj v počtu přepravených osob dvěma největšími dopravci (osob/rok v tisících)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Prague Boats	185	196	193	298	322	329	345	386	126	127	350	761	844	934
PPS	133	86	91	186	189	192	507	608	303	98	281	96	58	59

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

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky, s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Z přístaviště „Judita“ vyjíždějí lodě každých cca 15 minut. Společnost dále provozuje pražské přivozy P1, P2, P3, P5 a P6 a přívoz Vyšehrad, který není součástí PID. Přívaz P3 byl v roce 2025 společností Pražské Benátky, s. r. o. provozován naposledy, od roku 2026 bude zrušen a nahrazen Dvoreckým mostem.

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 nebo 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 občasná překladiště a mobilní plovoucí rampy.

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v hl. m. Praze (t/rok)					
Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2010	3 476	5 868	829	6 698	165 166
2015	145	345	41	440	313 900
2016	0	1 492	225	580	465 065
2017	11 413	9 422	112	12 551	278 432
2018	45 720	43 980	2 834	44 768	200 333
2019	39 354	96 888	259	105 299	301 241
2020	3 468	5 412	757	3 882	150 236
2021	37 042	38 939	2 053	41 351	158 609
2022	6 485	8 409	2 375	8 817	187 553
2023	7 000	12 100	2 460	8 900	157 200
2024	5 584	6 893	5 087	4 825	116 514
2025	13 188	15 744	1 293	13 928	132 519

Značný nárůst objemu přepraveného materiálu plavebními komorami Modřany, Smíchov, Štvanice a Podbaba v letech 2018, 2019 a 2021 byl způsoben realizací stavby Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě – říční část a odtěžováním nánosů ve Smíchovském přístavu. K poklesu objemu přepraveného materiálu v roce 2020 došlo vlivem omezení nákladní a linkové dopravy z důvodu pandemie COVID-19. U plavební komory Mánes bylo navýšení objemu přeplaveného materiálu v letech 2021 až 2023 důsledkem probíhající rekonstrukce Staroměstského jezu.

Vývoj objemu substrátů v pražských přístavech (t/rok)

Rok	Přístavy					
	Radotín	Smíchov	Holešovice	Libeň	Jiné	Praha bez rozlišení
2005	36 408	11 396	99 308	2 934	–	–
2010	0	364	53 207	0	–	–
2015	0	0	64 060	1 622	133 947	98 550
2016	0	0	4 100	18 577	416 922	28 910
2017	16 736	0	0	28 070	234 683	50
2018	51 632	0	30 567	0	99 164	36 993
2019	50 602	117 293	3 346	0	275 286	42 499
2020	5 181	0	2 444	0	157 756	16 004
2021	32 786	1 600	1 600	0	164 988	6 400
2022	6 413	0	0	0	172 591	2 752
2023	6 766	1 601	4 950	0	139 013*	2 071
2024	4 861	0	10 957	0	102 822*	400
2025	17 799	977	2 546	0	149 528*	0

* Praha – Troja

Pokles objemu substrátů v pražských přístavech je dán problémy se splavností řeky, špatnou vybaveností přístavů (modernizace Smíchovského přístavu nebyla schválena) a problematickým napojením přístavů na komunikační síť. Obecně je upřednostňována silniční přeprava, která je levnější, rychlejší a spolehlivější.

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

13.3 NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V roce 2025 bylo na území Prahy evidováno 17 313 výchozích či končících nákladních vlaků všech dopravců, což je oproti roku 2024 pokles přibližně o 10 %. Největší pokles byla zaznamenán u stanice Praha-Libeň, a to přibližně o 1500 výchozích či končících nákladních vlaků. Nejvytíženější stanicí z pohledu součtu výchozích a končících nákladních vlaků se tak stala stanice Praha-Uhřetěves. Stanice Praha-Libeň poklesla na druhé místo a třetí místo si udržela stanice Praha-Radotín.

Počty vypravených a končících nákladních vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2025

Měsíc	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	celkem
Výchozí	649	644	809	710	787	780	772	709	695	789	706	676	8 726
Končící	629	622	802	699	787	772	773	695	695	763	689	661	8 587

Nejvýznamnější stanicí pražského uzlu z pohledu železniční nákladní dopravy byla i v roce 2025 Praha-Uhřetěves svázaná s terminálem intermodální dopravy firmy Metrans. Ten je primárně obsluhován dvěma železničními dopravci: ČD Cargo a Metrans Rail. Vlaky spojují terminál s námořními přístavy, především severomořskými a s dalšími terminály v České republice a v okolních zemích, především Rakousku a Slovensku. Kromě toho ČD Cargo zajišťuje též přepravu kontejnerů formou jednotlivých vozových zásilek z terminálu na vlečky konkrétních příjemců.

Dalšími významnými stanicemi byly Praha-Krč a Praha-Radotín. Do první uvedené pravidelně směřují zásilky cementu z Hranic na Moravě určené primárně ke zpracování v betonárnách společnosti ZAPA. Do Radotína pak míří některé suroviny k výrobě cementu, především sádrovec z elektráren, černé uhlí a struska z hutních provozů. Změnou oproti roku 2024 je převzetí části těchto přeprav soukromými dopravci na úkor ČD Cargo.



■ Praha zůstává důležitým tranzitním železničním uzlem
(autor Michal Roh)



■ Dosypávání štěrku v nové stanici Praha-Výstaviště
(autor Jaroslav Měřínský)

Dalšími zákazníky železnice v Praze jsou firma Brenntag v Horních Počernicích obchodující a zpracovávající různé chemické produkty. Počátkem roku 2025 ještě pokračovaly přepravy hutních výrobků ze Sárska ke zdejšímu příjemci, sídlícímu na vlečce Metrostav. Stablním zákazníkem na trati ve směru Neratovice je firma Flaga v Satalicích obchodující s plyny a dovážející je v cisternových vozech z belgických Antverp. Pokračovaly také přepravy dřevěných pelet ze Ždírcce nad Doubravou do Prahy-Čakovic.

Zapomenout nesmíme ani na stále probíhající nakládku sběrového papíru odesílaného z nákladového obvodu Strašnice do papírny ve Štětí. V neposlední řadě ještě zmiňme přepravy hutních výrobků pro malešickou Feronu. Praha-Radotín je stále cílem zásilek hutního materiálu do zdejšího hutního velkoobchodu Kondor, a to z mnohdy vzdálených míst v západní Evropě. Zajímavou zakázkou jsou přepravy kolejnic pro Dopravní podnik hlavního města Prahy. Jejich vykládka probíhala v železničních stanicích Praha-Krč, Praha-Libeň a Praha-Zličín.

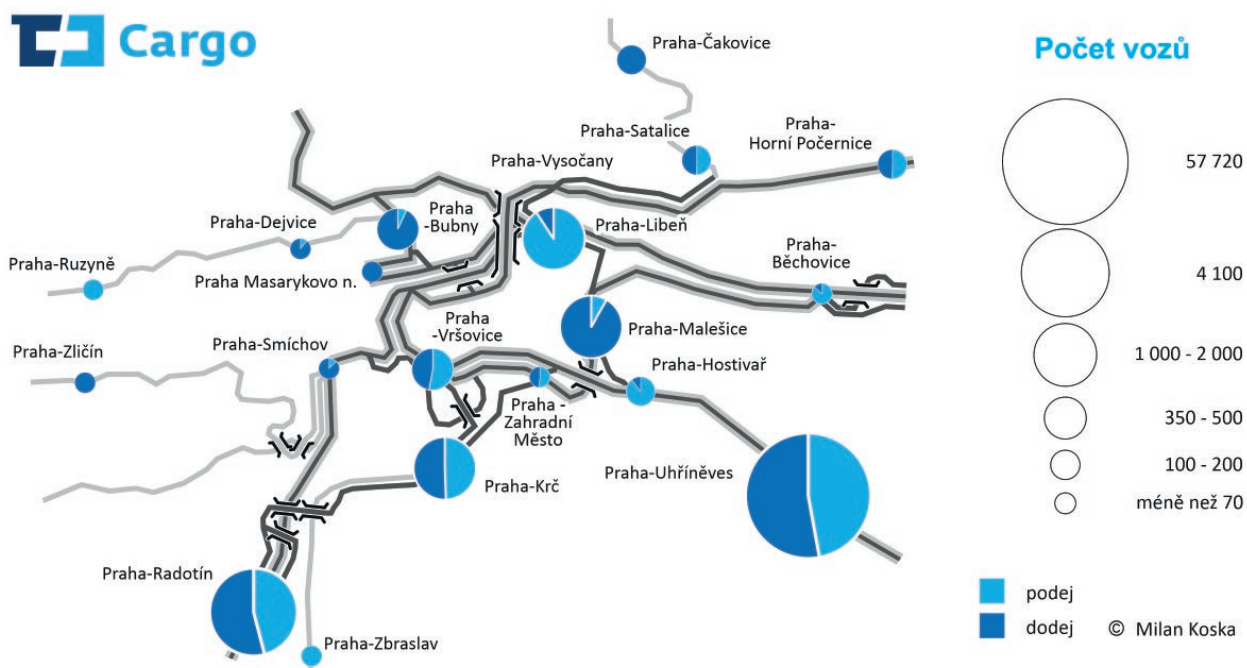
Jako určitou zajímavost můžeme zmínit loňskou podzimní nepřetržitou výluku tratě Beroun – Rakovník, během které byl po trati přes Prahu-Dejvice a Prahu-Bubny trasován vlak s prázdnými vozy po vykládce sody z Rakovníka do rakouského Lenzingu. S tratí bývalé Buštěhradské dráhy souvisí i významný podíl ČD Cargo při naložení štěrku na výstavbu modernizovaného úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, stejně jako zajištění dosypávání štěrku v celém úseku.

Z hlediska počtu výchozích a končících vlaků společnosti ČD Cargo byly nejvýznamnějšími stanicemi Praha-Libeň (5651 výchozích, 5778 končících a 1151 tranzitních manipulujících vlaků), Praha-Uhřetěves (2366 výchozích, 2191 končících a 49 tranzitních manipulujících vlaků) a Praha-Radotín (277 výchozích, 319 končících a žádný tranzitní manipulující vlak). Z hlediska součtu naložených a vyložených vozů byly tři nejvytíženější stanice Praha-Uhřetěves, Praha-Radotín a Praha-Libeň. Tři nejvytíženější stanice podle součtu odvezených a dovezených tun byly Praha-Uhřetěves, Praha-Radotín a Praha-Krč.

Uzel Praha – výkony železničních stanic v roce 2025

Železniční stanice	Vozy			Tuny		
	podej	dodej	součet	podej	dodej	součet
Praha-Uhřetěves	27 207	30 513	57 720	759 135	932 620	1 691 755
Praha-Radotín	1 886	2 217	4 103	83 805	81 391	165 196
Praha-Libeň	1 780	181	1 961	63 639	5 795	69 434
Praha-Krč	968	987	1 955	24 202	51 720	75 922
Praha-Malešice	77	843	920	2 406	41 593	43 999
Praha-Vršovice	261	232	493	9 952	10 628	20 580
Praha-Bubny	24	319	343	827	15 446	16 273
Praha-Horní Počernice	95	92	187	2 146	4 623	6 769
Praha-Hostivař	161	18	179	7 367	449	7 816
Praha-Satalice	86	85	171	2 882	3 732	6 614
Praha-Čakovice	0	103	103	0	4 219	4 219
Praha-Smíchov	9	60	69	284	1 292	1 576
Praha-Běchovice	34	5	39	921	88	1 009
Praha Masarykovo nádraží	0	31	31	0	847	847
Praha-Zahradní Město	16	15	31	349	340	689
Praha-Zbraslav	20	0	20	1 415	0	1 415
Praha-Dejvice	1	8	9	24	226	250
Praha-Ruzyně	3	0	3	150	0	150
Celkový součet	32 628	35 709	68 337	959 505	1 155 008	2 114 513

ŽELEZNIČNÍ UZEL PRAHA – nákladní výkony nejvytíženějších železničních stanic v roce 2025





© TSK hl. m. Prahy, a. s., 2026

Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.

Ročenku zpracovala TSK hl. m. Prahy, a. s., ve spolupráci s:

České dráhy, a. s.; Český statistický úřad; ČD Cargo, a. s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost;
 Letiště Praha, a. s.; MHMP; Ministerstvo dopravy ČR; Policejní prezidium ČR; Povodí Vltavy, s. p.;
 Pražská paroplavební společnost, a. s.; Prague Boats, s. r. o., ROPID; Ředitelství silnic a dálnic;
 Správa železnic, s. o.; www.dataovozidlech.cz, www.cd.cz, www.dpp.cz, www.iprpraha.cz,
www.mestemnakole.cz, www.operatorict.cz, www.pid.cz, www.poladprahu.cz, www.praha.eu, prg.aero

Vydáno TSK hl. m. Prahy, a. s., Praha 2026

