

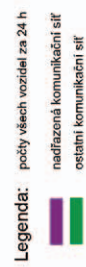
ROČENKA DOPRAVY 2023

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

PRA
PRA
PRA
PRA

HA
GUE
GA
G

TSK



1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	06
1.1	VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2023	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 INTENZITY 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
3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	19
3.1	PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA	19
3.2	METRO	20
3.3	TRAMVAJE	21
3.4	AUTOBUSY	22
3.5	ŽELEZNICE V PID	22
3.6	LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY	24
3.7	PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2023	25
4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	28
4.1	CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)	30
4.2	POČET CYKLISTŮ	31
5	PĚŠÍ DOPRAVA	34
6	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	36
6.1	VÝSTAVBA A OBNOVA SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (SSZ)	36
6.2	ŘÍDICÍ ÚSTŘEDNY	38
6.3	DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM PRAHA	38
6.4	DALŠÍ DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY	39
7	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	48
7.1	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA SSZ	48
7.2	DALŠÍ OPATŘENÍ PRO PREFERENCI VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	51
8	BEZPEČNOST DOPRAVY	52
8.1	DOPRAVNÍ NEHODOVOST	52
8.2	DOPRAVNÍ VÝCHOVA	57
8.3	OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI	58
9	ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY	59
10	DOPRAVA V KLIDU	60
10.1	PARKOVÁNÍ V ZPS	60
10.2	ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R	62
11	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	64
12	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	72
12.1	UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2021 (schválená dne 16. 6. 2022)	72
12.2	SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2022 (schválen dne 16. 12. 2021)	73
13	PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ (P+)	74
14	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	75
14.1	LETECKÁ DOPRAVA	75
14.2	VODNÍ DOPRAVA	78
14.3	NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	80

ÚVODNÍ SLOVO

Vážení čtenáři,

rok 2023 navazuje na trendy z minulých let a dále posiluje snahu Prahy o budování funkčního, **udržitelného a inteligentního města s moderními dopravními systémy**. K tomu napomáhá i významný růst investic do infrastruktury.

Síť **Pražské integrované dopravy (PID)** se v roce 2023 zásadně rozrostla o nové tramvajové tratě do Libuše, Slivence a na Dědinu. Zásadní rekonstrukcí prošla tramvajová estakáda na Krejčárku i okolní úseky, do výšky začaly růst první pilíře Dvoreckého mostu a pro budoucí tramvajový okruh byla zadána příprava vedení tramvají z Dvorců do Michle a mezi Podbabou a Bohnicemi.

V metru byla dokončena rozsáhlá rekonstrukce a výměna eskalátorů ve stanici Jiřího z Poděbrad, cca do poloviny postoupila nesmírně náročná výměna stropní desky na Florenci a při výstavbě nové linky D byly v prosinci proraženy tunely mezi staveništi na Pankráci a u stanice Olbrachtova. Probíhala také výstavba trolejbusové trati z Nádraží Veleslavín na Letiště.

Zásadní proměnou v posledních letech prochází ve městě **řada železničních stanic a úseků**. Lepší dostupnost železniční dopravy pro cestující zajistily v roce 2023 dokončené modernizace stanic ve Vysočanech, Horních Počernicích a v Radotíně, vznikla rovněž úplně nová stanice Praha-Rajská zahrada s přestupní vazbou na metro B. Rychlým tempem během roku rostly i objekty stanic Praha-Bubny a Praha-Výstaviště, jež jsou součástí projektu modernizace železniční trati do Kladna a na letiště.

Velkým příspěvkem k **zatraktivnění hromadné dopravy** byl, kromě průběžných aktualizací stále populárnější mobilní aplikace PID Lítačka, zásadní růst počtu nainstalovaných odjezdových panelů na zastávky PID. Probíhalo také postupné zřizování preference tramvají a autobusů na světelných signalizacích.

Ani investice do další dopravní infrastruktury nebyly malé. Druhou etapou pokračovala zásadní rekonstrukce Barrandovského mostu. Nové mosty, které nahradily ty původní, pak vyrostly v ulicích K Horkám a Božanovské (přes D11). Snížení kongescí a zjednodušení napojení na Rozvadovskou spojku přineslo otevření nové rampy spojující Bucharovu ulici s Rozvadovskou spojkou. Pozornost byla věnována i zkapacitnění některých přetížených křižovatek, nových řadicích a připojovacích pruhů se dočkala např. křižovatka Poděbradská – Průmyslová – Kbelská.

Město pokračuje i v **přípravách realizace východní části Městského okruhu**. Byla dokončena dokumentace pro ražbu průzkumných štol a pro potřeby výběrového řízení na provádění geotechnického průzkumu.

Rok 2023 byl zásadní i pro **pěší a cyklistickou dopravu**. Na konci července byla slavnostně otevřena Štvanická lávka. Spojnice, která k sobě výrazněji přiblížila Holešovice i Karlín, přinesla i významné úpravy veřejných prostorů na Bubenském nábřeží, na Štvanici a v okolí karlínské cyklotrasy A2. Nové lávky pro pěší a cyklisty vznikly rovněž v Radotíně (jedna u nádraží a druhá nahradila původní přes Berounku) a na nové cyklotrase A4 mezi Letňany a Čakovicemi.

Praha se dlouhodobě soustřeďuje i na **revitalizaci konkrétních lokalit**. Zásadní proměnou veřejného prostoru prošly v roce 2023 např. Tachovské nebo Ostrčilovo náměstí. Pohodlnější nástup do tramvají na širších nástupních ostrůvcích a bezpečnější přístup na zastávky byl zajištěn v důležitém přestupním uzlu na Biskupcově pomocí metod tzv. taktického urbanismu.

Vyšší plynulost dopravního provozu mají za cíl zajistit telematické aplikace. Jedním z jejich základních prvků jsou světelné signalizace, u nichž průběžně probíhají obnovy a modernizace. V loňském roce se tak stalo např. na Evropské ulici v okolí Divoké Šárky, na křižovatce Mezibranská – Žitná, či na západním předmostí Jiráskova mostu, kde současně vznikly i nové přechody pro chodce.

Rok 2023 přinesl Praze v oblasti dopravy tolik novinek a událostí, že je nemožné vše shrnout do pouhého úvodního slova. Proto věřím, že až následující stránky Ročenky dopravy Vám poskytnou zcela ucelený přehled o aktuálním stavu dopravy v Praze. A budou současně tím důležitým zdrojem informací jak pro odborníky, tak pro širokou veřejnost.

V Praze dne 30. července 2024



MUDr. Zdeněk Hřib

1. náměstek primátora hl. m. Prahy

Vážení čtenáři,

s potěšením Vám představuji další vydání Ročenky dopravy, která Vám i letos přináší komplexní informace o stavu a rozvoji dopravy v Praze. Ať už se řadíte mezi laickou či odbornou veřejnost, věříme, že v Ročence naleznete vše, co Vás zajímá.

Rok 2023 byl pro Technickou správu komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK) náročným, ale zároveň i velice plodným obdobím. Stojíme před výzvou neustále se rozvíjejícího a dynamicky se měnícího města. Naše práce spočívá v tom, abychom tuto transformaci zvládli co nejlépe a zajistili Pražanům i návštěvníkům metropole komfortní a plynulou dopravu.



Prioritou TSK není jen kvalitně odvedená práce na stavbách, ale i pečlivá příprava a promyšlená koordinace stavebních prací. Díky propracovaným dopravním modelům dokážeme s velkou přesností předvídat dopady stavebních prací na dopravní situaci a navrhnout optimální strategii dopravních omezení a návazných opatření. Právě precizní příprava a detailní analýza se ukázaly jako klíčové pro bezproblémový průběh omezení na Barrandovské mostě, jednom z nejvytíženějších dopravních tahů v Praze.

Mezi nejvýznamnější investiční akce pro rok 2023 patřila bezesporu další etapa rekonstrukce Barrandovského mostu, která v zahrnovala opravu severní poloviny jižního mostu a barrandovské rampy. Tato rozsáhlá rekonstrukce, která započala v roce 2022, je klíčová pro zajištění bezproblémového provozu této důležité dopravní tepny.

Kromě velkých projektů jsme se zaměřili i na **menší stavební akce**, jako byla úprava desítek křižovatek v rámci obnovy a modernizace světelného signalizačního zařízení, investice do bezpečnostních a bezbariérových prvků v intravilánu města a další rozvoj sítě cyklostezek a propojování stávajících páteřních cyklotras.

Nezapomínáme ani na **parkování**. V roce 2023 jsme s potěšením otevřeli nové parkoviště Nové Butovice, které jako první kombinuje jak funkci P+R, tak i dlouhodobé parkování pro rezidenty. Investorem stavby byla přímo Praha, která tak dále rozšiřuje síť P+R parkovišť v hlavním městě. Po dokončení stavby si parkoviště převzala TSK do své správy, a to včetně zajišťování provozu a údržby. Pokračovali jsme také v našem cíli převzít do přímého provozování parkovací plochy v naší správě a sjednotit jejich vzhled a fungování. A dále zlepšujeme komfort našich zákazníků rozšiřováním možností plateb.

Telematika je další oblastí, ve které TSK dělá velké kroky vpřed. Naši kolegové usilovně pracují na otevření infrastruktury telematiky, čímž se otevírá nová kapitola ve fungování těchto stěžejních systémů – zvyšuje se přehlednost, snižuje závislost na jednotlivých řešeních a umožňuje nám do budoucna jednodušeji implementovat nové funkcionality. Zároveň jsme dokončili inovační projekt Správy telematického majetku a postupně na něj přecházíme. Tento moderní systém nám umožní nejen kvalitnější správu telematického majetku, ale i zefektivnění procesů a optimalizaci nákladů.

Z přidělených finančních prostředků od hlavního města Prahy se nám podařilo proinvestovat 1,9 miliardy Kč v rámci investičních akcí a dalších 1,8 miliardy Kč jsme využili v běžné údržbě a opravách komunikací.

Věřím, že Ročenka dopravy 2023 Vám přinese ucelený přehled o dění v oblasti dopravy v Praze a stane se pro Vás užitečným zdrojem informací. Těší nás i fakt, že se Ročenky dopravy už standardně stávají také studijním materiálem odborníků z různých oblastí i mimo dopravu.

V Praze dne 30. července 2024

Filip Hájek
Generální ředitel TSK, a.s.

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2023

Rozloha města	496 km²
Počet obyvatel	1 384 732
Celková délka komunikační sítě	4 093 km
z toho ve správě TSK, a.s.	2 401 km
ve správě jiných správců	1 692 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK, a.s.	630 + 71*
z toho mostních objektů přes Vltavu a Berounku	32 + 3
podchodů	126
Počet tunelů (celková délka 14 km)	11
Plocha chodníků ve správě TSK, a.s.	847 ha
Počet motorových vozidel	1 302 089
z toho počet osobních automobilů	1 038 948
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	940
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	750
Délka sítě metra	65,1 km
Délka sítě tramvají	148,5 km
Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy	893,5 km
Dopravní výkony prostředků PID na území Prahy (metro, tramvaje, autobusy, vlaky)	
za průměrný pracovní den	0,7 mil. vozokm
za rok	206,2 mil. vozokm
Počet světelných signalizačních zařízení	684
z toho samostatných přechodů pro chodce	151
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	23,2 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	14 273
Počet zranění při dopravních nehodách	2 198
smrtelných	21
těžkých	158
lehkých	2 019
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)	2,0

* Celkem 71 mostních objektů na směrově rozdělených komunikacích má společnou spodní stavbou a samostatné nosné konstrukce.

** Údaje vychází z průzkumu dopravního chování obyvatel Prahy a Středočeského kraje z roku 2021, podrobnosti byly uvedeny v Ročence dopravy 2021.

1.2 POROVNÁNÍ PRAHY S ČESKOU REPUBLIKOU

Porovnání dle rozlohy, počtu obyvatel a stupňů motorizace a automobilizace

		Praha	ČR	Praha/ČR (%)
Rozloha (km ²)		496	78 870	0,6
Počet obyvatel (mil.)		1,385	10,901	12,7
Počet motorových vozidel (tis.)		1 302	8 912	14,6
	z toho osobní automobily (tis.)	1 039	6 563	15,8
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	940	818	–
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,1	1,2	–
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	750	602	–
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,3	1,7	–

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2023 (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
2021	23,0	162,9
2022	22,8	178,2
2023	23,2	182,8
Index 2023/1990 (%)	317,8	226,0
Index 2023/2022 (%)	101,8	102,6

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2023

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
2021	1 275	1 217 344	284	970 755	289	10 516	8 747 461	210	6 259 521	260
2022	1 357	1 258 144	293	1 003 728	299	10 828	8 668 204	215	6 389 088	265
2023	1 385	1 302 089	304	1 038 948	309	10 901	8 912 486	221	6 563 492	272

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 dopravně správních činností, a za ČR ministerstvo dopravy, odbor dopravně správních agend.

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

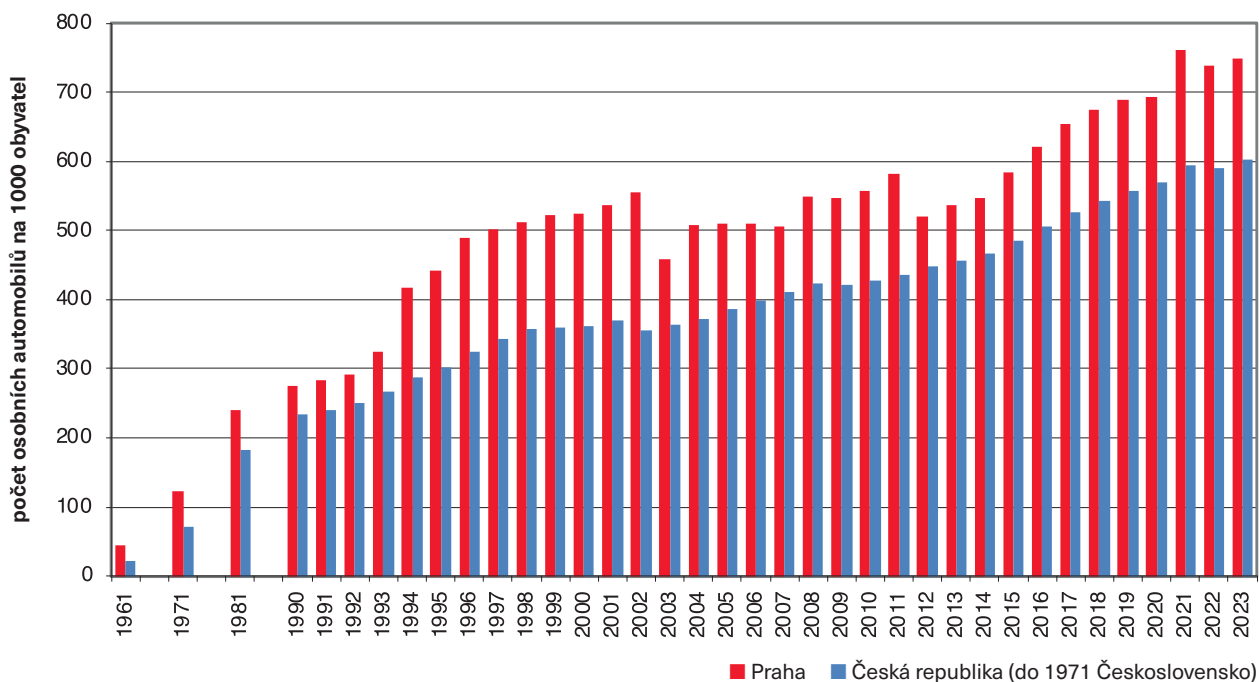
2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

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
2021	955	1,0	762	1,3	806	1,2	595	1,7
2022	927	1,1	739	1,4	801	1,2	590	1,7
2023	940	1,1	750	1,3	818	1,2	602	1,7

VÝVOJ STUPNĚ AUTOMOBILIZACE 1961–2023



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

2.2 DOPRAVNÍ VÝKONY A INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH

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

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

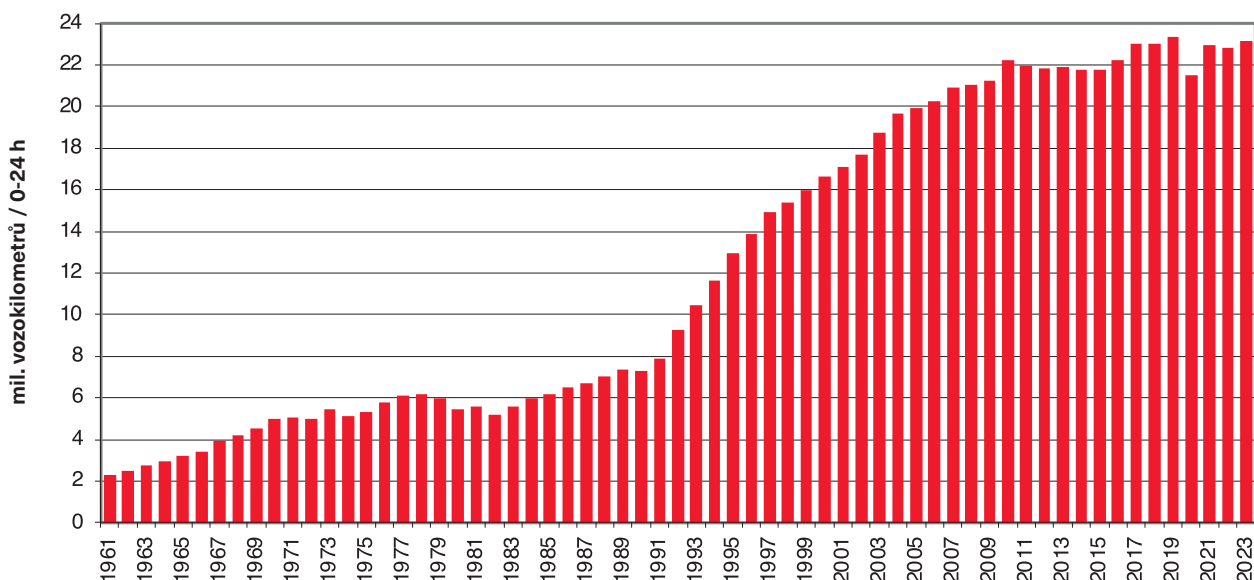
V roce 2023 ujela motorová vozidla na celém území hlavního města za období 0-24 hodin průměrného pracovního dne celkem 23,168 milionu vozokilometrů. Z toho podíl osobních automobilů činil 21,115 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Automobilová doprava na území Prahy, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, vůči roku 2019 postupně nejprve poklesla o 8 % (2020) a další rok (2021) se vrátila na přibližně totožnou úroveň, na které setrvala i v následujících letech 2022 a 2023.

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
2021	22,956	315	20,922	358	91
2022	22,813	313	20,771	355	91
2023	23,168	318	21,115	361	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 1961–2023 (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 2023 za 24 hodin průměrného pracovního dne 250 000 vozidel, z toho 240 000 osobních automobilů. Ve srovnání s předchozím rokem 2022 se v oblasti vymezené centrálním kordonem automobilová doprava snížila o 3,4 %.

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 346 000 vozidel, z toho 302 000 osobních automobilů. Meziročně na vnějším kordonu vzrostla automobilová doprava o 4,1 %.

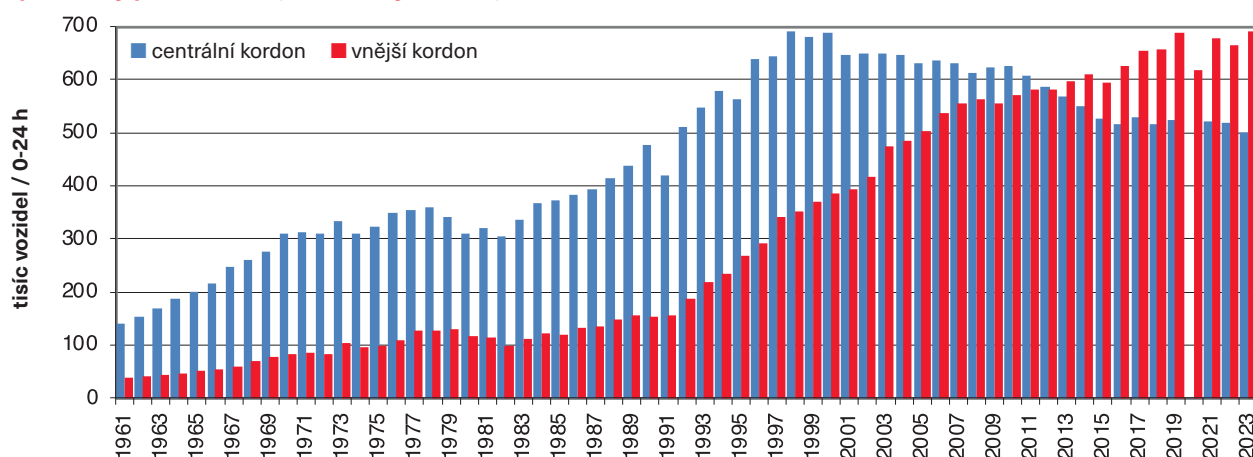
Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu (pracovní den, oba směry celkem, 0-24 h)												
Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní a dodávkové automobily do 3,5 t		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	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
2021	497 000	117	10 000	23	522 000	109	595 000	536	74 000	200	679 000	441
2022	497 000	117	10 000	23	518 000	108	580 000	523	73 000	197	664 000	431
2023	480 000	113	9 000	21	501 000	105	605 000	545	77 000	208	691 000	449

* 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 1961–2023

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



Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2023

Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1. Barrandovský most	142 000
2. Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	134 000
3. Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	131 000
4. Jižní spojka v úseku Průběžná – V korytech	126 000
5. Strakonická ulice v úseku Barrandovský most – Dobříšská	125 000

Nejzatíženější mosty přes Vltavu a tunely na pražské komunikační síti v roce 2023

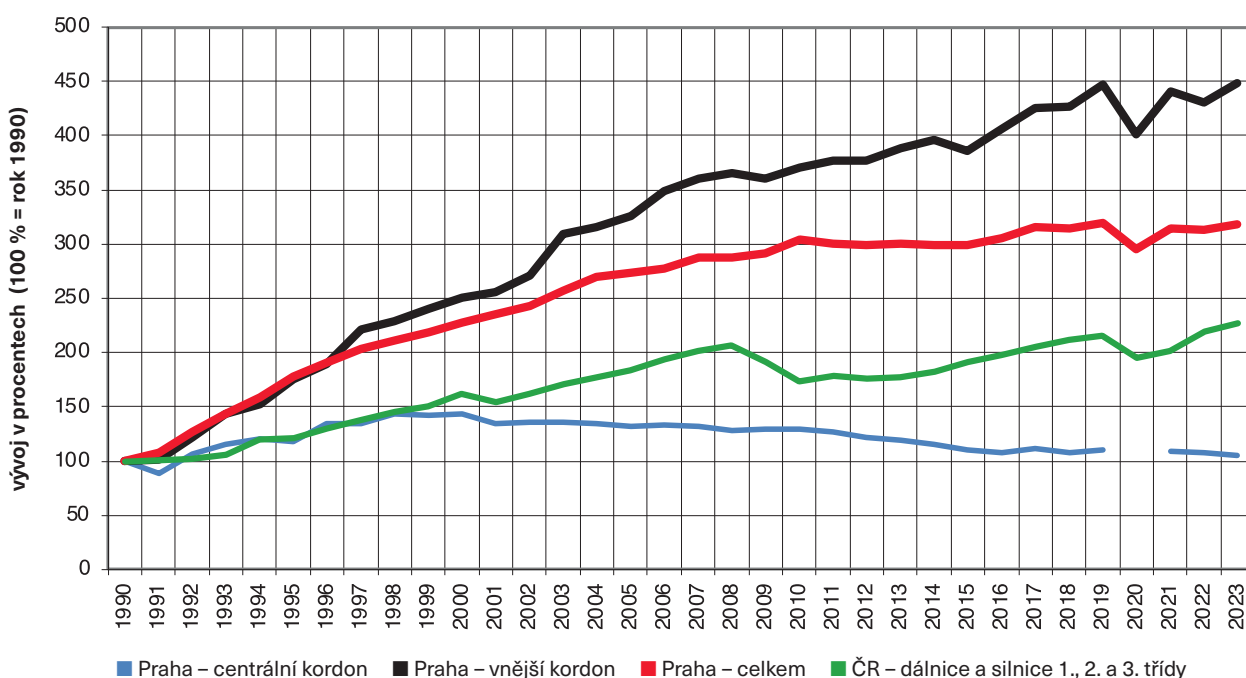
Most	Vozidel za den (0-24 h) celkem	Tunel	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1. Barrandovský most	142 000	1. Dejvický tunel	96 000
2. Hlávkův most	67 000	2. Brusnický tunel	94 000
3. Radotínský most	62 000	3. Zlíchovský tunel	93 000
4. most Barikádníků	58 000	4. Bubenečský tunel	90 000
5. Jiráskův most	41 000	5. Strahovský tunel	85 000

Nejzatíženější křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2023

Mimoúrovňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem	Úrovňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1. 5. května – Jižní spojka	214 000	1. Poděbradská – Kbelská	67 000
2. Strakonická – Barrandovský most	191 000	2. Černokostelecká – Průmyslová	65 000
3. Jižní spojka – Chodovská	161 000	3. Mezibranská – Žitná	60 000
4. Liberecká – Cínovecká	144 000	Kolbenova – Kbelská	60 000
5. Jižní spojka – Barrandovský most	142 000	5. Bělohorská – Kukulova	59 000

Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2023 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a. s. v sekci „Dopravní inženýrství“ a graficky na vnitřní straně obálky ročenky.

VÝVOJ INTENZIT AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRAZE A V ČR 1990–2023 (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
2021	1,30	1,30	1,30
2022	1,30	1,30	1,30
2023	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 2023 činil na centrálním kordonu 96 %, na vnějším kordonu 88 % a v průměru na celé síti 91 %.

Skladba dopravního proudu v letech 1961–2023 (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
2021	95,4	2,1	1,9	0,6	87,6	0,8	10,9	0,7
2022	95,8	1,8	1,9	0,5	87,3	0,8	11,0	0,9
2023	95,8	1,9	1,8	0,5	87,5	1,0	11,1	0,4

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

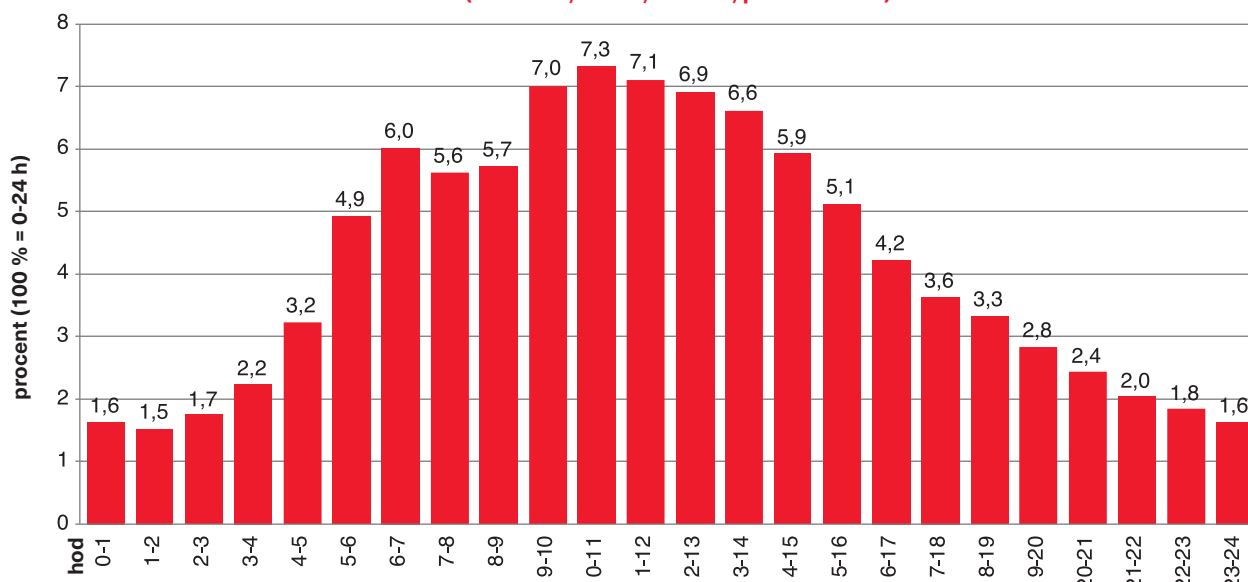
* Do roku 2022 jsou uváděny autobusy mimo městskou hromadnou dopravu. V roce 2023 došlo ke změně metodiky a nově jsou uváděny autobusy nepatřící do Pražské integrované dopravy.

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

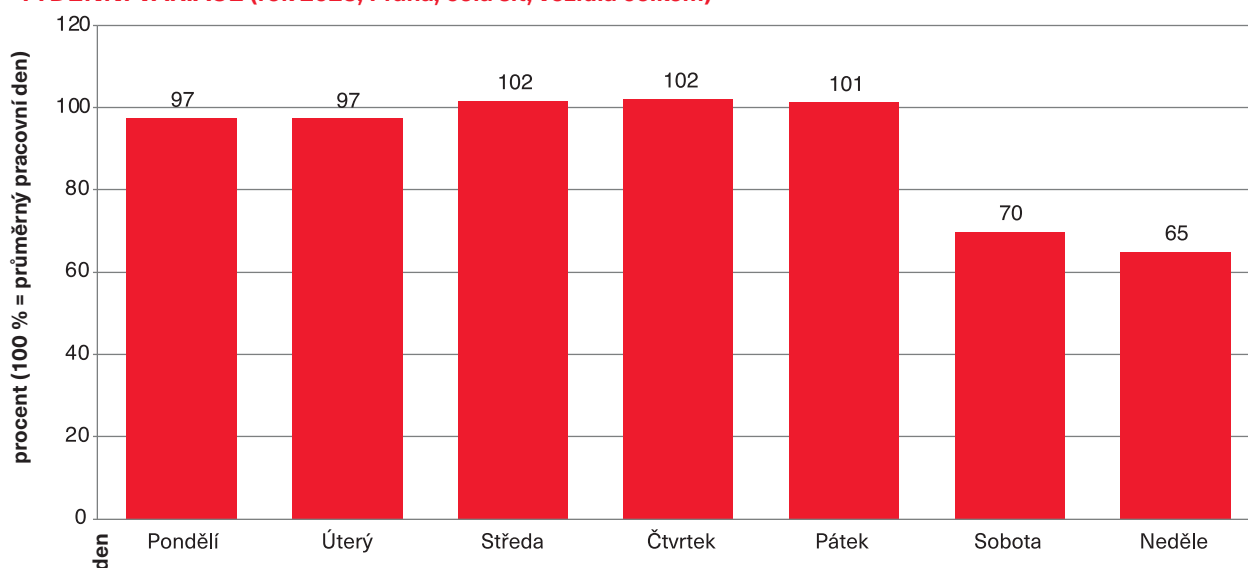
DENNÍ VARIACE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY CELKEM (rok 2023, Praha, celá síť, pracovní den)



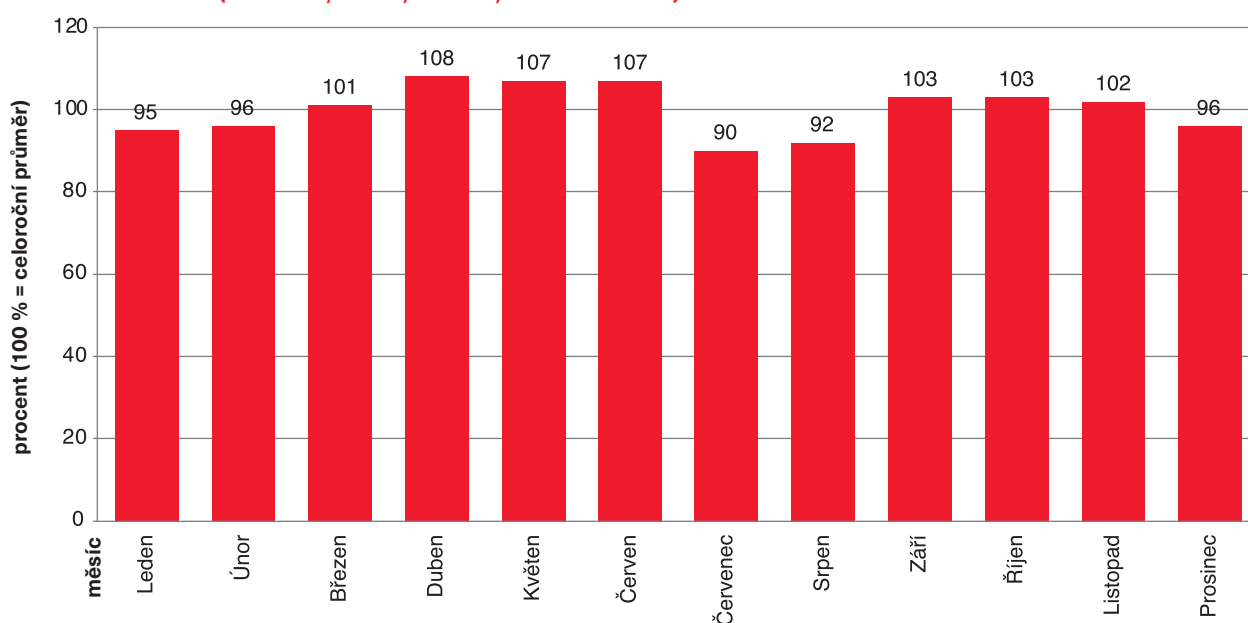
DENNÍ VARIACE POMALÝCH VOZIDEL (rok 2023, Praha, celá síť, pracovní den)



TÝDENNÍ VARIACE (rok 2023, Praha, celá síť, vozidla celkem)

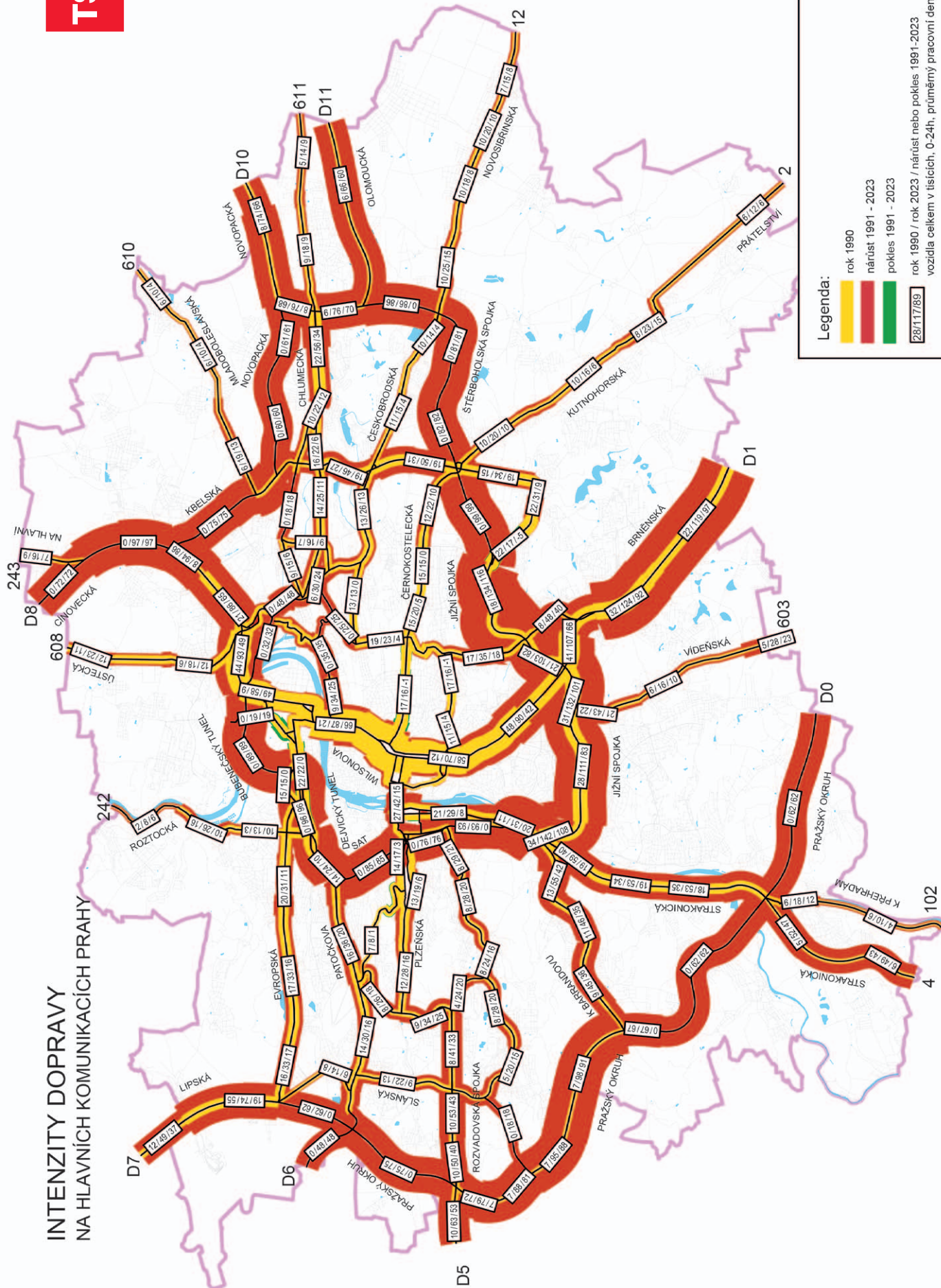


ROČNÍ VARIACE (rok 2023, Praha, celá síť, vozidla celkem)

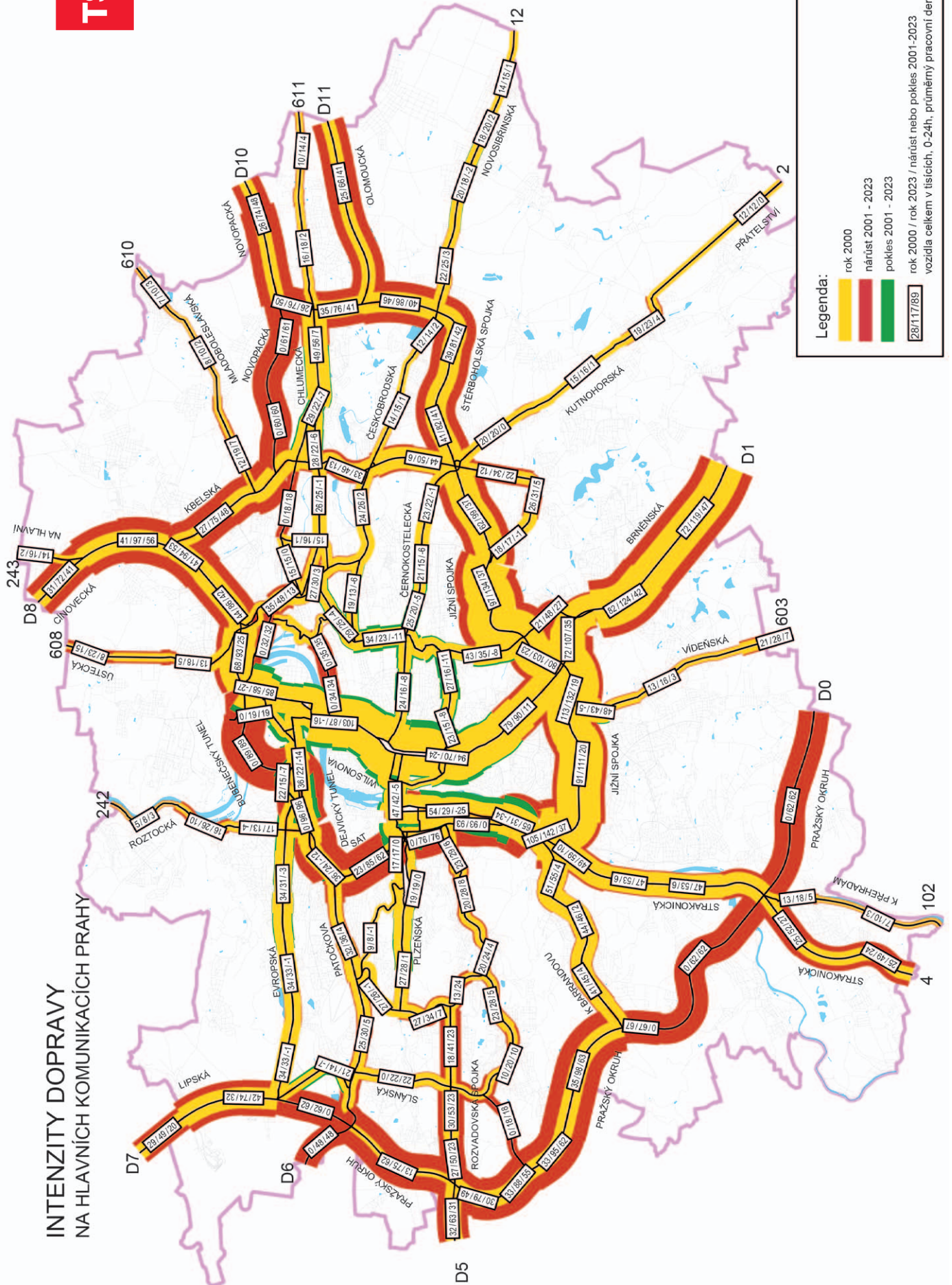


INTENZITY DOPRAVY

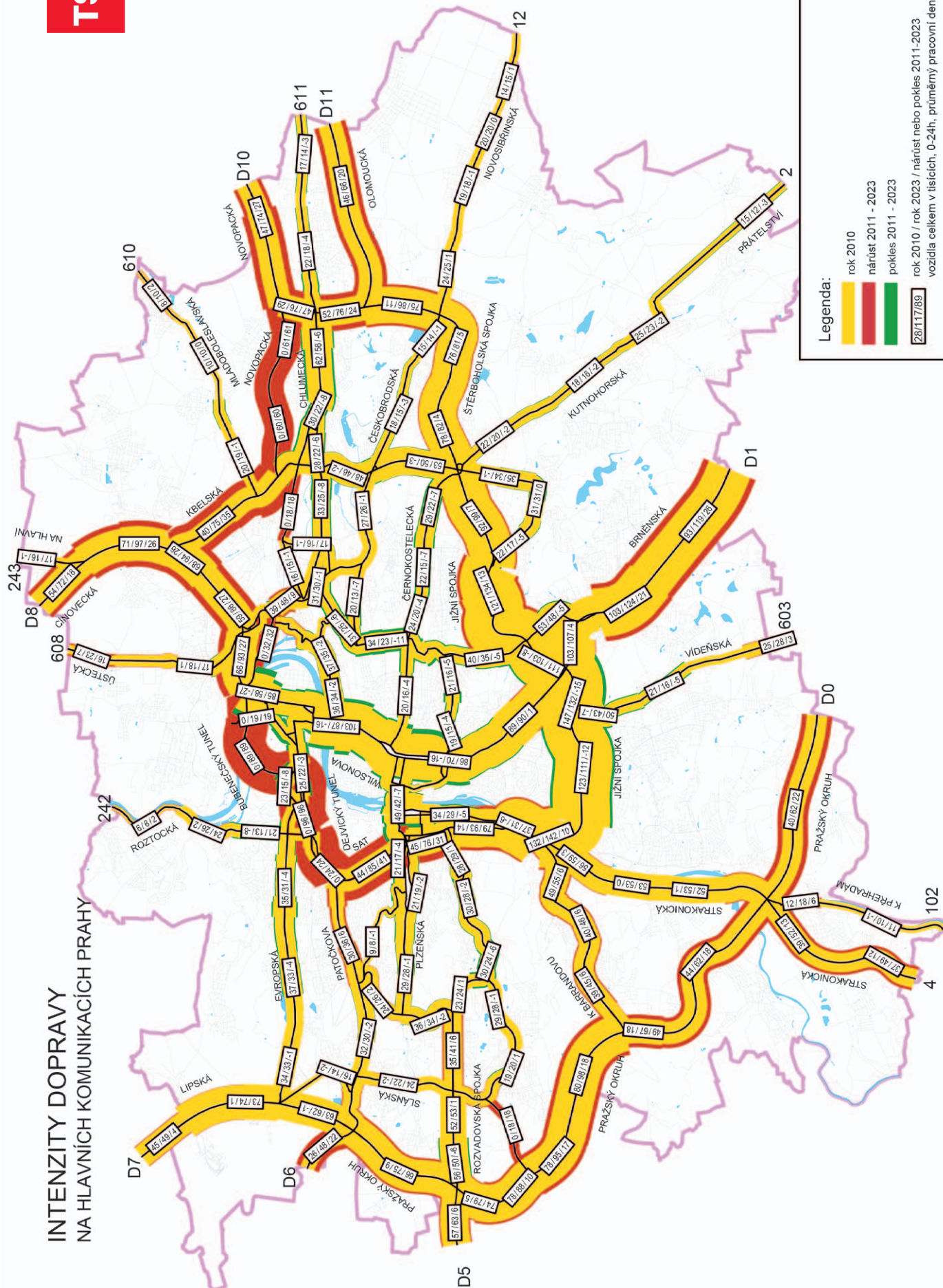
NA HLAVNÍCH KOMUNIKAČNÍCH PRAHY



INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY



INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKAČÍCH PRAHY



2.4 VYBRANÉ ÚDAJE Z CENTRÁLNÍHO REGISTRU VOZIDEL

Obdobně jako v loňském roce byla vytěžena data z Centrálního registru vozidel (CRV), jehož správcem je Ministerstvo dopravy České republiky. Následující informace vychází z těchto datových zdrojů:

- www.dataovozidlech.cz (export byl proveden dne 1. 1. 2024)
- [www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2023-\(k-1-1-2024\)](http://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Centralni-registr-vozidel/Statistika-II-pol-2023-(k-1-1-2024)).

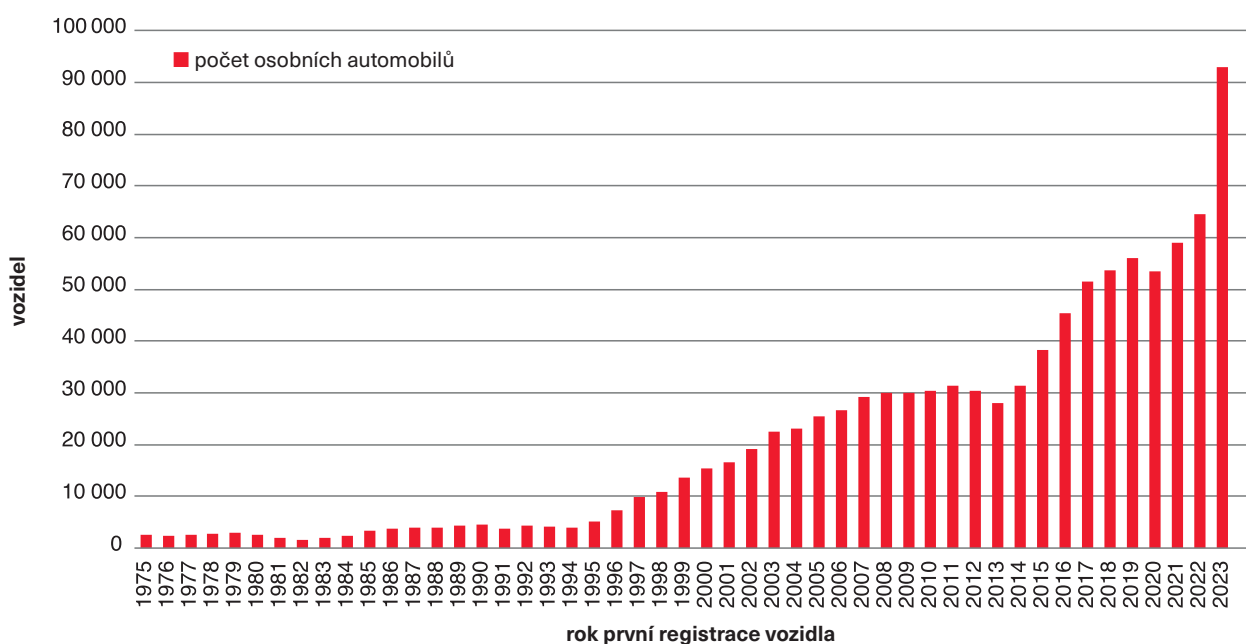
Takto získané anonymizované databáze CRV obsahují několik datových sad, jež lze filtrovat podle území dle místa registrace vozidla. Tímto způsobem byly vygenerovány údaje vztažené pro Hlavní město Prahu (kód okresu 3100).

Vyčíslení počtu registrovaných provozovaných vozidel k 1. 1. 2024

Druh vozidla		ČR	Praha
1	Motocykly z toho malé motocykly a mopedy (L1, L2, LA, LB)	1 306 187 117 738	105 048 8 693
2	Osobní automobily	6 563 492	1 038 948
3	Nákladní automobily z toho vozidla do 3,5 t (N1)	823 544 631 743	142 137 112 090
4	Autobusy	21 061	4 081
5	Pracovní stroje	49 835	5 682
6	Traktory	120 941	5 025
7	Ostatní	27 426	1 168
1-7 Motorová vozidla celkem		8 912 486	1 302 089
8	Nezařazeno	139 434	8 186
9	Přípojná (nemotorová vozidla)	1 271 269	102 613
1-9 Vozidla celkem		10 323 189	1 412 888

Oproti roku 2022 došlo v Praze k nárustu počtu vozidel o 3,4 %, a to téměř ve všech kategoriích – nejvíce přibýlo osobních automobilů (+35 220 vozidel, tj. +3,5 %), dodávek kategorie N1 (+3 803, tj. 3,5 %) a motocyklů (+3 653, tj. +3,6 %). Z dostupných podkladů se potvrzuje, že uvedená data jsou významně ovlivněna faktem, že registrace vozidel je dána adresou místa pobytu provozovatele nebo adresou sídla firmy. U nových vozidel se ale ukázalo, že jsou dominantně financována formou operativního leasingu, tj. dlouhodobého pronájmu, kdy majitelem i provozovatelem zůstává leasingová společnost. Největší leasingové společnosti však mají sídlo v Praze, je tedy velmi pravděpodobné, že vykazované hodnoty pro Prahu ve skutečnosti neodpovídají reálnému pražskému provozu, a je potřeba k nim přistupovat s dostatečnou rezervou. Tento předpoklad potvrzuje i následující graf, ve kterém je největší podíl tvořen automobily s první registrací v loňském roce.

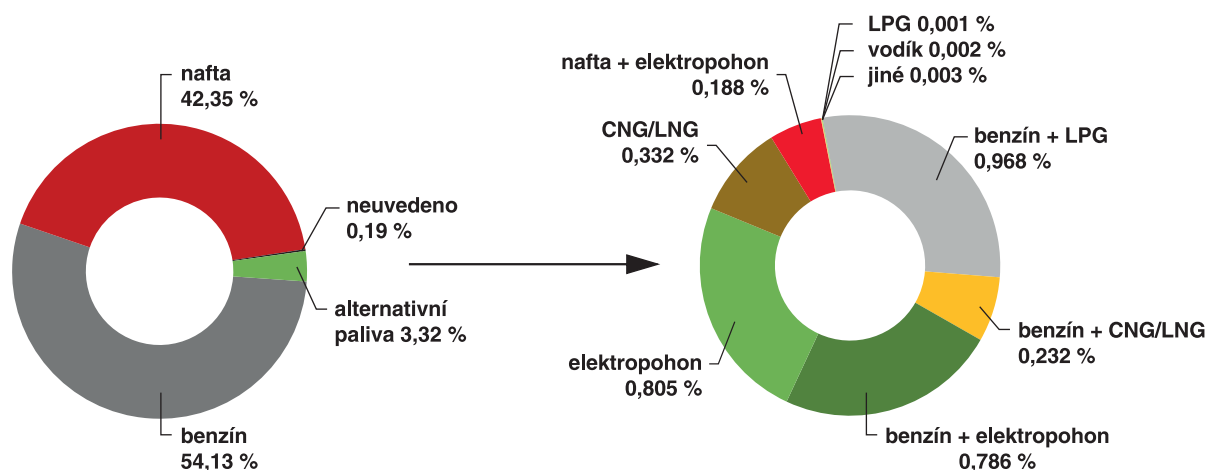
POČTY OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V PRAZE DLE DATA PRVNÍ REGISTRACE



Průměrné stáří všech provozovaných vozidel se dle CRV v Praze nezměnilo, resp. zůstává ve výši 14,3 roku, obdobná stagnace je i osobních vozidel (12,6 roku). Datum první registrace přibližně odpovídá datu výroby, byť mezi výrobou vozidla a jeho zanesením do CRV dochází k prodlevě i v řádu měsíců.

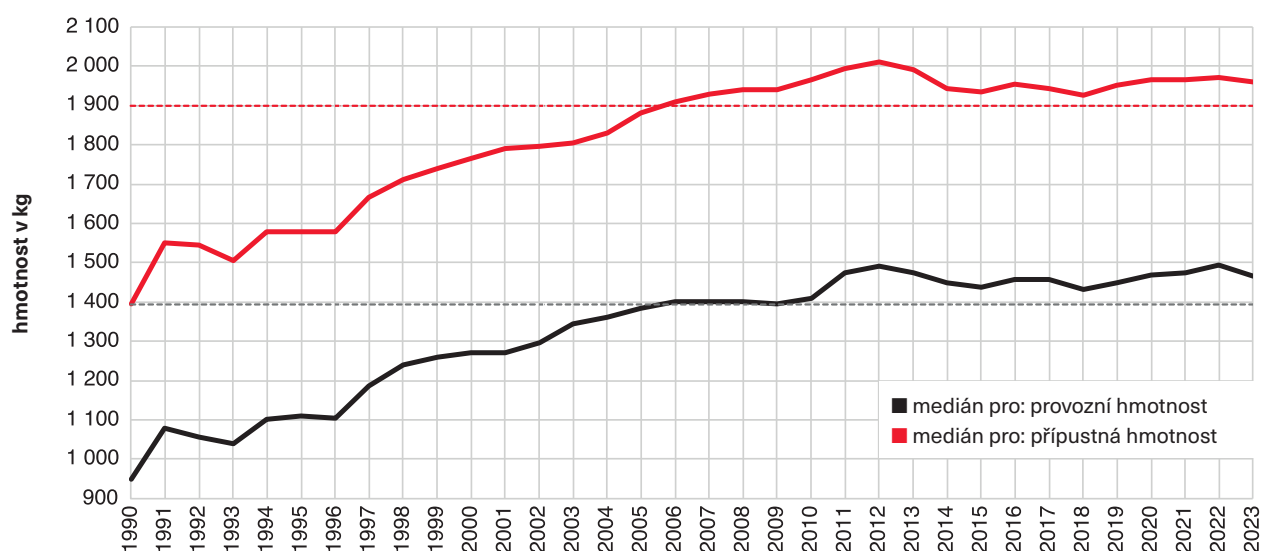
V pražském registru vozidel je stále více jak polovina osobních vozidel poháněna čistě zážehovým motorem (54,13 %), druhým nejčastějším palivem je nafta (42,35 %), podíl alternativních paliv je i přes nárůst stále minimální (z 2,86 % za rok 2022 se zvýšil na 3,32 %). Oproti loňskému roku je sice patrný nárůst počtu čistě elektrických vozidel v desítkách procent, avšak stále jejich podíl činí necelé procento (0,805 %).

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



Z databáze dále vyplývá, že dlouhodobě dochází k nárůstu rozměrů průměrného osobního automobilu, které aktuálně činí 4 513 x 1 800 x 1 490 mm (mediány; délka x šířka x výška), z toho vozidla s první registrací v roce 2023 mají hodnoty ještě vyšší – 4 605 x 1 829 x 1 493 mm. Obdobně narůstá provozní i přípustná (celková) hmotnost osobních automobilů, medián provozní hmotnosti je 1 395 kg, medián přípustné hmotnosti činí 1 900 kg (viz následující graf).

HMOTNOSTI OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V PRAZE DLE DATA PRVNÍ REGISTRACE



Na závěr je nutné konstatovat, že datová kostka obsahuje pouze aktuální otisk databáze CRV, která se průběžně mění. Záznamy tedy odpovídají datu exportu, neboť jsou z CRV odstraňovány údaje o vozidlech vyřazených a převedených do jiných krajů, a naopak jsou doplňovány záznamy nově zaregistrovaných a převedených vozidel. Centrální registr vozidel umožňuje mnoho dalších statistických analýz, avšak vzhledem k nemalému počtu neúplných nebo chybně zadaných údajů v CRV je vždy nutné aplikovat očištění dat (vyloučení znatelně nevalidních údajů), úpravou použitého postupu tedy může dojít i k významným korekcím výsledných hodnot.

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

3

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 3,2 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, lanovka, přívozy
Organizátor PID	Příspěvková organizace ROPID zřízená Hl. m. Prahou (založena v roce 1993)
Rozloha/počet obyvatel hl. m. Prahy	496 km ² / 1 384 732
Počet linek PID na území hl. m. Prahy	392 (225 pouze na území Prahy, 167 mezi Prahou a regionem)
Počet dopravců PID v Praze*	34 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a 32 soukromých dopravců)
Přepravených osob v Praze za rok	1 087 349 490
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	26,1 mld. Kč (81,7 % dotovala Praha, 1,1 % stát a 17,2 % plynulo z tržeb)
Roční tržby PID v Praze	4,5 mld. Kč (17,2 % nákladů)

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

Vývoj ročních dopravních výkonů PID na území hlavního města Prahy

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Metro (mil. vozokm/rok)	52,2 ↓	55,7 ↑	57,5 ↑	58,1 ↑	59,2 ↑	60,9 ↑	56,7 ↓	56,8 ↑	58,9 ↑	58,8 ↓
Tramvaje (mil. vozokm/rok)	50,9 ↓	51,5 ↑	54,6 ↑	57,9 ↑	57,7 ↓	58,5 ↑	54,4 ↓	54,1 ↓	58,0 ↑	58,1 ↑
Autobusy (mil. vozokm/rok)	75,8 ↓	77,3 ↑	78,0 ↑	79,6 ↑	82,1 ↑	82,5 ↑	78,4 ↓	79,3 ↑	83,6 ↑	83,8 ↑
Vlaky* (mil. vlakokm/rok)	4,7 ↑	4,8 ↑	4,9 ↑	5,2 ↑	5,4 ↑	5,7 ↑	5,7 ↓	5,6 ↓	5,5 ↓	5,5 ↓
CELKEM	183,6 ↓	189,3 ↑	195,0 ↑	200,8 ↑	204,4 ↑	207,6 ↑	195,2 ↓	195,8 ↑	206,0 ↑	206,2 ↑

* pouze vlaky objednávané Hl. m. Prahou

392 linek PID provozovaných v Praze nebo zajíždějících do Prahy

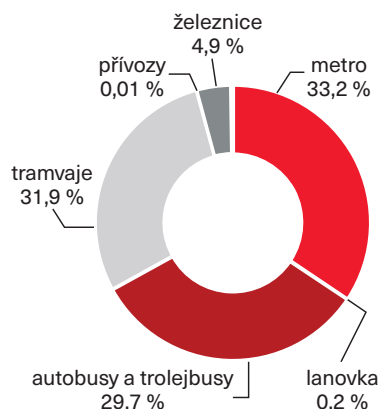
Dopravní prostředek	Linka	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C (denní provoz)
Tramvaje	35	26 denních (1-26) a 9 nočních (91-99)
Autobusy (trolejbusy) městské (s trasou pouze na území hl. m. Prahy)	178	132 denních (100-250), 17 nočních (901-917), 26 školních (251-277), trolejbus (58), speciální (H1), linka na letiště (AE – se zvláštním tarifem)
Autobusy příměstské (z Prahy do regionu)	130	121 denních (300-420, 700, 720, 730), 9 nočních (951-954, 956-960)
Železnice (z Prahy do regionu a pouze v Praze)	39	14 S (S1-S9, S22, S49, S54, S65, S88) 16 R (R9, R10, R16-R21, R24, R26, R41, R43, R44, R45, R49, Orlice) 1 městská linka (S34), Pražský motoráček, 7 sezónních linek
Přívozy	6	P1, P2 (oba celoroční provoz), P3, P4, P5 a P6 (všechny sezónní provoz)
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín

Vývoj rozsahu PID v okolí Prahy

Rok	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Počet obcí obsluhovaných PID	3	23	221	345	347	359	908	1 363
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	235	536	590
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	152	151	161	331	483

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2023

Druh dopravy a provozovatel	Cestujících/rok	
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	361 048 000	33,2 %
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	347 107 000	31,9 %
Autobusy a trolejbusy městské (DPP a soukr. dopravci)	275 451 000	29,7 %
Autobusy příměstské (soukromí dopravci a DPP)	47 600 000	
Železnice (ČD, KŽC, Arriva, Leo Express)	53 631 440	4,9 %
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	1 916 000	0,2 %
Přívozy (soukromí dopravci)	596 050	0,1 %
CELKEM	1 087 349 490	100,00 %



Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2023

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Železnice
Provozní délka sítě linek PID na území hl. m. Prahy (km)	65,4	148,5	886,9	159,8
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,523	0,587	3,47
Průměrná cestovní rychlost na území hl. m. Prahy (km/h)	35,65	19,37	23,96	49,6
Ujeté vozokilometry na území hl. m. Prahy za rok (tis.)*	58 847	58 058**	83 805	5 513
Přepravené osoby na území hl. m. Prahy za rok (tis.)	361 048	349 023**	323 051	53 631

* u železniční dopravy jde o vlakokilometry

** včetně lanové dráhy na Petřín

3.2 METRO

Pražské metro tvoří páteřní přepravní síť MHD. Během standardního pracovního dne bylo v roce 2023 vypraveno 1 751 vlakových spojů (516 na lince A, 570 na lince B a 665 na lince C), které přepravily cca 1 452 710 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonali na podzim 2023 cestující metrem denně cca 1 192 405 cest.



Základní údaje o síti metra v Praze (rok 2023)

Linka	Rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
3 (A, B, C)	denní cca 4:45–0:00 hodin	65,1 km	1 452 730
Stanic	Bezbariérových stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61	46 (75 %)	1,122 km	35,85 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
361 048 000 (33,2 % podíl v rámci PID)		58 847 000 (souprava=5 vozů)	105 (A 26, B 39, C 40)

3.3 TRAMVAJE

Tramvajové trať 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 6 667 spojů (včetně 211 nočních), které přepravily cca 1 146 365 cestujících.

Základní údaje o síti tramvají v Praze (rok 2023)			
Linek	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
35 (26 denních, 9 nočních)	cca 4:45–0:15 hodin	148,5 km	1 146 365
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
286 názvů (633 sloupků)	cca 0:15-5:00 hodin	0,523 km	19,37 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
347 107 000 (31,9 % podíl v rámci PID)		58 058 000 (souprava=2 vozy T)	436

3.4 AUTOBUSY

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

Během jednoho pracovního dne bylo v roce 2023 na území města vypraveno 26 825 autobusových spojů PID, které přepravily cca 1 135 620 cestujících. Z tohoto počtu bylo 20 674 spojů městských (řady 100, 200 a 900) a 6 161 spojů příměstských (řady 300-420, 700, 720, 730 a 951-960).

Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy (rok 2023)

Městských linek	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě v Praze	Přepravených osob za den
178 (161 denních, 17 nočních)	cca 4:45-0:15 hodin	893,5 km	1 135 620
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 279 názvů (3 434 sloupků)	cca 0:15-5:00 hodin	0,587 km	23,96 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vozokilometrů za rok	Vozů v provozu ve špičce*
323 051 000 (29,7 % podíl v rámci PID)		83 804 640	cca 1 600

* včetně autobusů na příměstských linkách

Na příměstských autobusových linkách (řady 300-420, 700, 720, 730 a 951-960) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech 6 232 spojů, ve kterých cestovalo celkem 126 240 cestujících (61 910 do Prahy a 64 330 z Prahy). Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 40 lokalit jako své výchozí / konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (17) využívalo terminál Zličín, nejvyšší denní obrat cestujících měly terminály Zličín, Smíchovské nádraží a Černý Most.

3.5 ŽELEZNICE V PID

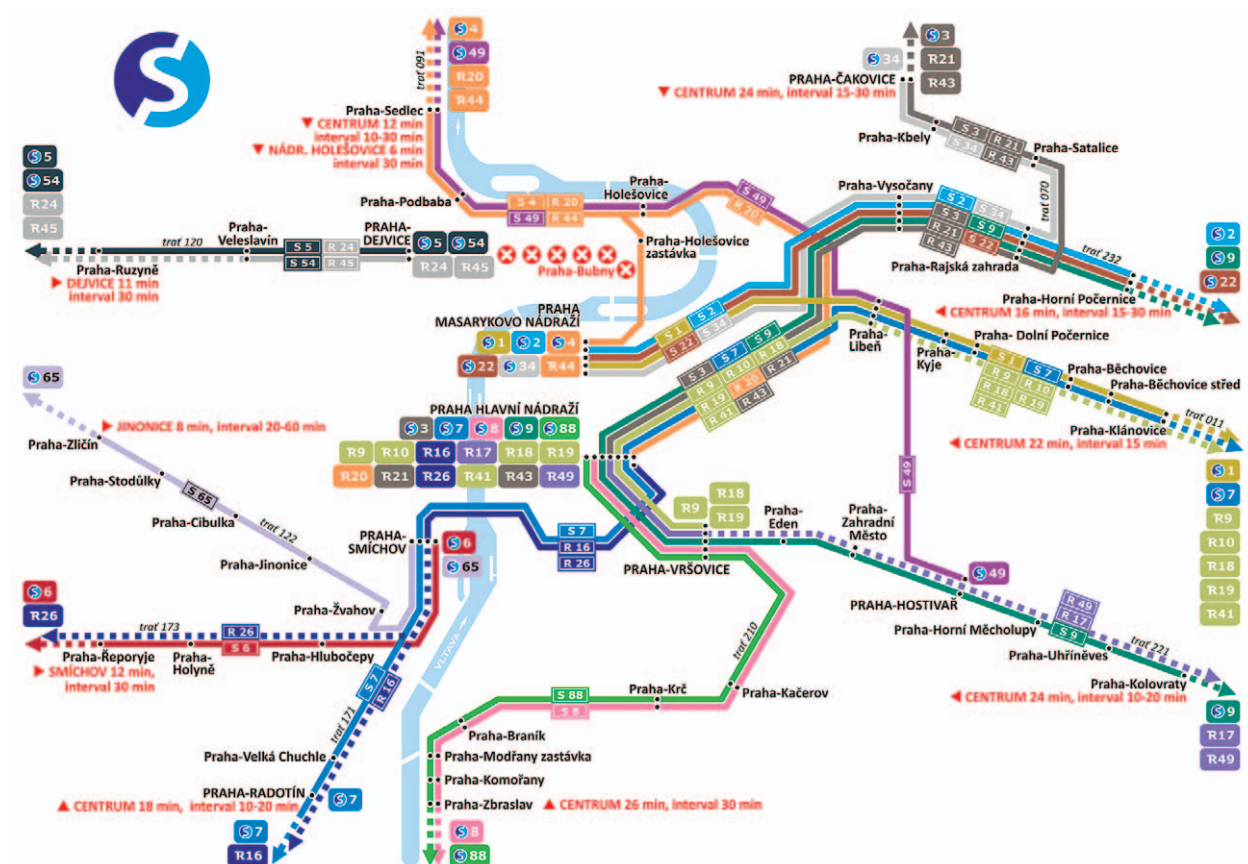
Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Od roku 2007 bylo zahájeno označování linek písmeny S a R a současně začal být zaváděn jejich pravidelný taktový provoz. Na území Prahy v rámci PID na podzim v roce 2023 v pracovní den projelo celkem 1 219 vlakových spojů, které přepravily cca 168 320 cestujících. Provoz nadále významně ovlivňovala rekonstrukce trati v okolí Horních Počernic.



Základní údaje o železniční síti PID na území Prahy (rok 2023)

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
39 (15 S, 16 R, PM, 7 sezón.)	cca 4:45-0:30 hodin	159,8 km	168 320
Stanic	Noční rozjezd o víkendu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
46 (Praha-Bubny uzavřena)	zrušen	3,47 km	49,6 km/h
Přepravených osob na území hl. m. Prahy		Ujetých vlakokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
53 631 000 (4,9 % podíl v rámci PID)		5 513 850	140

ŽELEZNIČNÍ LINKY S A R NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY (stav k 31. 12. 2023)



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

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Osob	36 669 000	37 462 000	39 448 000	45 014 000	51 523 000	31 556 000	45 883 000	49 042 000	53 631 440

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

Rok	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019*	2022	2023
Jízdné PID** (%)	52,1	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2	71,6	58,9	59,2	60,0	61,7
z toho jednotlivé jízdné PID (%)	7,2	10,6	7,5	5,6	8,5	5,3	5,3	5,4	4,7	5,3	5,5	6,4
Jízdné dopravce, OneTicket (%)	47,9	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8	28,4	41,1	40,8	40,0	38,3

* s ohledem na koronavirovou situaci průzkum v roce 2020 neproběhl

** včetně jednotlivých jízdenek PID

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

Trať	Linka	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
011	S1, S7, R9, R18, R19, R41	21 090	22 720	24 660	37 320	37 900	24 650	37 020	36 790	32 350
070	S3, S34, R21, R43	3 890	4 340	5 030	4 830	4 190	2 580	4 800	3 320	5 170
090	S4, R20, R44	15 720	16 370	14 410	15 180	14 870	10 310	14 840	15 500	17 490
120	S5, S54, R24, R45	7 210	7 500	6 500	5 050	6 560	3 880	5 560	6 190	4 310
122	S65	590	510	600	600	680	390	870	970	840
171	S7, R16	21 870	20 630	22 420	27 420	27 420	14 480	19 600	24 100	35 060
173	S6, R26	1 640	1 790	2 440	2 680	2 880	1 830	2 560	2 700	3 380
210	S8, S88	2 670	2 580	3 570	4 180	3 070	2 350	3 210	3 770	3 150
221	S9, R17, R49	23 780	25 830	30 890	34 350	34 890	21 830	29 670	32 380	40 460
232	S2, S9, S22, R10	16 080	16 210	24 370	22 550	26 680	14 150	23 410	25 070	22 660
091	S49	2 210	2 450	3 000	3 480	2 360	2 280	2 090	2 730	3 450
CELKEM		116 750	120 930	137 890	157 640	161 500	98 730	143 630	153 520	168 320

* Hranice Prahy ve vlacích PID v pracovní den překročilo v roce 2023 cca 124 360 cestujících (60 620 jelo do Prahy, 63 740 z Prahy). V sobotu využívá vlakové spoje 61 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli jde o 54 %.

3.6 LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY

Lanová dráha je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozítkem a Petřínem. V roce 2023 přepravila celkem 1 916 000 cestujících (denně v průměru cca 5-6000 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,2 %. Provoz lanovky zajišťují dva vozy pro 100 lidí, které se rychlostí 4 m/s pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávají výšku 130,45 m. V létě lanovka denně absolvuje 79 jízd směrem na Petřín, v zimě 61. Při zvýšené poptávce jezdí i mimo jízdní řád.

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 2023 bylo v provozu 7 přívozů, které přepravily v průměru 2 548 cestujících denně a celkem 596 050 ročně (0,1 % počtu přepravených osob PID na území Prahy).

28. července 2023 v 15:00 hodin byl ukončen provoz přívozu P7 mezi Pražskou tržnicí a Rohanským ostrovem. Provoz tohoto přívozu nahradila nová Štvanická lávka pro pěší a cyklisty. Po získání všech povolení pro dlouhodobý provoz vyjel sezónní přívoz P4 v roce 2023 až 19. srpna. Z důvodu vyšší hladiny Vltavy nebyly všechny přívozy 4-8 dní v provozu ve druhé polovině dubna. Provozovatelem přívozů P1, P2, P5 a P6 je společnost Pražské Benátky, s. r. o., přívoz P3 provozuje Vittus group, s. r. o. a přívoz P4 Pražská paroplavební společnost, a. s. Celkový počet přepravených osob přívozy poklesl oproti roku 2022 o cca 3 %.



Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2023 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	129	45 000
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	666	232 290
P3	Lihovar – Dvorce	17. 7. 2007	sezónní	311	65 940
P4	Dostihová – Belárie	16. 5. 2022	sezónní	137	10 030
P5	Císařská louka – Kotevní – Výtoň	26. 3. 2022	sezónní	702	151 620
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezónní	229	48 080
P7	Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský ostrov	7. 8. 2015	sezónní	375	43 070
CELKEM				2 548	596 050

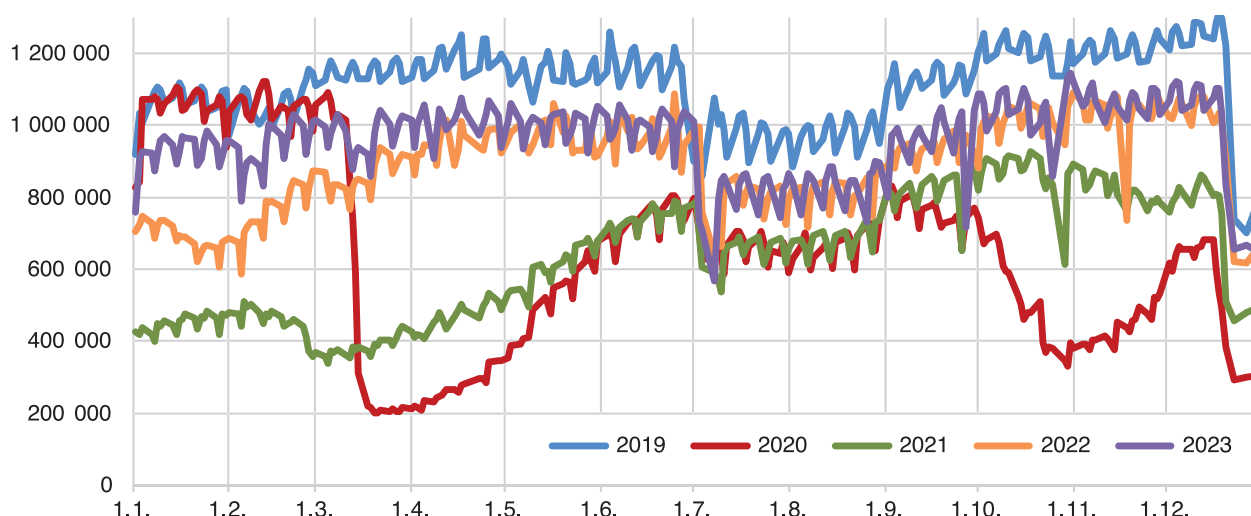
Podíl bezbariérových (nízkopodlažních) výkonů garantovaných na linkách PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice
100 %	v JŘ garantováno 64 % (reálně v provozu 72 %)	100 %	v JŘ garantováno 47 % (reálně v provozu 82 %)	88 %*

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

3.7 PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2023

VÝVOJ POČTU PŘEPRÁVENÝCH OSOB V PRACOVNÍCH DNECH, 2019-2023



Přehled událostí v MHD v Praze v roce 2023

Popis události	
METRO	- Během celého roku 2023 probíhaly práce na výměně stropních nosníků stanice Florenc na lince C. V úseku Vltavská – Hlavní nádraží, kde zajišťovaly náhradní dopravu tramvajové linky XC a 36, proběhlo celkem 8 výluk, a to ve dnech 18.-19. února, 4.-5. března, 30. dubna-1. května (mj. stavba přeložky sítí nad křižovatkou Křížkova-Ke Štvanici), 20.-21. května, 15.-16. července, 29. července, 23.-24. září a 7. října. - Na počátku dubna došlo k uzavření části ulice Na Strži severně od křižovatky s ulicí Antala Staška. Ve stavební jámě se během roku 2023 začal rodit jižní vestibul budoucí stanice Olbrachtova na lince D. - Na Velikonoce od 7. do 10. dubna byl přerušen provoz linek metra A mezi Náměstím Míru a Strašnickou a metra C mezi Vltavskou a I. P. Pavlova. Na lince A byla důvodem výluky modernizace zabezpečovacího zařízení, na lince C pak výměna 396 dřevěných pražců v tunelu mezi Hlavním nádražím a Florencí. - Od 1. do 9. 7. nebylo v provozu metro na lince C mezi Muzeem a stanicí Pražského povstání. Výměna pražců probíhala v obou kolejích ve stanici I. P. Pavlova a v návazných tunelech směrem k Vyšehradu. Celkem bylo vyměněno 750 pražců, náhradní dopravu v úseku Hlavní nádraží-Pražského povstání zajišťovaly autobusy XC. - Mezi 5. a 9. červencem pokračovala modernizace zabezpečovacího zařízení na lince A mezi stanicemi Želivského a Depo Hostivař. U Depa Hostivař proběhla rovněž výměna několika výhybek. 13. července byl v severním vestibulu stanice Nádraží Holešovice zprovozněn plnohodnotný výtah, který zde nahradil původní pomalu zdvihací plošinu. Náklad na vybudování výtahu činil 19 mil. Kč. - Ve dnech 30. září a 1. října pokračovala modernizace zabezpečovacího ve stanicích Malostranská a Hradčanská. V uzavřeném úseku mezi Dejvickou a Můstkem byly v provozu tramvajové linky XA a 35. 2. listopadu byla do provozu uvedena stanice Jiřího z Poděbrad na lince A, kde probíhala od 14. ledna mj. výměna eskalátorů, obnova izolací proti průsakům a instalace úsporného osvětlení. Na povrchu bylo odstraněno původní zastřešení dvojice výstupů na povrch a v rámci zkušebního provozu byl ve stanici nainstalován nový informační systém v inverzním provedení. Ve stanici pokračovala výstavba výtahu, který bude otevřen cca v polovině roku 2024.
	1. prosince byl na stavbě linky metra D slavnostně proražen celý úsek mezi stanicemi Pankrác a Olbrachtova.
TRAMVAJE	- Ještě v zimních měsících (od 28. ledna) začala rozsáhlá dvouměsíční oprava tramvajové trati na Malé Straně mezi Malostranskou a Újezdem. Kromě výměny kolejnic v několika obloucích i v křižovatkách došlo tentokrát k opravě trati i v přímých úsecích, kde byly kolejnice využívány nepřetržitě od roku 2001. 13. února byly zrušené tramvajové zastávky Kbelská nahrazeny nově vybudovanými zastávkami Starý Hloubětín západně od křižovatky Poděbradská – Kbelská. - Od 1. dubna do 15. května byl přerušen provoz tramvají mezi Podolskou vodárnou a Sídlištěm Modřany. Kromě výměny kolejnic v okolí zastávky Čechova čtvrť byly také v blízkosti bazény v Podolí instalovány výhybky a zárodky kolejových oblouků směrem na budoucí Dvorecký most. 15. dubna byl obnoven provoz v nově již jen jednokolejném obratišti Divoká Šárka. Rekonstrukce úseku Vozovna Vokovice – Divoká Šárka a napojení nové tramvajové trati na Dědinu probíhaly od počátku února. - Od poloviny května do konce června 2023 probíhala zásadní rekonstrukce trati a přilehlých křižovatkových kolejových konstrukcí v Badeniho ulici. Zastávky Chotkovy sady dostaly novou podobu, ta směrem do centra se posunula do své historické podoby uprostřed křižovatky Badeniho – Mariánské hradby. 26. května byl slavnostně zahájen provoz na nové tramvajové trati Sídliště Modřany – Libuš. Trať je dlouhá 1,75 km, náklady na výstavbu činily 304 mil. Kč (85 % pokryje dotace z OPD2) a provoz na novém úseku zajišťuje polovina spojů páteřní linky 17 (ve špičkách v intervalu 8 minut, o víkendu po 15 minutách). 3. června skončila 62 týdnů dlouhá rekonstrukce tramvajové estakády na Krejčířce a přilehlých úsecích. Byly zde obnoveny izolace, odvodnění, boční bariéry, trať i uchycení trolejí. Instalované dilatace zrychlily provoz tramvají. Zastávky Krejčířka byly vybudovány zcela nové, obousměrně bezbariérově přístupné. - V první polovině července byla ve dvou etapách vyměněna kolejová konstrukce na Vítězném náměstí.

TRAMVAJE	■ Od 15. července do 10. srpna nejezdily tramvaje mezi Klamovkou a Sídlištěm Řepy. Důvodem byla oprava trati a zejména jejich oblouků v okolí pošty mezi Klamovkou a Kavalírkou a výměna kolejových konstrukcí na vjezdu a výjezdu z obratiště Kotlářka. ■ V polovině srpna 2023 byla na 9 dní uzavřena také trať v Ječné ulici, kde proběhly především opravy velmi zatížených přejezdů magistrály přes Legerovu a Sokolskou ulici. Během celého srpna nejezdily tramvaje ani v úseku Strossmayerovo náměstí – Výstaviště, neboť Správa železnic prostřednictvím svého zhotovitele budovala ochrannou konstrukci pro výstavbu nové estakády. ■ Na konci srpna byla kvůli okolní výstavbě východním směrem mírně posunuta tramvajová zastávka Nademlejská a začaly práce na postupném obousměrném rozšíření zastávek Biskupcova pro cestující. ■ Výměna kolejových oblouků v okolí Botanické zahrady uzavřela v první polovině září trať mezi Karlovým náměstím a Albertovem. Ve druhé polovině září pak prošla výměnou konstrukce tramvajové křižovatka Flora. ■ 13. října byl slavnostně zahájen provoz na nové tramvajové trati Holyně – Slivenec. Trať je dlouhá 0,4 km, náklady na výstavbu činily 233 mil. Kč a provoz na novém úseku je zajištěn linkami 4 (pouze v pracovní dny), 5 a 94 (v noci). Ve špičkách platí na nové trati souhrnný interval 4 minuty, o víkendu 15 minut. ■ 22. října byla otevřena nová tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina, která je dlouhá 2,23 km. Náklady na výstavbu činily 840 mil. Kč a provoz na novém úseku zajišťují prodloužené linky 20 a 26 (v souhrnném intervalu 4 minuty ve špičkách a 7-8 minut o víkendu). V souvislosti s koordinačními možnostmi jízdních řádů došlo současně k trvalé změně tras linek 6 a 14. Linka 6 byla prodloužena z Palmovky na Vysočanskou, naopak linka 14 byla zkrácena na Palmovku. ■ Na konci října byly dobudovány nové zastávky Čechův most, nyní bezbariérově přístupné. Bezbariérového zpřístupnění se v závěru roku 2023 dočkaly i zastávky Ostrčilovo náměstí v obou směrech. ■ Rozsáhlá rekonstrukce tramvajové trati (konstrukčně z roku 1979) proběhla od konce října do počátku prosince v úseku mezi křižovatkami Bubenská – U Výstaviště a Na Zátorách – Partyzánská. ■ Modernizace obousměrných kloubových tramvají KT8D5.RN2P pokračovala během roku zařazením další dvojice vozů do provozu. Zprovozněna byla také první desítka nově dodaných částečně nízkopodlažních tramvají T3R.PLF, které výhledově umožní bezbariérově zpřístupnit i noční linky.
AUTOBUSY A TROLEJBUSY	■ Na základě rámcové smlouvy objednal DPP, a. s. v lednu 70 nových autobusů Iveco Streetway, v červnu pak dalších 39. Během roku bylo dodáno 26 kloubových a 44 standardních autobusů tohoto typu. ■ Od 16. ledna byly ve všech autobusech městských linek DPP, a. s. v provozu jízdenkové automaty, které se osvědčily v tramvajích. Od poloviny roku 2023 pak mohli tyto automaty využívat i cestující na městských linkách soukromých dopravců. ■ 14. února začala oficiálně stavba trolejbusové trati mezi Nádražím Veleslavín a Letištěm. Troleje na ní pokryjí cca 50 % trasy (úsek Nádraží Veleslavín – Terminál 3), dobíjení parciálních trolejbusů bude možné i v obratišti na Letišti. ■ V souvislosti s otevřením tramvajové trati do Libuše došlo 27. května k výraznějším změnám ve vedení autobusových linek v oblasti Modřan, Komořan, Zbraslavi, Libuše, Jižního Města a Uhřetěvesi. Linka 165 byla zrušena. V úseku Nádraží Modřany – Sídliště Zbraslav byla nahrazena spoji prodloužené linky 139, v úseku Sídliště Libuše – Opatov – Háje přetrasovanými spoji linky 154 vedenými ze Strašnické. Linka 213 byla zkrácena do trasy Želivského – Háje a v úseku Nádraží Uhřetěves – Háje – Benkova – Chodov – Koleje Jižní Město byla zavedena nová páteřní linka 126. Spoje linky 197 od Smíchovského nádraží a Libuše začaly pak z Chodova nově jezdit do obratiště Roztyly a linka 246 byla prodloužena o úsek Zbraslavské nám. – Poliklinika Modřany. ■ 14. července začal na lince 170 zkušební provoz vodíkového autobusu. Vozidlo má k dispozici novou vodíkovou plnicí stanici v ulici K Barrandovu. ■ Od 4. září byla prodloužením linky 904 o úsek Luka – Stodůlky – Sídliště Řepy zajištěna noční obsluha západní části sídliště ve Stodůlkách i Starého Zličína. Ve stejný den došlo k drobným úpravám tras a ukončení linek 110 (ukončena v zastávce Třeboradický hřbitov) a 166 v Třeboradicích (prodloužena do obratiště Sídli. Čakovice). ■ 9. října po uzavření lávky přes Smíchovské nádraží mezi ulicemi Radlická a Nádražní byl pouze v pracovní dny zahájen dočasný provoz náhradní autobusové linky 232 (Smíchovské nádraží – Správa sociálního zabezpečení – Křížová – Na Knížecí). ■ V souvislosti se zprovozněním nové TT na Dědinu došlo 22. října ke zkrácení linky 225 do trasy Velká Ohrada – Sídliště Na Dědině. Také linka 108 byla na své trase zkrácena, o úsek Sídliště Na Dědině – Divoká Šárka. Obsluhu úseku Nádraží Veleslavín - Nové Vokovice zajistily ke stejnému datu doplněně izolované spoje provozované pod číslem příměstské linky 300. ■ Na veletrhu Czechbus 2023 představil DPP, a. s. nový téměř 25 m dlouhý tříčlánkový bateriový trolejbus Škoda-Solaris 24 m, který na jaře 2024 zahájí provoz na lince 59 z Veleslavína na pražské letiště. 21. prosince zahájil tento trolejbus zkušební provoz na dokončené trolejbusové trati mezi Palmovkou a OC Čakovice. ■ Od soboty 16. prosince 2023 vyjela v návaznosti na ukončení uzavírky ulice U Náhonu v Holyni nová autobusová linka 104, která nově zajišťuje přímé spojení oblasti Klukovic, Barrandova a Slivence s Velkou Chuchlí. Linka 230 byla zrušena a linka 130 prodloužena z Chaplinova náměstí k Filmovým ateliérům.
ŽELEZNICE	■ Od neděle 12. března byly všechny spoje od Kladna ukončeny ve stanici Praha-Dejvice. Současně začala modernizace úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, která bude stát 3,8 mld. Kč a při níž vyrostle zcela nová stanice Praha-Bubny, kde budou zastavovat i vlaky na Kralupy, a stanice Praha-Výstaviště. Ještě na jaře došlo k demontáži železničního mostu u Výstaviště, během roku se budovaly základy celého rozsáhlého objektu nového nádraží Praha-Bubny, kolem nich vznikla přeložka železniční trati na Kralupy a v některých částech již vyrostly i části železniční estakády. ■ 28. června byla dokončena modernizace železniční trati v úseku Praha-Smíchov (mimo) – Praha-Radotín (včetně) dlouhé 8,75 km. Za 4,1 mld. Kč nákladů získala stanice Praha-Radotín trojici nových nástupišť, a dvojici podchodů, z nichž ten jižní nahradil původní železniční přejezd. Stanice Praha-Chuchle byla posunuta blíže Starochuchelské ulici. Zatím nevybudovaný nadjezd byl pro pěší v roce 2023 dočasně nahrazen provizorní lávkou.

ŽELEZNICE	■ 9. října byla zrušena zastávka Praha-Smíchov severní nástupiště, začala demolice odstavných kolejí dosud využívaných vlaky Regiojetu a byla uzavřena lávka pro pěší přes kolejiště Smíchovského nádraží. ■ 3. prosince byla dokončena oprava Fantovy budovy a řady jejích salonků. Budova, která vznikla v letech 1901-1909, byla rovněž nově napojena na severní podchod pod nástupiště. ■ 7. prosince skončila rekonstrukce železniční trati v úseku Praha-Vysočany – Mstětice (mimo). Z nákladů 5,4 mld. Kč budou více než 3 mld. Kč pokryty dotací EU. Na úseku byly modernizovány stanice Praha-Vysočany a Praha-Horní Počernice, novou podobu má i odbočka Skály. 10. prosince byla na tomto úseku navíc otevřena nová stanice Praha-Rajská zahrada, u níž byl na přístupových trasách rovněž zkušebně osazen nový inverzní jednotný informační systém. Přístup od metra byl dočasně řešen stávajícím podchodem pod Chlumeckou ulicí, nová část lávky k metru B bude zprovozněna až na jaře 2024. ■ Od 10. prosince byly z důvodu chystané rekonstrukce Masarykova nádraží linky S3 a R43 přesměrovány na Hlavní nádraží. Kvůli horšímu stavu Železničního mostu na Výtoni byly spoje linky S65 trvale ukončeny ve stanici Praha-Smíchov, u provizorního 4. nástupiště. Na Smíchově nově končí i polovina spojů linky S7 ve směru od Berouna (Karlštejna). ■ 15. 12. byla otevřena nová odbavovací hala v Radotíně, umístěná jižně od původní výpravní budovy. Většinu nákladů ve výši 53 mil Kč pokryly prostředky z EU titulu Nástroje pro oživení a odolnost. ■ ČD, a. s. zahájily v roce 2023 obnovu motorové trakce novými nízkopodlažními jednotkami RegioFox. V Praze a Středočeském kraji jsou nové jednotky určené pro provoz na linkách S6 a S75. ■ V rámci boje proti nelegálnímu graffiti a vandalismu byly první patrové jednotky CityElefant opatřeny antigraffiti polepem v barvách PID.
OSTATNÍ	■ V pondělí 9. ledna začal cestující v pražských tramvajích provázet nový hlas Jana Vondráčka, od 9. října se pak jeho hlas objevil i v autobusech. ■ Na konci března zemřel významný dopravní historik Pavel Fojtík, který se významnou měrou dlouhodobě zasazoval o popularizaci nejen pražské hromadné dopravy. ■ Díky otevření nové Štvanické lávky byl v létě 28. července ukončen provoz přívozu P7 (HolKa) mezi Holešovicemi a Karlínem. Následně byl od 19. srpna trvale zřízen sezonní přívoz P4 (Dostihová – Belárie), který byl zkušebně zaveden již v roce 2022 v rámci první etapy rekonstrukce Barrandovského mostu. ■ Vítězem veřejné zakázky DPP, a. s. na výrobu a dodání dvou nových vozů pro lanovou dráhu Petřín se v srpnu stala společnost DOPPELMAYR lanové dráhy, spol. s r. o. Nové lanovky by se Pražané mohli dočkat na konci roku 2026, v návaznosti na zásadní rekonstrukci její trati. ■ Ve Středočeském kraji došlo na začátku dubna ke zvýšení cen jízdného PID. U některých krátkodobých jízdenek byla zkrácena jejich časová platnost, naopak byla zastropována cena vícepásmových jednotlivých jízdenek i předplatních kuponů (v rozsahu více než 6 navazujících pásem). Zavedeny byly 10měsíční kupony a také přenosné kupony pro firmy. V rámci integrace Čtyřmezí byl systém PID rozšířen o 13. tarifní pásmo. ■ Úspěšně byli vysoutěženi provozovatelé autobusových linek v celém Středočeském kraji. V celkem 35 soutěžených celcích ve čtyřech vlnách uspělo dohromady 14 dopravců, kteří budou od prosince 2024 po dobu 10 let provozovat středočeské linky i příměstské spoje zajiřující do Prahy. ■ Organizace ROPID oslavila 30 let od svého vzniku. Jelikož v letech 1992 a 1993 začaly do provozu hromadné dopravy v Praze čím dál více promlouvat i jiní dopravci než DPP, a. s., rozhodla nejprve Rada HMP a posléze Zastupitelstvo HMP o vzniku Regionálního organizátora pražské integrované dopravy k datu 1. prosince 1993.



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 + dvojmístné 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
549 km	248 km	46,6 km
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy vyhrazené / ochranné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
37,7 km	74,2 km / 73,5 km	40 km
Stojany na kola (dvoumístné)	Předsazené stopčáry pro cyklisty	Přejezdy pro cyklisty
4 367	2 032	219 (z toho 106 řízených SSZ)



■ Podchod v ulici Kbelská



■ Lávka přes železniční trať, Čakovice

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2023

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14 / V14-ochranný)	2,1 km / 9,5 km	Cyklopruhy společné (+bus +taxi)	0,93 km
Cyklopiktokoridory (V20)	0,5 km	Cyklopřejezdy (V8)	16 ks
Cykloobousměrky	3,5 km	Stojany na kola (dvoumístné)	43 ks



■ Videňská cyklozastávka, Čechův most



■ Cyklostezka Staroklánovická

Během léta a podzimu 2023 proběhla legalizace chodníků pro jízdu na kole podél ulice Průmyslová, jedná se o celkem sedm kilometrů chodníků. Opatření pomůže všem, kteří se nechtějí pohybovat v hustém provozu v průmyslové oblasti.

Dokončené investiční akce v cyklo dopravě v roce 2023

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Komořany – Lahovice	A200	Nová cyklostezka v prostoru od opěry mostu přes údolí Vltavy ke křižovatce na Točnou v délce cca 670 metrů. Cyklostezka je navržena s asfaltovým krytem v šířce 4,5 metrů.
Staroklánovická	A500	Steza pro společný provoz cyklistů a chodců sloužící jako spojení mezi Újezdem nad Lesy a Klánovicemi. Celková délka stezky 569 metrů, šířka 3 metry, resp. 2,5 metrů. Celá stezka má asfaltový povrch a je uložena v zapuštěných obrubnicích.
Přístaviště – Vyšehradský tunel etapa I.	A2	Rekonstrukce stávající cyklistické trasy A2 v úseku Vyšehradský tunel – most na Veslařský ostrov. Délka upravovaného úseku je 1420 metrů, šířka je až 5,5 metrů.

V průběhu roku 2023 došlo na území Prahy ke vzniku čtyř lávek (Štvanická lávka spojovala Holešovice a Karlín, v Radotíně jedna lávka překonává Výpadvou ulici, druhá byla obnovena přes Berounku, v Čakovcích se jedná o lávku přes železniční trať).

U rekonstruované železniční stanice Praha-Radotín byla vybudována druhá městská automatizovaná kolárna s kapacitou 30 jízdních kol. Před kolárnou (mimo uzavíratelný prostor, ale stále pod střechou) se nachází další stojany s kapacitou 20 kol.



■ Kolárna u železniční stanice Praha – Radotín

Neinvestiční akce v cyklo dopravě v roce 2023 (dopravní opatření – zvyšování bezpečnosti)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Černokostelecká	A232	Navržení nových opatření pro cyklisty v ulici Černokostelecká v délce 1,3 kilometru.
Svornosti	propojka A13-A14	800 metrů dlouhý nový cyklopruh mezi ulicemi Lidická a Strakonická.
Sobín	A15	Nové vyznačení cyklotrasy A15 v úseku Zličín – Sobín.
Na Hřebenkách	A32	Integrace cyklistů do hlavního dopravního prostoru (nevyhrazený cyklopruh ve stoupání na Strahov s délkou 550 metrů).
Pod Krejčárkem	propojka k ul. Hartigova	Nový vyhrazený cyklopruh ve stoupání ulice Pod Krejčárkem v délce 400 metrů + nevyhrazený cyklopruh v druhém směru v délce 200 metrů.
Jiráskův most	předpolí mostu	Propojení cyklopruhů v ulicích Zborovská a na Jiráskově mostě + vyznačení tří sdružených přechodů pro chodce a cyklisty.
Chlumecká	A26	Nový cyklopruh v šířce 1,5 až 2,3 metru a délce cca 1 kilometr.

V roce 2023 skončila dvouletá uzavírka pěší a cyklistické stezky podél Hostivařské přehrady. Trasa v délce 2 kilometrů po pravém břehu nádrže má zcela nový povrch, mobiliář i opěrné stěny.

Na křižovatce Bucharovy, Nárožní a Rozvadovské spojky bylo instalováno první cyklostupátko s podpůrným zábradlím, které usnadňuje u cyklosemaforů čekání na zelenou (umožňuje cyklistům pohodlně počkat, než jim naskočí zelená pro přejezd komunikace).



■ Stezka podél Hostivařské přehrady



■ Cyklostupátko, ulice Bucharova

Na Dvořákově nábřeží vznikl v cykloobousměrce před semaforem automatický detektor cyklistů, který je doplněn i informací o zařazení detekce.

Jednosměrek s obousměrným provozem cyklistů bylo v roce 2023 vyznačeno po Praze 21. Nejvíce jich vzniklo v Praze – Libuši, další vznikly na Praze 4, 6, 7, 8 a na Praze 12.

Parkovací místa pro kola a koloběžky jsou využívána především pro sdílená kola a koloběžky a vznikají hlavně na Praze 1, 2, 3, 6 a 7. V roce 2023 jich po Praze přibýlo celkem 45.

U rekonstrukce ulice Na Florenci byly použity nové poklopy kanálů (s vodorovnou orientací). Ty jsou mnohem bezpečnější, nehrozí, že do nich zapadne kolo a zapříčiní pád cyklisty.



■ Parkovací místo pro kola a koloběžky, ulice Maiselova

4.1 CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)

V metru mohou být kola přepravována s výjimkou první plošiny přímo za strojvedoucím na každé první a poslední plošině jednotlivých vozů soupravy (max. dvě jízdní kola na každé plošině).

směr jízdy



Pro přepravu jízdního kola lze využít vybrané výtahy ve stanicích metra – aktuálně Anděl, Bořislavka, Černý Most, Háje, Chodov, Karlovo náměstí, Ládví, Letňany, Národní třída, Nemocnice Motol, Opatov, Palmovka, Pankrác, Petřiny, Prosek, Roztyly, Skalka, Střížkov. Výtahy jsou označeny modrým piktogramem jízdního kola.

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 (ani v případě náhradní dopravy), kromě linky 147 a cyklobusů (brdský v trase Dobřichovice – Kytín, českorájský v trase Mladá Boleslav – Sobotka a kokořínské spoje linek 695, 696 a 697). 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 Suchbolské náměstí a Výhledy.

Pro cestující s platným jízdním dokladem PID (nebo dokladem na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, O, B) přeprava jízdních kol ve vlaku bezplatná (stejně jako v metru, na vybraných úsecích tramvajových linek, na lanovce 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. – Praha-Smíchov severní nástupiště – Hostivice – Středokluky – Podlešín – Slaný – Zlonice. Tento vlak nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, hrací koutek pro děti a herní stolky. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen speciální cyklovůz vlaku.

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. V roce 2023 se zvýšil počet výpůjček o 25 procent ve srovnání s rokem 2022, uživatelů přibýlo dokonce 41 %. Od začátku služby sdílené kolo na Lítačku využilo 60 tisíc lidí, tedy téměř 5 procent Pražanů.

4.2 POČET CYKLISTŮ

Sledování intenzity provozu cyklistů je prováděno pomocí cyklosčítačů umístěných na páteřní síti cyklostezek 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.

V roce 2023 byla na síti sčítači osazených cyklotras či v jejich bezprostředním okolí provedena významná řada oprav a uzavírek. Stavební činnost výrazně ovlivnila zejména data, která jsou v tabulce zvýrazněna. Lokalita Modřany pak byla ovlivněna opakovanou krádeží měřicí technologie a následným přesunem měřené lokality.

Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými sčítači

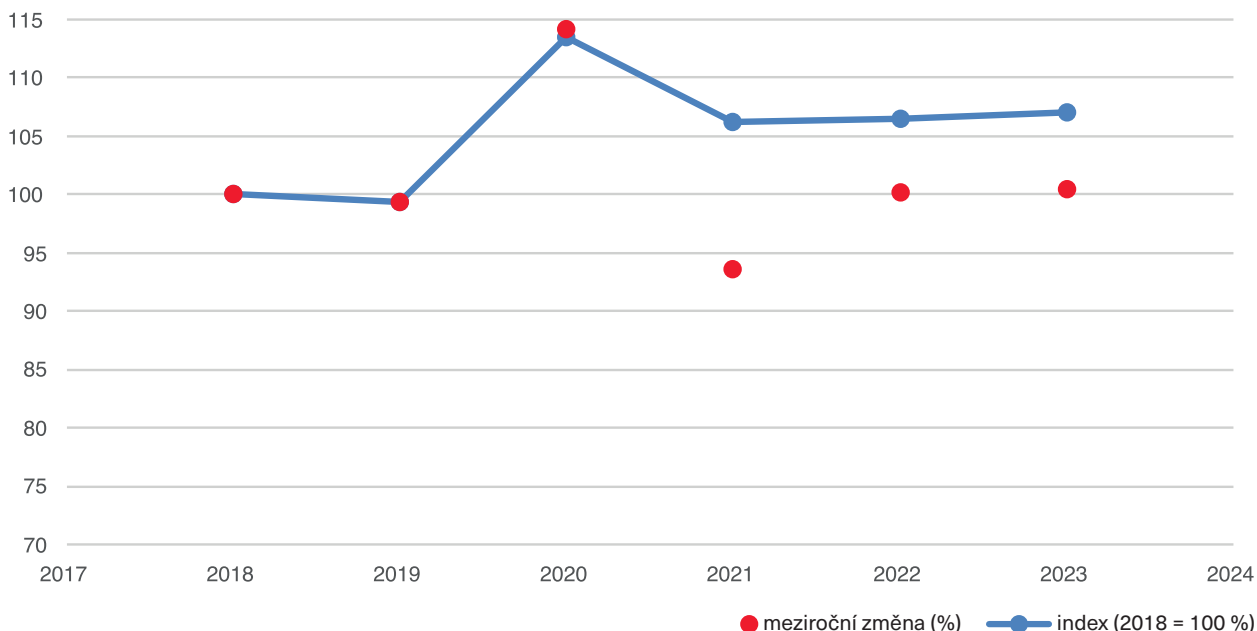
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna	Cyklistů za den
		2022	2023	23/22 (%)	max. roku 2023
Anděl (Plzeňská)	A14, Plzeňská	149861	161 563	8%	862 (st)
Atletická	A140, mezi ulicemi Běžecká a Skokanská	102555	48 178	-53%	323 (pá)
Barrandovský most	A12, stezka na levém předmostí	203042	61 931	-69%	818 (út)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	106156	98 429	-7%	743 (ne)
U Českých loděnic	A2, u křižení s A27	260792	372 729	43%	3226 (so)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	363259	72 398	-80%	561 (čt)
Hybernská	A25, mezi ulicemi Opletalova a Dlážďená	106910	104 853	-2%	746 (po)
Hlubočepská	A12, Zbraslavská – Na srpečku	185123	177 263	-4%	1751 (so)
Jeremenkova	A221, bývalé Podolí	76981	108 238	41%	785 (st)
Kampa	A1, vstup do parku Kampa	149008	162 987	9%	1066 (st)
Nábřeží Kapitána Jaroše	A1, 200 m od Hlávčova mostu	70740	108 739	54%	854 (út)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	77680	76 247	-2%	713 (so)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	27882	31 922	14%	547 (so)
Mladoboleslavská	A265, mezi ulicemi Hůlkova a Polaneckého	102699	92 378	-10%	784 (ne)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	90404	93 487	3%	644 (út)

Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými sčítači

Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna	Cyklistů za den
		2022	2023	23/22 (%)	max. roku 2023
Pelléova	A160, přejmenovaný Špejchar	72327	69 163	-4%	641 (út)
Podolské nábřeží – stezka	A2, 150 m jižně od Vyšehrad. tunelu	327867	216 243	-34%	2228 (út)
Podolské nábřeží – vozovka	A2, ve vozovce, u TS 224/23	119855	190 732	59%	2346 (st)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paňankou	85505	86 582	1%	1053 (so)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	489664	458 542	-6%	5649 (ne)
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ul. Ke Štvanici	355472	156 430	-56%	2180 (po)
Smetanovo nábřeží	A2, mezi ulicemi Betlémská a Na zábradlí	333299	387 307	16%	1846 (út)
Lahovičky (Strakonická)	A1, u Lahovického mostu	152839	134 001	-12%	1936 (so)
Krč (Sulická)	A22, pod Jižní spojkou	161240	154 947	-4%	1498 (so)
Čísařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	354915	391 338	10%	4063 (so)
Stezka okolo Rokytky	A26, bývalý název Vysočany	226193	226 570	0%	1863 (ne)
Drážní stezka – Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	106787	80 655	-24%	619 (st)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	423750	59 201	-86%	3417 (so)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	63261	42 341	-33%	295 (út)
V Zámčích		315458	273 588	-13%	4333 (so)
Celkem		5661524	4698982	-17%	

Uvedené 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 2023, (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.

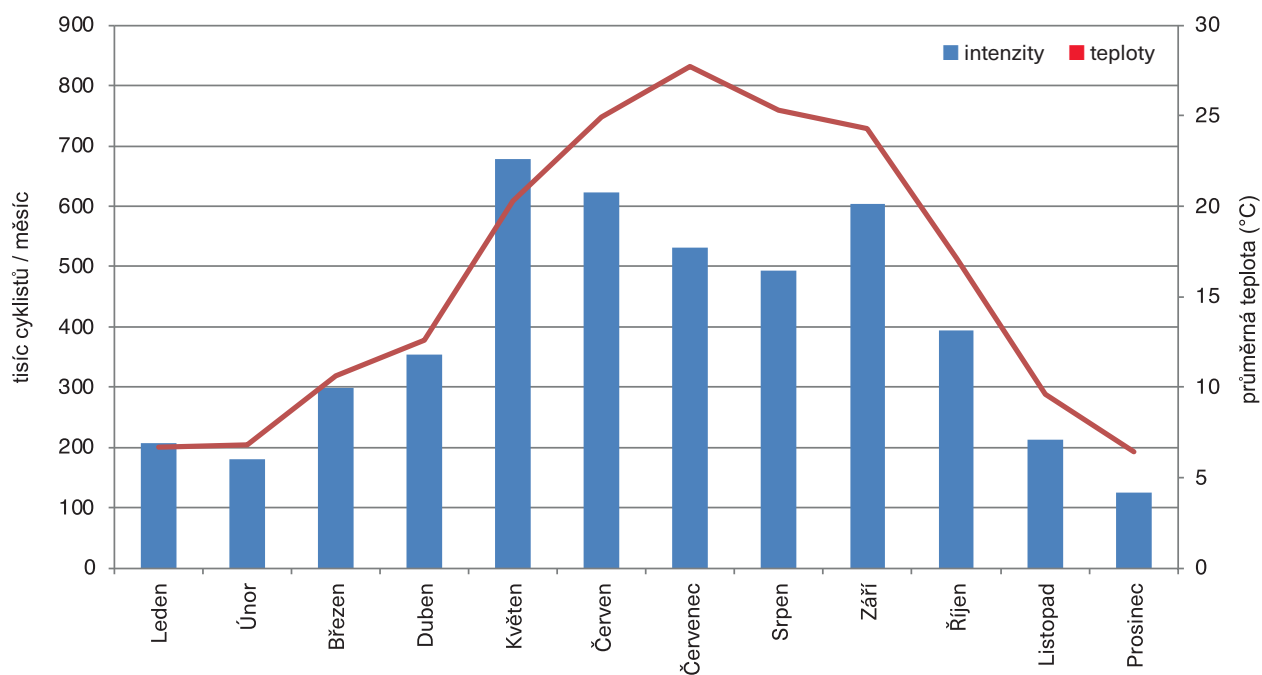
VÝVOJ INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY V LETECH 2018–2023



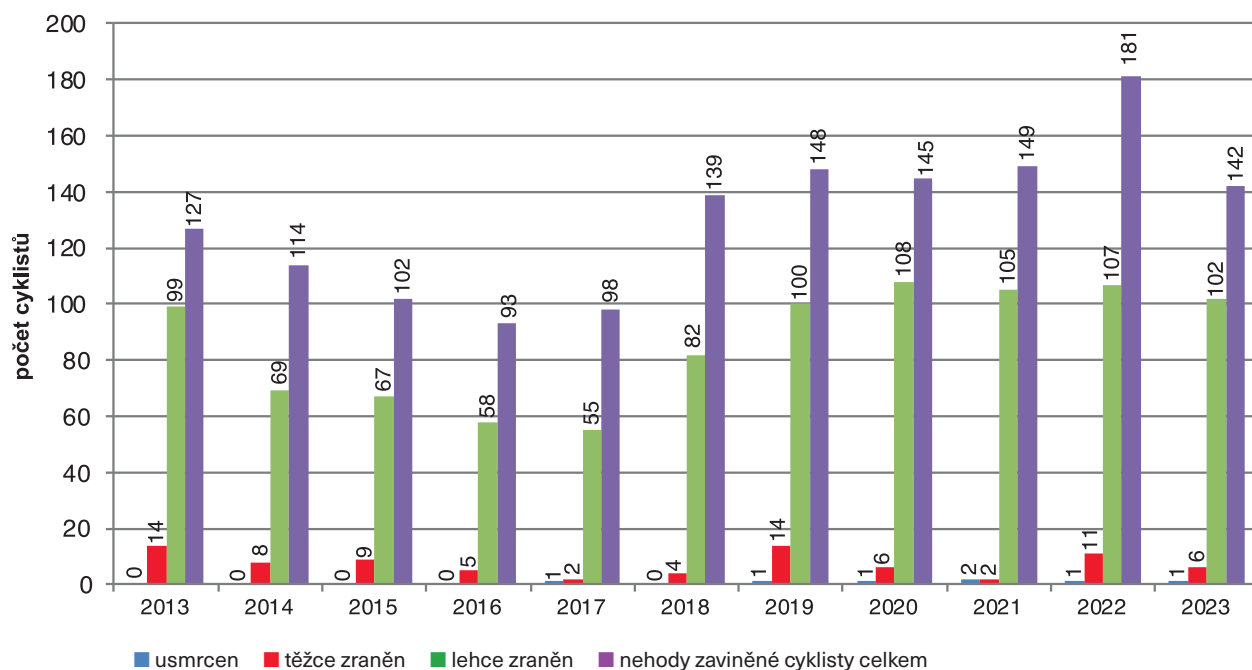
Z výsledků srovnání intenzit provozu cyklistů je zřejmá stabilizace postupného růstu cyklistické dopravy po odeznění změn v dopravě, způsobených epidemií COVID 19. V roce 2021 narostl počet cyklistů na měřených profilech v porovnání s rokem 2019 o 6,9 %, v následujících letech mírně roste.

Cyklistický profil Povltavská je dlouhodobě lokalita s nejvyšším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl květen.

ROČNÍ VARIACE CYKLODOPRAVY 2023 PODLE AUTOMATICKÝCH CYKLOSČÍTAČŮ



NEHODY ZAVINĚNÉ CYKLISTY V PRAZE V LETECH 2013–2023 (ZDROJ OSDP KŘP HL. M. PRAHY)



■ Tachovské náměstí po rekonstrukci

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.



■ Štvanická lávka



■ I. P. Pavlova

Právě opatření ke zvýšení bezpečnosti pohybu chodců se soustředí na trasy s vysokým počtem chodců, zejména dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jednotlivé úpravy probíhají ve spolupráci s jednotlivými městskými částmi.

V tomto roce patří mezi nejvýznamější stavby určené pro chodce patří Štvanická lávka též známá jako Holka. K dalším opatřením ke zvýšení bezpečnosti chodců patří nově vyznačená pěší zóna na I.P. Pavlova.



■ Jeremenkova x Modřanská



■ Janáčkovo nábřeží

K největším zásahům v oblasti zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce patří stavební úprava přechodu pro chodce v křižovatce mezi ulicemi Jeremenkova x Modřanská x Podolské nábřeží. Zde došlo k vybudování dělicího ostrůvku u dříve příliš dlouhého přechodu.

V křižovatce na Janáčkově nábřeží x Jiráskův most došlo k vybudování nových přechodů, čímž došlo k omezení riskantních pohybů chodců v daném místě.



■ Karlovo náměstí



■ Stupská

Před Všeobecnou fakultní nemocnicí na Karlově náměstí v ulici U Nemocnice došlo k úpravě stávajícího přechodu pro chodce. Stávající chodníková plocha byla rozšířena, čímž došlo ke zkrácení přechodu a byly vybudovány prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

K vybudování nového přechodu pro chodce došlo v místě s velkou frekvencí chodců i v ulici Stupská na Praze 14. V místě, kde docházelo k nebezpečnému přecházení chodců.



■ Na Florenci



■ Hostivařská přehrada

U Masarykova nádraží na Praze 1 došlo ke kompletní rekonstrukci ulice Na Florenci, s čímž souvisí i opravení chodníků a realizace nových přechodů pro chodce.

Na závěr nelze opomenout opravu stezky podél Hostivařské přehrady. Došlo k rekonstrukci povrchu stezky a i přilehlých opěrných zdí.

Systémy v jednotlivých oblastech řízení dopravy a dopravní telematiky byly v roce 2023 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 2023 byla na území hlavního města postavena tři nová SSZ. V souvislosti s výstavbou tramvajové tratě na Libuš byla přestavěna původní okružní křižovatka Novodvorská – Generála Šišky na světelně řízenou a při výstavbě tratě na Dědinu bylo SSZ osazeno na křižovatce Drnovská – Vlastina. Zároveň bylo při této akci bez náhrady zrušeno provizorní SSZ v ulici Vlastina. Na Radlické ulici vzniklo nové SSZ v rámci výstavby Nová Waltrovka. Tři samostatné řízené přechody se v souvislosti se stavebními úpravami staly součástí řízených křižovatek. Počet radičů se tak zvýšil o dva na 684, počet signalizovaných míst na komunikační síti stoupl na celkových 720.

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 a jsou preferováni chodci. V roce 2023 je pomocí tohoto režimu již řízeno 124 signalizovaných míst. Podíl nepřetržitě řízených signalizací v Praze se snížil na 69 %. Počet SSZ na tramvajové síti se vlivem výše uvedených změn zvýšil o čtyři. Počet SSZ s preferencí tramvají se zvýšil o jedenáct. Počet SSZ s aktivní detekcí pro preferenci autobusů se zvýšil o 27 a s detekcí pasivní bylo jedno SSZ zrušeno. 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
684 (dle počtu radičů)	151	544
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvají	SSZ s detekcí pro preferenci autobusů
257	240	300
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2022		
3 nová SSZ, 1 SSZ bylo zrušeno		14 obnovených SSZ



■ Nové SSZ 6.843 Drnovská – Vlastina



■ Obnovené SSZ 5.550 Bucharova – Nárožní

V roce 2023 bylo zrekonstruováno celkem 14 SSZ. V rámci rekonstrukcí byly zlepšovány zejména podmínky pro chodce a cyklisty zřizováním nových přechodů nebo sdružených přechodů s přejezdy pro cyklisty. Takto byly upraveny při obnově například křižovatky Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží, Veletržní – Bubenská a Spojovací – K Žižkovu. Mnohé křižovatky byly obnoveny současně s větší investiční akcí jako byla výstavba tramvajové tratě na Dědinu, doplnění nájezdové rampy na Rozvadovskou spojku, nebo připojení nově postavených developerských projektů.

Nově postavená SSZ na území hl. m. Prahy

4.792	Novodvorská – Generála Šišky	6.843	Drnovská – Vlastina
5.857	Radlická – Delta Radlická		

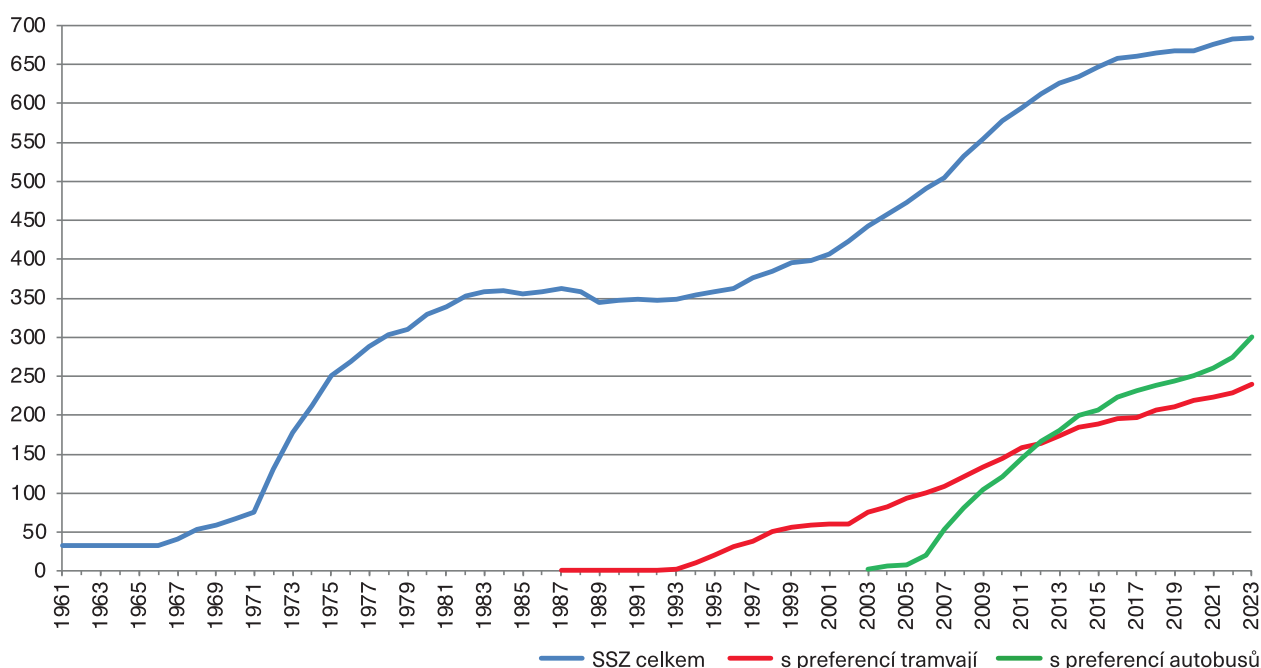
Zrušená SSZ na území hl. m. Prahy

6.996	Vlastina – přechod Žukovského (provizorní)
-------	--

Obnovená SSZ na území hl. m. Prahy

0.350	Vinohradská – Hagibor	6.162	Evropská – smyčka Divoká Šárka
1.030	Mezibranská – Žitná	6.169a	Evropská – Vlastina
1.039	Žitná – Štěpánská	6.169b	Evropská – Litovická
4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova	7.183	Veletržní – Bubenská
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	9.221	Poděbradská – U Tesly
5.550	Bucharova – Nárožní	9.226	Spojovací – K Žižkovu
5.976	Strakonická – přístav Smíchov	9.297	Kolbenova – Kbelská
6.123	Evropská – Libocká		

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
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	578	646	658	660	665	667	668	675	682	684
Samostatných přechodů	–	9	37	45	57	108	146	152	154	153	154	156	155	155	151
Centrálně řízených SSZ	–	–	–	20	116	270	440	456	466	478	484	503	528	539	544
SSZ s preferencí tramvají	–	–	–	1	59	145	189	195	197	206	211	219	223	229	240
SSZ s preferencí autobusů	–	–	–	–	–	121	206	223	231	238	245	251	260	274	300

6.2 ŘÍDICÍ ÚSTŘEDNY

Řídicí ústředny jsou systémovými uzly pro řízení dopravy s využitím světelných signalizačních zařízení (SSZ). Struktura tohoto řízení je v Praze rozčleněna do několika úrovní. Na nejnižší úrovni jsou jednotlivá SSZ s řadiči, která jsou postupně připojována k oblastním dopravním řídicím ústřednám (ODŘÚ).

Ovládání SSZ a řízení celých oblastí je prostřednictvím automatizovaných ODŘÚ centralizováno do Hlavní dopravní řídicí ústředny (HŘÚ), která je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na Bojišti v Praze 2.

Z HŘÚ mohou dispečeři v současnosti ovládat cca dvě třetiny všech SSZ v hlavním městě Praze. Systém řídicích ústředen spravuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

V závěru roku 2023 byl do systému ústředen implementován multiagentní a adaptivní systém řízení dopravy (MAS), který optimalizuje řízení dopravy prostřednictvím SSZ v okolí tunelů na městském okruhu.

Ke konci roku 2023 bylo v Praze instalováno 10 oblastních dopravních řídicích ústředen a na centrální úroveň řízení připojeno 544 SSZ.

Seznam ODŘÚ v hl. m. Praze, jejich umístění, územní příslušnost a počet připojených SSZ				
Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na Bojišti	centrum 1, pravý břeh	88	SCALA
C1b	Těšnov	centrum 1, pravý břeh	36	VRS 5000
C2	Smíchov	centrum 2, levý břeh	102	SCALA
C3	Vltavská	centrum 3, Holešovice	30	VRS 5000
V	Českomoravská	východ	64	VRS 5000
S	Ládví	sever	45	SCALA
J	Pankrác	jih	64	SCALA
JZ	Nové Butovice	jihozápad	34	SCALA
JV	Skalka	jihovýchod	52	SCALA
SZ	Dejvická	severozápad	29	SCALA

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 HŘÚ 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.dopravniinfo.cz/)

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

6.4 DALŠÍ DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ 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 systému televizního dohledu dostupných 758 kamer, jak z dohledových systémů TSK, a.s., tak z kamerového dohledu tunelového komplexu Blanka.

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

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	387	monitoring dopravní situace – správa TSK, a.s.
TVD-TKB	371	monitoring dopravy a tech. zázemí v tunelovém komplexu Blanka a návazných SSZ
MKS	1 100	monitoring bezpečnostní (dopravní) situace – správa odbor bezpečnosti MHMP
DPP	1 200	monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

Rozlišujeme několik typů kamer, zejména podle jejich primárního účelu. V tunelech jsou instalovány pevné kamery s bezpečnostní videodetekční funkcí. Na základě softwarové definice potenciálních událostí, které mohou v zorném poli kamery nastat, dokážou tyto kamery detekovat zastavené vozidlo, pomalu jedoucí vozidlo, vznikající kolonu vozidel, předmět na vozovce, který je překážkou v silničním provozu, nebo jiné potenciálně nebezpečné situace, jako je výskyt chodce v dopravním prostoru, protijedoucí vozidlo či snížená viditelnost v tunelu (prach, mlha, kouř). Tyto kamery tak poskytují nejen obraz pro on-line dohled dispečerů HDŘÚ a DIC, ale i události, které vyvolávají v řídicím systému příslušného tunelu předem definované automatické reakce.

Druhým typem jsou otočné kamery, které umožňují operátorům manuálně kamerou otáčet či přibližovat (ZOOM), a tím získat přehled o dopravní situaci i ze vzdálenějších částí dohlížené komunikace. Novější typy těchto otočných kamer instalovaných v posledních projektech v rámci operačního programu doprava (OPD) dokážou rovněž detekovat základní charakteristiky dopravního proudu, je-li kamera v přednastavené prepozici. Takové kamery jsou umístěny zejména na městském okruhu a radiálách a jsou souhrnně označovány jako kamery komplexního telematického dohledového systému (KTDS). Statické obrázky z dopravních kamer jsou také dostupné na webových stránkách TSK <http://unicam.tsk-praha.cz/discoverer/ktds> nebo na <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/dopravni-kamery>. V roce 2023 probíhal proces přepojování a integrování kamer TSK na nové servery v majetku TSK – osamostatnění od 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	96	Videodetektory umístěné na sloupech VO určené pro sběr profilových dopravních dat

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

Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)

Ulice (úsek)	Ulice (úsek)
Cínovecká (před Kosteleckou, 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 šíří MAC adresy projíždějících bezdrátových zařízení. Z průjezdů více řezů na trase pak získává skutečnou dobu průjezdu. Statisticky vyhodnocené údaje se dále poskytují veřejnosti prostřednictvím vybraných ZPI (28 lokalit ZPI) a webových stránek <http://unicam.tsk-praha.cz/discoverer/traveltime3>. V roce 2022 takto byly měřeny dojezdové doby na 40 úsecích, z toho na 1 úseku se vyhodnocuje dojezdová doba i pro kategorii nákladních vozidel.

Komunikace s vyhodnocováním dojezdových dob (DD)

Komunikace	Úseky	Komunikace	Úseky
V Holešovičkách	2	Rozvadovská spojka	4
tunelový komplex Blanka	11	Plzeňská	3
Jižní spojka, Štěrbolská spojka	3	Novopacká	3
Průmyslová	1	Cínovecká	2
Karlovarská	4	Liberecká	1
Strakonická	2	5. května	4

PARKING DETECTION

V roce 2020 byl spuštěn projekt chytrého parkování – Parking detection v ulici Hradební. Jedná se o systém chytrého parkování založený na detekci obsazenosti parkovacích míst v reálném čase primárně pomocí kamer a umělé inteligence. Klíčové benefity systému jsou optimalizace využití omezených parkovacích ploch, informovanost řidičů vozidel o aktuální obsazenosti parkovací plochy, zvýšení bezpečnosti v oblasti díky moderním dohledovým technologiím, využití systému k dlouhodobému sbírání dopravních dat pro rozvojové plánování, integrace řešení do vyšších celků – např. napojení na policii aj.

PŘESTUPKOVÉ TELEMATICKÉ SYSTÉMY

Základem všech přestupkových systémů je detailová kamera s technologií čtení registračních značek. Takto získaná data jsou následně předávána chráněnou cestou ke zpracování příslušnému útvaru Městské policie hl. m. Prahy nebo Policie České republiky. Všechna taková zařízení rovněž přispívají ke sběru dopravních informací.

MĚŘENÍ ÚSEKOVÉ RYCHLOSTI VOZIDEL (MÚR)

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

V souhrnu je tímto způsobem zjišťována rychlost na 58 úsecích v hl. m. Praze. Z uvedeného počtu je 10 lokalit umístěno v pražských tunelech na městském okruhu, kde významnou měrou přispívají k plynulosti a tím i bezpečnosti provozu.

V roce 2023 proběhla obnova technologie u měřičů úsekové rychlosti ve Strahovském tunelu, tunelu Mrázovka a na Dobříšské ulici u Zlíchovského podjezdu.

Měření úsekové rychlosti vozidel (MÚR)

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

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA

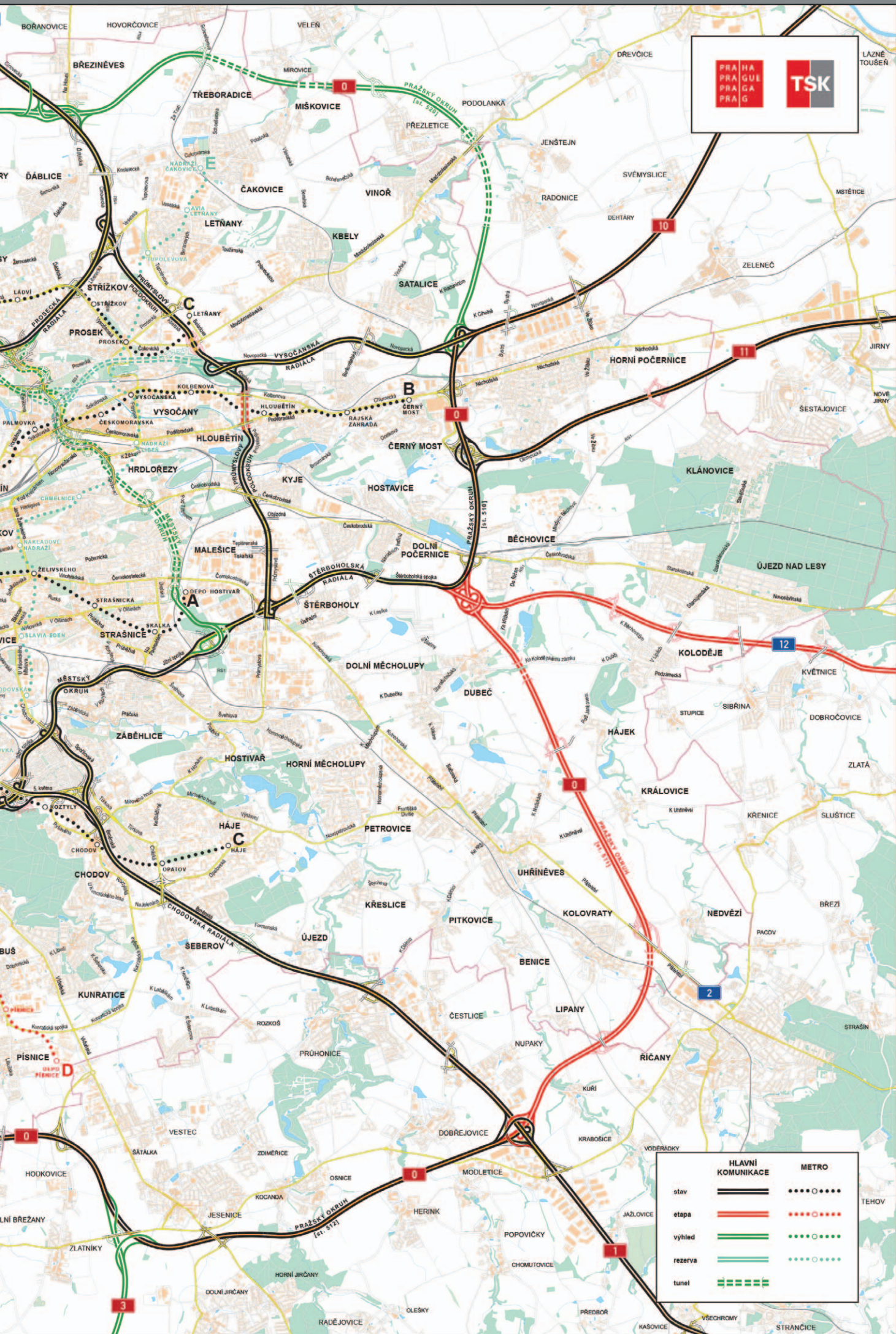


Vydala a zpracovala Kartografie PRAHA, a.s. v roce 2023 jako účelový náklad pro
Technickou správu komunikací hlavního města Prahy, a.s. Jakákoliv reprodukce mapy
nebo její části je povolena jen se souhlasem výše uvedených společností.

Topografický podklad © Kartografie PRAHA, a.s.
Odborný obsah © TSK hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství
Stav k 31. 12. 2023

1 : 90 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3 km



HLAVNÍ KOMUNIKACE		METRO	
stav	==		
etapa	==		
vyhled	==		
rezerva	==		
tunel	==		

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. K 31. 12. 2023 byla zařízení s touto technologií instalována na 38 lokalitách.

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

V některých lokalitách jsou technologie měření úsekové rychlosti a měření okamžité rychlosti kombinovány. Měření okamžité rychlosti může být kombinováno rovněž s technologií dokumentace jízdy na červenou.





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. K 31. 12. 2023 bylo 19 takových zařízení osazeno na 18 křižovatkách. Celkem může být takto detekováno až 44 jízdních směrů. Systém je složen z dvojice kamer (přehledové a detailové), které zaznamenávají aktuální stav na světelné signalizaci a detekují okamžik průjezdu vozidla stop čarou v době, kdy má signalizaci červený signál.

Křižovatky se systémem dokumentace jízd 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	Střelnická x Ďáblická
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 zařízení, které umožňuje 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 ověří 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 72 informačních tabulí určených pro dopravní informace celoměstského významu (v tunelovém komplexu Blanka je instalováno dalších 26 dvouřádkových ZPI informujících o aktuální situaci v tunelu).

Zařízení pro provozní informace (ZPI)					
No.	Číslo ZPI	Lokalita	No.	Pořadí	Lokalita
01	ZPI-001	Městský okruh 2,5 km směr západ	35	ZPI-621	Evropská 1
02	ZPI-002	Městský okruh 2,5 km směr východ	36	ZPI-622	Evropská 2
03	ZPI-011	Štěrboholská radiála 1	37	ZPI-624	Svatovítská (při TKB)
04	ZPI-012	Štěrboholská radiála 2	38	ZPI-631	Patočkova 2
05	ZPI-021	Černokostelecká	39	ZPI-632	Milady Horákové 1 (při TKB)
06	ZPI-022	Vinohradská	40	ZPI-701	Městský okruh 22,5 km směr východ
07	ZPI-121	Hlávkův most	41	ZPI-702	Městský okruh 22,5 km směr západ
08	ZPI-122	Wilsonova 1	42	ZPI-721	Partyzánská (při TKB)
09	ZPI-123	Wilsonova 2	43	ZPI-731	Korunovační
10	ZPI-131	Na Františku	44	ZPI-732	Milady Horákové 3 (při TKB)
11	ZPI-321	Jana Želivského	45	ZPI-733	Milady Horákové 2 (při TKB)
12	ZPI-401	Městský okruh 8,0 km směr západ	46	ZPI-734	Pod lisem (při TKB)
13	ZPI-402	Městský okruh 8,5 km směr východ	47	ZPI-811	Cínovecká (zobrazována schémata)
14	ZPI-411	5. května 1	48	ZPI-812	Liberecká
15	ZPI-412	Spořilovská	49	ZPI-813	V Holešovičkách (zobrazována schémata)
16	ZPI-421	Vídeňská	50	ZPI-821	Rohanské nábřeží
17	ZPI-423	Modřanská 1	51	ZPI-831	Nad Šutkou
18	ZPI-431	5. května 2	52	ZPI-911	Vysočanská radiála
19	ZPI-432	5. května 3	53	ZPI-921	Mladoboleslavská
20	ZPI-433	Modřanská 3	54	ZPI-922	Chlumecká 1
21	ZPI-434	Modřanská 2	55	ZPI-923	Chlumecká 2
22	ZPI-501	Městský okruh 11,0 km směr sever	56	ZPI-924	Poděbradská
23	ZPI-502	Městský okruh 11,5 km směr jih	57	ZPI-925	Českobrodská 2
24	ZPI-503	Městský okruh 12,0 km směr sever	58	ZPI-926	Českobrodská 1
25	ZPI-511	Strakonická 1	59	ZPI-931	Kbelská
26	ZPI-513	Rozvadovská spojka 1	60	ZPI-932	Průmyslová 1
27	ZPI-514	Rozvadovská spojka 2	61	ZPI-933	Průmyslová 2
28	ZPI-521	K Barrandovu	62	ZPI-BR1	MO 16,9 V – Brusnický tunel směr východ
29	ZPI-523	Vrchlického	63	ZPI-BR6	MO 17,5 Z – Brusnický tunel směr západ
30	ZPI-531	Strakonická 3	64	ZPI-BU2	MO 21,9 Z – Bubenečský tunel směr západ
31	ZPI-532	Hořejší nábřeží	65	ZPI-BU3	MO 19,5 V – Bubenečský tunel směr východ
32	ZPI-533	Dienzenhoferovy sady	66	ZPI-DE2	MO 18,9 Z – Dejvický tunel směr západ
33	ZPI-601	MÚK Malovanka	67	ZPI-DE7	MO 18,5 V – Dejvický tunel směr východ
34	ZPI-612	Patočkova 1	68	tun. ZPI 1	Strahovský tunel

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.



■ ZPI-624 Svatovítská (při TKB)



■ ZPI-122 Wilsonova 1

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
Českbrodská	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.

V roce 2023 byl na ulici Dukelských hrdinů odinstalován systém pro kontrolu výšky vozidel (KVV). v r. 2023 byl nově instalován systém pro kontrolu výšky vozidel (KVV) v lokalitě Jaromírova-Sekaninova z centra od ul. Spytihněva směr Fidlovačka.

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 rozblikají v okamžiku, kdy do vyčkávacího prostoru před přechodem vejde chodec. Tím je příjezdějícím vozidlům signalizována přítomnost chodce.

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu		
Systém	Počet	Popis
IMR	126	Informativní měření rychlosti
DAVID	11	Sympatické měření rychlosti
KVV	5	Kontrola výšky vozidel
LED	10	Lokality přechodů zvýrazněných aktivními zemními LED návěstidly

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
257 SSZ (100 %)	240 SSZ (93 %)	63 SSZ (24 %)	177 SSZ (69 %)
rok 2023: +4 SSZ	rok 2023: +11 SSZ	rok 2023: -2 SSZ	rok 2023: +13 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 2023 byly zprovozněny nové úseky tramvajových tratí. Prodloužení tratě na Dědinu vyvolalo velkou přestavbu tří křižovatek na Evropské ulici u smyčky Divoká Šárka, na které byla nově zavedena preference tramvají. Při výstavbě trati po ulici Vlastina vzniklo nové SSZ na křižovatce Drnovská – Vlastina. Okružní křižovatka Novodvorská – Generála Šišky byla přestavěna na řízenou při výstavbě trati na Libuš. Tramvaje zde odbočují z vlastního tělesa do středu Novodvorské ulice. Celkem tak na tramvajové síti přibyla 4 SSZ. Všechna tato SSZ mají podmíněnou preferenci tramvají.

Na křižovatce Poděbradská – Kbelská byla preference během její velké přestavby v roce 2022 dočasně zrušena, ale v roce 2023 byla obnovena. Došlo k zavedení preference na již dříve obnovených křižovatkách Ječná – Štěpánská, Táborská – Petra Rezka a Táborská – Lounských. V souvislosti s výstavbou trati na Dědinu byla preference zavedena také na vjezdu do smyčky Divoká Šárka. Dále byla preference zprovozněna na křižovatce Černokostelecká – Sazečská a na přechodu Plzeňské ulice u ulice Na Záměšli. Celkový počet SSZ s preferencí tak vzrostl na 240 a podíl signalizovaných míst s preferencí tramvají v Praze přesáhl 93 %.



■ SSZ 4.792 Novodvorská – Generála Šišky



■ SSZ 4.429 a,b Táborská – Lounských, Táborská – Petra Rezka

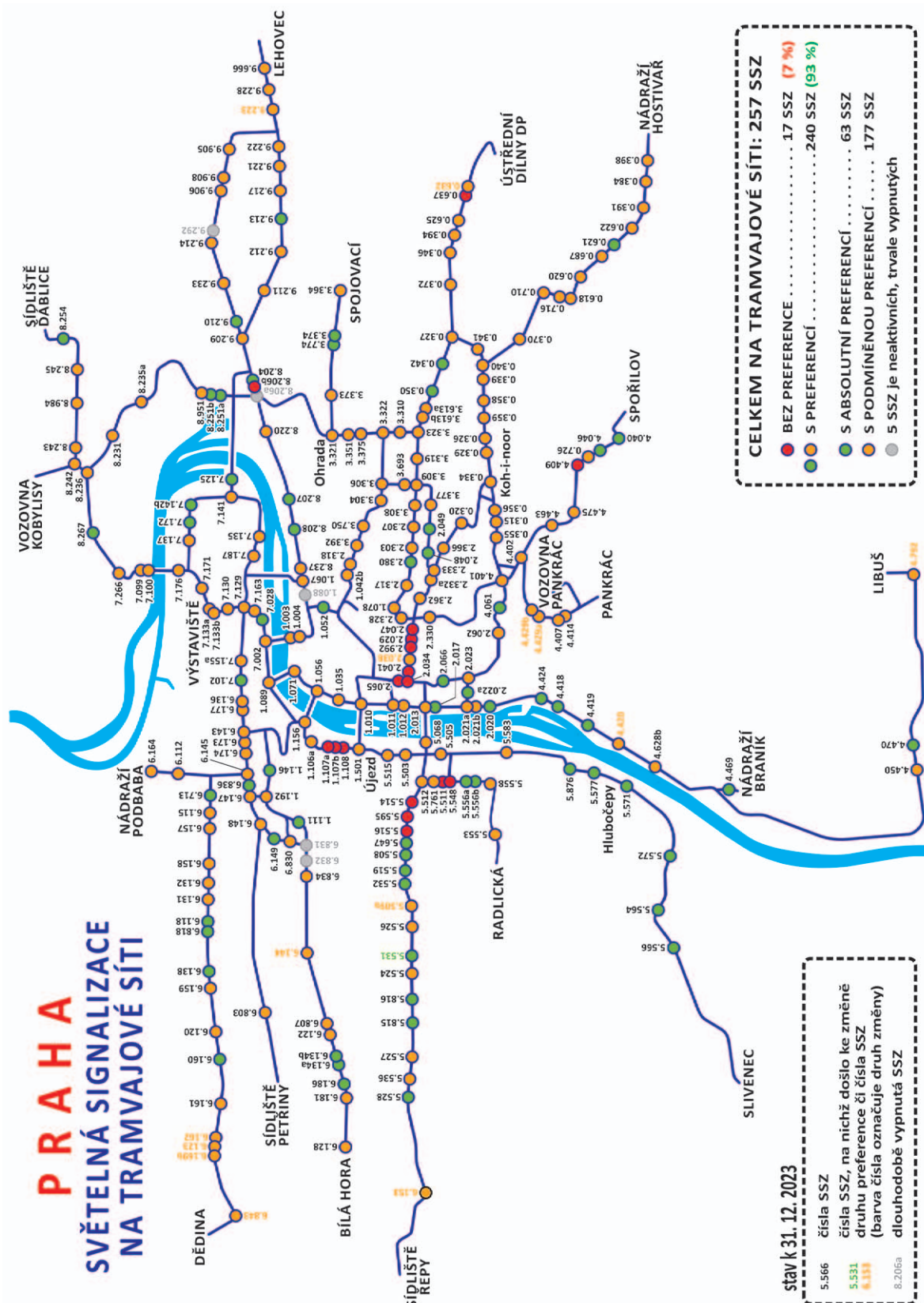
SSZ, na nichž byla v roce 2022 zavedena preference tramvají

0.632	Černokostelecká – Sazečská (P)	6.123	Evropská – Libocká (P)
2.038	Ječná – Štěpánská (P)	6.162	Evropská – smyčka Divoká Šárka (P)
4.429a	Táborská – Lounských (P)	6.169b	Evropská – Litovická (P)
4.429b	Táborská – Petra Rezka (P)	6.843*	Drnovská – Vlastina (P)
4.792*	Novodvorská – Generála Šišky (P)	9.223	Poděbradská – Kbelská (P)
5.509a	Plzeňská – přechod Na Záměšli (P)		

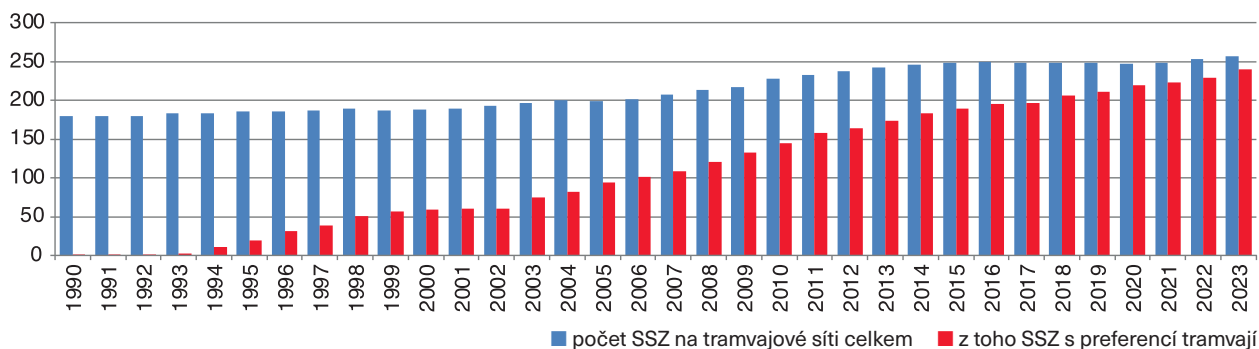
(P) ... podmíněná preference

(A) ... absolutní preference

* nové SSZ v roce 2023



SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
300 SSZ (100 %)	290 SSZ (97 %)	10 SSZ (3 %)
rok 2023: +26 SSZ	rok 2023: +27 SSZ	rok 2023: -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 zadaných bodech z vozidel do SSZ. K lokalizaci autobusů na SSZ se používají inframajáky nebo polohování pomocí GPS.

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

V roce 2023 přibýlo 27 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím aktivní detekce, z toho jsou 2 křižovatky nově vybaveny světelnou signalizací. Provizorní řízený přechod v ulici Vlastina, který měl detekci pasivní, byl v rámci výstavby tramvajové tratě zrušen. Největší rozvoj byl zaznamenán na Praze 5, kde byla preference zaváděna zejména na Bucharově, Jeremiášově, Řevnické a Plzeňské ulici. Celkový počet SSZ s preferencí autobusů tak dosáhl kulatého počtu 300.



■ Preference autobusů na SSZ 5.560 Jeremiášova – Červeňanského

Křižovatky, na nichž byla v roce 2023 zřízena detekce pro preferenci autobusů

0.633	Průmyslová – Ke Kablu	5.560	Jeremiášova – Červeňanského
4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova	5.581	Karlická – nám. Osvoboditelů
4.489	Libušská – Dobronická	5.590	Jeremiášova – Mukařovského
4.631	Květnového vítězství – Ke Stáčírně	5.601	Řevnická – terminál BUS
4.792*	Novodvorská – Generála Šišky	5.638	Řevnická – Ringhofferova
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	5.647	Plzeňská – Erbenova
5.493	Jeremiášova – Archeologická	6.123	Evropská – Libocká
5.495	Řevnická – Na Radosti	6.144	Patočkova – Bělohorská
5.498	Bucharova – Pekařská	6.153	Plzeňská – Makovského
5.508	Plzeňská – přechod Mahenova	6.162	Evropská – smyčka Divoká Šárka
5.512	Plzeňská – Radlická	6.169a	Evropská – Vlastina
5.513a	Bucharova – Seydlerova	6.169b	Evropská – Litovická
5.513b	Bucharova – výjezd z AO Nové Butovice	6.843*	Drnovská – Vlastina
5.550	Bucharova – Nárožní		

* Nové SSZ v roce 2023

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů

	2004	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
SSZ s preferencí BUS	7	8	121	144	167	180	200	206	223	231	238	245	251	260	274	300

7.2 DALŠÍ OPATŘENÍ PRO PREFERENCI VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Důležitým ukazatelem kvality hromadné dopravy ve městě je míra oddělení provozu veřejné hromadné dopravy od dopravy individuální. Snížení počtu míst se smíšeným provozem a liniové preference vozidel VHD se v případě tramvají dosahuje výstavbou tratí na samostatných tělesech, případně jejich oddělením od ostatního provozu podélnými betonovými tvarovkami (v Praze je na samostatném tělese cca 53 % z 150,3 km tramvajových tratí).

V autobusové dopravě je vyšší plynulosti provozu dosahováno samostatnými vyhrazenými pruhy či jízdou autobusů po tramvajovém pásu.

PREFERENCE TRAMVAJÍ – ZVÝŠENÉ TVAROVKY PODÉL TRAMVAJOVÝCH TRATÍ

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

Na konci roku 2023 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 13 990 metrů. Nové tvarovky byly osazeny na Bubenském nábřeží v rámci jeho rekonstrukce a v ulici Vlastina v souvislosti s výstavbou nové trati. Kratší úseky byly doplněny v Zenklově ulici a na nám. Jana Palacha.



■ Zvýšené tvarovky na Bubenském nábřeží



■ Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy na Kunratické spojení

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 2023 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy délky 71 700 metrů (cca + 5 700 m), z toho na komunikacích délky 52 700 metrů (cca + 4 000 m) a na tramvajových tělesech 19 000 metrů (cca + 1 800 m).

V uplynulém roce byly nejrozsáhlejší realizace na Kunratické spojení (v souhrnné délce cca 800 m), v Prosecké ulici (mezi ulicemi Nad Krocínkou a Vysočanskou v délce cca 235 m) a v ulici Pod Krejčárkem (před křižovatkou s Koněvovou ulicí). Méně významné úseky byly realizovány v ulicích Evropská, U Kamýku, Na Petřinách a Poděbradská.



BEZPEČNOST DOPRAVY

8.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

V roce 2023 bylo v Praze evidováno 14 273 nehod (-8 % oproti roku 2022), při nichž bylo 21 osob usmrceno (+24 %) a 2 177 osob zraněno (+8 %). Došlo k 514 nehodám s účastí chodců (-1 %), při kterých bylo 9 osob usmrceno (o 1 osobu více než v předchozím roce) a 463 osob zraněno (-2 %). Chodci sami zavinili 215 nehod (-6 %), přičemž bylo usmrceno 6 osob (o jednu osobu více než v předchozím roce) a 212 osob bylo zraněno (+8 %). Stoupl také počet nehod zaviněných dětmi, a to o 32 % (z 37 nehod v roce 2022 na 49 v roce 2023).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (13 686 z 14 273 nehod, tj. 96 % stejně jako v roce 2022). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, které je dáno zejména charakterem městského provozu, nevěnování se řízení a nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, činil 419 (-15 %).

Počty dopravních nehod, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod v Praze				
Rok	2021	2022	2023	Rozdíl 23/22
Počet nehod	17 510	15 475	14 273	-8 %
Počet smrtelných zranění	22	17	21	24 %
Počet těžkých zranění	126	196	158	-19 %
Počet lehkých zranění	1 609	1 829	2 019	10 %
Počet nehod se zraněním	1 529	1 739	1 883	8 %
Počet nehod bez zranění	15 981	13 736	12 369	-10 %
Zaviněno řidičem	16 958	14 876	13 686	-8 %
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	2 683	1 986	1 614	-19 %
nevěnování se řízení	1 213	1 276	3 875	204 %
jízda na červenou	221	212	190	-10 %
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	842	657	563	-14 %
nedání přednosti při odbočování vlevo	596	498	390	-22 %
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 255	1 041	895	-14 %
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	90	128	113	-12 %
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	123	127	145	14 %
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	465	420	359	-15 %
nepřízpůsobení rychlosti komunikaci (zatačka, šířka, klesání, stoupání apod.)	145	123	160	30 %
Zaviněno závadou komunikace	9	3	23	667 %
Zaviněno chodcem	184	228	215	-6 %
Zaviněno cyklistou	149	181	142	-22 %

Základní trendy nehodovosti v roce 2023 lze charakterizovat poklesem počtu evidovaných nehod. Bohužel toto nemůžeme konstatovat u počtu usmrcených osob ve srovnání s předcházejícím rokem, kde došlo k mírnému nárůstu. Naopak mírný pokles je u těžce zraněných osob a mírný nárůst evidujeme u lehce zraněných osob a počtu nehod se zraněním. Obecně lze říci, že rok 2023 byl v porovnání s rokem 2022 příznivější co do celkového počtu nehod, méně již co do počtu nehod se smrtelným zraněním. Takto příznivé statistiky můžeme uvést i u těžce zraněných osob, kdy sledujeme v roce 2023 pokles nehod s tímto typem zranění než v roce předchozím. U lehce zraněných osob pak došlo k menšímu nárůstu.

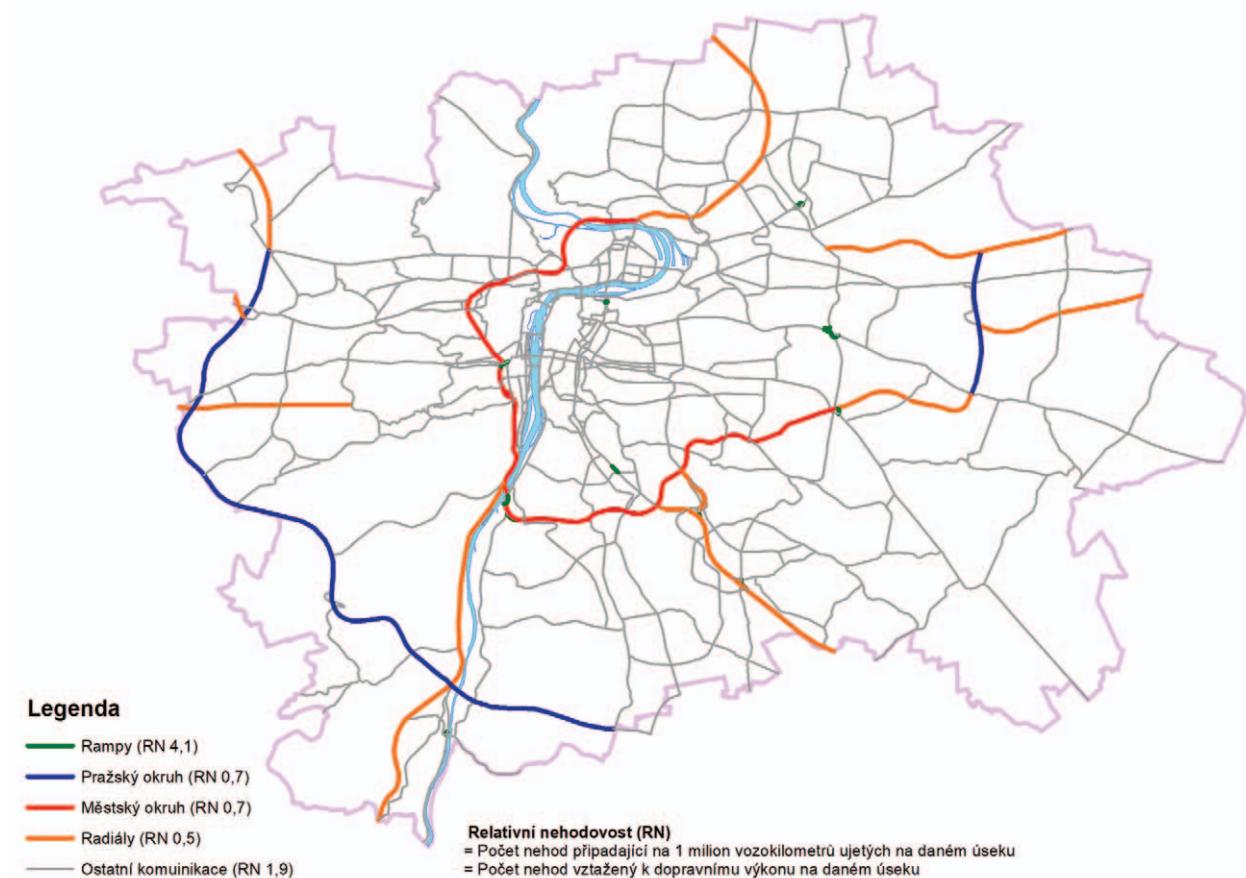
Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly

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 (počet 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 73 % v roce 2023 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2023 připadalo v celopražském průměru 2,0 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 přenášejí největší podíl dopravního výkonu v Praze, mají v porovnání s celopražským průměrem 3x nižší relativní nehodovost.

RELATIVNÍ NEHODOVOST NA SLEDOVANÉ SÍTI V PRAZE (Rozdělení podle typu komunikace)



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

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

Pozitivní trend vývoje dopravní nehodovosti a zejména následků při dopravních nehodách, který byl nastaven poklesem všech druhů zranění v roce 2019, vystřídal ne příliš lichotivý vývoj smrtelných a těžkých zranění v roce 2020, kdy i přes čtvrtinový meziroční pokles celkového počtu nehod došlo v těchto statistikách k nárůstu. Rok 2023 zaznamenal při 33% poklesu počtu dopravních nehod oproti roku 2019 mírný nárůst v počtu smrtelných zranění, výrazný nárůst v počtu těžce zraněných, a i lehce zraněných osob. Na tuto skutečnost vývoje počtu zranění při dopravních nehodách je možné nahlížet i z dlouhodobého hlediska. Příznivým trendem

v bezpečnosti dopravy stále zůstává významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 22 letech, a to navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 198 zranění v roce 2023, tj. o 43 %.

Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 32 let automobilový provoz ve městě zvýšil na více než trojnásobek (o 218 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 33 % (ze 3 269 zranění v roce 1990 na 2 198 zranění v roce 2023), a to všech druhů zranění: smrtelných, těžkých i lehkých.

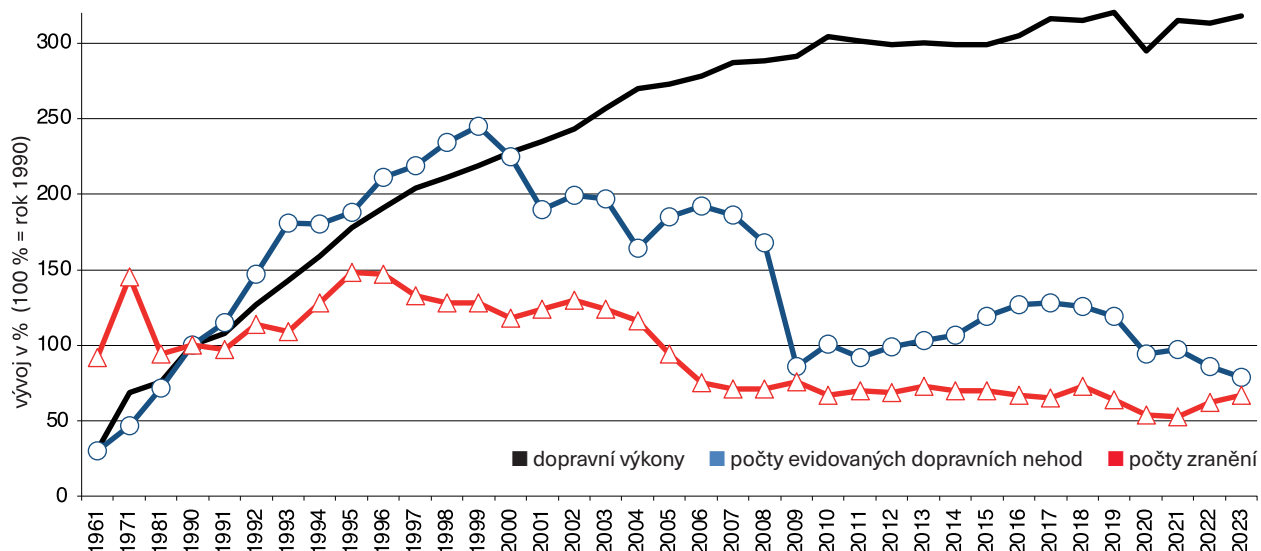
Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v hl. m. Praze										
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30 %	63	69 %	580	157 %	2 361	84 %	7,3	31 %
1971	8 496	47 %	123	135 %	567	154 %	4 046	144 %	5,1	69 %
1981	13 064	72 %	81	89 %	401	109 %	2 572	92 %	7,1	76 %
1990	18 024	100 %	94	100 %	369	100 %	2 806	100 %	7,5	100 %
2000	40 560	225 %	80	85 %	521	141 %	3 260	116 %	7,4	228 %
2010	18 190	101 %	29	31 %	279	76 %	1 893	67 %	2,5	304 %
2011	16 572	92 %	39	41 %	279	76 %	1 955	70 %	2,3	301 %
2012	17 795	99 %	26	28 %	236	64 %	2 009	72 %	2,5	299 %
2013	18 593	103 %	29	31 %	228	62 %	2 116	75 %	2,6	300 %
2014	19 306	107 %	20	21 %	206	56 %	2 070	74 %	2,7	299 %
2015	21 462	119 %	25	27 %	179	49 %	2 078	74 %	3,1	299 %
2016	22 876	129 %	21	22 %	194	53 %	1 983	71 %	3,3	305 %
2017	23 032	128 %	17	18 %	156	42 %	1 951	70 %	3,2	316 %
2018	22 767	126 %	31	33 %	182	49 %	2 165	77 %	3,1	315 %
2019	21 458	119 %	20	21 %	114	31 %	1 958	70 %	3,0	313 %
2020	16 925	94 %	22	23 %	131	36 %	1 604	57 %	2,5	295 %
2021	17 510	97 %	22	23 %	126	34 %	1 609	57 %	2,4	315 %
2022	15 475	86 %	17	18 %	196	53 %	1 829	65 %	2,2	313 %
2023	14 273	79%	21	22%	158	43%	2 019	72%	2,0	318%

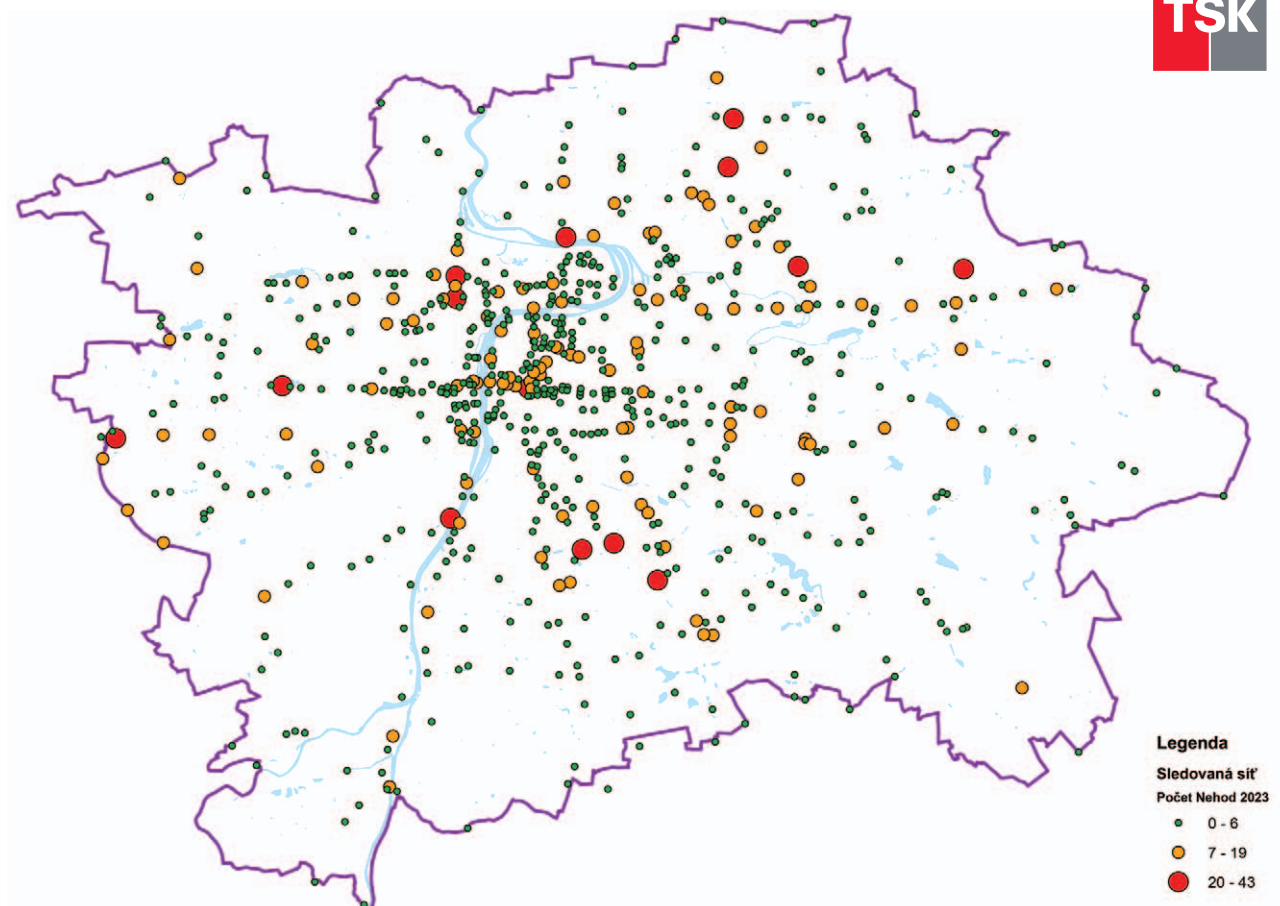
100 % = rok 1990

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

Dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti.

NEHODY, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍ VÝKONY V PRAZE 1961–2023 (celá komunikační síť, rok celkem)

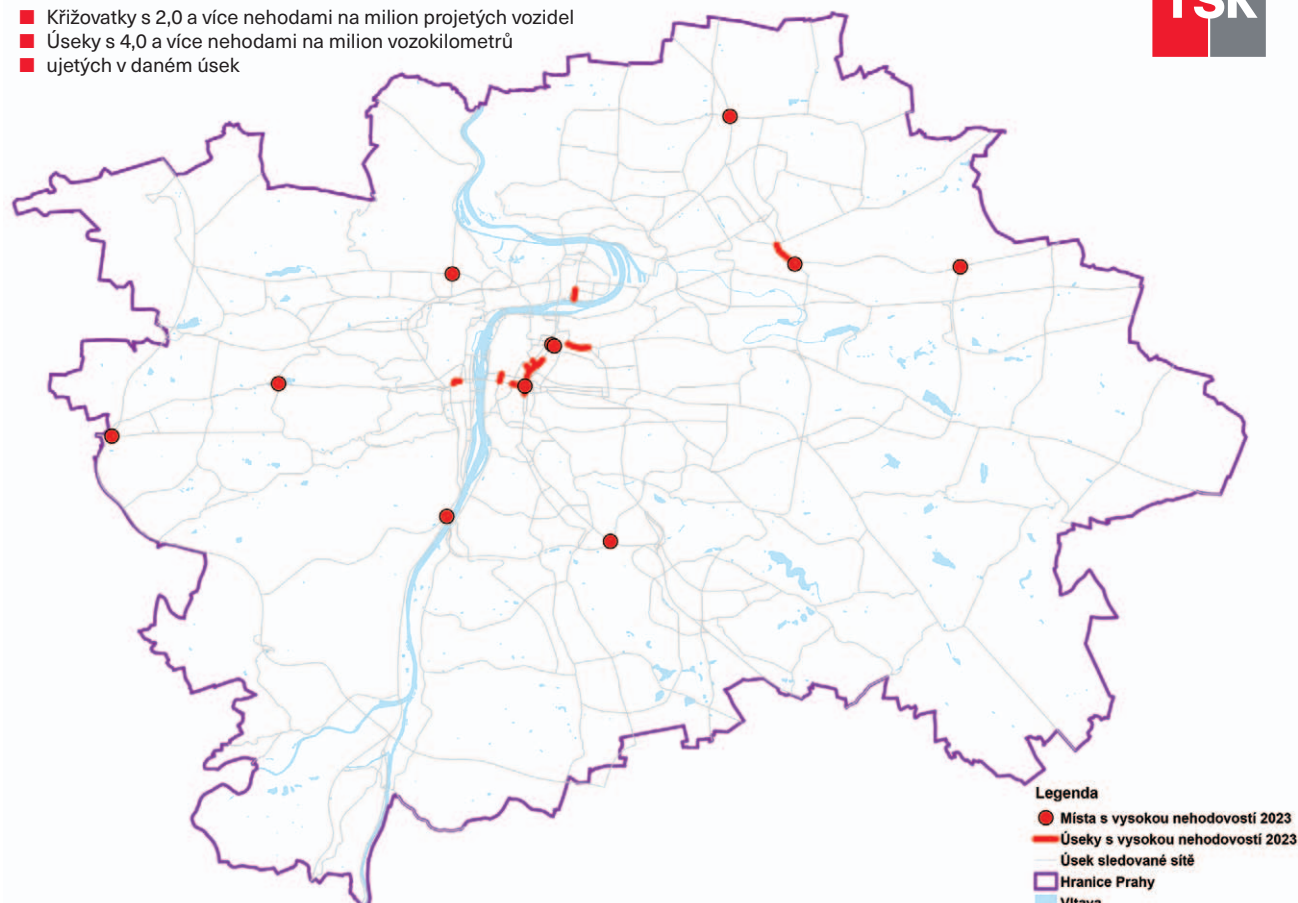




MÍSTA A ÚSEKY S VYSOKOU NEHODOVOSTÍ V ROCE 2023



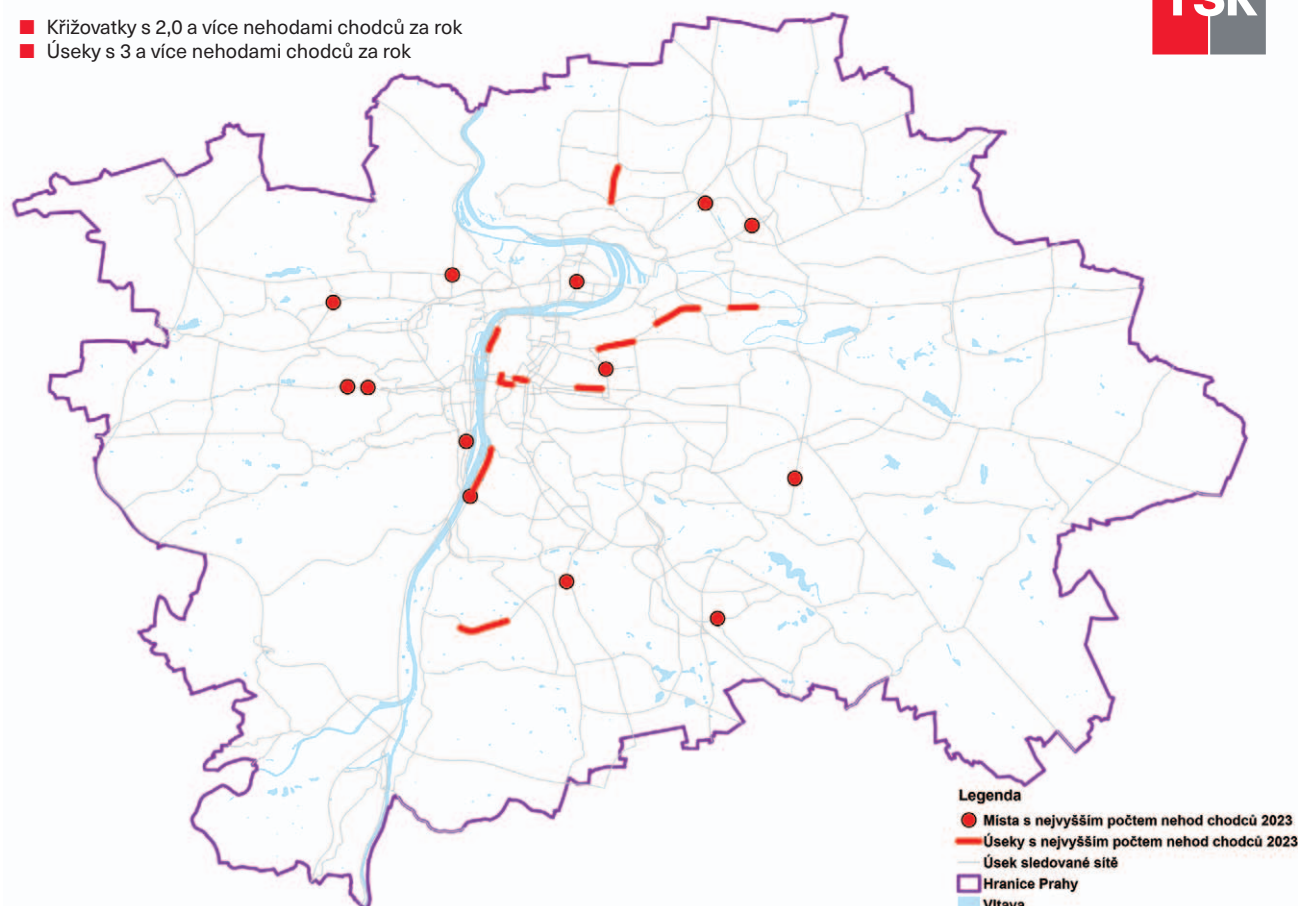
- Křižovatky s 2,0 a více nehodami na milion projetých vozidel
- Úseky s 4,0 a více nehodami na milion vozokilometrů
- ujetých v daném úsek

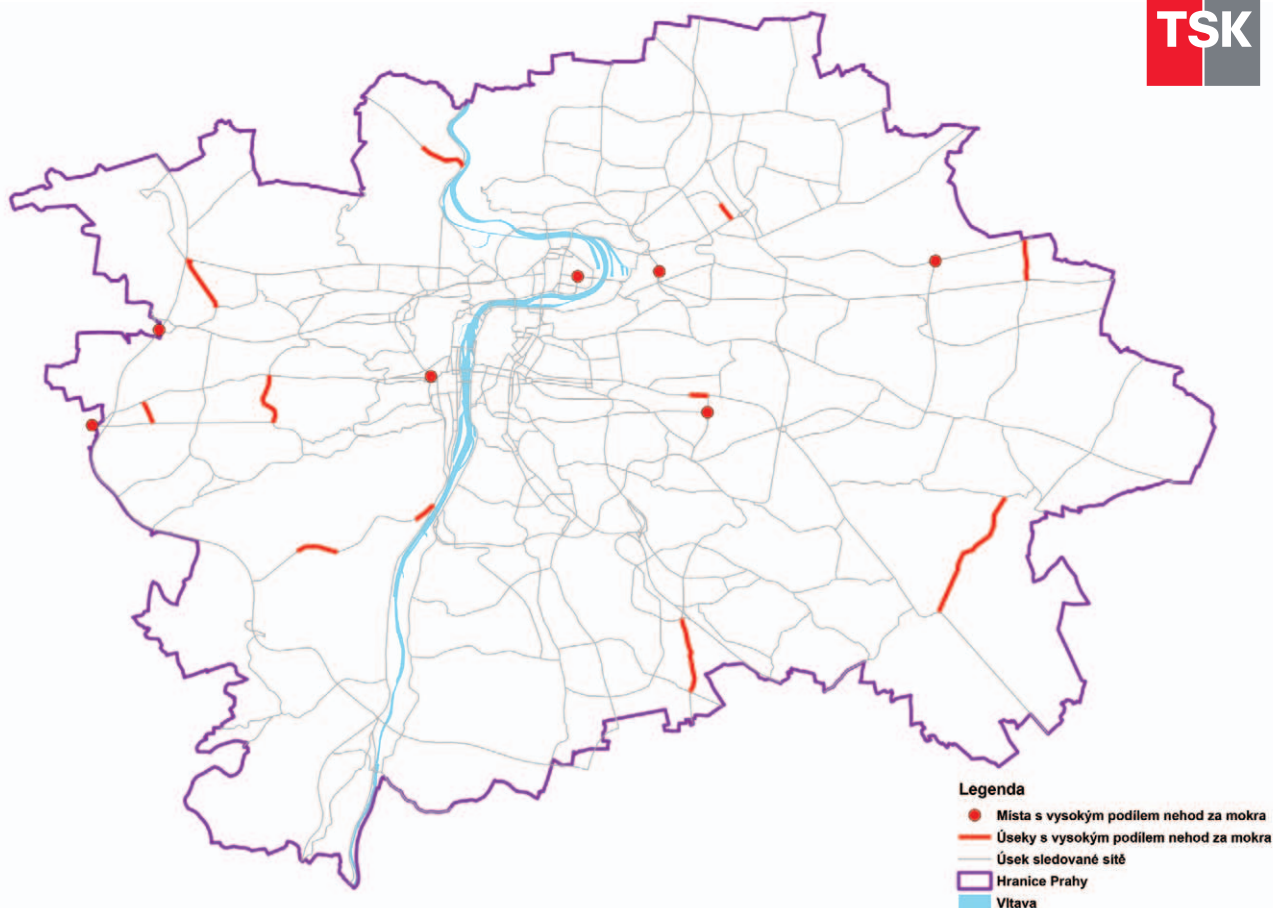


MÍSTA A ÚSEKY S NEJVYŠŠÍM POČTEM NEHOD CHODCŮ V ROCE 2023



- Křižovatky s 2,0 a více nehodami chodců za rok
- Úseky s 3 a více nehodami chodců za rok





8.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

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

Na dopravní výchovu dětí a mládeže bylo ze strany TSK v roce 2023 vynaloženo cca 1,3 mil. Kč.

V roce 2023 bylo v provozu devět dětských dopravních hřišť (DDH), na kterých probíhala celoroční výuka dopravní výchovy. V uplynulém roce prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou dopravní výchovou cca 48 tisíc žáků základních škol.

U dopravní výchovy dětí a mládeže je podpora DDH stěžejní. Probíhá zde nejen výuka (dopravní výchova je zakotvena v osnovách 4. ročníků ZŠ), ale i celá řada dopravně výchovných programů, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách. Dále je potřeba zmínit program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů) a dopravně výchovné pořady pro děti a mládež.

Dopravní soutěž mladých cyklistů vyhlašuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Soutěž je rozdělena do čtyř částí ve dvou kategoriích (dle věku). Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplíně využívána DDH), jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a zásady poskytování první pomoci. Vítězná družstva postoupila přes oblastní kola do kola krajského (celopražského). Krajské kolo se konalo na Základní škole, Praha 10, Veronské náměstí 391, vítězem v první kategorii se stalo družstvo ze Základní školy, Starodubečská 413, Praha – Dubeč a v druhé kategorii uspělo družstvo ze Základní školy, Praha 10, Veronské náměstí 391. Obě družstva postoupila do celostátního finále, které se konalo v Mohelnici.

V rámci dopravně výchovných pořadů bylo v areálu Muzea policie České republiky odehráno 43 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“, určených pro nejmladší věkovou kategorii. Celkem tato představení zhlédlo cca 3,6 tisíc dětí.

V měsíci září proběhla akce s názvem „Den dopravní výchovy pro chodce a cyklisty“, která se koná každoročně v rámci projektu Evropský týden mobility v prostorách Muzea Policie ČR. 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. Tato akce je každý rok navštěvována i Základní školou pro žáky s poruchami zraku a Základní školou pro sluhově postižené z Prahy 2. Celkem akci navštívilo cca 750 dětí, z toho 280 dětí shlédlo i divadelní představení.

8.3 OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI

V roce 2023 bylo vynaloženo z rozpočtu kapitoly BESIP, která zajišťuje opatření zvyšující bezpečnost provozu na komunikacích hlavního města Prahy, celkem 62,98 mil. Kč. Z těchto prostředků se v největší míře čerpali prostředky na stavební realizaci a projektovou přípravu.

Na stavební úpravy, které zahrnují realizaci a úpravu přechodů pro chodce, zpomalovací prahy, úpravu nároží a chodníkových ploch, přisvětlování přechodu a další stavební úpravy a na projektovou přípravu, bylo čerpáno 56,0 mil. Kč.

Na nestavební úpravy zvyšující bezpečnost zejména v blízkosti škol a přechodů pro chodce, jako je zdrsňování vozovky z žulové dlažby a úprava dopravního značení, byly vynaloženy finanční náklady 6,97 mil. Kč.



■ Nový přechod pro chodce v ulici Formanská



■ Úprava prostoru před ZŠ v ulici Sládkova

Podstatná část finančních prostředků roku 2023 byla použita na úhradu nákladů spojených s vypracováním a projednáním projektové dokumentace. Mezi připravovanými akcemi lze zmínit např. úpravy křižovatek Trabantská – Budovatelská (Praha – Satalice), Pernerova – Březinova – Hybešova (Praha 8), Solidarity – Dvoutletky (Praha 10), dále dělicí ostrůvky v ulicích Hornoměřolská – MHD Boloňská (Praha 15) a Ke Stáčírně (BCŠ) (Praha 11), úpravu uličního prostoru v rámci akce Dlouhá – Kozí – V Kolkovně – Masná (Praha 1), Křejského – Waldorfská škola (Praha 11) a Pod Žvahovem (Praha 5) a návrh nových přechodů pro chodce v rámci akcí Ocelkova – Cíglerova (Praha 14), Plzeňského – Stroupežnického (BCŠ) (Praha 5) a Křížkova – Kollárova (Praha 8).

Mezi významné stavební akce roku 2023 patří rozšíření prostoru před ZŠ v rámci akce Sládkova (Praha 7) a úprava křižovatky Pavelkova – Božetická (Praha 12).

Dále se zrealizovaly stavební zpomalovací prahy v lokalitách Jeseniova – Tovačovského (Praha 3), Náhorní – U Školské zahrady (Praha 8) a Jeseniova – Ambrožova (Praha 3). Dělicí ostrůvek byl realizován v lokalitě Před Bateriemi (Praha 6). Nový přechod pro chodce vznikl v ulici Formanská (Praha 11). Další opatření ke zvýšení bezpečnosti v podobě přisvětlení přechodu pro chodce bylo realizováno na přechodech v ulici Formanská (Praha 11) a Jeseniova (Praha 3).

ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY



V průběhu roku 2023 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). Významné trvalé změny organizace dopravy byly realizovány při rozšíření zákazu vjezdu nákladních automobilů s hmotností nad 12 t a také vznikla nová nájezdová rampa z ulice Bucharova na Rozvadovskou spojkou.

Vzhledem k vývoji komunikační sítě (ulice Dobříšská, Novopacká, Nová Povltavská, Poncarova, tunely Mrázovka, Brusnice, Dejvice, Bubeneč a komunikace v okolí hlavního města Prahy dálnice D0, D6 či modernizace včetně přeložek silnice I/16 v okresech Kladno a Mělník) došlo k takovým změnám ve směrové nabídce, že se stal dosavadní systém zón a zákazů pro nákladní automobily již neaktuální a neúplný. Rovněž prošly vývojem hodnoty intenzit, zejména těžké nákladní dopravy. Proto byl realizován projekt rozšíření zákazu vjezdu nákladních automobilů s hmotností nad 12 t, jehož cílem byla ochrana částí hlavního města Prahy před tranzitní nákladní dopravou, pro kterou existuje alternativa jízdy po nadřazené komunikační síti, mimo hustě zabydlené oblasti hlavního města Prahy jako jsou Liboc, Veleslavín, Střešovice, Dejvice, Břevnov, Bílá hora, Zličín, Řepy, Motol, Stodůlky, Košíře, Krč, Malá Chuchle, Hloubětín, Černý most, Střížkov či Holešovičky.



■ Rozšíření zákazu vjezdu nákladních automobilů hmotnosti nad 12 t



■ Nová nájezdová rampa z ulice Bucharova na Rozvadovskou spojkou

V červnu 2023 byla spuštěna do provozu nová nájezdová rampa z ulice Bucharova na Rozvadovskou spojkou. Cílem stavby je zlepšení dopravních poměrů v křižovatce Bucharova x Pekařská, kde ve směru levého odbočení na Rozvadovskou spojkou (směr od Butovic) často dochází k tvorbě dopravních kongescí a ke vzniku nepřehledných situací a skoronehod, a to i v přímém směru na Motol. Vypuštěním tohoto dopravního směru a jeho nahrazením „novou rampou“ pro napojení na Rozvadovskou spojkou v křižovatce Nárožní x Bucharova, dojde ke zlepšení dopravních poměrů této oblasti a bezpečnosti i pro cyklisty ve směru Butovice – Motol, kteří se báli tuto oblast využívat. Součástí stavby je rovněž úprava veřejného osvětlení, světelného signalizačního zařízení (SSZ) a přeložky inženýrských sítí.

Na území Prahy došlo také ke vzniku změn v oblasti organizace dopravy, které měly pouze lokální dopad. Například na Praze 14 byla z důvodu zpoždování spojů hromadné dopravy, tvorby kongescí a opakujících se podnětů občanů změněna přednost v jízdě na křižovatce ulic Jordánská a Za Černým mostem. Dále třeba na Praze 2 na I.P.Pavlova vznikla nová pěší zóna. Dalším příkladem změny organizace dopravy je zjednosměrnění ulice Krčská v úseku ulic Antala Staška a Tilschové na Praze 4.

10.1 PARKOVÁNÍ V ZPS

V roce 2023 proběhlo několik menších rozšíření zón placeného stání (ZPS). Na základě žádosti městské části Prahy 8 byly zóny vyznačeny v ulicích Trojská, Nad Hercovkou, Na Dlážděnce, Pod Dlážděnkou, Přádova a dalších (oblast 8.3). Na základě žádosti městské části Prahy 18 – Letňany byla rozšířena oblast 18.2 o ulice Kadečkové, Pavla Beneše, Škrábkových, Miroslava Hajna, Hlučkova, Štanderova a další.

V souvislosti s rozhodnutím Městské části Praha 9 došlo od června k postupné úpravě svislého dopravního značení v oblastech 9.1 (Vysočany, Libeň) a 9.2 (Prosek, Střížkov). Jedná se o výměnu značení z IP12 (Vyhrazené parkoviště) za IP13c (Parkoviště s parkovacím automatem).

Rozdílem je možnost parkování ve fialové zóně pouze s platným parkovacím oprávněním, ať už dlouhodobým nebo krátkodobým (např. uhrazeným přes parkovací automat či aplikaci) bez možnosti zastavení bez zakoupení takového parkovacího oprávnění. V oblasti 9.2 (Prosek, Střížkov) byla rovněž upravena provozní doba ZPS, ta nyní umožňuje řidičům od pátku 20:00 hodin do neděle 20:00 hodin parkování zdarma. V oblasti 9.1 (Vysočany, Libeň) se ke změně provozní doby nepřistoupilo z důvodu velkého množství parkujících vozidel zejména o víkendu.

V rámci podpory digitalizace parkování jsme mohli veřejnosti nabídnout více typů úhrad za krátkodobé parkování online. Parkovné lze uhradit například prostřednictvím garantovaných kanálů hlavního města Prahy, kterými jsou PID Lítačka a Online parkovací automat (mpla.cz). Další možností je využití jedné z mobilních aplikací, které poskytují smluvní partneři v rámci projektu OpenHouse, nebo prostřednictvím aplikací odkazujících na Online parkovací automat. Ten nabízí nejen platby krátkodobých parkovacích relací v zónách placeného stání, ale i možnost placení na veřejných parkovištích a parkovištích P+R.

Pro následující rok je, z důvodu regulace parkování, v plánu ukončení možnosti bezplatného parkování v zónách placeného stání pro elektromobily a zrušení tzv. přenosných parkovacích oprávnění. K ukončení by mělo dojít k 31. 12. 2024.



■ Nová ZPS v Přádově ulici



■ Nové ZPS v Letňanech

V PRAZE JSOU AKTUÁLNĚ TŘI TYPY ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

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

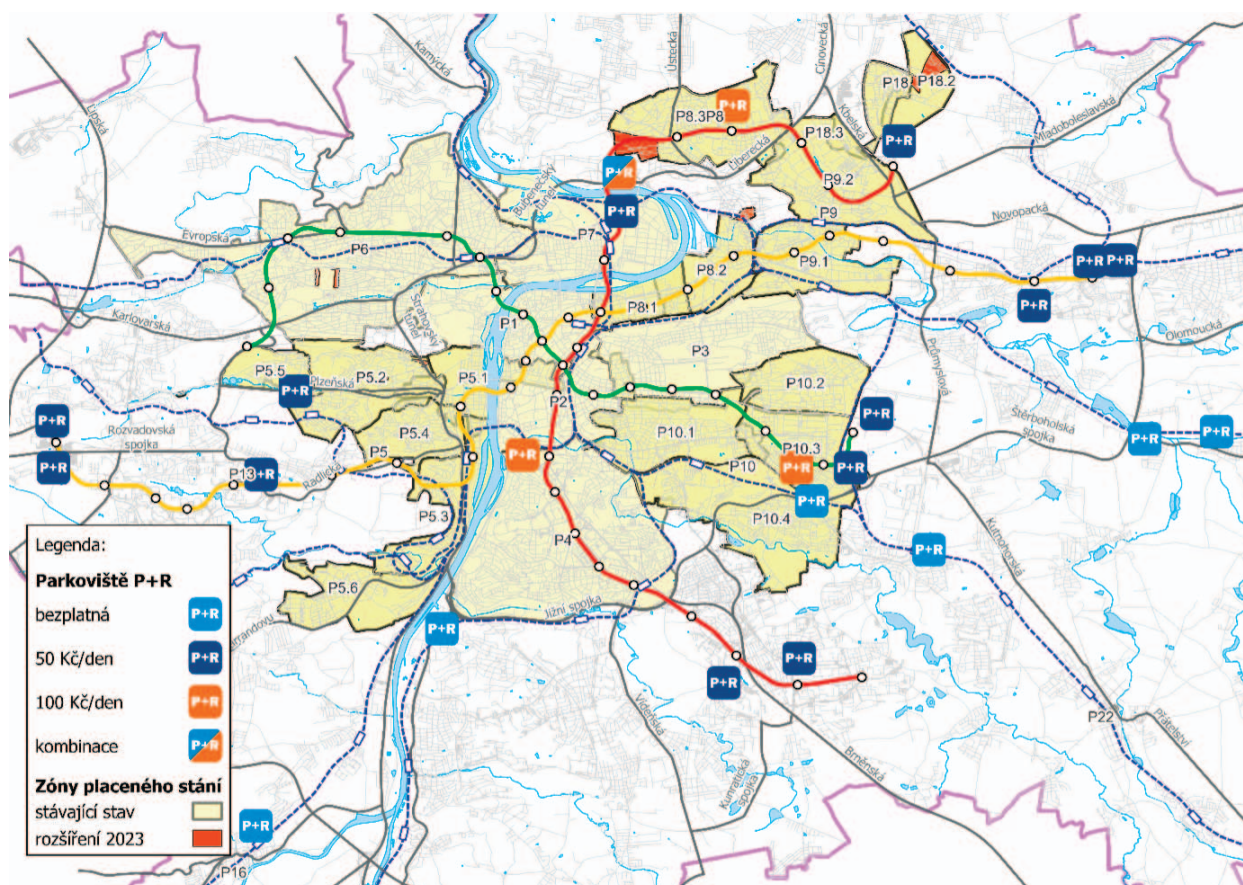
Fialová (smíšená) – určena jak rezidentům, tak i návštěvníkům. Pro návštěvníky je zde prodloužena možnost parkování až na 24 h.

Oranžová (návštěvnícká) – 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 návštěvníckého 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.

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



Počet parkovacích stání a parkovacích automatů v oblastech se ZPS (stav k prosinci 2023)

	Rezidentní zóna	Smíšená zóna	Návštěvnícká zóna	Ostatní	CELKEM	Počet parkovacích automatů
Praha 1	6 056	1 736	50	1 318	9 160	88
Praha 2	7 861	3 405	2	954	12 222	113
Praha 3	11 191	3 211	0	686	15 088	103
Praha 4	13 207	8 487	179	1 052	22 925	170
Praha 5	9 945	9 314	118	903	20 280	104
Praha 6	18 651	8 558	5	1 549	28 763	199
Praha 7	6 667	2 052	549	439	9 707	67
Praha 8	9 882	5 049	71	790	15 792	85
Praha 9	0	10 496	0	424	10 920	53
Praha 10	17 680	6 933	104	856	25 573	90
Praha 13	0	0	55	5	60	2
Praha 16	0	0	18	2	20	1
Praha 18	0	3 766	0	158	3 924	6
Praha 22	0	0	120	11	131	3
CELKEM	101 140	63 007	1 271	9 147	174 565	1 084

10.2 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

Parkoviště P+R jsou na území hlavního města Prahy v provozu od roku 1997. Ke konci roku 2023 bylo možné odstavit osobní automobil na 23 P+R s celkovou kapacitou 4 703 stání.

V roce 2023 nedošlo k úpravě cen parkovného 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. Provozní doba parkovišť P+R je non-stop. U bezplatných parkovišť P+R platí časové omezení jednoho parkování na dobu 12 hodin, u placených P+R se hradí základní jednorázová sazba za nepřetržitě parkování po dobu prvních 24 hodin (bez započtení víkendů, státních svátků a vánočních prázdnin), a po překročení této doby se platí hodinová sazba za každou započatou hodinu.

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	

Dlouhodobé parkování pro rezidenty pokračovalo v roce 2023 na P+R Skalka 1 a na P+R Rajská zahrada. Od 1. 7.2023 došlo u obou parkovišť k sjednocení ceníků s ostatními parkovišti ve správě TSK. Počet nájemců se postupně snižuje a uvolněná místa jsou převáděna do režimu P+R.

Parkoviště Troja bylo provozováno ve spolupráci TSK, a.s. a Zoo Praha. Na základě rozhodnutí Rady HMP (č. 367 ze dne 6.3.2023) provozovala parkoviště Zoo Praha v období 25. 3. – 30. 6. a 4. 9.- 31. 10. o víkendech a státních svátcích, nepřetržitě pak v období letních prázdnin od 1. 7. do 4. 9. V ostatním období fungovalo v režimu P+R. Parkoviště P+R Černý Most 2 bylo od 5. 3. 2022 dočasně vyhrazeno pro účely parkování vozidel s ukrajinskou státní poznávací značkou. Tento režim byl ukončen k 30.6.2023 a kapacita parkoviště je nadále určena k užívání ve standardním režimu P+R.

Dne 23. 6.2023 byly uvedeny do provozu hlavním městem Prahou nově vybudované garáže Nové Butovice, kdy část jejich kapacity v počtu 197 stání je vyhrazena pro parkování P+R. Zbývající část objektu garáží (179 stání) míst je určena pro dlouhodobé parkování.

Využívání základní funkce záchytných parkovišť									
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	14 660 ²⁾	-
Braník	0	115	-	-	Opatov	1	212	56 336	+34%
Černý Most 1 (garáže)	1	886	259 696	+75%	Radotín	0	58	-	-
Černý Most 2	1	136	9 340 ²⁾	-	Rajská zahrada	1	91	26 409	+23%
Depo Hostivař ³⁾	1	110	40 074	-	Skalka 1	2	112	7 301 ²⁾	-
Holešovice	2	77	30 943	+16%	Skalka 2	1	78	32 669	-
Chodov (garáže)	1	692	202 819	+15%	TRAM Troja (mimo Zoo)	0	276	-	-
KCP (garáže)	2	260	38 352	+31%	Zahradní Město	0	59	-	-
TRAM Kotlářka	1	186	23 808	-	Zličín 1	1	88	42 338	+16%
Ládví ³⁾	2	85	18 672	+35%	Zličín 2	1	66	32 867	+16%
Letňany (garáže) ³⁾	1	679	218 998	+18%	Celkem		4 703	-	-

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

²⁾ nepostihují součet za celé období roku, nebyly v provozu po dobu celého roku

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

V roce 2022 byla celková kapacita P+R stání 4 562 míst, nárůst počtu stání o 141 je vyvolán otevřením nových garáží P+R Nové Butovice a současněmu zrušení dočasné P+R parkovací plochy Nové Butovice. Z dostupných informací vyplývá, že zájem o parkování na P+R meziročně stoupl až o desítky procent.



■ garáže P+R Nové Butovice



EKONOMIKA PROVOZU P+R

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

Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Příjmy	16 834	16 935	20 778	15 755	21 714	40 475	49 474
Náklady	22 034	22 195	26 734	29 195	27 232	33 116	40 113
Balance	-5 200	-5 260	-5 956	-13 440	-5 518	+7 359	+9 361

V roce 2023 pokračovala centralizace provozu parkovacích ploch P+R ve správě TSK a na konci roku byla všechna parkoviště na venkovních plochách zařazena pod vzdálenou správu. Výjimkou je P+R Opatov, kde se plánuje výstavba nových garáží. S tím souvisí investice do technologií nad rámec běžných provozních nákladů ve výši 448 tis. Kč bez DPH. Garáže P+R jsou nadále provozovány s non-stop obsluhou na místě.

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 také potřebné opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu a provoz. Financování těchto činností zajišťuje hlavní město Praha z rozpočtu běžných a kapitálových výdajů, případně z příspěvku od SFDI či městských částí.

REKONSTRUKCE BARRANDOVSKÉHO MOSTU – 2. ETAPA [TSK]

Proběhly práce na 2. etapě rekonstrukce Barrandovského mostu, klíčové dopravní tepny v Praze a součásti Městského okruhu, kterou denně využije 144 tisíc vozidel.

Spodní stavba prošla rekonstrukcí a sanací v minulých letech, konkrétně od září 2020 do listopadu 2021. Během stavebních prací 1. etapy v roce 2022 došlo k rekonstrukci strakonické rampy a jižní poloviny jižního mostu. Dále proběhla demolice a výstavba nových říms, výměna ložisek a dilatačních závěrů. Upraveno bylo i odvodnění a položeno nové vozovkové souvrství včetně nového dopravního značení. Práce se také zaměřily na vnitřek mostu, kde technologicky nejnáročnější bylo vrtání otvorů v příčnicích mostu, které jsou uvnitř nosné konstrukce nad podpěrami. Jednalo se o vrtý



■ Opravená barrandovská rampa

přes hustě vyztuženou a armovanou železobetonovou stěnu, s předpínací výztuží a předpínacími tyčemi. Poté došlo k betonáži deviátorů a dodatečnému předepnutí nosné konstrukce.

V roce 2023 byla v rámci 2. etapy opravena severní polovina jižního mostu a barrandovská rampa vedoucí z ulice K Barrandovu na most. Přímě na mostě byla doprava vedena ve třech provizorních jízdních pruzích v každém směru, největším dopravním omezením této etapy tak bylo právě uzavření barrandovské rampy od Barrandova ve směru z ulice K Barrandovu na Jižní spojku. Začátkem roku byly provedeny dodatečné vrtý vozovkového souvrství, aby byl maximálně upřesněn projekt. Následně byly frézovány povrchy, odstraněn mostní svršek i stávající vybavení mostu. Dále došlo k výměně dilatačních závěrů a k sanaci spodní části nosné konstrukce. Postaveny byly nové římsy, položeno nové vozovkové souvrství a instalováno nové vybavení hlavního mostu i barrandovské rampy. Došlo k výměně zbývající části ložisek a most byl zesílen vložením dodatečného předpětí. Na rampě od Barrandova byly opraveny obě opěry.

VÝSTAVBA ŠTVANICKÉ LÁVKY A REKONSTRUKCE BUBENSKÉHO NÁBŘEŽÍ [INV, TSK]

Po úpravách tramvajové tratě v předchozím roce proběhla na Bubenském nábreží celková rekonstrukce vozovek a chodníků, vybudování přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty s novým ostrůvkem, výstavba mysu tramvajové zastávky a další úpravy ulice. Bubenské nábreží je nově s ostrovem Štvanice a Karlínem propojeno lávkou pro pěší a cyklisty, která nahradila dosavadní přívoz. Štvanická lávka je dlouhá přibližně 300 metrů a její konstrukce je z ultra-vysokohodnotného betonu s rozptýlenou výztuží (UHPFRC) s povrchem odpovídajícím lesklému bílému mramoru. Pochozí šířka je 4 metry, rampa na ostrov Štvanice má šířku 3 metry. Mezi Karlínem a Štvanicí lávka překlenuje koryto Vltavy o šířce 38 metrů a mezi Štvanicí a Holešovicemi 149 metrů. Mostovka je podepřena dvěma nábrežními opěrami, dvěma pilíři na krajích ostrova Štvanice, tak aby do ostrova co nejméně zasahovala, a dvěma pilíři v nesplavném rameni řeky Vltavy. Krajní pole konstrukce kvůli bezbariérovému a plynulému navázání na holešovické straně klesá na úroveň chodníku na nábreží. Toto pole je navrženo jako vertikálně pohyblivé v místě opěry, kde je umístěn hydraulický pístový mechanismus pro zajištění zdvihu pro případ povodní. Hlavní nosná konstrukce mostu je tvořena spojitým železobetonovým nosníkem s příčným řezem tvaru H. Jedná se o dva plnostěnné boční parapetní nosníky s mezilehlou deskou mostovky, která je podporována příčnými žebry.



■ Pohled z lávky směrem na boční rampu směřující na ostrov Štvanice

Konstrukce se skládá z 57 segmentů, které mají délku přibližně 6 metrů a jsou vzájemně sepnuty podélným předpětím. Osa mostu je navržena jako plynulá křivka, vedená směrovými a výškovými oblouky. Pro zjednodušení prefabrikace byla tato křivka upravena do plynulého polygonu tak, aby byl každý ze segmentů veden v přímce. Spojitý nosník plynule přechází v boční rampu odbočující na ostrov Štvanice a tvoří tak jednotný celek bez dilatačních spár. Odvodnění lávky je řešeno drobnými příčnými spárami skrze mostovku v místě styku jednotlivých segmentů. Most je osvětlen LED pásy ukrytými v madle zábradlí.

OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ Č. 171 V ÚSEKU PRAHA-SMÍCHOV – PRAHA-RADOTÍN [SŽ]

Dokončena byla čtyřletá optimalizace, během které došlo k rekonstrukci kolejí, trakčního vedení, navýšení kapacity dráhy a zvýšení traťové rychlosti i bezpečnosti železničního provozu. Po zavedení ETCS zde budou vlaky jezdit rychlostí 140 km/h. Součástí projektu byla také komplexní rekonstrukce stanice Praha-Radotín, kde vznikla čtyři nová nástupiště. Přístup na ně je zrekonstruovaným podchodem pod celou stanicí a novým podchodem pro pěší v místě zrušeného železničního přejezdu. Bezbariérovost stanice zajišťují výtahy a šikmé rampy. Dále byla postavena zcela nová klimatizovaná nádražní budova, která nabízí zázemí s čekárnou, prodejnou jízdenek, toaletami a komerčními prostory. Ve směru na Beroun byl zrušen železniční přejezd v ulici Na Betonci, který nahradil rozšířený podjezd v Prvomájové ulici se dvěma jízdními pruhy a novým podchodem pro pěší s bezbariérovým přístupem. Došlo také k přesunu zastávky Praha-Velká Chuchle blíže k centru této městské části. Tvoří ji dvě boční nástupiště přístupná novým podchodem. Bezbariérový přístup je zajištěn šikmými rampami. Kvůli splnění požadavku na zvýšení kapacity celého úseku vznikla nedaleko přejezdu ve Velké Chuchli nová odbočka Závodiště, která propojila dvě souběžné dvoukolejné tratě. Tím vznikl několik kilometrů dlouhý čtyřkolejný úsek, který končí ve stanici Praha-Radotín. Stávající železniční přejezd ve Velké Chuchli byl v rámci stavby zrekonstruován, nově je zabezpečený závorami v celé šířce silniční komunikace a doplněný o samostatný přechod pro pěší. V rámci navazující stavby bude nahrazen silničním nadjezdem a podchodem pro pěší.



■ Odbočka Závodiště, kterou končí nový čtyřkolejný úsek tratě

REKONSTRUKCE ULICE BADENIHO [TSK, DPP]

V úseku Na Špejcharu – Chotkova proběhla rekonstrukce ulice Badeniho, která zahrnovala opravu vozovek, chodníků a tramvajové tratě. Stavba si vyžádala výluku tramvajové a automobilové dopravy i dočasné omezení pro chodce. Vozovka je nově převážně s asfaltovým krytem, pouze v křižovatkách je z žulové dlažby. Chodníky jsou dlážděny pražskou mozaikou. Součástí stavby byla i rekonstrukce odvodnění, přeložky stožárů veřejného osvětlení, trakčního vedení a dalších inženýrských sítí. Tramvajová trať byla na jižním konci ulice posunuta tak, aby došlo k odstranění dvou zbytných oblouků. Zastávky Chotkovy sady byly přesunuty do vstříčné polohy uvnitř kolejového trojúhelníku, který rovněž prošel rekonstrukcí. Obě zastávky jsou nyní řešeny jako ostrůvkové s bezbariérovým přístupem. Narovnění tratě si vyžádalo rozšíření tělesa komunikace o 2 metry. Konstrukce tratě je tvořena betonovými pražci ve štěrkovém loži s dlážděným krytem.



■ Ostrůvky zastávky Chotkovy sady během výstavby

TOTÁLNÍ REKONSTRUKCE MOSTU V ULICI BOŽANOVSKÁ [TSK]

V roce 2023 proběhla výstavba nové konstrukce na místě v červenci 2021 odstraněného mostu přes dálnici D11. Byly odstraněny určené části původních opěr, přičemž masivní součásti byly dle možností zachovány a použity pro nový most, který má obdobné parametry jako most původní. Horní plochu nosné konstrukce tvoří sprážená železobetonová deska s izolací z NAIP. Odvodnění povrchu komunikace je řešeno pomocí obrubníkových odvodňovačů. Mostní závěry jsou lamelové, chodníkové římsy monolitické. Na mostě je osazeno zesílené ocelové zábradlí. Součástí výstavby nového mostu je i trvalá přeložka veřejného osvětlení a vodovodního řádu. Na předpolích byly upraveny vozovky i chodníky a provedeny terénní úpravy. Úplné dokončení je plánováno na jaro následujícího roku. Akce měla vliv i na provoz na dálnici D11, který byl však co nejvíce minimalizován.

REKONSTRUKCE ULICE WOLKEROVA [TSK]

Proběhla oprava a rekonstrukce povrchů chodníků a vozovky v ulici Wolkerova, které se místy dostávaly do havarijního stavu. Akce sledovala i další cíle jako zpomalení a zklidnění průjezdu vozidel, sjednocení šířky vozovky v celém úseku a lokální rozšíření chodníků pro zvýšení bezpečnosti chodců. Povrch vozovky je dle úseků proveden buď z kamenné dlažby nebo z asfaltu, chodníky jsou z mozaikové dlažby. Vozovka v prostoru Krupkova náměstí byla zvýšena na úroveň chodníku a je provedena z velké kamenné dlažby, změnou zde prošel i dopravní režim. Proběhla rekonstrukce veřejného osvětlení a odvodnění komunikace.



■ Křižovatka Wolkerova x Gotthardská



■ Most v ulici K Horkám po opravě

OPRAVA MOSTU V ULICI K HORKÁM [TSK]

Oprava mostu spočívala ve výměně nosné konstrukce, při které byla původní nosníková konstrukce vyměněna za předpjaté deskové prefabrikáty, které jsou uloženy na nové úložné prahy přes plastbetonový liniový kloub a kotveny rozpěrákovými trny s pružnou vložkou. Založení a spodní stavba mostu zůstaly zachovány. Byl proveden nový mostní svršek s třívrstvou vozovkou, železobetonovými chodníkovými římsami a ocelovým mostním zábradlím se svislou výplní po obou okrajích mostu. Odvodnění mostu je řešeno příčným a podélným sklonem vozovky s odvedením k uliční vpusti za opěrou.

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ DIVOKÁ ŠÁRKA – DĚDINA [DPP]

Prodložením o zastávky Vlastina, Sídliště na Dědině, Ciolkovského a Dědina prošla tramvajová trať, která doposud končila na obratišti Divoká Šárka. Tato zastávka je nyní ve zcela novém umístění a je společná pro tramvaje i autobusy, potažmo trolejbusy. V prvním úseku tratě vedené ulicí Vlastina je trať řešena pevnou jízdní drahou umístěnou ve speciální antivibrační konstrukci a je pojížděna automobily. Další úseky přinesly do území větší změny. Proběhlo rozšíření ulice o 8,5 metru, díky kterému se do osy ulice dostalo stávající stromořadí, kolem kterého je nově z obou stran pro každý směr zatravněná kolej umístěná na pražcích a jízdní pruh pro automobily. Podél samotného sídliště byla ulice také značně rozšířena především na úkor parkovacích ploch tak, aby bylo řešení sjednoceno s předchozím úsekem a z toho důvodu zde bylo založeno nové stromořadí v ose komunikace. Poslední úsek vede podél ulice Drnovská na samostatném tramvajovém tělese s otevřeným kolejovým svrškem na pražcích ve šterkovém loži k obratišti Dědina.



■ Úsek tratě podél sídliště s nově založeným stromořadím mezi zatravněnými kolejemi



■ Pohled směrem ke konečné zastávce Libuš

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ SÍDLIŠTĚ MODŘANY – LIBUŠ [DPP]

Ze zastávky Sídliště Modřany byla prodložena tramvajová trať až k budoucí stanici metra Libuš. V ulici Generála Šišky trať vede na samostatném tramvajovém tělese s otevřeným kolejovým svrškem na pražcích ve šterkovém loži a nachází se zde zastávky Hasičská stanice Modřany, Observať Libuš a Sídliště Libuš. Za poslední jmenovanou zastávkou se na zcela přestavěné křižovatce trať odklání do ulice Novodvorská, po které je trať vedena v ose ulice se zatravněným svrškem do konečné zastávky Libuš. Ukončení je zde řešeno úvratí, neboť by mělo dojít k dalšímu prodložení k budoucí stanici metra Nové Dvory, kde bude trať definitivně ukončena.

Přehled dalších staveb, rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2023

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce Ostrčilova náměstí [TSK]	Proběhla celková rekonstrukce Ostrčilova náměstí (foto níže) a ulice Jaromírova v úseku od Ostrčilova náměstí po ulici Nezamyslova na základě studie zpracované IPR. Práce navazovaly na rekonstrukce ulic Křesomyslova, Na Slupi a navazujícím úseku ulice Jaromírova. Vozovky jsou s živičným povrchem, parkovací stání z velké žulové dlažby a chodníky z kamenné mozaiky. Plocha náměstí je nově namísto travnaté celá dlážděná, což opticky sjednocuje celý prostor pod korunami stromů. Vysazené stromy mají výrazně rozšířenou výsadbovou plochu (do které je provedena trvalková podsadba) a stromy jsou vzájemně propojeny prokořenitelným prostorem. Severní část náměstí je navržena jako klidová a je vybavena příslušným mobiliářem. Otevřenější jižní část náměstí umožňuje kulturní aktivity či drobné trhy. Součástí stavby byla i úprava odvodnění, přeložky sítí a bezbariérová úprava tramvajových zastávek. Stavba proběhla v koordinaci s dalšími velkými investory: MHMP (výsadba zeleně), THMP (veřejné osvětlení) a PVS (vodovody a kanalizace).
Rekonstrukce křižovatky Janáčkovo nábřeží x Jiráskův most [TSK]	Proběhla rekonstrukce křižovatky Janáčkovo nábřeží – Jiráskův most, která byla zkoordinována s obnovou a modernizací SSZ. V prostoru předpolí Jiráskova mostu vznikly tři nové přechody pro chodce. V severní části křižovatky do ulice Janáčkovo nábřeží vznikla nově vytažená nároží s doplněným přechodem pro chodce. Nový přechod byl vybudován i mezi ostrůvkem oddělujícím výjezd a nájezd na Jiráskův most. Jižně od tohoto přechodu byla vytvořena plocha pro nájezd cyklistů mimo vozovku. Nový přechod ve směru z Jiráskova mostu byl postaven jako sdružený pro chodce i cyklisty. Takto byl upraven i přechod v jižní části křižovatky a dále došlo k vytažení nároží křižovatky a zkrácení délky přechodu mezi Hořejším nábřežím a Dienzenhoferovými sady. Upraveny nebo vyměněny byly kamenné obruby a chodníky jsou z kamenné mozaiky. Doplněné byly varovné a signální pásy z kostek ve stejném vzoru a barevnosti jako navazující dlažba.

Rekonstrukce tramvajových zastávek Čechův most [TSK]	Úpravami prošly tramvajové zastávky Čechův most včetně přilehlých vozovek, chodníků a odvodnění (foto níže). Součástí prací byla úprava opěrné zdi na nábreží Edvarda Beneše z důvodu prodloužení nástupní hrany zastávky. Tramvajové zastávky jsou nově bezbariérové vídeňského typu s výškou nástupní hrany 200 mm. Zvýšená zastávková plocha ve směru z centra je pojížděna pouze cyklisty, ve směru do centra všemi vozidly. Součástí stavby bylo zřízení nového přechodu pro chodce s přímknutým přejezdem pro cyklisty na západní straně křižovatky. Nový přechod pro chodce byl zřízen také v místě napojení podjezdové rampy pod Štefánikovým mostem na nábreží Edvarda Beneše.
Rekonstrukce ulice Průmyslová [TSK]	Byla provedena rekonstrukce jízdního pásu ve směru Hloubětín v úseku Tiskařská - U Stavoservisu. Pro účely stavby byly vybudovány provizorní zastávky pro městskou hromadnou dopravu a přejezdová místa mezi jízdními pásy a následně byla doprava převedena obousměrně na jednu polovinu komunikace, kde byla vedena v režimu 1+1 jízdní pruh. Součástí oprav byla výměna konstrukce vozovky včetně podkladových vrstev v tloušťce 590 mm, úprava odvodnění komunikace, vybudování nových zálivů pro MHD a obnova dopravního značení.
Rekonstrukce ulice U Zdravotního ústavu [TSK]	Byla provedena rekonstrukce vozovky v ulici U Zdravotního ústavu v úseku mezi ulicemi Šrobárova a Benešovská. Práce plynule navázaly na rekonstrukci vodovodního řadu, kterou provedla Pražská vodohospodářská společnost (PVS). Jednalo se o souvislou údržbu vozovky, v rámci které byly vyměněny asfaltové vrstvy v tloušťce 100 mm s následnou pokládkou vrstev nových. Propadlé a vybočené obruby byly vyrovnány, případně zcela nahrazeny novými. Vjezdy jsou tvořeny drobnou dlažbou skládanou do kroužků. Uliční vpustí prošly opravou bezvýkopovou technologií.
Rekonstrukce ulice Národních Hrdinů [TSK]	V úseku Českbobrodská - Štěrbobolská spojka proběhla rekonstrukce ulice Národních Hrdinů, která je frekventovanou spojnici mezi Štěrboboly a Dolními Počernicemi. Kromě opravy vozovky byly po celém úseku doplněny bezbariérové prvky, upraveno bylo dopravní značení, byly rekonstruovány přípojky a 12 uličních vpustí. Opraveny byly i chodníky, které jsou nově předlážděny a došlo i k obnově dvou autobusových zastávek v obou směrech. Rekonstrukce proběhla za kompletní uzavěři rekonstruovaného úseku.
Rekonstrukce ulic Bellova a Edisonova [TSK]	Rekonstrukce těchto navazujících ulic spočívala ve výměně asfaltových vrstev v tloušťce 100 mm (frézování, vyspravení podkladu, obnova ložné a obrusné vrstvy), rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí, výměně betonových obrubníků za kamenné, lokálních výsávkách chodníků, opravě nájezdů na stávající chodníkové přejezdy, údržbě uličních vpustí včetně přípojek, pokládce zastávkových panelů do zálivů a následné obnově vodorovného značení.
Rozšíření rampy z Modřanské na Jižní spojku [TSK]	Došlo k rozšíření odbočovacího pruhu z ulice Modřanská na Jižní spojku do stávající zeleně v šířce 4 metry. Rozšíření proběhlo v délce 40 metrů tak, aby vznikl plnohodnotný odbočovací pruh. Zároveň došlo k posunu jedné uliční vpustí k nově navržené obrubě s vyústěním do stávající přípojky. Vyznačeno bylo nové vodorovné dopravní značení.
Rekonstrukce ulice Budovatelská [TSK]	Proběhla rekonstrukce ulice v úseku mezi železniční tratí a sjezdovou rampou do ulice Novopacká. Byla odfrézovaná obrusná a ložná vrstva vozovky a provedeno nové vozovkové souvrství. Opraveny byly konstrukce zastávek, chodníky, odvodnění a výškové byly upraveny kanalizační šachty. Vyznačeno bylo nové dopravní značení.



■ Ostrčilovo náměstí s průčelím domu „U Bivoje“



■ Zastávky Čechův most po rekonstrukci

DALŠÍ REKONSTRUKCE A OPRAVY KOMUNIKACÍ [TSK]

- Rekonstrukcí prošla křižovatka ulic **Čimická x K Pazderkám**. Vyměněny byly konstrukční vrstvy vozovky v tloušťce 100 mm. Dosavadní montované plastové obruby nahradily stavební úpravy ve stejné pozici a geometrii. Hmatové prvky pro nevidové a slabozraké jsou tvořeny betonovou reliéfní červenou dlažbou.
- Souvislou údržbou prošla ulice **Hrozenkovská** v úseku Na Radosti – Nedašovská, při které byly opraveny konstrukční vrstvy vozovky v tloušťce 100 mm a lokálně provedeny sanace spodních vrstev. Dále byly opraveny povrchové znaky inženýrských sítí a vyrovnány či vyměněny obruby.

- Rekonstrukce vozovky a chodníkových ploch proběhla v ulici **Podbělohorská** v úseku Pod Stadiony - Smrčinská. Vyměněny byly všechny konstrukční vrstvy vozovky, chodníky jsou tvořeny litým asfaltem, přidány byly prvky pro nevidomé. V rámci uzavírky proběhly koordinace oprav se správci inženýrských sítí.
- Oprava vozovky byla provedena v ulici **Trojská** v úseku Pod Havránkou x U Trojského zámku. Během velké běžné údržby došlo ke kompletní výměně asfaltových vrstev, k výškové úpravě povrchových znaků inženýrských sítí a k obnově vodorovného dopravního značení.
- Proběhla rekonstrukce celého dopravního prostoru ulice **Ve Struhách**. Povrch vozovky je asfaltový, obruby žulové a chodníky jsou nově z mozaikové dlažby. Režim ulice je řešen jako zóna 30.
- Opravou prošla silniční galerie v ulici **Zapova**. Ta zahrnovala odhalení nosné konstrukce, zhotovení nové izolace, říms, zábradlí, chodníků a opravu jedné poloviny vozovky včetně sanace spodní stavby.
- Proběhla údržba pěší komunikace na **Branickém mostu**, která zahrnovala zejména pročištění odvodnění, opravu a doplnění zábradlí, odstranění náletové vegetace a opravy inundační lávky.
- Provedena byla běžná údržba vozovky ve **Zlíchovském tunelu** v obou směrech a ve všech jízdních pruzích. Při opravě byl vždy zachován průjezdný jeden jízdní pruh.
- Na rampě z **Jižní spojky** na ulici 5. května ve směru na dálnici D1 byla provedena výměna asfaltového povrchu v tloušťce 100 mm.
- Byly vyměněny mostní závěry a část povrchu vozovky na komunikaci **Wilsonova** ve směru od ulice Vinohradská k mimoúrovňové křižovatce Bulhar.
- K výměně povrchů vozovek a chodníků došlo v části ulic **Tuchoměřická a Nebušická**. V rámci akce bylo také opraveno autobusové obratiště na **náměstí Padlých**.
- Souvislá údržba zahrnující výměnu asfaltových vrstev včetně podloží, výměnu či vyrovnání obrub a rektifikaci vpustí proběhla v ulici **Beranových**.
- Provedena byla souvislá údržba části ulice **Cínovecká** v úseku Veselská – Kostecká ve směru z centra.
- Proběhla rekonstrukce komunikací **Holbova a Klimentská**, v rámci které došlo k opravě konstrukčních vrstev vozovky v tloušťce 100 mm.
- Souvislá údržba proběhla v ulici **U Bruských kasáren** nebo na ulici **Kostecká** v úseku U Červeného mlýnku – Ďáblická.
- Rekonstrukcí prošly povrchy komunikací na náměstí **Na Stráži**.

AKCE POKRAČUJÍCÍ Z PŘEDCHOZÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Dokončena byla nová rampa mimoúrovňové křižovatky **Bucharova x Rozvadovská spojka**. Rampa je řešena jako dočasná do doby zahájení výstavby Radlické radiály. Důvodem stavby je odlehčení přetíženého levého odbočení z Radlic na Rozvadovskou spojku, které nová rampa pokryje pravým odbočením. Více o této stavbě je uvedeno v kapitole 9 - Organizace dopravy a její změny.
- Dalšími etapami pokračovala rekonstrukce ulice **Hornoměřcholupská**, která spočívá v obnově asfaltových vrstev vozovky, vybourání zničených obrub a jejich nahrazení novými, opravě chodníkových ploch a doplnění prvků pro nevidomé a slabozraké. Dále došlo k obnově zastávek autobusů.
- Byla opravena vozovka v další části ulice **Prosecká** v úseku Na Vyhlídce – Vysočanská (foto níže). Došlo ke kompletní výměně asfaltového povrchu komunikace včetně úprav autobusové zastávky v jízdním pruhu, rekonstrukci přilehlých chodníků a středního dělicího pásu.
- Další částí v úseku Spojovací - odbočka do areálu Pražských služeb pokračovala oprava ulice **K Žižkovu**. V rámci prací došlo k výměně celé konstrukce vozovky včetně úpravy autobusové zastávky, vyrovnání a výměně obrub, opravě vpustí a kanalizačních přípojek a rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí.
- Proběhla další etapa rekonstrukce obvodové komunikace **Karlova náměstí**, a to v jeho jižní části v úseku mezi ulicí Vyšehradskou a U Nemocnice. Došlo k rozšíření jízdních pruhů (které získaly živitý povrch a nový cyklopruh), k úpravě parkovacích stání s kamennou dlažbou, a k opravě chodníkové plochy z drobné kamenné mozaiky.
- Rekonstrukce komunikace **Ke Stadionu** navazovala na etapu z předchozího roku. V rámci stavby bylo odfrézováno 100 mm povrchu komunikace a opraveny byly přilehlé chodníkové plochy.
- Dokončena byla rekonstrukce křižovatky **Poděbradská x Průmyslová x Kbelská**.

ZAHÁJENÉ AKCE POKRAČUJÍCÍ DO DALŠÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Zahájeny byly rozsáhlé stavební práce v ulici **Bystrá**, kde vzniká nový podjezd pod železniční trať, který nahradí stávající úrovněvý přejezd. V důsledku toho budou zahloubeny ulice Bystrá a Jiřího ze Vtelna. Celková délka stavebních úprav je cca 650 metru. Uliční profil v místě mostu zahrnuje dva jízdní pruhy, oddělený pás pro chodce na jedné straně a oddělený pás pro cyklisty na straně druhé. Zahloubení komunikací vyvolává potřebu zajištění okolních pozemků pomocí záručních konstrukcí.
- Proběhla rekonstrukce komunikace **5. května** v úseku Nuselský most – Tábořská ve směru z centra. Byla provedena výměna nízkohlučného krytu vozovky a dalších asfaltových vrstev o celkové tloušťce 100 mm, oprava trhlin v podkladních vrstvách, úprava odvodnění komunikace, vyrovnaní a výměna poškozených obrubníků nebo výšková úprava povrchových znaků inženýrských sítí. Všechny mosty na tomto úseku se dočkaly nových elastických závěrů.
- Zahájeny byly stavební práce na ulici **Komořanská**. Rozsáhlá rekonstrukce probíhá v úseku U Spořitelny - K Modřanskému nádraží. Součástí je i rozšíření křižovatky s ulicí K Vystrkovu a také přebudování křižovatky s ulicí Zlochova. Cílem je vylepšit dlouhodobě nevyhovující dopravní situaci v ulici Komořanská, zvýšit bezpečnost všech účastníků silničního provozu a také zlepšit plynulost dopravy.
- Byly zahájeny opravy nájezdové rampy z ulice **Povltavská** na most Barikádníků. V rámci stavebních prací bude kompletně opraven mostní svršek, dilatační závěry, železobetonové římsy včetně záchytného systému, izolace a odvodnění mostu X-544 a části mostu X-543.2.
- Proběhla zásadní část rekonstrukce ulice **Na Florenci** (foto níže). V rozšířeném prostoru v blízkosti Masarykova nádraží vznikla plocha charakteru menšího náměstí. Kompletní ukončení stavby s ohledem na koordinace s ostatními investory se předpokládá v roce 2025.
- Zahájena byla souvislá údržba ulice **Schoellerova** v úseku Slaviborské náměstí – Za Tratí.
- Začala výstavba skupiny protihlukových stěn podél ulice **Strakonická** a v prostoru křižovatky Dostihová x Strakonická.



■ Ulice Prosecká po dokončené rekonstrukci



■ Ulice Na Florenci s budovou od Zaha Hadid Architects

OPRAVY MOSTŮ

- Proběhla oprava mostu Y504 na ulici **Černokostelecká**, který vede přes železniční trať. Byla provedena oprava zábradlí a protidotykových zábran, došlo k odstranění a náhradě stávajících říms a konzol nosné konstrukce, lokální opravě obrusné vrstvy na mostě a sanaci podhledu nosné konstrukce a spodní stavby.
- Na tzv. **Ianovém mostě** (Y529) na Jižní spojnici byly opraveny mostní závěry.
- K výměně mostních závěrů došlo také na **Štěrboholské spojnici** na mostě přes Hostavický potok. Při akci byly využity speciální přejezdy, díky kterým bylo možné závěry opravovat pouze v nočních hodinách a přes den byl umožněn běžný provoz ve všech jízdních pruzích, čímž byly minimalizovány negativní dopady opravy na řidiče.

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2023

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce tramvajové tratě Ohrada – Palmovka [DPP]	Celkovou rekonstrukcí prošlo tramvajové těleso na celém úseku tratě. Na estakádě mezi Krejčířem a Palmovkou došlo k odstrojení mostu až na mostovku, která prošla následnou opravou. Estakáda dále dostala nové římsy, lícni prefabrikáty a osvětlení. Repasovány byly rovněž trakční brány a zábradlí. Rekonstruováno bylo odvodnění celé tratě.
Rekonstrukce stanice metra Jiřího z Poděbrad [DPP]	V rámci akce, během které vlaky stanicí projížděly, byly zcela vyměněny eskalátory za nové, zrekonstruován byl eskalátorový tunel, vestibul stanice a revitalizována nástupiště, která jsou nyní opatřena novým osvětlením, podhledy, kamennými obklady a novým navigačním systémem (foto níže).
Další vybrané rekonstrukce a opravy v hromadné dopravě	■ Železnice: Pokračovala optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany na trati č. 232, na kterém byly zprovozněny nová zastávka Praha-Rajská zahrada a zcela zrekonstruovaná stanice Praha-Vysočany (foto níže). Zahájena byla celková modernizace úseku Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně) na trati č. 120. Začala akce zdvoukolejnění propojovací tratě Branický most - Praha-Krč – Spořilov, která má umožnit alespoň částečnou odklonovou vozbu po dobu rekonstrukce Vyšehradského železničního mostu. ■ Pokračuje výstavba zcela nové linky metra D prozatím v úseku Pankrác – Olbrachtova. V roce 2023 bylo dosaženo prorážky mezi těmito stanicemi a první úsek je tak již propojen v celé stavební délce. ■ První rekonstrukcí prošel terminál Černý most. Upravena byla nástupiště, mostní konstrukce a jejich odvodnění. Proveden byl kompletní protikorozní nátěr sloupů a zábradlí, celý prostor byl vyčištěn a doplněny byly nové lavičky a další mobiliář. ■ Byla zahájena výstavba Dvoreckého mostu, který bude sloužit zejména tramvajím a autobusům.



■ Stanice metra Jiřího z Poděbrad



■ Zrekonstruovaná stanice Praha-Vysočany

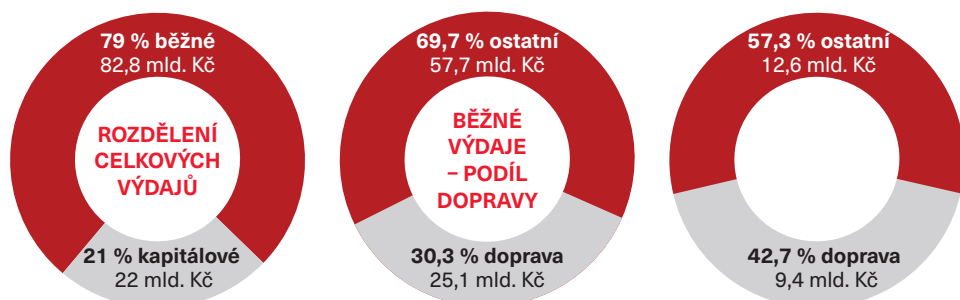
S ohledem na to, že uzávěrka rozpočtu za předchozí rok je schvalována až po uzávěrci Ročenky dopravy, kapitola shrnuje uzávěrku rozpočtu za rok 2022 a parametry schváleného plánu rozpočtu na rok 2023, k němuž jsou doplněné předběžné bilanční údaje v oblasti hromadné dopravy za rok 2023.

12.1 UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2022 (schválená dne 22. 6. 2023)

Závěrečný účet rozpočtu za rok 2022 byl přijat usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 5/49 dne 22. 6. 2023. Celkové příjmy v roce 2022 činily 120,3 mld. Kč, celkové výdaje pak 104,8 mld. Kč (výše běžných, provozních, výdajů byla 82,8 mld. Kč, výše kapitálových, investičních, výdajů pak 22,0 mld. Kč).

Vývoj celkových příjmů a výdajů uzavřených rozpočtů hl. m. Prahy (mld. Kč)										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
příjmy	63,3	70,0	70,8	74,2	77,8	88,6	95,4	96,9	105,6	120,3
výdaje	58,8	68,1	58,3	62,0	70,3	82,0	80,7	88,0	89,6	104,8
z toho běžné	45,4	46,8	48,2	51,2	57,9	64,6	67,6	73,6	74,9	82,8
z toho kapitálové	13,4	21,3	10,1	10,8	12,4	17,4	13,1	14,4	14,7	22,0

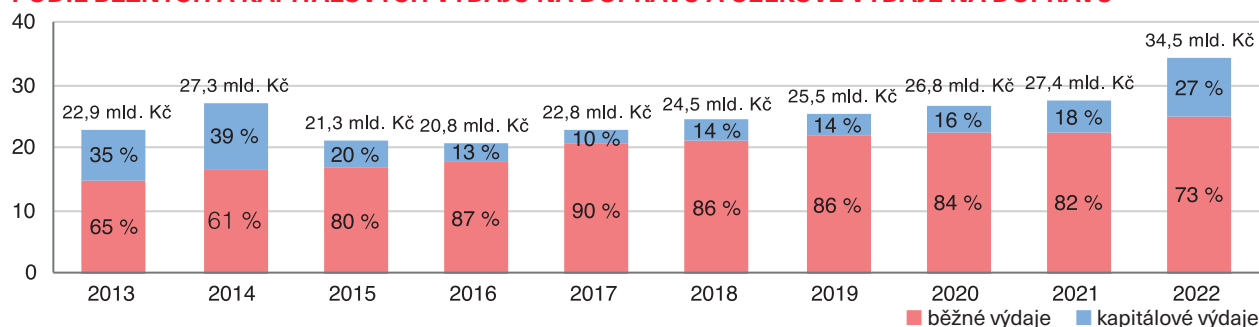
ROZDĚLENÍ CELKOVÝCH VÝDAJŮ DLE ZÁVĚREČNÉHO ÚČTU ROZPOČTU ZA ROK 2022



Výdaje na dopravu v roce 2022 byly opět nejvyšší v rozpočtu, činily 34,5 mld. Kč (32,9 % rozpočtu hl. m. Prahy). Podíly dalších položek v rozpočtu byly dle statistické ročenky ČSÚ následující: 30,0 % vzdělávání, 11,0 % všeobecná veřejná správa, 6,0 % bydlení a komunální služby, 5,3 % sociální věci, 4,6 % životní prostředí, 4,5 % kultura, tělovýchova a zájmová činnost, 2,9 % obrana a bezpečnost, 1,4 % zdraví, 0,7 % průmysl, ochod, služby, 0,3 % vodní hospodářství, 0,1 % zemědělství a 0,2 % ostatní).

Z 34,5 mld. Kč věnovaných na dopravu putovalo 25,1 mld. Kč (72,8 %) na běžné výdaje a 9,4 mld. Kč (27,2 %) byly výdaje kapitálové. Podíl kapitálových výdajů na dopravu vůči běžným výdajům v roce 2022 výrazně vzrostl.

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



12.2 SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2023 (schválen dne 15. 12. 2022)

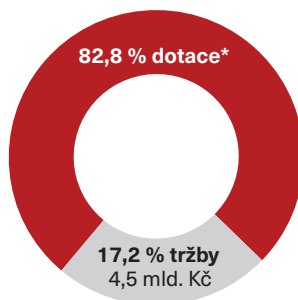
Rozpočet na rok 2023 byl v Zastupitelstvu hl. m. Prahy schválen 15. prosince 2022 a obsahoval výdaje ve výši 104,9 mld. Kč, z toho běžné 84,7 mld. Kč a kapitálové 20,2 mld. Kč. Rozpočtovaná částka pro oblast dopravy na rok 2023 zahrnovala výdaje ve výši 32,2 miliardy Kč. Doprava s 30,7 % byla v rozdělení dle pražských kapitol rozpočtu největší položkou (28,0 % pokladní správa, 21,6 % školství, mládež a sport, 6,9 % vnitřní správa, 3,4 % zdravotnictví a sociální oblast, 2,9 % bezpečnost, 2,8 % městská infrastruktura, 2,1 % kultura a cestovní ruch, 1,2 % hospodářství a 0,4 % rozvoj obce).

Běžné výdaje v oblasti dopravy byly na rok 2023 naplánovány ve výši 27,3 mld. Kč. Kromě dotace PID (21,6 mld. Kč) bylo 5,3 mld. Kč běžných výdajů vyčleněno pro oblast správy a údržby komunikací (např. 0,83 mld. Kč určeno na zimní údržbu, tj. na posypový materiál, zařízení a údržbové výkony na všech komunikacích, 1,7 mld. Kč na běžnou údržbu, tj. údržbu telematických zařízení, SSZ, mostů, komunikací a chodníků, dopravního značení, provádění bezbariérových úprav, opatření BESIP a opravy zastávek PID a 1,1 mld. Kč rozpočtováno na letní údržbu, tj. strojní čištění, tlakové splachy, úklid, či snižování prašnosti klopením).

Kapitálové výdaje v oblasti dopravy byly v návrhu rozpočtu na rok 2023 navrženy pouze v základní výši 4,9 mld. Kč. Celá částka byla určena na výstavbu nové linky D pražského metra. Další prostředky na kapitálové výdaje (12,9 mld. Kč) byly rozpočtovány v rezervě v kapitole Pokladní správa. S ohledem na komunální volby na podzim 2022 bylo konkrétní čerpání prostředků ponecháno k rozhodnutí na přelomu let 2022 a 2023 teprve ustavované nové městské koalici.

POKRYTÍ NÁKLADŮ PID NA ÚZEMÍ PRAHY (2022)

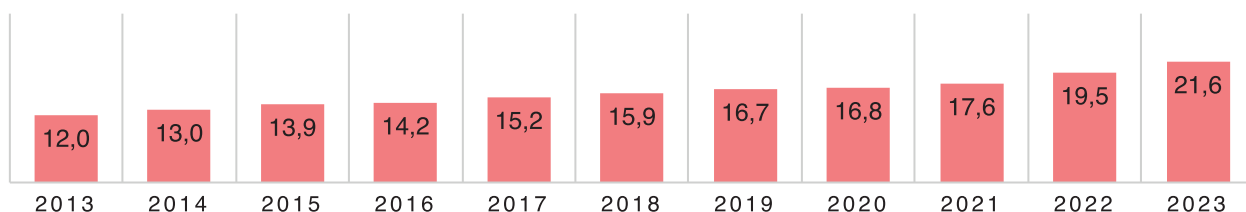
* 21,3 mld. Kč z rozpočtu
hl. m. Prahy 0,3 mld. Kč od státu



■ Nová tramvajová trať na Divoká Šárka-Dědina

Náklady na provoz PID na území Prahy činily v roce 2023 celkem 26,1 mld. Kč. Tržby z jízdného pokryly 4,5 mld. Kč (17,2 % nákladů). Výběr tržeb z jízdného již mírně překročil hodnoty z roku 2019. V rámci běžných výdajů činila dotace (kompenzace) hl. m. Prahy směřující na provoz PID 21,6 mld. Kč (s ohledem na trvalou vysokou míru inflace se meziročně zvýšila o více než 2,0 mld. Kč). Z této částky příslušelo 18,9 mld. Kč Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s., 1,1 mld. Kč sloužilo na zajištění provozu ostatních autobusových linek na území města, které neprovozuje DPP, a. s., 1,6 mld. Kč šlo na železniční dopravu (zde městu pomohl státní příspěvek na železniční dopravní obslužnost ve výši 0,3 mld. Kč) a 17,2 mil. Kč činila dotace na provoz přívozů.

VÝVOJ PROVOZNÍCH DOTACÍ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE (PID) V LETECH 2013-2023 (mld. Kč)



Částkou 3,8 mld. Kč z vlastních zdrojů přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Velká část těchto prostředků směřovala na opravy a rekonstrukce tramvajových tratí, 318 mil. Kč stály nákupy nových autobusů, 220 mil. Kč pořízení nových trolejbusů (částečně šlo o předfinancování před přijetím dotace) a 187 mil. Kč bylo vynaloženo na opravy a modernizace tramvajových vozidel. Další splátka směnečného programu související s již několik let ukončenou dodávkou nových tramvajových vozů 15T pak činila 800 mil. Kč.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (dále P+) je strategický dokument, kterým se od roku 2019 řídí rozvoj dopravního systému v Pražské metropolitní oblasti. Aby mohl dopravní systém efektivně reagovat na měnící se objem a strukturu dopravy a aby mohlo město pro jeho rozvoj v maximální míře využít evropské dotace, je nutné P+ pravidelně aktualizovat.

Aktualizaci připravovala v roce 2023 pracovní skupina P+ pod vedením koordinátorky z odboru dopravy MHMP. V pracovní skupině byli zastoupeni specialisté*ky dotčených městských organizací (ROPID, DPP, TSK, IPR a OICT), odboru ochrany prostředí MHMP a spolupracujících organizací Středočeského kraje a státu (SČK, KSÚS, IDSK a SŽ). V pracovní skupině P+ proběhl(a):

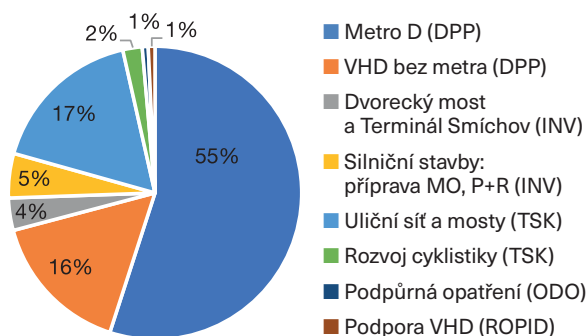
- 1) sběr dat o opatřeních P+ realizovaných nebo připravovaných v období 2019–2023
- 2) identifikace trendů, které ovlivňují dopravu v Pražské metropolitní oblasti
- 3) identifikace dopravních priorit z nových koncepčních dokumentů, zejména Klimatického plánu hlavního města Prahy do roku 2030 a Strategie aktivní mobility
- 4) hodnocení přínosu nových opatření k cílům udržitelné mobility
- 5) sběr dat o finančních nárocích opatření v Akčním plánu 2024–2026 na investice a budoucí provozní výdaje města.

Odbor dopravy MHMP současně vytvořil model budoucího vývoje výdajů města na dopravu do roku 2030. Model upozornil na strmý růst běžných výdajů na provoz veřejné hromadné dopravy a údržbu silniční infrastruktury (v průměru přes 6 % ročně od roku 2017) a nutnost zvýšit příjmy města z jízdného ve veřejné dopravě a z parkovného. Bez zvyšování příjmů z poskytování dopravních služeb by v budoucnu hrozilo omezení provozu hromadné dopravy, zastarávání dopravní infrastruktury a zastavení rozvoje dopravní infrastruktury a služeb. Model budoucích výdajů města je spolu s finančními nároky dopravních opatření v jednotlivých letech hlavním východiskem návrhu Akčního plánu 2024–2026.

Návrh Akčního plánu 2024–2026 projednala Manažerská skupina P+ pro finance a Řídící rada P+. Následně byl představen členům všech dopravních komisí Rady hlavního města a výborů pro dopravu, finance a strategické investice. Malou aktualizací v podobě nového akčního plánu na období 2024–2026 chce město v první řadě využít příležitost financovat rozšiřování tramvajové sítě, modernizaci metra a náhradu dieselových autobusů nízkoemisními vozidly z Národního plánu obnovy, Operačního programu Doprava a z Modernizačního fondu. Těžiště investic v budoucích letech se nachází v dalším rozvoji veřejné dopravy (71 % investic). Ta umožňuje nákladově efektivní přepravu velkého množství osob s příznivou bilancí společenských nákladů. Další investice v objemu 6 mld. Kč (17 %) směřují do neodkladných rekonstrukcí mostů, ulic a další silniční infrastruktury a do zlepšení sítě cest pro pěší a cyklisty (2 %). Kromě rozšiřování sítě a služeb veřejné dopravy a zkvalitnění veřejného prostoru obsahuje nový akční plán deset podpůrných opatření, které mají narovnat ceny dopravních služeb, zlepšit sběr dat o dopravě, zvýšit rychlost realizace navržených opatření a zlepšit komunikaci města s městskými částmi, spolupracujícími organizacemi v dopravě a s veřejností.

Akční plán 2024–2026 je ve srovnání s předchozím akčním plánem ještě více provázán s rozpočtovými možnostmi města. Po vypořádání připomínek je návrh připraven k projednání v Radě hlavního města Prahy.

PODÍLY PŘEDPOKLÁDANÝCH INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ DO ROKU 2026



14.1 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).

LETIŠTĚ PRAHA

Z hlediska dráhového systému je letiště Praha - Ruzyně vybaveno dvěma RWY (runway, vzletová a přistávací dráha). Jsou jimi RWY 12/30 a RWY 06/24. Hlavní RWY 06/24 má délku 3 715 m a je ve směru 24 vybavená pro provoz CAT III B a ve směru 06 pro provoz CAT I. Vedlejší RWY 12/30 má délku 3 250 m a je v obou směrech vybavena pro provoz CAT I. Bývalá RWY 04/22, která byla dlouhodobě uzavřena pro vzlety a přistání, sloužila jako parkovací a odstavná plocha, byla v roce 2020 předělána na klasickou odbavovací plochu. Celková kapacita dráhového systému je cca 200 tisíc pohybů (vzlet/přistání) letadel za rok a maximální kapacita dráhového systému je 46 pohybů letadel za hodinu, ve výjimečných případech i 47 pohybů za hodinu

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 dopravních výkonů došlo v roce 2022, ale počty odbavených cestujících nedosahovaly ani úroveň roku 2016 a ve srovnání s rokem 2019 byly přibližně na 65 % stavu před vypuknutím pandemie. Rok 2023 byl v tomto hledisku o něco pozitivnější, než rok předchozí. Počty odbavených cestujících se dostaly nad úroveň roku 2016 a ve srovnání se stavem před pandemií koronaviru, tj. ve srovnání s rokem 2019 byly zhruba o čtvrtinu nižší.

Počet pohybů letadel na letišti Praha dosáhl v roce 2023 hodnoty 118 046, což je o 17 417 pohybů více než v roce 2022 (nárůst o 17 %). V porovnání s rokem 2019 se jedná o pokles 24 %. Nejvyšší počet pohybů (12 313) byl zaznamenán v červenci, nejnižší (6 491) v únoru. V roce 2023 připadalo na jeden pohyb letadla 117 cestujících. V porovnání s rokem 2022 došlo k nárůstu o 10 cestujících na pohyb. Ve srovnání s rokem 2019, kdy bylo na jeden pohyb letadla 115 cestujících, se jedná o mírný nárůst. Jedná se o velice pozitivní vývoj, neboť je snahou nejen ruzyňského letiště, aby stoupal počet cestujících připadajících na jeden pohyb.

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



■ A350 společnosti Lufthansa (autor M. Horák)



■ Letiště Praha během sněhové nadílky (autor M. Horák)

kontrola), terminál 2 je určen pro cestující letící do zemí schengenského prostoru (bez pasové a celní kontroly). V terminálu 3 jsou odbavovány privátní lety a terminál 4, jež je součástí terminálu 1, slouží pro odbavení VIP letů. Celková kapacita terminálů je v současné době 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.

POČTY ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH, DOPRAVCŮ A DESTINACÍ NA LETIŠTI PRAHA – RUŽYNĚ

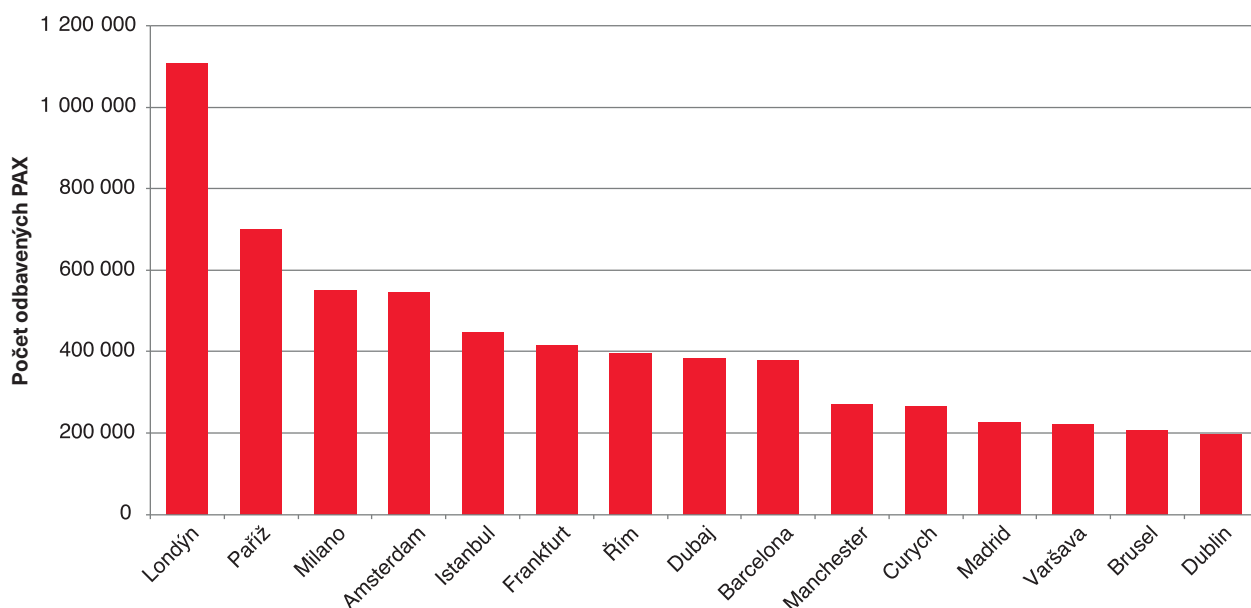
V roce 2023 bylo na letišti Praha odbaveno celkem 13 828 137 cestujících, což představuje ve srovnání s rokem 2022 nárůst o 29 % a ve srovnání s rokem 2019 stále pokles o 22 %. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v červenci (1 584 341 PAX), nejméně v lednu (661 957 PAX). Oproti roku 2022 bylo měsíční maximum o 17 % vyšší.

V rámci pravidelné letecké dopravy bylo odbaveno 12 217 908 PAX, zatímco na nepravidelných linkách to bylo 1 610 229 PAX.

Špičkovými měsíci jsou pro letiště Praha-Ruzyně červenec a srpen. Špičkové dny jsou pátek a neděle a špičkové hodiny jsou v průběhu dne rozloženy do časů 10 – 13 hod. a 19 – 20 hod.

Na pravidelných i nepravidelných linkách mohli v roce 2023 cestující využít služeb celkem 69 dopravců (o 2 méně než v roce 2022), kteří létali celkem do 167 destinací (o 4 více než v roce 2022). Podíl klasických leteckých společností využívajících služeb pražského ruzyňského letiště činil 78 % (54 dopravců), podíl nízkonákladových společností byl 22 % (15 dopravců).

NEJŽÁDANĚJŠÍ DESTINACE Z LETIŠTĚ PRAHA V ROCE 2023

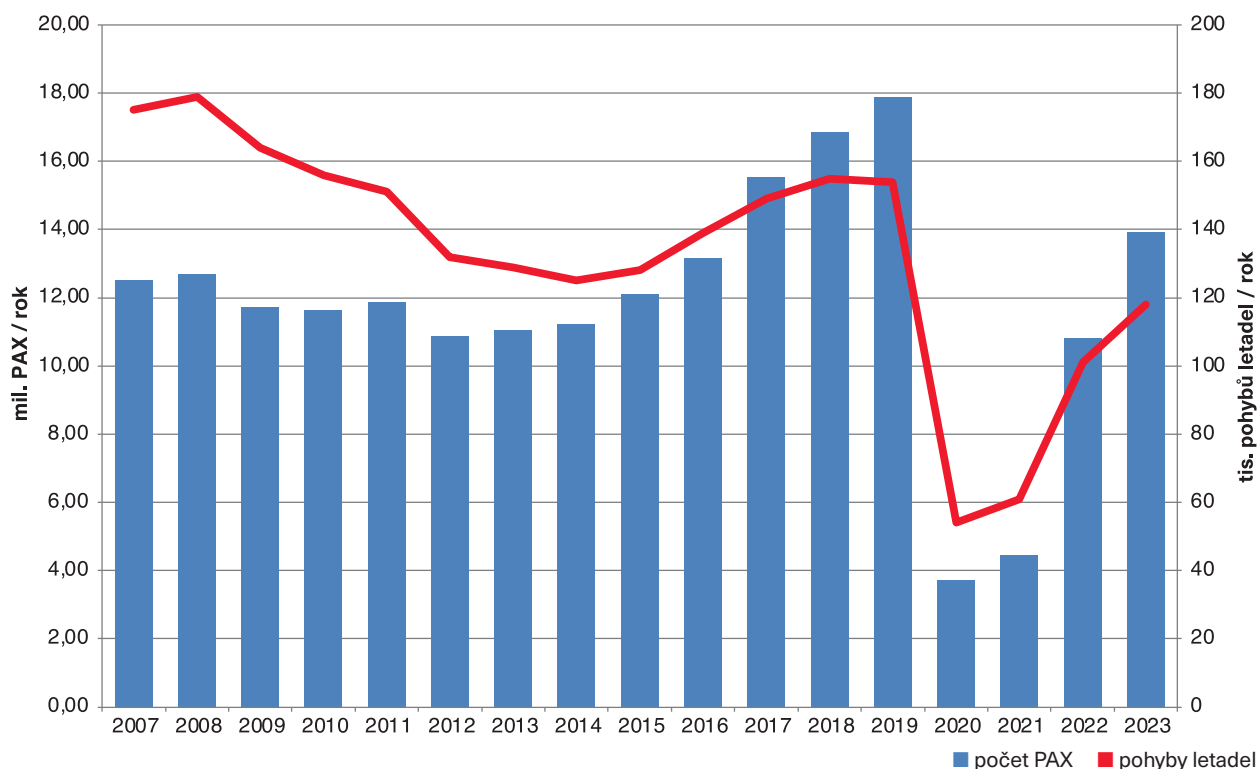


■ B777 společnosti El Al (autor M. Horák)

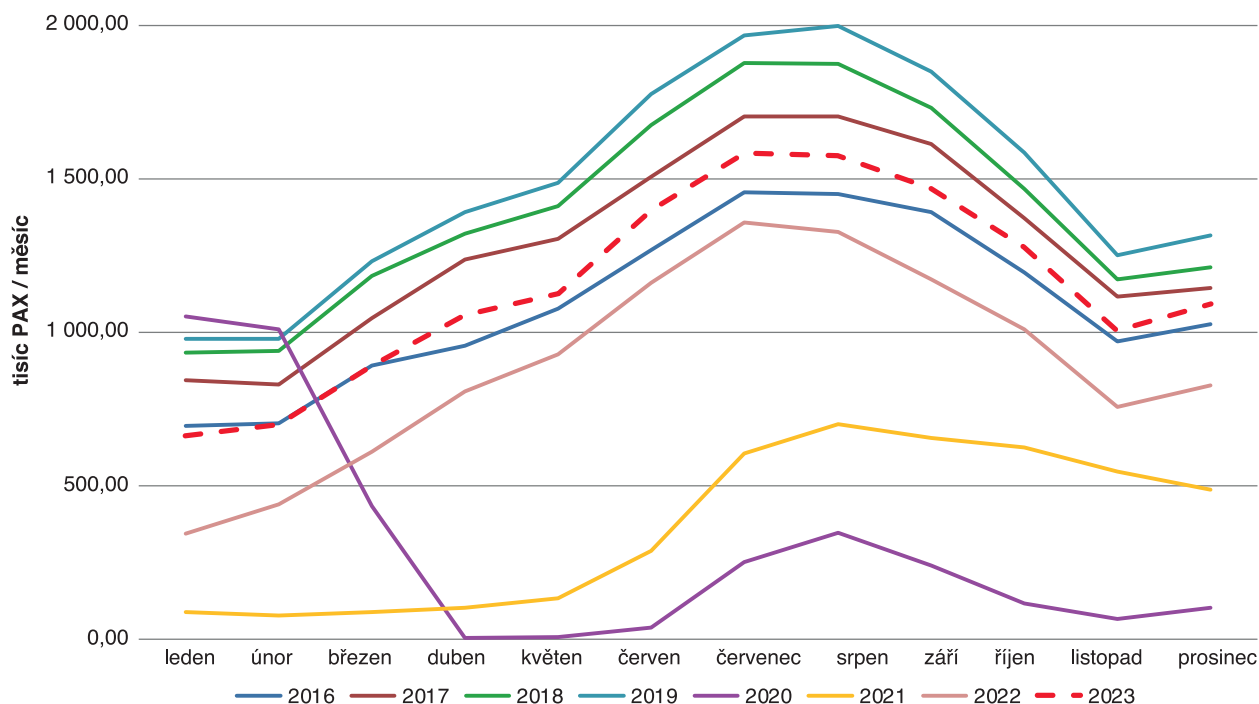


■ A380 po přistání na výcvikovém letu (autor M. Horák)

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



MĚSÍČNÍ POČTY ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA LETIŠTI PRAHA V LETECH 2016 – 2023



NÁKLADNÍ PŘEPRAVA NA LETIŠTI PRAHA – RUZYNĚ

Pro odbavení nákladů se na letišti Praha nachází dva cargo terminály (Menzies Aviation CZECH s. r. o., SkyPort a. s.). Každý z těchto cargo terminálů má kapacitu 100 tis. t/rok. V roce 2023 byl na letišti Praha letecky odbaven náklad v celkovém objemu 43 856 tun. Přeprava nákladu byla oproti roku 2022 o 3 918 tun nižší (pokles o 8 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v listopadu (4 277 tun), nejméně v únoru (3 004 tun). Měsíční maximum bylo v roce 2023 o 19 % nižší než v roce 2022.

NÁVAZNÁ DOPRAVA Z/NA LETIŠTĚ

Od centra Prahy je letiště vzdáleno cca 11 km. Obsluhují jej zejména dvě rychlé městské autobusové linky PID, které směřují ke stanicím linek metra A (Nádraží Veveslavín – bus 119) a B (Zličín – bus 100). Od počátku letní sezóny 2023 se provoz obou těchto linek vrátil do předcovidového rozsahu. To znamená, že u linky 119 opět navazoval jeden autobus na každý spoj metra linky A. V únoru 2023 také začaly práce na výstavbě trolejbusové trati mezi Nádražím Veveslavín a Letištěm, díky níž budou v roce 2024 nahrazeny 18 m dlouhé autobusy novými téměř 25 m dlouhými tříčlánkovými trolejbusy. V roce 2023 byl v letní turistické sezóně rovněž posílen provoz speciální autobusové linky AE (Airport Express: Praha hlavní nádraží – Letiště). Linka AE má zvláštní tarif a je určena především pro cestující, kteří z Prahy pokračují v cestě po republice železniční dopravou. V letním období je linka AE v provozu v intervalu 15 minut, po zbytek roku jezdí po 30 minutách. Zejména s ohledem na dopravu zaměstnanců zajišťují k letištním terminálům ještě několik příměstských autobusových linek PID. K cestě na letiště i z letiště je průběžně k dispozici také taxi doprava provozovaná jak osobními automobily, tak minibusy. Operuje zde také řada půjčoven automobilů.

Podle průzkumu dělby přepravní práce z roku 2022 se vlastním nebo firemním automobilem na letiště dopravilo 53 % osob, vozidel TAXI využilo 25 % lidí. Spoje hromadné dopravy si pro cestu na letiště v roce 2023 vybralo 21 % lidí. Zbýlé procento využilo jiného způsobu přepravy (zejména sdílené či autobusové mimo hromadnou dopravu).

V roce 2023 bylo na letišti Václava havla Praha k dispozici celkem 7 772 míst k parkování. Pro veřejnost jsou k dispozici krátkodobá parkovací stání v celkové kapacitě 517 míst (P1 Express, P2 Express, PB Economy) a dlouhodobá stání, nabízející celkem 3 754 míst (PA Smart, PC Comfort, PC Premium, PD Holiday). Pro zaměstnance letiště a externí subjekty je vyhrazeno 3 326 parkovacích míst. Další možnosti parkování jsou k dispozici na komerčních parkovištích v širším okolí letiště.

14.2 VODNÍ DOPRAVA

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

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 2000–2023

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

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. PPS provozuje pražské přívozy P4 a P7. Velkokapacitní loď Troja uveze až 100 cestujících. V činnosti přívozy přepravila v roce 2023 společnost PPS cca 53 tisíc osob. Po dvou letech ovlivněných COVID -19, kdy došlo k poklesu přepravených osob, se provoz v dalších letech opět postupně obnovil a v loňském roce došlo k jeho celkovému nárůstu.

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

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

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

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Z přístavišť „Judita“ vyjíždějí lodě každých 15-20 minut. Společnost dále provozuje pražské přívozy P1, P2, P5 a P6 a přívoz Vyšehrad, který není součástí PID.

Řada menších společností zajišťuje projížďky a společenské akce dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou po obou březích Vltavy v centru města, například Na Františku, na Kampě, na Dvořákově nábřeží.

Různí domácí a zahraniční provozovatelé realizují po řece Vltavě také nákladní dopravu. Jedním z největších provozovatelů je Evropská vodní doprava – Sped, s. r. o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin apod.

Na území města se nacházejí 4 přístavy – Radotín, Smíchov, Holešovice a Libeň, které slouží pro překládku různých druhů nákladů. Provozovatelem jsou České přístavy, a. s. Kromě přístavů slouží pro manipulaci s náklady 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

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 přepraveného materiálu v letech 2021 a 2022 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

* Troja 139 013

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. Přepravci mají také možnost vykázat Prahu jako přístav bez bližšího rozlišení, protože v mezinárodním číselníku je uvedena pouze Praha.

14.3 NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V roce 2023 bylo na území Prahy evidováno 17 372 výchozích či končících nákladních vlaků, což je oproti roku 2022 pokles přibližně o 20 %. Přibližně třetina z tohoto poklesu připadá na stanici Praha-Malešice. Nejvytíženější stanicí z pohledu součtu výchozích a končících nákladních vlaků byla stále Praha-Libeň, následovaná stanicí Praha-Uhřetěves. Na třetím místě zůstala i přes výrazný pokles stanice Praha-Malešice.

Počty vypravených a končících nákladních vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2023

Měsíc	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	celkem
Výchozí	618	637	846	803	802	761	717	756	713	731	751	582	8 717
Končící	568	608	803	781	778	731	702	755	716	790	800	623	8 655

Tak jako v předešlých letech, i v roce 2023 byl provoz v pražském uzlu výrazně ovlivněn stavebními pracemi. Stále trvaly rekonstrukce tratí Praha-Vysočany – Čelákovice – Lysá nad Labem a Praha-Smíchov – Praha-Radotín, a to se všemi negativními dopady na železniční dopravu. Novou akcí bylo zahájení zdvoukolejňování tratě Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – Praha-Radotín, jejíž hlavní dopady se ale projeví v roce 2024. Negativní událostí bylo rovněž výrazné omezení přechodnosti nákladních vlaků přes starý železniční most mezi Výtoní a Smíchovem, stejně tak jako rozsáhlá přestavba stanice Praha-Smíchov. Ta způsobila nemožnost jízdy nákladních vlaků ve směru Hostivice. Další výraznou stavební akcí v Praze byla a je přestavba stanice Praha-Bubny a úseku tratě směrem do Kladna.

Bohužel tradiční přeprava poštovních zásilek mezi uzly České pošty v Praze-Malešicích, Olomouci a Ostravou doznala výrazné změny, když byl v květnu ukončen provoz ucelených poštovních vlaků. Poštovní zásilky jsou jen nyní převáženy jako „jednotlivky“ běžnými nákladními vlaky ČD Cargo.

Nejvýznamnější stanicí pražského uzlu z pohledu nákladní dopravy stále zůstává Praha-Uhřetěves svázaná s terminálem intermodální dopravy Metrans. Ucelenými vlaky je napojen na námořní přístavy, především severomořské, a dále také na jiné terminály, ať už v České republice nebo v okolních zemích, především

Rakousku a na Slovensku. Dalšími významnými stanicemi jsou Praha-Krč a Praha-Radotín, obě spojené s výrobou a prodejem cementu. Do první uvedené pravidelně směřují zásilky cementu z Hranic na Moravě, a do druhé pak suroviny potřebné k jeho výrobě, především sádrovec z elektráren a struska z hutních provozů. Druhá jmenovaná stanice je pak i cílem zásilek hutního materiálu, a to z mnohdy vzdálených míst v západní Evropě do zdejšího hutního velkoobchodu Kondor. Dalšími zákazníky železnice v Praze jsou firma Brenntag v Horních Počernicích obchodující a zpracovávající různé chemické produkty a mimo jiné využívající návoz a odvoz námořních kontejnerů z terminálu v Uhříněvsi po železnici, čímž alespoň trochu ulevuje přetíženým městským komunikacím, nebo Flaga v Satalicích obchodující s plyny. Novinkou loňského roku bylo několik desítek vozů ložených dřevěnými peletami, které ze Ždírcce nad Doubravou směřovaly do Prahy-Čakovic.



■ Praha je významným tranzitním železničním uzlem



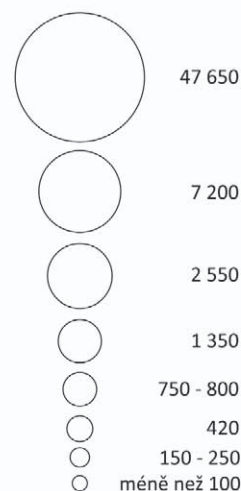
■ Možnosti využití tratě Pražského Semmeringu pro nákladní dopravu jsou v současné době velice omezené

Z hlediska počtu výchozích a končících vlaků ČD Cargo byly nejvýznamnějšími stanicemi Praha-Libeň (5822 výchozích, 5902 končících a 3580 tranzitních manipulujících vlaků), Praha-Uhříněves (2078 výchozích, 1931 končících a 156 tranzitních manipulujících vlaků) a Praha-Malešice (916 výchozích, 859 končících a 430 tranzitních manipulujících vlaků). Z hlediska součtu naložených a vyložených vozů byly tři nejvytíženější stanice Praha-Uhříněves, Praha-Radotín a Praha-Malešice. Došlo tedy k výměně na druhém a třetím místě. Tři nejvytíženější stanice podle součtu odvezených a dovezených tun pak byly taktéž Praha-Uhříněves, Praha-Radotín a Praha-Malešice.

ŽELEZNIČNÍ UZEL PRAHA – nákladní výkony nejvytíženějších železničních stanic v roce 2023



Počet vozů



■ podej
■ dodej © Milan Koska

Uzel Praha – výkony železničních stanic v roce 2023

Železniční stanice	Vozy			Tuny		
	podej	dodej	součet	podej	dodej	součet
Praha-Uhřetěves	21 792	25 872	47 664	582 102	776 921	1 359 023
Praha-Radotín	3 132	4 066	7 198	126 082	167 087	293 169
Praha-Malešice	1 054	1 506	2 560	22 135	44 415	66 550
Praha-Krč	668	684	1 352	16 513	35 382	51 895
Praha-Libeň	510	299	809	17 285	11 007	28 292
Praha-Horní Počernice	98	654	752	1 404	30 299	31 703
Praha-Hostivař	406	11	417	19 100	332	19 432
Praha-Ruzyně	134	126	260	1 170	1 196	2 366
Praha-Vršovice	125	123	248	2 061	3 712	5 773
Praha-Bubny	86	91	177	4 722	3 314	8 036
Praha-Satalice	81	90	171	2 708	3 957	6 665
Praha-Vysočany	5	87	92	110	3 848	3 958
Praha-Smíchov	38	53	91	1 728	2 287	4 015
Praha-Běchovice	3	62	65	108	2 709	2 817
Praha-Zahradní Město	29	33	62	572	786	1 358
Praha-Čakovice	0	42	42	0	2 513	2 513
Praha-Zbraslav	18	3	21	548	139	687
Praha Masarykovo nádraží	10	5	15	173	86	259
Celkový součet	28 189	33 807	61 996	798 521	1 089 990	1 888 511



© TSK hl. m. Prahy, a.s., 2024

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 ČR;
 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 2024

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7 - Holešovice
www.tsk-praha.cz

