

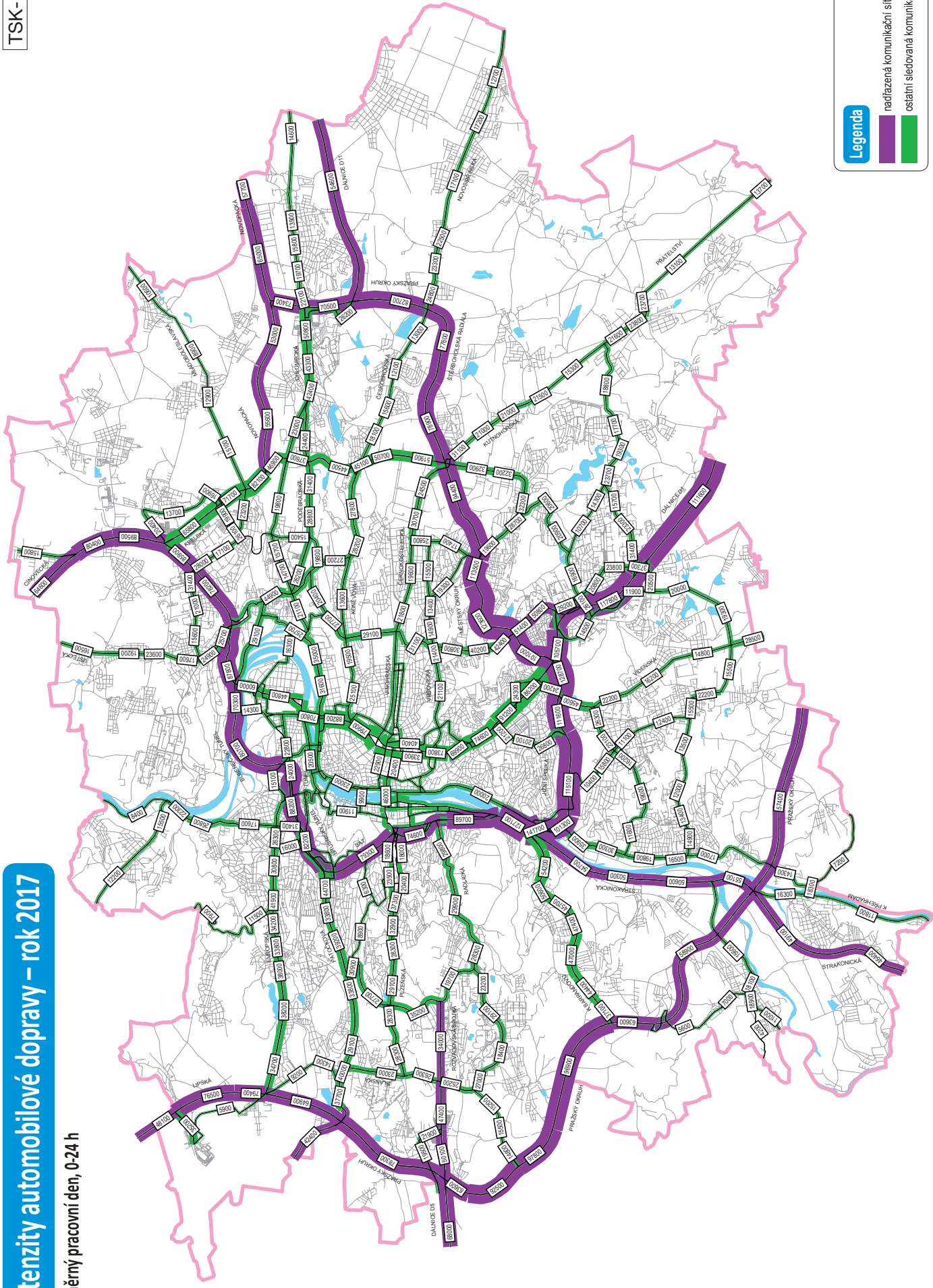
**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, A.S.
Úsek dopravního inženýrství**

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G

**ROČENKA
DOPRAVY
PRAHA 2017**

Intenzity automobilové dopravy – rok 2017

Průměrný pracovní den, 0-24 h



Legenda

- nařazená komunikační síť
- ostatní sledovaná komunikační síť

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, A.S.
ÚSEK DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ



ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2017

Vážení čtenáři,

právě nahlížíte do Ročenky dopravy Praha 2017, kterou za přispění dalších institucí a partnerských organizací zpracovala a vydala Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. (TSK), aby informovala odbornou i širší veřejnost o stavu dopravy v Praze koncem roku 2017 a o změnách, ke kterým zde v průběhu uplynulého roku v dopravě došlo. Obsah ročenky usiluje o komplexnost informací a o možnost sledovat jejich vývoj za období posledních let.



Rok 2017 byl i pro TSK přelomový. Vstupovala do něho jako příspěvková organizace hl. m. Prahy a k 1. 4. po nutných úpravách se transformovala na akciovou společnost, jejímž jediným akcionářem je hlavní město Praha. Podle stanov však její činnost i nadále spočívá ve správě komunikací města včetně tunelů, mostů, podchodů, součástí a příslušenství komunikací, v zajišťování jejich údržby, oprav a rozvoje, dopravněinženýrské, telematické, projektové i stavebněinženýrské činnosti.

V rozpočtu hlavního města Prahy 2017 byly oproti roku 2016 mírně zvýšeny prostředky pro potřeby dopravy, které se promítly především do běžných výdajů na hromadnou dopravu. Za přispění Středočeského kraje bylo v roce 2017 dosaženo dalšího pokroku v Pražské integrované dopravě (PID). Rozšířilo se její obsluhované území, zvýšil se počet obcí, obyvatel i železničních stanic a zastávek, zapojených do PID. To se projevilo zejména v regionální dopravě, ale i na území Prahy, a to jak v autobusové, tak i železniční dopravě.

Na druhé straně nelze opomenout i další zvýšení automobilové dopravy v Praze (o více než 3,5 %), které se promítlo nejen do širší oblasti (především Městského okruhu), ale zčásti i do oblasti centra města. Zvýšilo se i roční využití záchytných parkovišť. Největší rozvoj v roce 2017 však zaznamenala doprava letecká (o cca 18 % odbavených osob oproti roku předchozímu). Také v nákladní dopravě je patrné značné zvýšení (v letecké o 15 %, silniční vnější o 14 %, železniční podle počtu výchozích a končících vlaků o 8 %).

Při realizaci dopravních staveb se i v roce 2017 podařilo zachovat priority dopravní bezpečnosti, snižovat dopravou vyvolanou hlukovou zátěž, zlepšovat bezbariérovost přístupu cestujících ke stanicím a zastávkám hromadné dopravy a k přechodům. Počet zraněných osob při dopravních nehodách poklesl v roce 2017 na 96,6 % předchozího roku.

V ročence najdete řadu dalších a podrobnějších údajů o provozu jednotlivých druhů dopravy v Praze v roce 2017. Věřím, že pro vás budou zajímavé a že je budete moci vhodně využít.

Praha 1. května 2018

A stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Petr Dolínek
náměstek primátorky hl. m. Prahy
pro dopravu

Vážení čtenáři,

dovolte mi podrobněji představit zpracovatele Ročenky dopravy Praha 2017, jímž je Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hlavního města Prahy, a.s.

Technická správa komunikací byla samostatně vyčleněna z rámce Pražských komunikací 1. července 1967 a později i po určitou dobu zařazena do koncernu Dopravních podniků. Samostatnou rozpočtovou organizací města Prahy se stala v roce 1989 a od roku 2001 měla status příspěvkové organizace.

Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy byl založen 1. února 1966 k zajišťování dopravněinženýrských činností, navrhování opatření pro zlepšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, plánování dopravních sítí a staveb ve všech fázích jejich vývoje. Tato činnost byla k 1. 1. 2008 začleněna do Technické správy komunikací hl. m. Prahy jako její zvláštní útvar. Provádění dopravních průzkumů, rozborů a vyhodnocování aktuálních dopravních poměrů v Praze jsou zdroji podkladů pro každoroční zpracování a vydávání Ročenky dopravy, kterou máte možnost právě prohlížet.

Technická správa komunikací hlavního města Prahy, akciová společnost (TSK), s jediným akcionářem hlavním městem Prahou, převzala k 1. dubnu 2017 veškeré činnosti příspěvkové organizace.

TSK, a.s. zůstává i nadále zaměřena na odbornou správu komunikací hlavního města včetně speciálních staveb, na údržbu, opravy a jejich rozvoj, dopravněinženýrskou, projektovou i stavebněinženýrskou činnost, správu uliční zeleně, zařízení a příslušenství komunikací, parkovišť, zajišťuje provoz dispečinků a řídicích ústředí. Velkou pozornost věnuje chodcům, bezbariérovým přechodům, cyklistickým trasám, telematickým systémům, opatřením ke snížení hluku a dopravní bezpečnosti jako celku. Účastní se i projektů a programů vypsanych a spolufinancovaných Evropskou unií.

S potěšením mohu konstatovat, že transformace proběhla úspěšně, a i přes náročné změny organizace práce i samotného fungování společnosti jsme dokázali poskytovat naše služby všem obyvatelům Prahy, aniž by tuto změnu nějak pocítili. Zároveň byla v roce 2017 překročena hranice 2,4 mld. Kč v investičních a běžných výdajích do infrastruktury z celkových 4 mld. Kč na investice do komunikační sítě.

Děkuji všem zpracovatelům jednotlivých kapitol ročenky a samozřejmě děkuji všem našim zaměstnancům za dobře odvedenou práci v roce 2017. Jsem rád, že vám tento ucelený informační materiál mohu předložit k vašemu dalšímu využití.



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

Praha 1. května 2018



OBSAH

1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	6
1.1	Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2017	6
1.2	Porovnání Prahy s Českou republikou	7
2	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	8
2.1	Vývoj motorizace a automobilizace	8
2.2	Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech	8
2.3	Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel	12
2.4	Směrový průzkum automobilové dopravy na SJM	15
2.5	Směrový průzkum vozidel s největší povolenou hmotností nad 3,5 t	16
3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	18
3.1	Pražská integrovaná doprava	18
3.2	Metro	20
3.3	Tramvaje	22
3.4	Autobusy v PID	23
3.5	Železnice v PID	25
3.6	Lanová dráha a přívozy	28
3.7	Vozový park dopravců PID	29
3.8	Hromadná doprava na území Prahy jezdící zdarma či mimo PID	30
3.9	Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím	30
4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	32
5	PĚŠÍ DOPRAVA	37
6	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	39
6.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)	39
6.2	Řídicí ústředny	41
6.3	Dopravní informační centrum Praha	41
6.4	Další dopravnětelematické systémy	42
7	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	50
7.1	Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ	50
7.2	Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy	53
8	BEZPEČNOST DOPRAVY	54
8.1	Dopravní nehodovost	54
8.2	Dopravní výchova	59
8.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	60
9	ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY	61
10	DOPRAVA V KLIDU	62
10.1	Parkování v oblastech se zónami placeného stání	62
10.2	Parkování na ostatním území města	64
10.3	Záchytná parkoviště P+R	65
10.4	Místa pro zastavení typu K+R	68
11	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	69
12	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	75
13	PROJEKTY EU S ÚČASTÍ TSK HL. M. PRAHY, A.S.	78
14	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	79
14.1	Letecká doprava	79
14.2	Vodní doprava	83
14.3	Nákladní železniční doprava	86

1

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1

Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2017

Rozloha města	496 km ²
Počet obyvatel	1 294 513
Celková délka komunikační sítě	3 977 km
z toho ve správě TSK, a.s.	2 327 km
ve správě jiných správců	1 650 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK, a.s.* (počet lokalit)	628
z toho mostů přes Vltavu	27
podchodů	127
Počet tunelů (celková délka 14 km)	13
Počet motorových vozidel	1 058 949
z toho počet osobních automobilů	844 613
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	818
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	652
Délka sítě metra	65,1 km
Délka sítě tramvají	142,7 km
z toho na vlastním tělese	52 %
Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy	834,3 km
Počet světelných signalizačních zařízení	660
z toho samostatných přechodů pro chodce	154
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	23,0 mil. vozokm
za rok	7,3 mld. vozokm
Dělbá přepravní práce – motorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)**	
hromadná doprava	59 %
automobilová doprava	41 %
Dělbá přepravní práce – motorová i nemotorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)**	
hromadná doprava	42 %
automobilová doprava	29 %
kombinace hromadné a automobilové dopravy	2 %
cyklisté	1 %
pěšky	26 %
Počet evidovaných dopravních nehod	23 032
Počet zranění při dopravních nehodách	2 124
smrtelných	17
těžkých	156
lehkých	1 951
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)	3,2

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

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

1.2

Porovnání Prahy s Českou republikou

Porovnání dle rozlohy, počtu obyvatel a stupňů motorizace a automobilizace

	Praha	ČR	Praha/ČR (%)	
Rozloha (km ²)	496	78 870	0,6	
Počet obyvatel (mil.)	1,295	10,610	12,2	
Počet motorových vozidel (tis.)	1 059	7 551	14,0	
z toho osobní automobily (tis.)	845	5 573	15,2	
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	818	712	-
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,2	1,4	-
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	652	525	-
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,5	1,9	-

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2017 (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
2015	21,8	154,9
2016	22,3	160,4
2017	23,0	165,2**
Index 2017/1990 (%)	315,1	204,1**
Index 2017/2016 (%)	103,1	103,0**

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2017

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
2015	1 267	941 145	219	740 745	220	10 554	6 990 542	173	5 130 266	213
2016	1 281	1 002 645	234	795 178	237	10 579	7 265 766	180	5 346 182	222
2017	1 295	1 058 949	247	844 613	251	10 610	7 550 908	187	5 572 788	231

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

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

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

2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

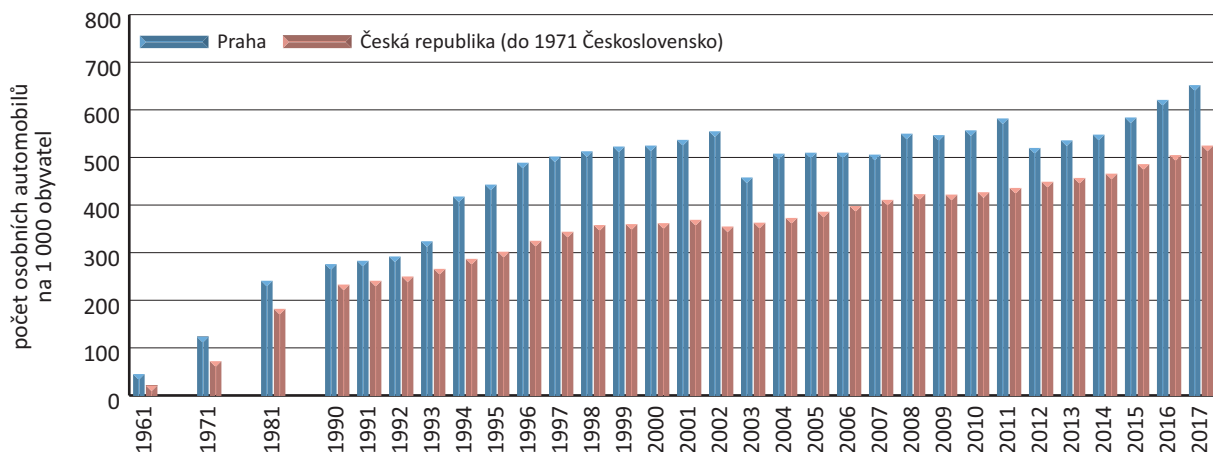
2.1 Vývoj motorizace a automobilizace

V roce 2017 se v České republice prodalo oproti roku 2016 o 4,6 % více nových osobních automobilů. Na území Prahy se celkový počet registrovaných motorových vozidel výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil. Ke konci roku 2017 připadal v Praze jeden registrovaný osobní automobil na 1,5 obyvatele.

Stupně motorizace a automobilizace

Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2015	743	1,3	584	1,7	662	1,5	486	2,1
2016	783	1,3	621	1,6	687	1,5	505	2,0
2017	818	1,2	652	1,5	712	1,4	525	1,9

Vývoj stupně automobilizace



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

2.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v pracovních dnech

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

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.

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

V roce 2017 ujela v období 0-24 h průměrného pracovního dne motorová vozidla na celém území hlavního města celkem 23,042 milionu vozokilometrů. Z toho činil podíl osobních automobilů 21,060 milionu vozokilometrů, tj. 91 %.

Ve srovnání s předchozím rokem se automobilová doprava na území Prahy v roce 2017, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, zvýšila v průměru o 3,5 %.

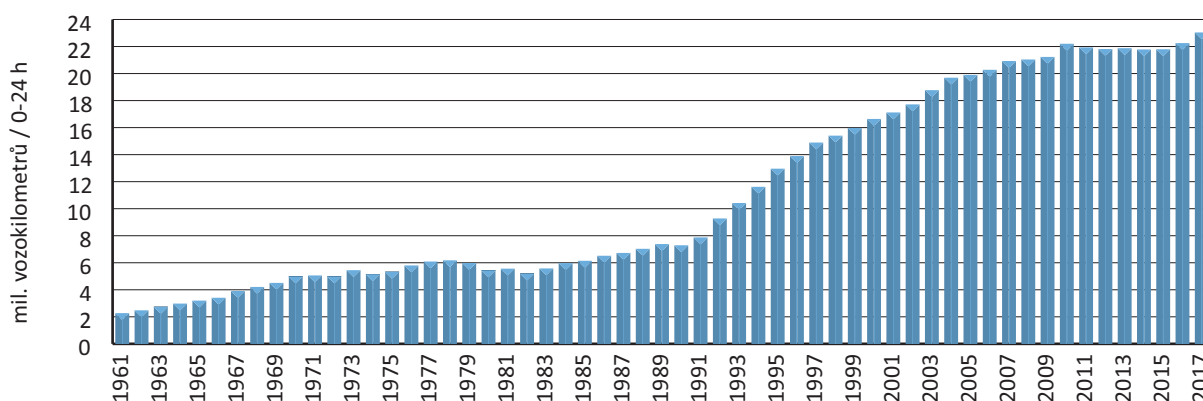
Každoroční nárůst automobilové dopravy zaznamenávaný na území hlavního města po roce 1990 se v letech 2008 až 2009 prakticky zastavil a po opětovném významnějším nárůstu v roce 2010 došlo mezi roky 2011 a 2015 víceméně ke stagnaci, kterou od roku 2016 opět vystřídal růst.

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

Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
2000	16,641	228	15,131	259	91
2010	22,205	304	20,435	349	92
2015	21,798	299	20,070	343	92
2016	22,253	305	20,472	350	92
2017	23,043	316	21,062	360	91

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

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



Kromě dopravních výkonů slouží ke zjišťování trendů vývoje pražské automobilové dopravy také kordonová sledování, tzn. periodická dopravní sčítání na místech vytvářejících ucelený kordon všech významných vstupních komunikací do vymezené oblasti. Vývoj vnitroměstské dopravy je sledován na tzv. centrálním kordonu, ke sledování vývoje vnější dopravy slouží tzv. vnější kordon.

Širší oblast centra – centrální kordon

Do širší oblasti centra města se dle sčítání na tzv. centrálním kordonu, který vyjadřuje intenzitu dopravy na vstupech do oblasti Prahy vymezené zhruba Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem spolu s Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu (příčměž tunely Strahovský a Mrázovka jsou vně centrálního kordonu), vjíždělo (jednosměrně) v roce 2017 za 24 hodin průměrného pracovního dne 265 000 vozidel, z toho 253 000 osobních automobilů.

Ve srovnání s předchozím rokem 2016 se v oblasti vymezené centrálním kordonem automobilová doprava zvýšila o 2,3 %.

Vnější pásmo města – vnější kordon

Podle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území metropole, přijíždělo do hlavního města (jednosměrně) přes hranici tohoto kordonu za 24 hodin průměrného pracovního dne 327 000 vozidel, z toho 290 000 osobních automobilů.

Meziročně se automobilová doprava na vnějším kordonu zvýšila o 4,5 %.

Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2017

	Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	142 000
2.	Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	129 000
3.	Strakonická v úseku Dobříšská – Barrandovský most	127 000
4.	Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	124 000
5.	dálnice D1 v úseku Chodovec – přípojka Chodov	118 000

Nejzatíženější mosty přes Vltavu na pražské komunikační síti v roce 2017

	Most	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	142 000
2.	Hlávkův most	71 000
3.	most Barikádníků	60 000
4.	Radotínský most (na Pražském okruhu)	57 000
5.	Jiráskův most	46 000

Nejzatíženější tunely na pražské komunikační síti v roce 2017

	Tunel	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Zlíchovský tunel	90 000
2.	Dejvický tunel	88 000
3.	Brusnický tunel	82 000
4.	Bubenečský tunel	81 000
5.	Strahovský tunel	79 000

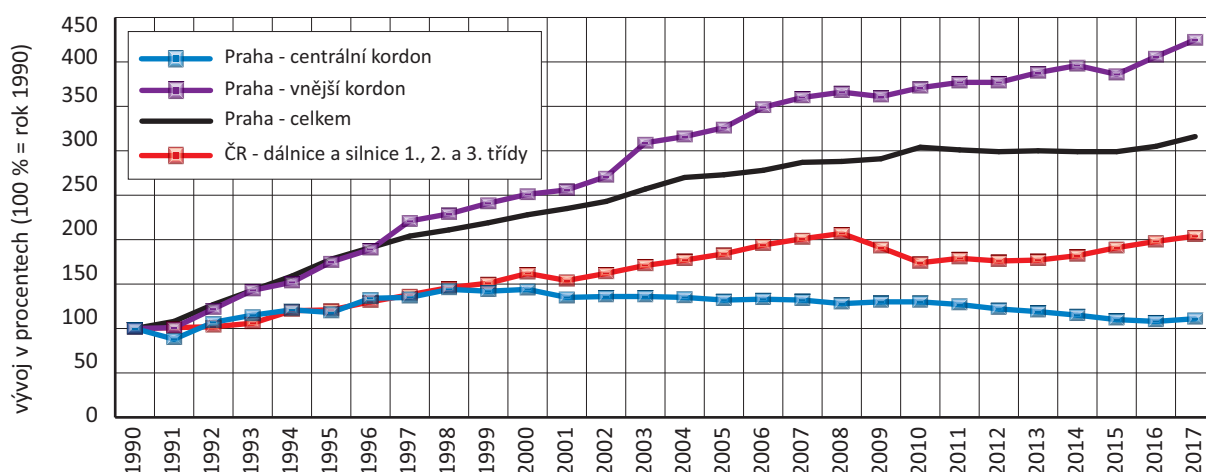
Nejzatíženější mimoúrovňové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2017

	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	5. května – Jižní spojka	211 000
2.	Strakonická – Barrandovský most	190 000
3.	Jižní spojka – Chodovská	162 000
4.	Jižní spojka – Barrandovský most	142 000
5.	Liberecká – Cínovecká	132 000

Nejzatíženější úrovnňové křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2017

	Křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem na křižovatce
1.	Poděbradská – Kbelská	70 000
2.	Černokostelecká – Průmyslová	65 000
3.	Kolbenova – Kbelská	64 000
4.	Legerova – Anglická	63 000
5.	Chilská – Opatovská	59 000

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



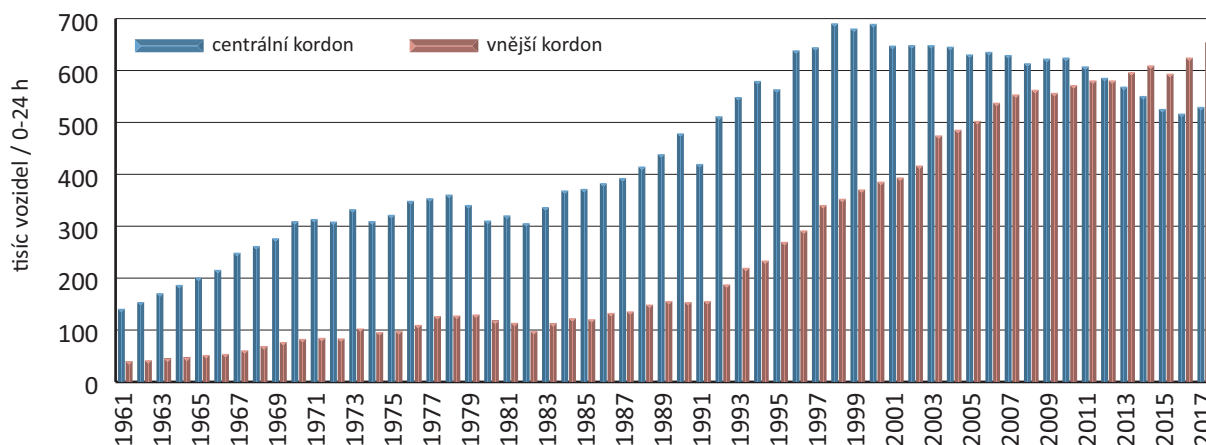
Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2017 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. v sekci „Pro odborníky/Dopravní inženýrství“ a graficky na vnitřní straně obálky ročenky.

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

Rok	Centrální kordon						Vnější kordon					
	Osobní		Nákladní		Vozidla celkem		Osobní		Nákladní		Vozidla celkem	
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%
1961	76 000	18	35 000	81	141 000	29	15 000	14	15 000	41	40 000	26
1971	265 000	62	42 000	98	314 000	66	56 000	50	25 000	68	85 000	55
1981	272 000	64	43 000	100	321 000	67	74 000	67	34 000	92	114 000	74
1990	424 000	100	43 000	100	479 000	100	111 000	100	37 000	100	154 000	100
2000	653 000	154	25 000	58	690 000	144	334 000	301	47 000	127	386 000	251
2010	598 000	141	14 000	33	625 000	130	505 000	455	58 000	157	572 000	371
2015	505 000	119	9 000	21	526 000	110	528 000	476	56 000	151	594 000	386
2016	495 000	117	9 000	21	517 000	108	558 000	503	56 000	151	625 000	406
2017	505 000	119	10 000	23	530 000	111	580 000	523	64 000	173	655 000	425

100 % = rok 1990

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



Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
2000	1,37	1,49	1,44
2010	1,30	1,30	1,30
2015	1,30	1,30	1,30
2016	1,30	1,30	1,30
2017	1,30	1,30	1,30

2.3 Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Z hlediska územního rozložení se podíl osobních automobilů v dopravním proudu zvyšuje směrem k centru města. V roce 2017 činil na centrálním kordonu 96 %, na vnějším kordonu 89 % a v průměru na celé síti 91 %.

Skladba dopravního proudu v letech 1961–2017 (prac. den, oba směry celkem, období 0-24 h, v %)

Rok	Centrální kordon				Vnější kordon			
	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)	Osobní automobily	Motocykly	Nákladní automobily	Autobusy (bez MHD)
1961	53,7	19,4	29,4	2,0	38,6	22,1	34,4	4,9
1971	79,3	5,6	13,3	1,8	63,2	8,6	25,1	3,1
1981	84,3	0,4	13,2	2,0	65,1	0,6	30,3	4,0
1990	88,6	0,7	9,1	1,6	72,1	0,5	24,0	3,4
2000	94,7	0,6	3,7	1,0	86,5	0,2	12,1	1,2
2010	95,7	1,0	2,4	0,9	88,4	0,3	10,2	1,1
2015	96,0	1,1	1,8	1,1	88,9	0,6	9,4	1,1
2016	95,8	1,3	1,8	1,1	89,2	0,8	8,9	1,1
2017	95,4	1,4	2,0	1,2	88,6	0,5	9,8	1,1

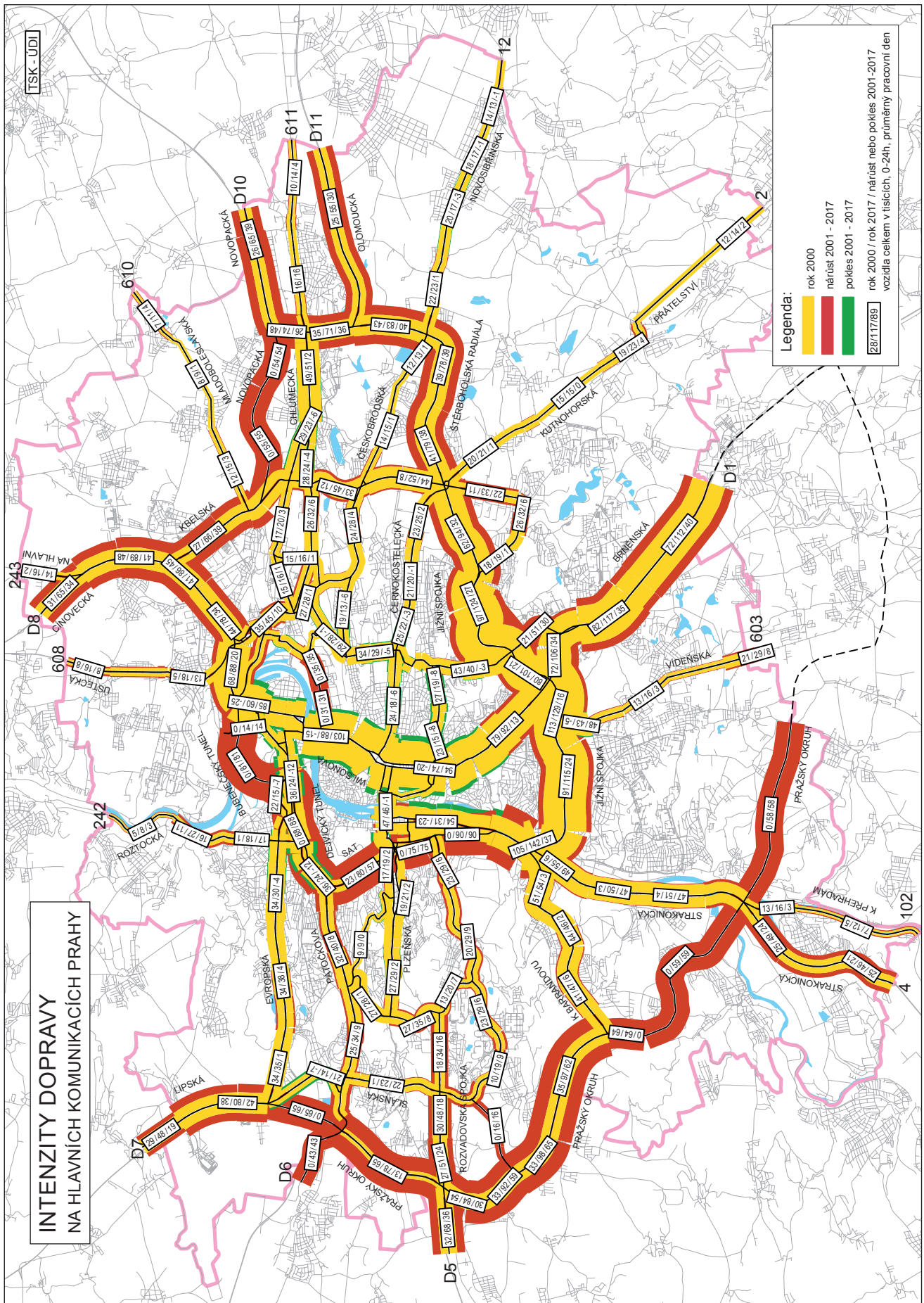
Poznámka: Podíl cyklistů na celkovém počtu vozidel v dopravním proudu se pohybuje v rozmezí 0,1–1,0 %.

Základní charakteristiky denních variací dopravních výkonů v Praze v pracovní dny

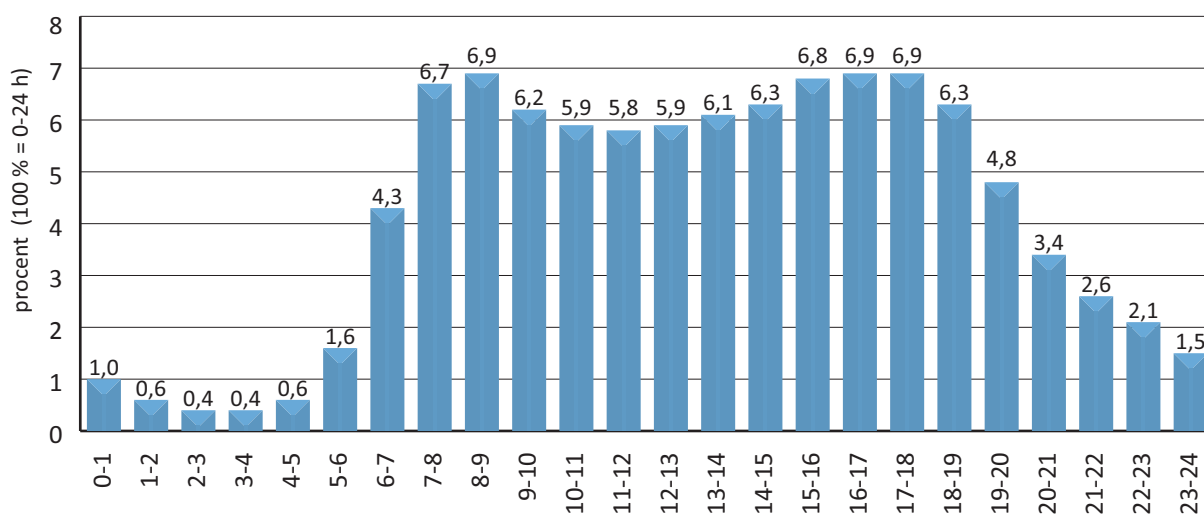
- V denním období se odehrává převažující část dopravních výkonů celého dne (75 % za 6-18 h), podíl období 6-22 h činí cca 92 %.
- Po 19. hodině začínají dopravní výkony prudce a víceméně rovnoměrně klesat až do půlnoci.
- Ranní špičkovou hodinou je 8-9 h, odpoledními špičkovými hodinami jsou 16-17 h a 17-18 h.
- Podíl ranní špičkové hodiny i podíl odpolední špičkové hodiny činí 6,9 %, přičemž 100 % odpovídá dopravním výkonům za 0-24 hodin průměrného pracovního dne.
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nejsou příliš výrazné.

Významnější změny časových variací automobilové dopravy v Praze v letech 1990–2017

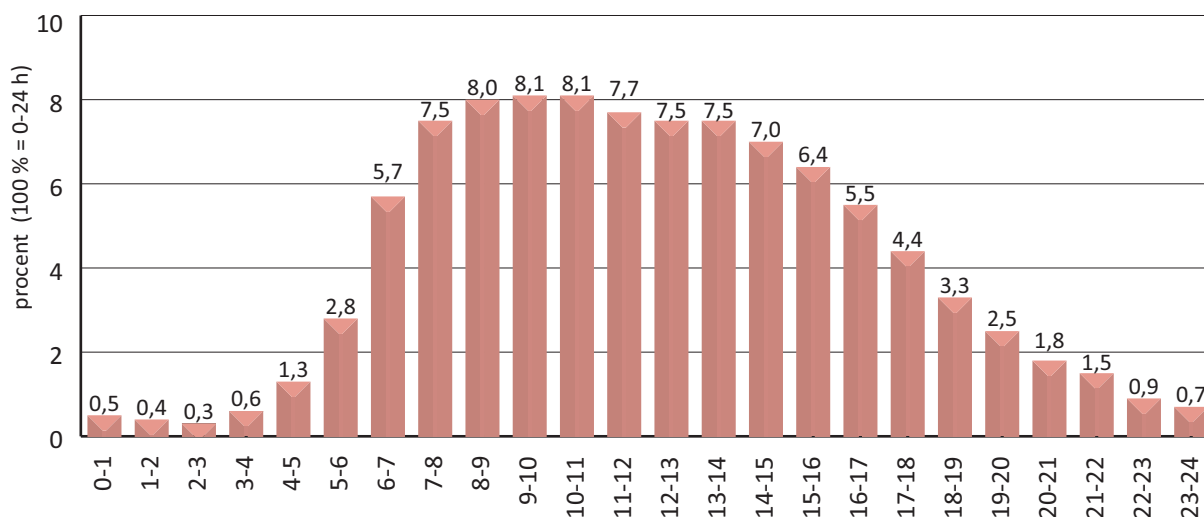
- Denní variace – Ranní špičková hodina se snížila z původních 8 až 9 % na hodnotu 6,9 % a současně došlo k jejímu posunu z 6-7 h na 8-9 h. Snížil se dále rozdíl mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období. Odpoledními špičkovými hodinami jsou nyní 16-17 h a 17-18 h dosahující stejných hodnot (6,9 %) jako ranní špičková hodina.
- Týdenní variace – Mírně se zvýšil podíl střed, čtvrtků a pátků oproti pondělním a úterním hodnotám.
- Roční variace – V porovnání s celoročním průměrem se zvýšil podíl ledna a února.



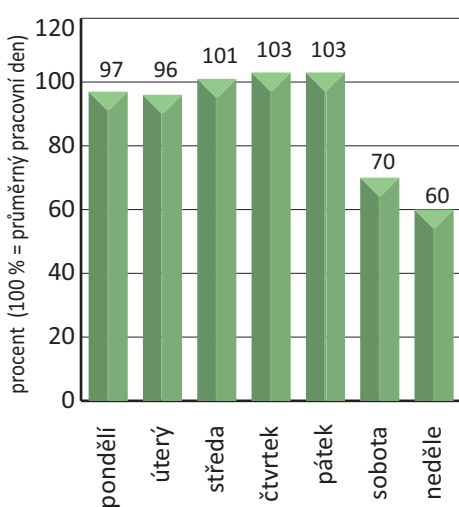
Denní variace automobilové dopravy celkem (rok 2017, Praha, celá síť, pracovní den)



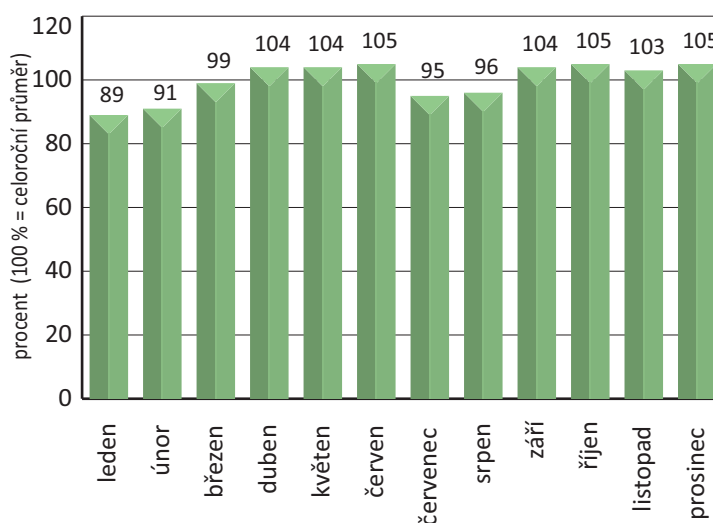
Denní variace nákladních automobilů a autobusů bez MHD (rok 2017, Praha, celá síť, pracovní den)



Týdenní variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



Roční variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



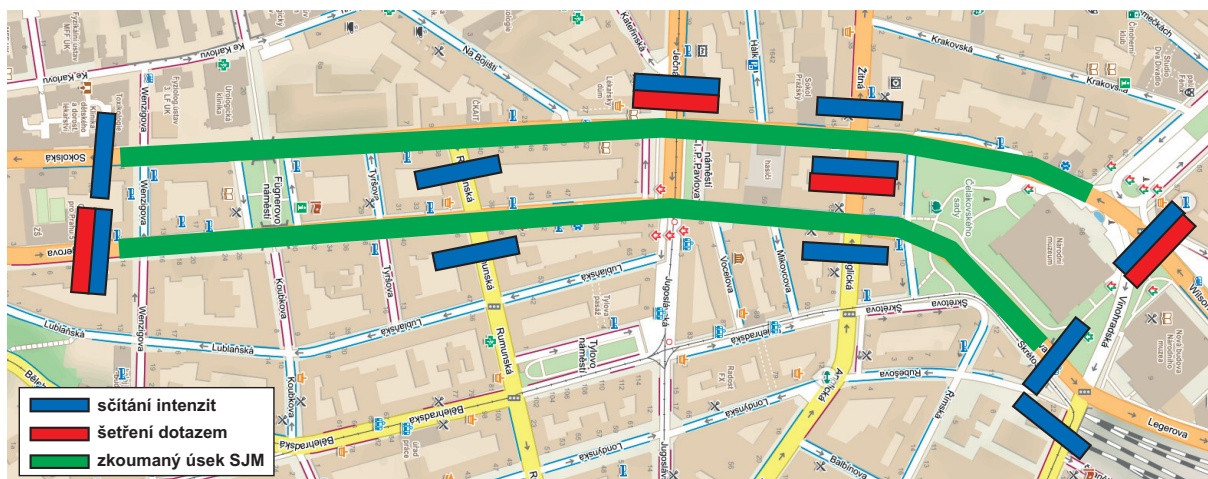
2.4 Směrový průzkum automobilové dopavy na SJM

Na podzim roku 2017 byl v Praze proveden průzkum zaměřený na provoz automobilové dopavy projíždějící po tzv. Severojižní magistrále (SJM) v úseku Muzeum – Nuselský most. Akce sestávala ze dvou základních částí:

- Průzkum intenzit na hlavních vstupech do sledovaného úseku.
- Výběrové šetření zdrojů, cílů a účelů cest na vzorku přes 10 tis. osobních vozidel, realizované dotazováním řidičů vozidel stojících na červený signál na vybraných signalizovaných křižovatkách.

Sběr dat v rozsahu 0-24 hodin byl proveden v období od 3. 10. do 15. 11. 2017.

Směrový průzkum automobilové dopavy na SJM (podzim 2017, rozložení stanovišť)



zdroj mapového podkladu: *Mapy.cz*

Oproti roku 2004, kdy byl na profilu u Muzea proveden v menším rozsahu obdobný průzkum, zde došlo k poklesu zatížení; při prováděných průzkumech byla v roce 2004 zjištěna obousměrná intenzita na SJM v úrovni Muzea v hodnotě 92,3 tisíce vozidel za 24 hodin pracovního dne, průzkum 2017 zaznamenal hodnotu 86,2 tisíce vozidel, tj. cca o 7 % nižší hodnotu.

Výsledky výběrového šetření byly zpracovány do matic dopravních vztahů, ze kterých byly pro větší přehlednost provedeny agregace do větších územních celků.



Sběr dat v ulici Anglické



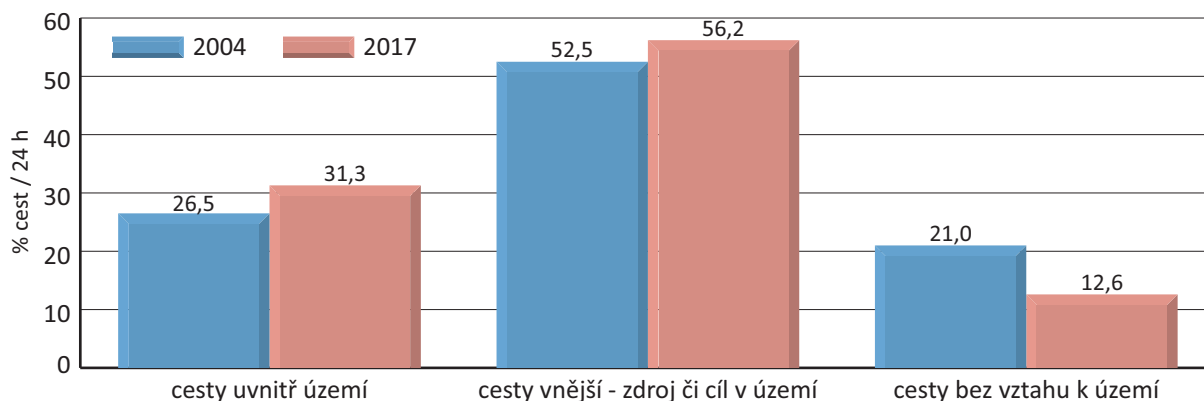
Sběr dat v ulici Ječné

Při porovnání výsledků průzkumů provedených v letech 2004 a 2017 lze pozorovat všeobecnou tendenci růstu významu SJM pro obsluhu vnitřní části Prahy, zejména celého území širšího centra města (území uvnitř výhledové trasy Městského okruhu), a všeobecný pokles dopavy související s obsluhou území ležícího za touto hranicí (vnější části města, ostatní území státu, cizina). Tato vnitřní restrukturalizace zatížení naznačuje, že nominální pokles intenzity byl způsoben zejména odstupem

dopravy nesouvisející s obsluhou území širšího centra, tj. poklesem dopravy průjezdné a z hlediska potřeb širšího centra zbytné.

Rozbor cest vozidel projíždějících po SJM kolem Muzea podle vztahu k území širšího centra ukazuje, že v období mezi roky 2004 a 2017 výrazně poklesl podíl cest, které se tohoto území vůbec netýkají. Z cest, které se tohoto území týkají, jsou necelé 2/3 cest mající na tomto území zdroj nebo cíl a téměř 1/3 cest má uvnitř této části města oba konce cesty; pouze 12,6 % cest širším centrem projíždí.

Rozbor cest podle vztahu k území širšího centra (v %)



2004, 2017, prac. den 0-24 h, 100 % = cest z OA projíždějících po SJM v profilu Muzeum

2.5 Směrový průzkum vozidel s největší povolenou hmotností nad 3,5 t

V průběhu roku 2017 byl v Praze proveden dopravní průzkum zaměřený na provoz automobilové dopravy provozované nákladními vozidly s největší povolenou hmotností (NPH) nad 3,5 t, a to formou výběrového šetření. Průzkum se týkal uvedených nákladních vozidel projíždějících přes hranici oblasti zahrnující celé území hlavního města Prahy, na jihu doplněné o oblast mezi Pražským okruhem a Prahou, včetně dále na východ ležícího území mezi dálnicí D1 a hranicí hlavního města Prahy.

Sledovaná vozidla byla rozdělena do kategorií:

- střední nákladní automobily (SNA) – dvounápravová vozidla 3,5 - 18 t NPH
- těžké nákladní automobily (TNA) – tří- a vícenápravová vozidla do 32 t NPH (včetně vozidel speciálních bez ohledu na NPH a počet náprav)
- těžké nákladní automobily s přívěsem a návěsové soupravy (NAV) – dvou- a vícenápravová vozidla nad cca 10 t NPH s přívěsem a návěsové soupravy

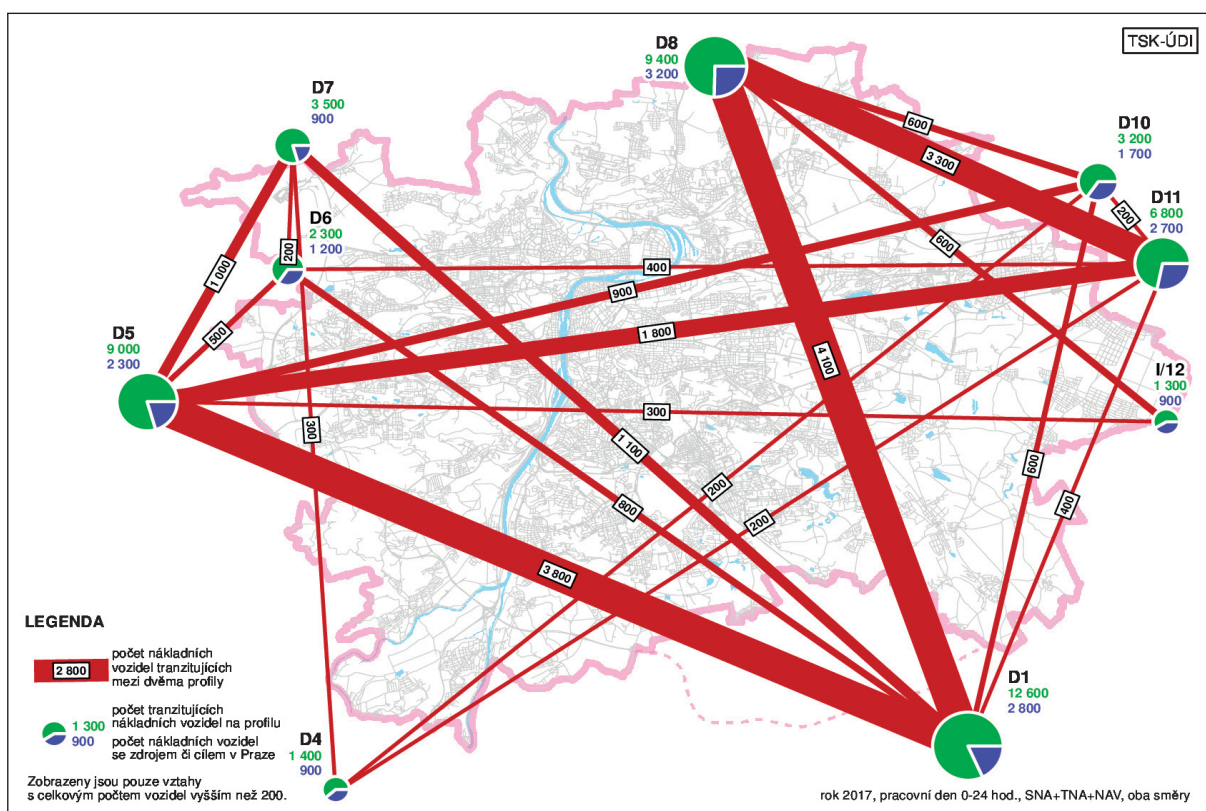
Šetření bylo provedeno zkombinováním výsledků manuálního průzkumu (sčítání intenzit a dotaz na zdroje a cíle cest u vzorku zastavených vozidel), provedeného na deseti vstupních profilech silnic nižších tříd a dvou dálnic, s výstupy z databáze mýtného systému provozovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR prostřednictvím firmy Kapsch Telematic Services spol. s r. o. na síti dálniční. Z obou zdrojů byly dohromady shromážděny údaje pro 18 profilů rozmístěných kolem Prahy na hranici oblasti definované v úvodu. Při porovnání výsledků manuálního sčítání s údaji získanými z databáze mýtného systému se ukázalo, že s ohledem na velkou variabilitu vozidel na rozhraní osobních dodávkových vozidel a středních nákladních vozidel a na rozhraní TNA a návěsových souprav, dochází při manuálním sčítání k nadhodnocení kategorie SNA na úkor kategorie OA a k ne zcela přesnému rozlišení kategorií TNA a NAV. Výsledky manuálního sčítání bylo třeba upravit tak, aby byly kompatibilní s údaji získanými z mýtného systému.

Z výsledků průzkumu lze, v kombinaci s výsledky průzkumů automobilové dopravy provedených v letech 2011 a 2015, vyvodit tyto základní závěry:

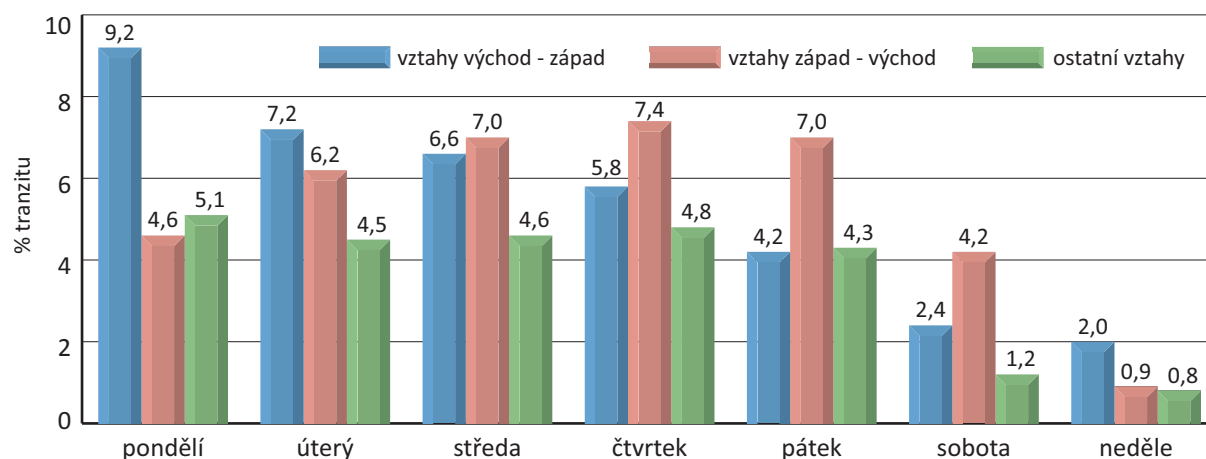
- Denně vjíždí do Prahy okolo 39 tis. nákladních vozidel s NPH nad 3,5 t, z toho 77 % tvoří těžké nákladní automobily (TNA) a nákladní automobily s přívěsy a návěsové soupravy (NAV) a necelých 23 % střední nákladní automobily (SNA),
- z celkového počtu nákladních vozidel vjíždějících v průměrném pracovním dnu do Prahy jich přes 70 % městem projíždí, necelých 30 % zde má svůj cíl; jízdy tranzitní přes město tak činí cca 57 %, jízdy zdrojové a cílové cca 43 %,

- z celkového počtu vozidel kategorie NAV vjíždějících do města zde má svůj cíl necelých 20 % a přes 80 % jich pouze projíždí; jízdy vůči městu tranzitní tak činí cca 68 %, jízdy zdrojové a cílové cca 32 %,
- podíl noční dopravy (22-06 h) činí u vozidel nad 3,5 t vjíždějících do Prahy v průměru 17 %, u kategorie NAV však dosahuje takřka 19 %,
- nejsilnější tranzitní vztahy (okolo 4 tis. vozidel obousměrně / den) se projevují mezi vstupy dálnic D1 a D5 a D1 a D8, o něco nižší (přes 3 tis. vozidel obousměrně / den) mezi vstupy dálnic D8 a D11,
- mezi vstupy dálnic převažují vztahy východ (D1, 10, 11) – západ (D5, 6, 7, 8) a zpět (75 %) nad vztahy ostatními (25 %) a v průběhu týdne se zde projevuje výrazná nerovnoměrnost; ve směru východ – západ je nejsilnější provoz v pondělí a v dalších dnech postupně klesá, směr opačný naopak od pondělka postupně roste, kulminuje ve druhé polovině pracovního týdne a poté klesá; ostatní vztahy (25 %) se v pracovních dnech udržují na přibližně stejné úrovni a klesají až o víkend.

Tranzitní doprava nákladních vozidel na území Prahy



Podíly tranzitních vztahů mezi vstupy dálnic v jednotlivých dnech týdne (v %)



2017, 0-24 h; 100 % = tranzitní vztahy mezi dálnicemi celkem

3.1

Pražská integrovaná doprava



Integrovaný systém hromadné dopravy v Praze a okolí se rozvíjí již 25 let. V roce 1992 překročily první městské autobusové linky hranici metropole a téměř vzápětí započala také integrace železničních linek. Systém PID (Pražská integrovaná doprava) nabízí obyvatelům Prahy a velké části Středočeského kraje možnost cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek hromadné dopravy.

Základní údaje o PID

Dopravní systémy v PID	Metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, železnice, lanovka na Petřín, přívozy
Organizátoři PID	Příspěvkové organizace ROPID (Praha, od roku 1993), IDSK (Středočeský kraj, od roku 2017)
Obyvatelé s přístupem k PID	2 306 805 obyvatel (1 294 513 v Praze a 1 012 292 ve Středočeském a Ústeckém kraji)
Obsluhované území	5 921 km ² (hl. m. Praha 496 km ² a části Středočeského a Ústeckého kraje 5 425 km ²)
Počet obsluhovaných obcí	557 (143 obsluhováno železnicí i autobusy, 92 pouze železnicí, 322 pouze autobusy)
Počet linek PID	490 (200 pouze na území Prahy, 130 mezi Prahou a regionem, 160 pouze v regionu)
Počet dopravců PID	24 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a 22 soukromých dopravců)
Přepravených osob za rok	1 350 042 240 (1 261 243 240 na území Prahy a 88 799 000 ve Středočeském kraji)
Ceny základních jízdenek PID	Území Prahy – 24 Kč (platnost 30 min), 32 Kč (platnost 90 min), 3 650 Kč (platnost rok)
Provozní náklady PID v Praze	19,4 mld. Kč (77,1 % Praha, 21,7 % tržby, státní rozpočet 1,1 %, ostat. subjekty 0,1 %)
Tržby z jízdného PID v Praze	4,2 mld. Kč (21,7 % nákladů)



Souprava 81-71M ve stanici Strašnická



Tramvaje na křižovatce Újezd

Vývoj rozsahu PID

Rok	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	147	150	161	167	222
Počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy PID	2	15	159	299	299	313	332	465
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	235	238	392

Vývoj ročních dopravních výkonů PID

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Metro, tramvaje, městské autobusy (mil. vozokm/rok)	171,4	178,1	176,9	172,0	170,9	175,9	181,0	185,6
Příměstské a regionální autobusy (mil. vozokm/rok)	25,1	25,2	25,8	26,3	26,7	29,3	31,1	36,6
Železniční linky pouze na území PID (mil. vlakokm/rok)	10,9	11,2	11,4	11,4	11,5	11,8	12,6	17,1

490 linek provozovaných v PID

Dopravní prostředek	Linka	Označení a charakter linek
Metro	3	Linky A, B, C (denní provoz)
Tramvaje	34	25 denních linek (řada 1-26), 9 nočních linek (řada 91-99)
Autobusy městské s trasou pouze na území hl. m. Prahy	154	117 denních linek (řada 100-250), 15 nočních linek (řada 901-915), 20 školních linek (řada 251-275), 1 linka pro osoby se sníženou pohyblivostí (H1) a 1 linka AE (se zvláštním tarifem)
Autobusy příměstské s trasou mezi Prahou a regionem	100	90 denních linek (řada 300-399), 10 nočních linek (řada 951-960)
Autobusy regionální s trasou pouze v regionu	122	121 denních linek (řada 421-671), 1 sezónní cyklobus
Železnice s trasou mezi Prahou a regionem nebo pouze na území hl. m. Prahy	30	14 linek S (S1-S9, S22, S41, S54, S65, S88), 13 linek R (R9, R10, R17, R18, R19, R20, R21, R24, R41, R43, R44, R45, R49), 2 sezónní turistické linky (Cyklohráček, Pražský motoráček), 1 městská linka (S34)
Železnice s trasou pouze v regionu	38	37 linek (S10-S21, S23-S40, S42-S53, S55-S64, S66-S80, S90-S99, R22, R23, U4-U40, L4), 1 sezónní turistická linka (Podlipanský motoráček)
Přívozy	8	Linky P1, P2 (obě celoroční), P3, P4, P5, P6 a P7 (všech. sezónní), P8 (dočasný)
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín



Autobus SOR NB12 u zastávky Plynárna Michle



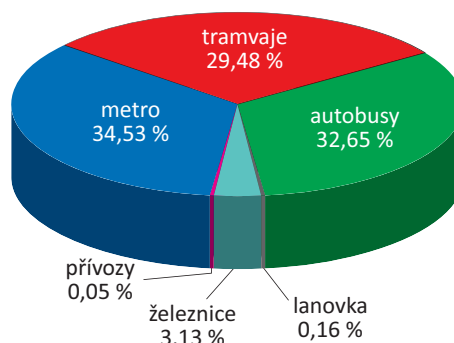
Vlak linky S5 v dočasné stanici Praha-Bubny, Vltavská

Provozovatelé linek PID

Metro, tramvaje, lanovka na Petřín	DP hl. m. Prahy, a. s.
Městské autobusy	DP hl. m. Prahy, a. s. (132 linek = 86 %), 8 soukromých dopravců (22 linek = 14 %)
Příměstské a regionální autobusy	18 soukromých dopravců (208 linek = 94 %), DP hl. m. Prahy, a. s. (14 linek = 6 %)
Železniční linky S	České dráhy, a. s. (65 linek = 96 %), KŽC Doprava, s. r. o. (3 linky = 4 %)
Přívozy	Pražské Benátky, s. r. o. (5 linek), Vittus Group, s. r. o. (1 linka), Pražská paroplavební společnost, a. s. (2 linky)

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území hl. m. Prahy za rok 2017

Druh dopravy a provozovatel	Osob/rok
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	435 586 000
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	371 765 000
Autobusy městské (DPP a soukr.)	373 084 000
Autobusy příměstské (soukr. a DPP)	38 709 300
Železnice (na doklad PID nebo ČD)	39 448 000
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	2 066 000
Přívozy (soukromí dopravci)	584 940
Celkem	1 261 243 240

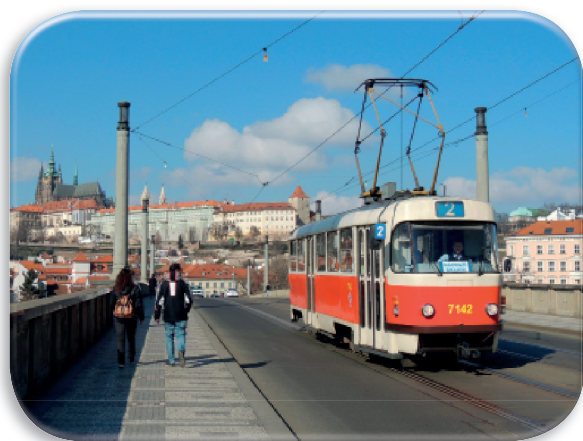


* snížení počtu přepravených osob v metru souvisí s větším počtem uzavřených stanic a vestibulů během rekonstrukcí

Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2017

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Železnice
Provozní délka sítě na území hl. m. Prahy (km)	65,1	142,7	834,3	160,0
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	> 1 800,0	1 180,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,517	0,599	3,55
Průměrná cestovní rychlost na území Prahy (km/h)	35,6	18,7	23,9	54,7
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)*	58 128	57 931**	79 552	5 154
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)*	-	-	26 541	12 350
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	435 586	373 831**	411 793	39 448
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	48 605	40 194

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



Tramvaj T3SU na Mánesově mostě



Příměstská autobusová linka 300 na Divoké Šárce

3.2 Metro

Pražské metro tvoří základní přepravní síť MHD. Během jednoho pracovního dne je vypraveno 1 774 vlakových spojů (521 na lince A, 581 na lince B a 672 na lince C), které přepraví cca 1 437 580 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonají cestující metrem denně cca 1 179 990 cest. Mírný pokles přepravených osob za den oproti předchozímu období vyplývá z růstu počtu uzavírek vestibulů stanic metra z důvodu rekonstrukce.

Základní údaje o síti metra v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	3 (A, B, C)	65,1 km
Počet stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61 (přestupní stanice započteny 2x)	1,122 km	35,6 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2017 a podíl v rámci PID	Počet přepravených osob za den	
435 586 000*	34,53 %	1 437 580
Počet ujetých vozokilometrů za rok	Rozsah provozu	Počet vlaků v provozu ve špičce
58 128 000 (souprava má 5 vozů)	denní cca 4:45–0:15	103

* snížení počtu přepravených osob v metru souvisí s větším počtem uzavřených stanic a vestibulů během rekonstrukcí

Zajímavé údaje o linkách metra, úsecích a stanicích

Nejdelší linka	Nejhlubší stanice	Nejvíce spojů na lince
Linka B (25,7 km)	Náměstí Míru (A) – 52 m	Linka C (672 spojů/den)
Nejzatíženější úsek*	Nejzatíženější stanice*	Nejkratší interval ve špičce
I. P. Pavlova – Vyšehrad (C) 277 300 osob/den obousměrně	Můstek (A)** – 178 100 osob/den I. P. Pavlova (C) – 102 400 osob/den	Linka C (1 min 55 sekund)

* údaje z komplexního přepravního průzkumu metra (2015) ** přestupní stanice – nástup + výstup + přestup

Počet souprav určených pro jednotlivé linky pražského metra

Linka A (typ 81-71M)	Linka B (typ 81-71M)	Linka C (typ M1)
v ranní špičce jezdí 26 souprav	v ranní špičce jezdí 38 souprav	v ranní špičce jezdí 39 souprav
pro linku určeno 41 souprav	pro linku určeno 52 souprav	pro linku určeno 53 souprav

Bezbariérově přístupné stanice metra v Praze – 44 stanic z 61 (72,1 %)

Linka A (10 stanic ze 17)	Linka B (17 stanic z 24)	Linka C (17 stanic z 20)
Nemocnice Motol, Petřiny, Nádraží Veleslavín, Bořislavka, Dejvická, Můstek, Muzeum, Strašnická, Skalka, Depo Hostivař	Zličín, Stodůlky, Luka, Lužiny, Hůrka, Nové Butovice, Smíchovské nádraží, Anděl, Národní třída, Můstek, Florenc, Palmovka, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajská zahrada, Černý Most	Letňany, Prosek, Střížkov, Ládví, Kobylisy, Nádraží Holešovice, Vltavská, Florenc, Hlavní nádraží, Muzeum, I. P. Pavlova, Vyšehrad, Pankrác, Budějovická, Roztyly, Chodov, Háje



Rekonstrukce stanice Muzeum



Nový výtah do vestibulu stanice metra Palmovka

Přehled událostí v pražském metru v roce 2017

Měsíc	Popis události
duben	<ul style="list-style-type: none"> Ve dnech 14. - 18. dubna byl přerušen provoz na lince C v úseku Nádraží Holešovice – Pražského povstání. Proběhla obnova výhybek u stanice Florenc a výměna cca 1,2 km kolejnic v úseku Florenc - I. P. Pavlova. 29. dubna došlo k výraznějším úpravám v jízdních řádech na všech linkách metra: <ul style="list-style-type: none"> - denně byl cca od 21:00 do 22:30 posílen provoz zkrácením intervalu z 10 na 7,5 minuty - do podoby jízdního řádu od pondělí do čtvrtka byl posílen dosud mírně omezený páteční provoz - na základě výsledku komplexního průzkumu metra byly zkráceny intervaly spojů na konci odpoledních špiček pracovního dne a naopak mírně prodlouženy intervaly spojů v mezišpičkovém období Od 29. dubna byl v ranní špičce (do 9:00 h) zrušen pásmový provoz na lince C v úseku Ládví – Letňany. Od 29. dubna byl ve všech obdobích zrušen pásmový provoz na lince A v úseku Petřiny – Nemocnice Motol.
červenec	<ul style="list-style-type: none"> Od 1. do 9. července byl z důvodu výměny 528 pražců mezi stanicemi Muzeum a I. P. Pavlova přerušen provoz na lince C v úseku Florenc – Pražského povstání. 11. července začala na etapy rozdělená rekonstrukce stanice Muzeum na lince A, při níž jsou odstraňovány průsaký do stanice, probíhá výměna obkladů pilířů a stěn na nástupišti a buduje se i nové osvětlení. Do prosince 2017 bylo uzavřeno nástupiště ve směru Depo Hostivař, v prvním pololetí roku 2018 bude akce dokončena při uzavírce nástupiště v opačném směru.
srpen	<ul style="list-style-type: none"> 23. srpna byla cestujícím po rekonstrukci, která začala 7. ledna, zpřístupněna stanice Jinonice. Hlavním cílem akce bylo odstranit masivní průsaký vody do stanice i kolejíště. 28. srpna začala rekonstrukce stanice a eskalátorů ve stanici Skalka na lince A (za provozu stanice).
září	<ul style="list-style-type: none"> 25. září byla zahájena kompletní rekonstrukce eskalátorů a eskalátorového tunelu stanice Anděl na lince B ve směru ke křižovatce Anděl, která potrvá do června roku 2018.
listopad	<ul style="list-style-type: none"> 14. listopadu byla ukončena pětiměsíční rekonstrukce západního vestibulu stanice Palmovka na lince B. Z nástupiště do vestibulu lze kromě tří rekonstruovaných eskalátorů využít i nový výtah. Původní nákladní výtah z vestibulu na povrch byl přebudován na osobní a stanice Palmovka se tak stala 44. plně bezbariérovou stanicí. Ještě v listopadu 2017 začala na Palmovce rekonstrukce východního vestibulu. Při přerušení provozu na lince C v úseku Muzeum – Kačerov proběhla od 17. do 19. listopadu výměna dřevěných pražců v několika úsecích v okolí stanic Pražského povstání, Pankrác a Budějovická.

3.3 Tramvaje

Tramvajové tratě jsou součástí páteřní sítě kolejové dopravy. Linky tramvají zajišťují všechny druhy spojení, radiální i tangenciální, a v síti PID mají nezastupitelnou úlohu. Během jednoho pracovního dne je na síti pražských tramvají průměrně vypraveno cca 6 620 spojů (včetně nočních), které přepraví cca 1 212 000 cestujících.

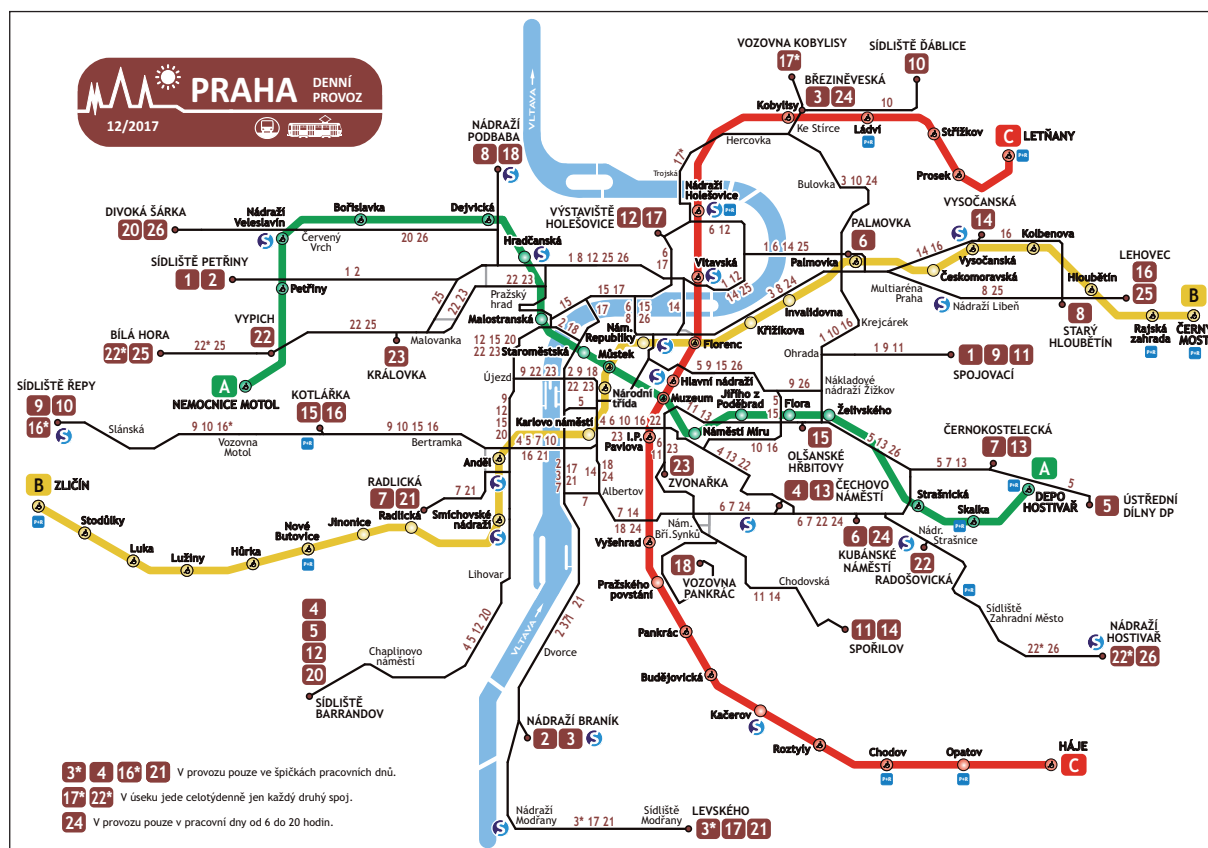
Základní údaje o síti tramvají v Praze

Provozovatel	Počet linek	Provozní délka sítě
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.	34 (25 denních, 9 nočních)	142,7 km (52 % na vlastním tělese)
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
276 (dle názvů), 600 (dle sloupků)	0,517 km	18,7 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2017 a podíl v rámci PID		Počet přepravených osob za den
371 765 000		1 212 000
Počet ujetých vozokilometrů za rok	Rozsah provozu	Počet vlaků v provozu ve špičce
57 931 000 (souprava má 2 vozy)	denní 4:45–0:30, noční 0:15–5:00	436

Zajímavé údaje o tramvajových linkách, úsecích a zastávkách

Nejdelší linka	Nejvíce přepravených osob na lince	Nejvíce spojů na lince
Linka 16 (22,74 km)	Linka 22 (118 075 osob/6-23 h)	Linka 22 (501 spojů/den)
Nejzatíženější úsek	Zastávky/uzly s největším obratem	Nejkratší interval ve špičce
I. P. Pavlova - Štěpánská 84 730 osob/6-23 h obousměrně	Anděl – 83 480 osob/6-23 h Karlovo náměstí – 73 790 osob/6-23 h	Linky 9, 17 a 22 (4 min)

Linky metra a tramvají v Praze (denní provoz – bezvýlukový stav k 31. 12. 2017)



Přehled událostí v tramvajové dopravě v roce 2017

Měsíc	Popis události
leden	<ul style="list-style-type: none"> 19. ledna byla do Prahy dodána 200. tramvaj typu 15T ForCity Alfa. V roce 2017 dorazilo dalších 24 vozů.
březen	<ul style="list-style-type: none"> 24. března byly dokončeny rekonstrukce tramvajové tratě v poslední části ulice U plynárny (cca 170 metrů) a opravy v ulici Chodovské a v obratišti Spořilov. Zastávka Plynárna Michle byla vybudována jako vídeňská. 24. března byly naposledy na běžnou linku 24 vypraveny tramvaje typu T3SUCS. O den později byly tyto vozy převedeny na nostalgickou linku 23, která vyjela v trase Zvonařka – I. P. Pavlova – Národní třída – Újezd – Malostranská – Pražský hrad – Malovanka (celoroční provoz cca od 8 do 20 hodin v intervalu 30 minut, o víkendech a svátcích v turistické sezóně interval 15 minut). Linka 23 byla zavedena s cílem posílit turisty nejvíce zatížený úsek linky 22, nicméně s ohledem na běžné jízdné PID ji mohou využívat i Pražané. 25. března došlo v souvislosti s trvalým nasazením souprav na linku 15 v pracovní dny ke změně trasy linky 21, která ve směru z Modřan zamířila od Anděla místo na Kotlářku do zastávky Radlická. S cílem kapacitně posílit provoz ve Francouzské ulici došlo také ke změně trasy linky 13. Ve směru z Černokostelecké ze zastávky I. P. Pavlova pokračuje nově přes zastávky Náměstí Míru a Ruská na Čechovo náměstí. 25. března byla na Hlávkově mostě zřízena nová tramvajová zastávka Štvanice (na znamení).
duben	<ul style="list-style-type: none"> 29. dubna došlo v souvislosti se změnou číslování nočních autobusů z řady 500 do řady 900 také ke změně čísel nočních tramvají. Aby všechny noční spoje začínaly číslem 9, noční tramvaje dostaly nyní čísla 91-99.
červen	<ul style="list-style-type: none"> Během 14 dnů na přelomu června a července proběhly opravy křižovatek Ohrada, Nákladové nádr. Žižkov, Olšanské náměstí a kolejí v obratišti Spojovací. Zastávka Olšanská byla přebudována na bezbariérovou.
červenec	<ul style="list-style-type: none"> 3. července byl zahájen zkušební provoz 34. vozu T3R.PLF se střední nízkopodlažní částí. Dodávka prvních 33 vozů tohoto typu proběhla v letech 2007-10 a nyní je snahou na tento projekt navázat.
srpen	<ul style="list-style-type: none"> 1. srpna byly dokončeny práce na rekonstrukcích tramvajových tratí v okolí Palmovky (úseky ulic Sokolovská, U Balabanky, Na žertvách a Zenklova v délce cca 1,1 km), které začaly na konci března. Kompletní rekonstrukcí prošla také křižovatka Sokolovská – U Balabanky.
září	<ul style="list-style-type: none"> 2. září byla dokončena dvouměsíční rekonstrukce tratě v Klapkové ulici v úseku Březiněveská – Vozovna Kobylisy. Dokončení rekonstrukce chodníků a zastávky Líbeznická proběhne v roce 2018.
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> 8. prosince skončila poslední z 10 etap rekonstrukce 1,49 km dlouhého úseku tratí v ulicích Na slupi, Jaromírova, Sekaninova a Křesomyslova (začaly na počátku srpna). Opraveny byly rovněž přilehlé části křižovatek Albertov a Otakarova. V roce 2018 dojde v tomto úseku k bezbariérové úpravě všech zastávek.



Tramvají typu T6 v ulicích rychle ubývá



Zahájení provozu nostalgické tramvajové linky 23

3.4 Autobusy v PID

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

Během jednoho pracovního dne je na území města průměrně vypraveno cca 24 570 autobusových spojů PID, které přepraví cca 1 185 940 cestujících. Z tohoto počtu je cca 19 580 spojů **městských** (řady 100, 200 a 900) a cca 4 990 spojů **příměstských** (řady 300 a 950).

Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy

Provozovatelé městských autobusů	Počet linek městských autobusů	Provozní délka sítě*
9 (86 % DPP a 14 % soukr. dopravci)	154	834,3 km
Počet zastávek v provozu*	Průměrná vzdálenost zastávek*	Průměrná cestovní rychlost*
1 176 (dle názvů), 3 151 (dle sloupků)	0,599 km	23,9 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2017 a podíl v rámci PID*	Počet přepravených osob za den	
411 793 000	32,65 %	1 185 940
Počet ujetých vozokilometrů za rok*	Rozsah provozu	Počet vozů v provozu ve špičce*
79 551 700	denní 4:45-0:30, noční 0:15-5:00	1 359

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

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

Nejdelší linka	Nejvíce přepravených osob na lince	Nejvíce spojů na lince
Linka 911 (38,2 km)	Linka 177 (42 960 osob/6-20 h)	Linka 200 (443 spojů/den)
Nejzatíženější úsek	Zastávky/uzly s největším obratem	Nejkratší interval ve špičce
Nemocnice Krč – U Labutě 66 000 osob/6-20 h obousměrně	Dejvická – 50 760 osob/6-20 h Kačerov – 47 060 osob/6-20 h	Linka 107 (2 minuty)



Trolejbus SOR TNB 12 při dobíjení na Palmovce



Autobus Mercedes Capacity L na Evropské ulici

Na **příměstských autobusových linkách** (řady 300-399 a 951-960) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech cca 4 990 spojů, které zde přepravily cca 98 600 cestujících. Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 30 lokalit jako své výchozí / konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (15) a spojů (616) využívalo terminál Zličín, nejvyšší denní obrat cestujících (cca 10 000 osob/den) měly terminály Zličín, Černý Most a Smíchovské nádraží.

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

Provozovatelé příměstských busů	Počet linek příměstských busů	Provozní délka sítě mimo Prahu
14 (86 % soukr. dopravci a 14 % DPP)	100 linek (90 denních a 10 nočních)	
Provozovatelé regionálních busů	Počet linek regionálních busů	> 1 800,0 km
13 (100 % soukromí dopravci)	122 (121 denních, 0 nočních, 1 sezónní)	
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
2 025 (dle názvů), 4 026 (dle sloupků)	1,094 km	32,52 km/h
Počet přepravených osob autobusy PID za rok 2017 mimo území Prahy	Rozsah provozu	
48 605 000	denní 4:30–0:30, noční 0:00–5:00	
Počet ujetých vozokilometrů za rok	Počet vozů v provozu ve špičce	
26 541 300	658	

Síť autobusových linek PID doplňují ještě **regionální linky** (řada 420-650), které nezajíždějí na území Prahy. Na konci roku 2017 za hranicí Prahy jezdilo denně celkem 3 554 spojů, které přepravily v pracovním dnu cca 30 000 cestujících. Jejich provoz zajišťovali pouze soukromí dopravci.

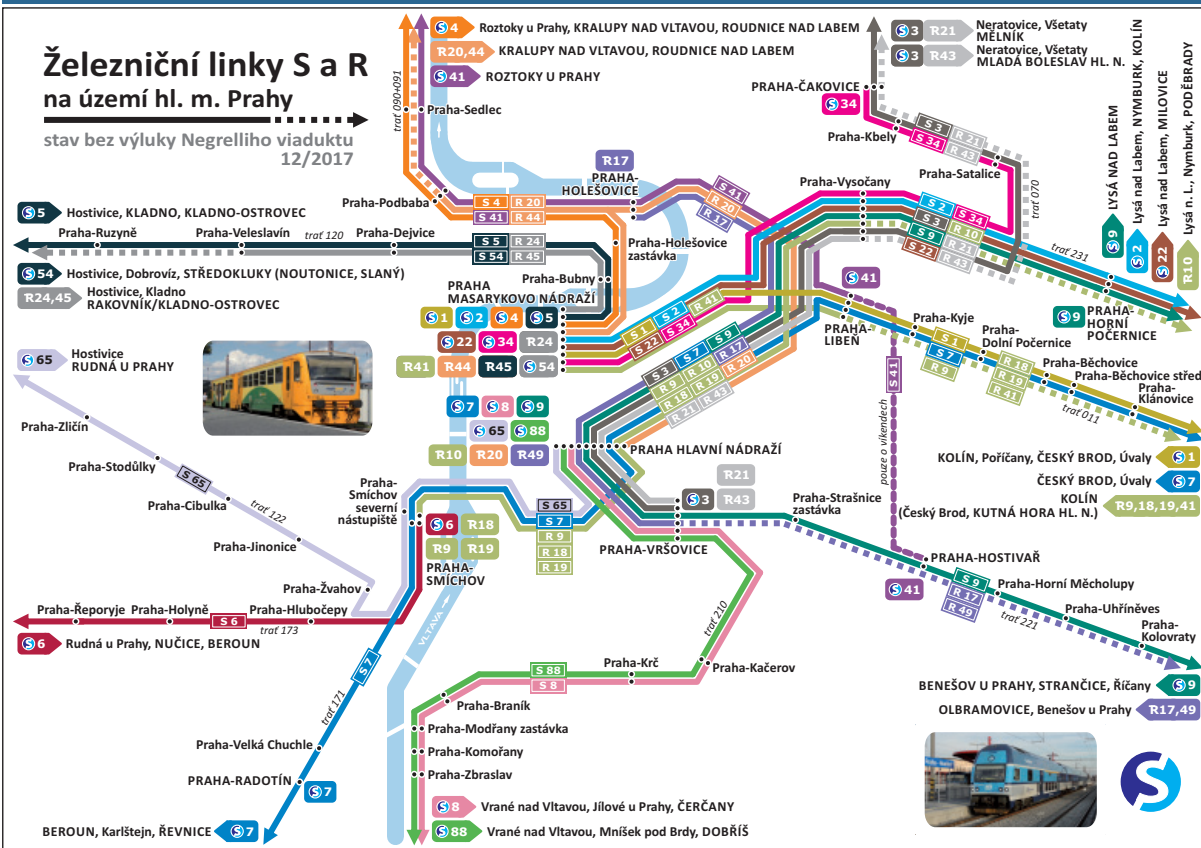
Přehled událostí v autobusové a trolejbusové (elektrobusové) dopravě v roce 2017	
Měsíc	Popis události
duben	<ul style="list-style-type: none"> V souvislosti s rostoucím počtem linek integrovaných do PID v regionu bylo nutné pro jejich potřeby uvolnit číselnou řadu 500 a 600. Proto 29. dubna noční městské autobusové linky 501-515 změnila svá čísla na 901-915. Noční příměstské autobusové linky 601-610 byly nově očíslovány v řadě 951-960. Jednotným znakem pro noční dopravu na území Prahy a nově i v regionu tak je namísto číslice pět číslice devět. Od 29. dubna byl v různých obdobích posílen provoz na autobusových linkách 100, 113, 118, 119, 125, 136 a 213. S cílem posílit provoz v blízkosti nové zástavby v okolí zastávky Venušina, v oblasti Křeslic a Pitkovic a směrem ke stanici metra Háje proběhly větší úpravy linkového vedení v oblasti Uhřetěveska. V kontextu širší změny systému číslování linek došlo ke změně čísel linek 251, 253, 260, 261, 262, 263 a 269 na 211, 190, 210, 221, 212, 208 a 209.
červenec	<ul style="list-style-type: none"> 1. července byla na základě žádosti MČ Praha 13 rozdělena autobusová linka 142 v oblasti Velké Ohrady na linky dvě. Linka 142 jezdí nadále v úseku Nové Butovice – Velká Ohrada a staronová linka 225 spojuje Velkou Ohradu, Luka, Slánskou, Nádraží Veveslavín a Nové Vokovice.
srpen	<ul style="list-style-type: none"> V sobotu 26. srpna došlo k zapojení linek Praha-Kladno, Kladno-Slaný a MHD Kladno do systému PID. Kladno s Veveslavínem spojují linky 300, 322, 323, 330 a 390, které nahradily původní spoje SID začínající písmenem A. Linka 319 směřuje z Kladna na Letiště Václava Havla a linka 324 končí u metra Zličín. Pro linky MHD Kladno byla v rámci PID použita číselná řada 600.
září	<ul style="list-style-type: none"> 3. září byl výrazně posílen provoz linky 138 v mírně prodloužené trase Sídl. Skalka – Ústavy Akademie věd (náhrada zrušené linky 114). K drobným změnám tras došlo také na linkách 101 a 164. V rámci dokončení systémové změny číslování linek PID se číselná řada školních linek změnila z 551-575 na 251-275. DP hl. m. Prahy, a. s. podepsal smlouvu na dodávku 150 kloubových a 50 standardních částečně nízkopodlažních autobusů SOR. Všechny nové autobusy budou již vybaveny klimatizací. Cena kloubového autobusu činí 7,1 mil. Kč a standardního 4,3 mil. Kč.
říjen	<ul style="list-style-type: none"> V noci z 8. na 9. října došlo k posílení nočního spojení PID v nejzatíženějších směrech z centra do Dejvic, na Žižkov a na Smíchov spoji autobusových linek 907, 908 a 909. Autobusy, původně končící na okraji centra, byly prodlouženy a tím došlo ke zrychlení nočního spojení s oblastmi Malvazinek, Jinonic, Zbraslavi, Nebušic, Suchdola, Kyjí, Dolních Počernic, Běchovic či Újezdu nad Lesy. Noční obsluha PID byla dále zavedena v deseti dalších pražských čtvrtích (Dolní Chabry, Cholupice, Lipence, Lysolaje, Koloděje, Miškovice, Přední Kopanina, Štěrboholy, Točná a Třebonice). 10. října v 10:10 hodin proběhla první zkušební jízda trolejbusu, respektive dynamicky nabíjeného elektrobusu, na cca 1 kilometr dlouhé trati vybudované v Prosecké ulici. 15. října 2017, kdy uplynulo přesně 45 let od ukončení provozu trolejbusů v Praze, se mohli trolejbusy v Prosecké ulici svést i první cestující. Slavnostní události se zúčastnila tři vozidla, historický trolejbus Tatra T 400, parciální trolejbus SOR TNB12 Acumario a elektrobus SOR NS12. Projekt DP hl. m. Prahy, a. s. se snaží kombinovat výhody trolejbusů a elektrobusů. Vzhledem k možnostem baterií elektrobusů již není nutné budovat troleje v celé délce linek, nicméně ve stoupáních existence trolejí výrazně snižuje nároky na odběr z baterií a tím provoz elektricky napájených linek zefektivňuje. Provozní zkoušky dynamicky nabíjeného elektrobusu, který jezdí v kontextu s historickým značením v úseku Palmovka – Prosek – Letňany pod číslem 58, budou probíhat i v roce 2018. Ve dnech 10. – 12. října proběhl komplexní průzkum autobusových linek v severozápadním sektoru Prahy.

3.5 Železnice v PID

Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Od roku 2007 bylo zahájeno označování příměstských linek písmeny S a R a současně začal být kladen důraz na jejich pravidelný taktový provoz. V posledním období je kladen důraz na integraci rychlíkových spojů do systému PID. Na území Prahy bylo v pracovních dnech v roce 2017 denně v PID vypraveno celkem cca 1 040 vlakových spojů, které v rámci hlavního města za den přepravily cca 137 890 cestujících.

Základní údaje o síti o železniční síti PID na území Prahy		
Provozovatelé linek	Počet linek a tratí začínajících v Praze	Provozní délka sítě
28 – ČD, a. s., 2 – KŽC Doprava, s. r. o.	30 linek, 11 tratí	160,0 km
Počet stanic a zastávek	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
45	3,55 km	54,7 km/h
Počet přepravených osob na území Prahy za rok 2017 a podíl v rámci PID		Rozsah provozu
39 448 000 (na doklad PID nebo ČD)	3,13 %	denní 4:00-0:30 h
Počet ujetých vlakových kilometrů za rok		Počet vlaků v provozu ve špičce
5 154 458		126

Železniční linky S a R na území hl. m. Prahy



V okolí Prahy využívají linky PID 1 023 km tratí a zastavují v 347 stanicích a zastávkách. Ročně vlaky PID v regionu (včetně těch zajiždějících do Prahy) přepraví celkem cca 40,2 mil. cestujících.

Kromě spojů obsluhujících území Prahy jezdí pouze v regionu dalších 38 linek PID, na kterých je denně vypraveno cca 1 460 spojů. Provozovatelem všech těchto linek kromě Podlipanského motoráčku jsou ČD, a. s.

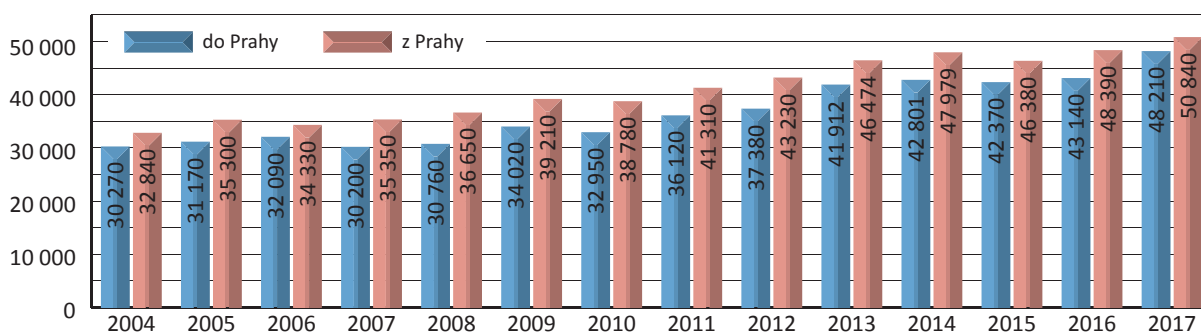
Počet přepravených osob vlaky PID na území hl. m. Prahy za rok (s jízdenkami PID nebo s jízdenkami ČD)

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

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

Trať	Linka	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
011	S1 (S7)	17 570	19 340	20 930	21 790	21 520	21 090	22 720	24 660
070	S3, S34, R21, R43	2 380	2 890	2 960	4 110	4 430	3 890	4 340	5 030
091	S4, S41, R20, R44	8 210	10 030	10 710	13 400	14 820	15 720	16 370	14 410
120	S5, S54, R24, R45	5 270	4 960	5 470	7 040	7 080	7 210	7 500	6 500
122	S65	340	390	390	390	390	590	400	600
171	S7	18 970	20 470	20 350	21 590	21 990	21 870	20 630	22 420
173	S6	790	880	1 030	1 160	1 500	1 640	1 790	2 440
210	S8, S88	1 860	1 560	2 240	2 670	2 280	2 670	2 580	3 570
221	S9	16 940	18 950	21 640	23 710	25 420	23 780	25 830	30 890
231	S2, S22 (S9)	13 640	14 490	15 090	16 070	16 680	16 080	16 210	24 370
ML	S41	2 500	2 520	2 470	1 510	1 010	2 210	2 450	3 000
CELKEM		86 370	88 470	103 280	113 440	117 120	116 750	120 820	137 890

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



* v sobotu v roce 2017 přepravily vlaky PID na území Prahy cca 53 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli 43 %

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

Stance	Zastavující linky PID	Nástup, výstup a přestup (osob/den celkem)
1. Praha hlavní nádraží	S3, S7, S8, S9, S65, S88, R10, R17, R20, R21, R43, R49	49 890 (PID tvoří 55 % z obratu stanice)
2. Praha Masarykovo nádraží*	S1, S2, S4, S22, S34, R41	32 300 (PID tvoří 100 % z obratu stanice)
3. Praha-Smíchov	S6, S7, S65	14 080 (PID tvoří 89 % z obratu stanice)

* pokles u Masarykova nádraží vyplývá z probíhající výluky Negrelliho viaduktu



Vlak na lince S9 ve stanici Praha-Uhřetěves



Na lince S41 dojíždějí poslední kilometry vozy řady 451

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

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

* pokles využití dokladů PID vyplývá ze zapojení rychlíkového segmentu do PID ** včetně jednotlivých jízdenek PID

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

Úsek (linka)	Interval (ranní špička)	Doba jízdy	Vzdálenost
Praha-Klánovice – Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n. (S1, S7)	15 min	26 min	18 km
Praha-Kolovraty – Praha hlavní nádraží (S9)	10 - 20 min	24 min	17 km
Praha-Radotín – Praha hlavní nádraží (S7)	10 min	17 min	13 km
Praha-Čakovice – Praha hl. n. (S3, R21, R43)/P. Masarykovo n. (S34)	15 min	22 min	19 km
Praha-Sedlec – Praha Masarykovo nádraží (S4)	20 min	17 min	14 km
Praha-H. Počernice – Praha Masarykovo n./Praha hl. n. (S2, S9, S22)	15 - 20 min	15 min	15 km
Praha-Ruzyně – Praha Bubny, Vltavská (S5)	30 min	20 min	11 km

Přehled událostí v železniční dopravě v roce 2017

Měsíc	Popis události
březen	<ul style="list-style-type: none"> V souvislosti s rozšířením PID do oblasti Nymburka byla zintegrována rychlíková linka R10 Praha hl. n. – Praha-Vysočany – Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady. V okolí byla zavedena či rozšířena integrace na linkách S2 (o úsek Stratov – Nymburk – Poděbrady), S12, S21, S25, S31, R22 a R23.
duben	<ul style="list-style-type: none"> Od 1. dubna byla do PID zintegrována rychlíková linka R17 Praha-Holešovice – Praha hl. n. – Praha-Vršovice – Benešov u Prahy. Integrace na lince S9 byla prodloužena o úsek Čerčany – Benešov u Prahy.
květen	<ul style="list-style-type: none"> Od 6. května byla o víkendech posílena kapacita cyklovozů na linkách S8 a S88 do Čerčan a Dobříše. K datu 8. května byl jako doplněk prodeje předplatních a vícedenních jízdenek PID zahájen v pokladnách ČD, a. s. ve stanicích Benešov u Prahy, Mělník, Nymburk, Poděbrady a Roudnice nad Labem zkušební prodej jízdenek PID pro jednotlivou jízdu. V roce 2018 je předpoklad plošného rozšíření této služby.
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> Od 10. prosince byly v sobotu a v neděli vždy ve 2:30 hodin zavedeny noční vlaky ze stanice Praha hl. n. do Kladna, Kolína (přes Nymburk i Český Brod), Berouna, Benešova u Prahy, Kralup nad Vltavou a do Mělníka. K datu celostátní změny JŘ byly do PID zintegrovány rychlíkové linky R9, R18 a R19 jezdící v úseku Praha-Smíchov – Praha hl. n. – Kolín (– Kutná Hora hl. n.) a prodloužen zintegrováný úsek na lince R17 (Benešov u Prahy – Olbramovice). V roce 2017 narostl celkový počet železničních zastávek v PID o 154.

3.6 Lanová dráha a přívozy

Lanová dráha je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozítkem a Petřínem. V roce 2017 přepravila celkem 2 066 000 cestujících (denně v průměru cca 5 645 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,16 %. Provoz lanovky zajišťují dva vozy pro 100 lidí, které se pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávají výšku 130,45 m. V létě lanovka denně absolvuje 75 jízd směrem na Petřín, v zimě 57. Při zvýšené poptávce jezdí i mimo jízdní řád.



Dočasný přívoz P8 Troja – Císařský ostrov

Říční přívozy přes Vltavu se od roku 2005 již staly běžnou součástí Pražské integrované dopravy. Mají význam především pro rekreační cesty (návnaznost na cyklistické trasy, dopravní obsluha vltavských ostrovů), ale stále více i pro běžnou dopravu např. do zaměstnání (v zimě 75 % cest).

V roce 2017 bylo v provozu 8 přívozů, které přepravily 584 940 cestujících (0,05 % počtu přepravených osob PID na území Prahy). Provozovatelem přívozu P3 je společnost Vittus Group, s. r. o., přívozů P7 a P8 Pražská paroplavební společnost, a. s. a zbylé čtyři přívozy provozuje společnost Pražské Benátky, s. r. o.

V závěru roku 2017 byly přívozy v Praze využity pro zřízení náhradní dopravy ve dvou pražských lokalitách. Nový přívoz P8 byl uveden do provozu 23. 12. 2017 mezi Císařským ostrovem a Trojou, aby zajistil spojení v místě, kde došlo na počátku prosince ke zřícení lávky pro pěší a cyklisty. V souvislosti s uzavírkou obou lávek pro pěší na Železničním mostě u Výtoně vyplul již 15. prosince výjimečně i mimo sezónu přívoz P5, a to v dočasně pozměněné trase Výtoň – Kotevní – Císařská louka. Oba přívozy jezdí po dobu, kdy zajišťují náhradní dopravu, zdarma.

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2017 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	97	35 420
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	632	230 750
P3	Lihovar – Veslařský ostrov	17. 7. 2007	sezónní	194	42 400
P4	Černošice, Mokropsy – Kazín (příměstský)	1. 6. 2017	sezónní	50	6 210
P5	Císařská louka – Výtoň – Náplavka Smíchov	31. 7. 2008	sezónní	567	133 850
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezónní	206	45 130
P7	Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský o.	7. 8. 2015	sezónní	387	84 720
P8	Císařský ostrov – Troja (zdarma)	23. 12. 2017	dočasný	717	6 460

3.7 Vozový park dopravců PID

Vozový park metra – provozní stav, provozovatel DP hl. m. Prahy, a. s. (DPP), průměrné stáří 12,35 let

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



M1



81-71M



81-71



Ečs

Vozový park tramvají – provozní stav, provozovatel DPP, průměrné stáří 10,88 let

typ	vozů	souprav
vysokopodlažní T3M	23	11,5
vysokopodlažní T3SU(CS)	17	8,5
vysokopodlažní T6	82	41
vysokopodlažní T3R	348	174
střed nízkopodlažní T3R.PLF	34	17
střed nízkopodlažní KT8D5.RN2P	48	48
částečně nízkopodlažní 14T	57	57
plně nízkopodlažní 15T	221	221
celkem	830	578



T3



T6



T3R.PLF



KT8D5.RN2P



14T



15T

Vozový park autobusů – provozní stav, provozovatelé DPP a s. (prům. stáří busů 9,56 let) a soukromí dopravci

typ	vozů DPP	vozů soukr.
standardní vysokopodlažní např. Karosa B931, B951	148	474
kloubový vysokopodlažní např. Karosa B941	88	12
standardní nízkopodlažní např. SOR NB12, Citybus 12m	473	351
kloubový nízkopodlažní např. SOR NB18, Citybus 18m	395	71
midibus nízkopodlažní např. Solaris Urbino 8,9 LE	65	68
celkem	1 169	976



Karosa B931



Karosa B941



Citybus 12m



SOR NB12



SOR NB18



Solaris U 8,9 LE

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

typ	počet
elektrická nízkopodl. jednotka řady 451, 452	3
elektrická nízkopodlažní jednotka řady 471	71
motorová nízkopodlažní jednotka řady 814 a 814.2	56
motorový vysokopodlažní vůz řady 854	15
vysokopodl. řídicí vůz řad ABfbrdtn a ABfhpvee	6
přípojný vysokopodlažní vůz řady 054, 054.2	36
motorový vysokopodlažní vůz řady 810	19
přípojný vysokopodl. vůz řady 010, 012, 021	17
přípojný patrový nízkopodlažní vůz řady Brnto	12
celkem	235



451, 452



471



814



854



054



810

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

metro	tramvaje	autobusy městské	autobusy příměstské	železnice
100 %	53 %	88 %	55 %	84 %

3.8 Hromadná doprava na území Prahy jezdící zdarma či mimo PID

Mimo tarif PID (zdarma) je v Praze hromadná doprava osob provozována zejména při zvláštních příležitostech. Během Pražské muzejní noci bylo 10. června 2017 v době cca od 18:30 do 1:00 hodin vypraveno 10 speciálních autobusových linek. Centrální přestupní bod 9 linek byl umístěn na náměstí Jana Palacha (Staroměstská). Linky s intervaly 5 až 15 minut byly v provozu od cca 18:30 do cca 1:00.

Od 1. 7. do 1. 10. 2017 byla v provozu bezplatná linka ZOO (890), která spojovala nově zřízené parkoviště a zastávku Parking Blanka-Troja se zastávkou Zoologická zahrada. Doplňkové spojení bylo v provozu celotýdenně (v září o víkendech) v intervalech pohybujících se od 10 do 20 minut.

Speciální linky určené zejména osobám se sníženou schopností pohybu a orientace spojující Nádr. Holešovice s Výstavištěm Holešovice (751) a Letňany s Výstavištěm Letňany (758) dostaly v roce 2017 nová čísla 871 a 872.

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



Zastávka linky ZOO Parking Blanka-Troja

Ostatní bezplatnou hromadnou dopravu objednávají či provozují velká obchodní, kancelářská či multifunkční centra. Jde např. o linky typu GLOBUS ve Zličíně (53 spojů denně od metra Zličín k obchodnímu centru) či BB1 a BB2 (168 spojů denně mezi Budějovickou a areálem na Brumlovce).

3.9 Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím

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

Železniční doprava mimo PID

Na území Prahy se v pracovní den v roce 2017 pohybovalo celkem 1 149 vlakových spojů (výchozích, končících, projíždějících) provozovaných ČD, a. s., které přes hranici Prahy přepravily cca 144 000 cestujících. Zhruba 22 % z tohoto počtu bylo mimo PID, zbytek v rámci PID. Provoz dálkové osobní železniční dopravy (mimo PID) zajišťují České dráhy, RegioJet, LEO Express a Arriva. Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Počet vlaků provozovaných ČD, a. s. na nejdůležitějších železničních stanicích hl. m. Prahy*

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
Vlaků za rok	252 103	83 382	83 572	93 916	100 494	53 900	80 460	43 450
Vlaků za den**	743	231	258	265	302	158	285	137
z toho PID	507	231	205	265	212	158	192	137
z toho mimo PID	236	0	53	0	90	0	93	0

* počet vlaků výchozích, končících, či zastavujících

** průměrný pracovní den

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

Rok		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet vlaků	výchozích	174 615	215 189	217 472	217 481	219 679	214 483	213 973	224 336	229 222	238 542
	končících	174 947	215 598	217 886	217 895	220 098	214 892	214 381	224 764	228 352	236 693
	celkem	349 562	430 787	435 358	435 376	439 777	429 374	428 353	449 100	457 574	475 235

Obrat cestujících v nejdůležitějších železničních stanicích hl. m. Prahy v roce 2017 (pouze vlaky ČD)*

Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
Osob za rok (v tis.)	30 249	11 610	4 784	1 942	2 548	1 463	1 536	2 108
Osob za prac. den	89 940	31 769	15 850	6 163	9 056	4 602	7 309	7 009
z toho PID	49 893	31 769	14 082	6 163	6 855	4 602	6 135	7 009
z toho mimo PID	40 047	0	1 778	0	2 201	0	1 174	0

* součet nastupujících a vystupujících

Autobusová doprava mimo PID

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

Vývoj vybraných charakteristik autobusového nádraží Florenc

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet spojů za rok	145 000	145 000	150 000	155 000	155 000	170 000	180 000	180 000
Počet spojů za průměrný prac. den	420	420	425	435	450	485	505	510
z toho mezinárodní spoje	105	130	145	155	175	230	260	285
vnitrostátní dálkové spoje	315	290	280	280	275	255	245	225
Počet dopravců	100	100	100	105	120	125	125	125

Další linky spojující Prahu s vnějším územím jsou vypravovány a ukončovány v největší míře na autobusových stanovištích Nádraží Veleslavín, Na Knížecí, Černý Most, Hradčanská a Zličín. V malé míře (do 3 tisíc spojů ročně) jezdí dálkové autobusy z Želivského či Roztyl.

Vybrané charakteristiky dalších významných autobusových terminálů na území Prahy

	Počet spojů za rok				Počet spojů za průměrný pracovní den			
	Mezi-národní	Vnitrost. dálkové	Vnitro-krajské	Celkem	Mezi-národní	Vnitrost. dálkové	Vnitro-krajské	Celkem
Černý Most	257	68 539	21 059	89 855	2	211	81	294
Na Knížecí	362	31 324	54 470	86 156	0	92	214	306
Nádr. Veleslavín	0	0	81 554	81 554	0	0	376	376
Hradčanská	6	35 644	34 194	69 844	0	111	117	228
Zličín	0	22 628	45 497	68 125	0	62	177	239
Nádr. Holešovice	0	37 135	204	37 339	0	124	0	124
Roztyly	2 377	22 398	11 414	36 189	7	69	46	122
Želivského	2 193	0	0	2 193	3	0	0	3
CELKEM	5 195	217 668	248 392	471 255	12	669	1 011	1 692

Na regionální autobusové dopravě se s postupnou integrací linek do PID stále méně podílí i Středočeská integrovaná doprava (SID), jejíž spoje jsou nyní postupně převáděny do systému PID. SID vznikl v roce 2005 jako specifický útvar, vycházející ze systému městské hromadné dopravy největších obcí s rozšířenou působností Středočeského kraje se zónovým tarifem podle spádovosti kolem centra těchto obcí, avšak bez vazby na tarify PID a ČD, a. s. Zbylé linky SID zajišťující do Prahy jsou označeny písmenem podle oblasti (B Rakovník, C Beroun, D Příbram, E Benešov, F Kutná Hora) a číslem.

Síť značených cyklotras v hlavním městě Praze má celkovou délku přes 470 kilometrů. Jednotlivé cyklotrasy se dělí na páteřní, hlavní, doplňkové a místní a značí se písmenem A a číslem. Systém doplňují cykloturistické trasy.

Základní údaje o cyklistické infrastruktuře v Praze

Celková délka značených cyklotras	Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras	Cykloobousměrky
477 km	178 km	24 km (127 úseků)
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy vyhrazené /ochranné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
34 km	47,5 / 1,4 km	24 km
Stojanů na kola (dvoumístné)	Předsazených stopčar pro cyklisty	Přejezdů pro cyklisty
3 300	297 křižovatek, 1 238 jízdních pruhů	75 (z toho 34 řízených SSZ)



Ochranné cyklopruhy, Veletržní



Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty, Podvinný mlýn

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2017

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14 / V14 - ochranný)	1 530 m / 1 115 m	Cyklopruhy společné (+bus+taxi)	1 080 m
Cyklopiktokoridory (V20)	1 275 m	Cyklopřejezdy (V8)	2 (z toho 0 SSZ)
Cykloobousměrky	+610 m (+4 úseky)	Stojany na kola (dvoumístné)	793 ks

Sdílení je jedním z největších trendů dneška, v posledních letech vzniklo nespočetně platform, díky kterým mohou lidé oboustranně sdílet soukromý majetek, vozidla apod. Největším poskytovatelem **sdílení kol** (tzv. bikesharingu) v Praze je společnost Rekola Bikesharing, s. r. o., která zde působí od roku 2013. Od jara do podzimu jsou kola veřejnosti přístupná buď jednorázově, nebo na základě ročního členství. Růžová kola neparkují na pevných stanovištích, ale kdekoli v rámci vymezené oblasti. Přesnou polohu lze zjistit pomocí mobilní aplikace, je nutná registrace a zaplacení poplatku pro vybrané období. Jízdy do 15 minut jsou zdarma.

V roce 2017 začal nabízet kola čínský provozovatel OFO na území MČ Praha 7. Odemykají se pomocí aplikace, kterou zákazník načítá QR kód na kole. Za jízdu platí pomocí elektronické peněženky nebo přes platební kartu registrovanou v aplikaci (300 kol). Jedná se o bezstanicový systém sdílení kol, kola je tak možné vracet kamkoliv, kde nepřekážejí.

Praha v roce 2017 uvedla novou aplikaci „Na kole Prahou“ pro cyklisty s mapami a navigací. Pokrývá celé území Prahy s přesahem 15 kilometrů do Středočeského kraje. Uživatelé nabízí několik variant trasy a dokáže trasu zkombinovat s MHD a vlaky.

U stanice metra Strašnická a u radnice MČ Praha 10 se objevily na začátku září 2017 nové veřejné cykloboxy určené k uschování kol. Jedná se o třetí projekt veřejných cykloboxů v Praze, dříve se již objevily u OC Chodov a u nádraží v Klánovicích. V případě Prahy 10 byly zvoleny samoobslužné cykloboxy od společnosti Boxline system. V každé z lokací jsou celkově čtyři boxy umožňující uzamknutí osmi kol, do každého boxu se vejdu dvě jízdní kola.



Nové cykloboxy na Strašnické



Detail cykloboxu, Praha 10

Dokončené investiční akce v cyklodopravě v roce 2017

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Čakovice – Letňany	A27	1. etapa cyklostezky, dokončen poslední úsek o délce půl kilometru a šířce 3 m. Nový asfaltový povrch vede od ulice Ke Stadionu až na hranici čakovického katastru.
Uhřetěves, Ke Kříži	X0021	50 m dlouhý nový úsek stezky. Stezka prochází novou zástavbou a končí v podjezdu pod železniční tratí.
Jižní Město, Milíčovský les	X216	Dokončena cyklostezka z developmentu Skanska k Milíčovské haldě, úsek je kompletně ze zámkové dlažby.
U Plynárny	A23	Rekonstrukce páteřní městské trasy v souvislosti s rekonstrukcí tramvajové tratě, legální průjezd cyklistů zastávkou Plynárna Michle a za zastávkou Chodovská.

V Praze 10 vznikla nová lávka pro pěší a cyklisty přes potok Botič. Nové přemostění dlouhé čtyřadvacet metrů navazuje na křižovatku ulice K Botiči s Ukrajinskou ulicí a na východní straně přechází do Přípotoční ulice. Zprovozněním lávky se propojil přilehlý park s okolím, k lávce vedou také nové chodníky (viz kapitola 11).

Stanici metra B Jinonice spojuje s nově vznikající čtvrtí v bývalé Waltrovce od října 2017 nová lávka pro pěší a cyklisty, která bezprostředně navazuje a doplňuje realizované komunikace Na Hutmance, Klikatá a Jinonická. Lávka dlouhá 110 m má oranžový povrch a její součástí je sjezd pro cyklisty a kočárky.



Lávka pro pěší a cyklisty Waltrovka

Neinvestiční akce v cyklodopravě v roce 2017 (dopr. opatření – zvyšování bezpečnosti cyklistů)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Bělohorská	A15	Cyklopruhy ve směru do centra.
Hornoměřolupská	X22	Oboustranný cyklopruh v délce 800 m, úsek Na Křečku – Novopetrovická.
Evropská	A160	Časově omezený pruh BUS + TAXI + CYKLO + IZS + MP.
K Radonicům, Satalice	241	Rozšíření dosavadního protisměrného cyklopruhu, v opačném směru doplnění piktokoridorem.
Veletržní	A16	Nahrazení piktokoridoru tzv. ochranným cyklopruhem.
Spálená	A401	Zobousměrnění ulice pro cyklisty.

V rámci obnovy světelné signalizace na křižovatce ulic Sokolovská a Ke Štvanici přibily u křižovatky nové cyklopruhy. Jde o tzv. ochranné cyklopruhy, neboli z hlediska zákona o jízdě pro cyklisty.

V červenci 2017 se otevřel zrekonstruovaný průjezd přes pozemky společnosti Skanska mezi Trojským mostem a mostem Barikádníků. Vzniklo tak nové spojení podél jižního břehu Vltavy mezi Stromovkou a východní částí Holešovic (ulicí Varhulíkové).

V Klánovicích, Újezdě nad Lesy a Kolodějích byly vyznačeny trasy A50 a A500, částečně s cykloopatřeními. V Horních Počernicích byly proznačeny trasy A441 a A258.



Oboustranné cyklopruhy, Hornoměřolupská ulice



Ochranný cyklopruh, ulice Sokolovská

Cyklisté v prostředcích Pražské integrované dopravy (PID)

V Praze je umožněna přeprava kol v metru, ve vlacích, na vybraných úsecích tramvajových linek (kromě odpoledních špiček), na lanové dráze i na přívozech. Na území Prahy je přeprava kol zdarma. Z bezpečnostních důvodů není povolena přeprava jízdních kol na autobusových linkách (s výjimkou cyklobusu, zkušebního provozu na lince 147 a pro leteckou dopravu zabaleného kola na lince AE). Přeprava kol je vyloučena při zvýšené poptávce.

Podmínky pro přepravu jízdních kol platí i pro koloběžky a monokola. Sbalená skládací jízdní kola a dětská jízdní kola lze přepravovat dle podmínek pro zavazadla (tedy ve všech prostředcích 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). Přeprava jízdních kol v metru je zdarma.

Pro přepravu jízdního kola lze využít i vybrané výtahy ve stanicích metra – aktuálně Anděl, Bořislavka, Černý Most, Háje, Chodov, Ládví, Letňany, Národní třída, Nemocnice Motol, 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, mimo odpolední špičky pracovních dnů (14:00-19:00). Přeprava jízdních kol v tramvajích je zdarma. 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.

Na všech železničních tratích zahrnutých do PID je provoz zajištěn vozidly umožňujícími přepravu jízdních kol. Přeprava většího množství jízdních kol umožňují zejména spoje (linky) zajišťované elektrickými jednotkami nebo s posílenými soupravami pro přepravu jízdních kol. Pro cestující s platnou jízdenkou PID (resp. dokladem na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, 0, B) přeprava jízdních kol jako spoluzavazadla bezplatná, mimo území metropole (pásma 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) je přeprava kol zpoplatněna. Od 25. 3. 2017 do 29. 10. 2017 byla v nepracovní dny na většině spojů výrazně rozšířena přeprava jízdních kol. Tyto spoje byly zajištěny patrovými vozy (linka S8) nebo byl k jednotkám Regionova připojen speciální cyklovůz. Každý takový spoj tak nabízel prostor pro přepravu

minimálně 20 jízdních kol. Cyklohráček byl v provozu ve stejnou dobu v nepracovní dny v nové trase Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov severní nástupiště – Hostivice – Středokuky – Podlešín – Slaný – Zlonice. Tento vlak nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, hrací koutek pro děti a herní stolky. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, který je vybaven speciálními prostory pro přepravu jízdních kol a je v něm snížen počet míst k sezení.

V autobusech není povolena přeprava jízdních kol (ani v případě náhradní dopravy), kromě linky 147, linky AE (Airport Express) a cyklobusu. Na vybraných spojích linky 147 provozované v trase Dejvická – Výhledy je možná přeprava jízdního kola ve speciálních úchytech na zádi autobusu, a to zdarma. V roce 2017 byla přeprava možná od 14. 4. do 29. 10., kdy pokračoval zkušební provoz započatý v roce 2016. Přeprava kol byla možná pouze ve směru z centra (do kopce směr Výhledy). Z důvodu časové náročnosti je nakládka jízdního kola možná pouze v zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabě (přestup z přívozu), vyložení pak pouze ve stanicích Internacionální a Výhledy. Nakládku a vykládku si zajišťuje cestující.

Speciální linka cyklobusu byla v provozu v nepracovní dny od 1. 4. 2017 do 1. 10. 2017 v trase Dobřichovice, nádraží – Černolice – Řitka – Mníšek pod Brdy, náměstí – Mníšek pod Brdy, Kaple – Kytín, náves. Spojení linky navazují v Dobřichovicích na vlaky linky S7 (trať 171 Praha – Řevnice – Beroun) z obou směrů. Cyklobus zlepšuje přístupnost výše položených cyklisticky atraktivních oblastí Brd veřejnou dopravou pro Pražany i obyvatele údolí Berounky. Provoz linky je zajištěn upraveným autobusem pro přepravu 25 jízdních kol připevněných v úchytech. Na lince platí Tarif PID, tj. v cyklobusu se jízdní kolo přepravuje za 16 Kč. Ve vlacích je nutné odbavit jízdní kolo dle Tarifu ČD.

Na lince AE (Airport Express) provozované v trase Hlavní nádraží – Letiště Václava Havla Praha je možná přeprava jízdního kola zabaleného pro leteckou přepravu, a to zdarma.

Na lanové dráze na Petřín se jízdní kola přepravují zdarma vždy v druhém oddílu vozu (označen piktogramem), ve voze mohou být přepravována nejvýše 2 jízdní kola. Přeprava kol zdarma je možná také na všech přívozech spojujících vltavské břehy, a tím i páteřní cyklotrasy A1 a A2 (přepravu mohou omezit pouze zvýšené provozní nároky). Sbalené skládací jízdní kolo, dětské odrážedlo nebo dětské jízdní kolo pro dítě do 6 let věku lze přepravovat i jako zavazadlo, vždy musí být dodrženy povolené rozměry (50 x 60 x 80 cm).

Automatické cyklosčítače

Automatické cyklosčítače umožňují získávat on-line data celoročně po 24 hodin denně a mít tak podrobný přehled o provozu cyklistů v různých ročních obdobích, stejně jako o vývoji intenzit během dne či týdne. V závěru roku 2017 bylo v Praze v provozu 27 lokalit. První sčítače byly osazeny na podzim 2009, další cyklosčítače byly uvedeny do provozu v průběhu roku 2011, v roce 2012 se realizovaly 3 lokality. Na základě výsledků / využití / míry vandalismu byly některé cyklosčítače odstraněny (Divoká Šárka, Dubeč, Kolčavka, Šarecké údolí), některé lokality byly naopak rozšířené (Podolské nábřeží o sčítání cyklistů ve vozovce, sčítač v Hlubočepch se stal obousměrným). Od listopadu 2016 je v provozu lokalita Elsnicovo náměstí.

Pro účely srovnání roku 2017 s rokem 2016 jsou uváděny lokality, které byly v plném provozu oba roky.

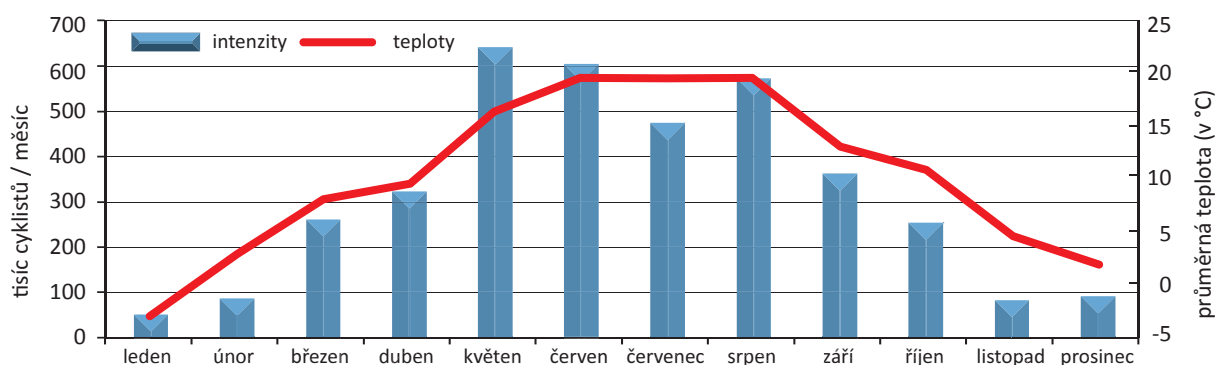
Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými cyklosčítači

Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna 17/16 (%)	Cyklistů za den max. roku 2017
		2016	2017		
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ulicí Ke Štvanici	203 559	213 382	+5	2 012 (út)
Lahovičky	A1, u Lahovického mostu	180 573	206 507	+14	3 055 (so)
nábř. Kpt. Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	175 304	120 033	-32	993 (út)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	96 830	96 734	0	1 227 (čt)
Podolské nábřeží	A2, 150 m jižně od Vyšehr. tunelu, stezka	247 442	281 329	+14	2 892 (st)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	375 429	281 501	-25	2 180 (ne)
Sulická	A22, pod Jižní spojkou	163 124	161 893	-1	1 536 (st)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	417 170	310 489	-26	5 299 (so)
Hlubočepská	A12, jednosměrné, Zbraslavská – Na srpečku	158 316	164 431	+4	1 481 (so)

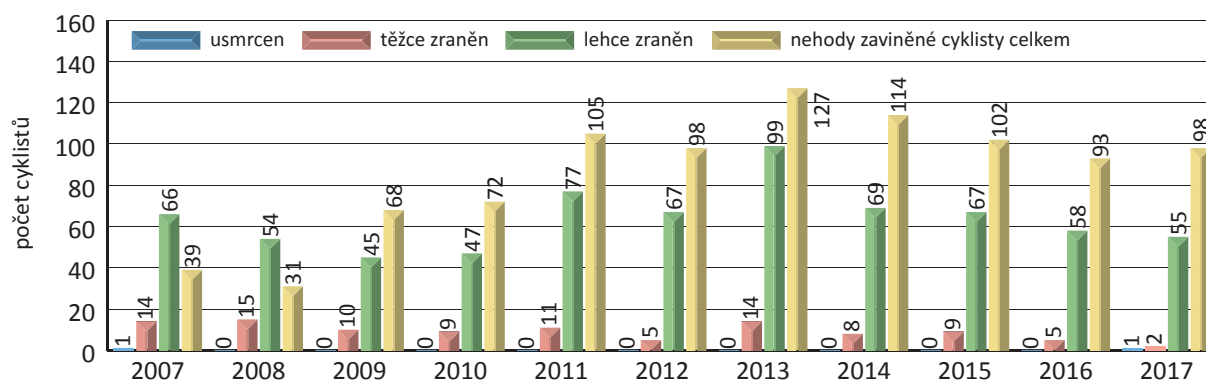
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna 17/16 (%)	Cyklistů za den max. roku 2017
		2016	2017		
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	105 844	100 266	-5	746 (út)
Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	76 857	68 978	-10	559 (ne)
Vysočany	A26, paralelně s ulicí Poděbradská	138 094	146 417	+6	1 629 (ne)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	511 413	501 431	-2	6 028 (so)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	84 760	57 644	-32	508 (st)
Střešovice	A165, cyklopruhu v ulici Na Petřínách	22 682	19 444	-14	182 (po)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paňankou	90 409	87 425	-3	1 036 (so)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	72 273	65 826	-9	649 (ne)
Podolí	A221, ulice Jeremenkova	69 942	60 447	-14	493 (út)
Košíře	A14, jednosměrné, ulice Vrchlického	37 863	33 296	-12	279 (st)
Šeberov	A21, úsek mezi ulicemi K Jelenám a V honu	34 985	38 084	+9	513 (ne)
Barrandovský most	A12, stezka na levém předmostí	206 792	216 729	+5	1 854 (st)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	67 644	68 817	+2	495 (po)
Radošín	A11, ulice K Radošínu	89 602	83 439	-7	1 023 (so)
Špejchar	A160, ulice Pelléova	58 111	52 149	-10	351 (st)
Celetná	mezi Královskou a Ovocným trhem	155 504	140 912	-9	740 (st)
CELKEM		3 840 522	3 577 603	-6,85	

Porovnáním roku 2017 s rokem 2016 u srovnatelných lokalit lze konstatovat nárůsty i poklesy intenzit. Příčinou nominálního poklesu v celkovém součtu intenzit (-6,85 %) byl jednak chladnější nástup roku (leden) a chladnější podzim (září), jednak změna podmínek v některých lokalitách (Čísařský ostrov, Povitavská – stavební činnost v rámci rekonstrukce ÚČOV; Chodov – stavba rozšíření obchodního centra), případně vandalismus. Cyklistické profily Povitavská a Modřany jsou dlouhodobě lokality s nejvyšším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl květen.

Roční variace cyklopropravy 2017 podle automatických cyklosčítačů



Nehody zaviněné cyklisty v Praze v letech 2007–2017 (zdroj OSDP KŘP hl. m. Prahy)



Chůze je nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemístování osob. Chůzí začíná a končí každá cesta vykonávaná dopravními prostředky. Přibližně 26 % všech cest se koná pouze pěšky.

Relativně největší počet pěších cest se realizuje v centrální oblasti města, zejména pak na území městské části Praha 1.

Na vybraných ulicích území městské části Praha 1 se již od roku 1963 v časových rozmezích 10-15 let provádí ověřovací průzkumy pěšího provozu v běžném pracovním dnu.

Vývoj pěšího provozu v maximální špičkové hodině pracovního dne je patrný z následující tabulky, obsahující hodnoty intenzity chodců ve vybraných profílech Prahy 1.



Karlův most

Počet chodců ve vybraných profílech Prahy 1 (špičková hodina, pracovní den)

Ulice	Úsek	1963	1975	1990	1999	2017
Václavské náměstí	Vodičkova – Na příkopě	18 420	17 000	16 000	7 380	8 230
Vodičkova	Palackého – Václavské náměstí	7 470	10 800	6 400	4 710	2 730
Jindřišská	Václavské náměstí – Panská	7 250	10 500	6 250	3 320	2 580
Smetanovo nábřeží	Národní – Divadelní	1 310	1 500	700	610	860
Karlův most	Na Kampě – Křižovnické náměstí	1 310	2 200	2 600	3 540	2 850

Z tabulky vyplývá, že od roku 1963 do současnosti dochází k trvalému poklesu počtu chodců pohybujících se ve špičkových hodinách na ulicích centra Prahy. Zatímco v cca 25letém období mezi roky 1963–1990 se jednalo o úbytek počtu chodců, pohybujících se řádově v jednotkách procent, v 10letém, respektive 27letém období mezi roky 1990 a 2017 se většinou jedná řádově o desítky procent.

Obliba a návštěvnost Prahy zahraničními turisty se projevuje pěší frekvencí na atraktivní trase spojující Pražský hrad a Staroměstské náměstí.



Opravené přístupy na Nuselský most



Podchod na Fügnerově náměstí

Podpoře pěšího provozu je věnována velká pozornost i formou drobných stavebních počinů nebo úpravami organizace provozu. Rekonstrukcí prošlo pět podchodů Sokolská – Fügnerovo náměstí, Fügnerovo náměstí – Legerova, 2 podchody u Nuselského mostu (u ulice Boženy Němcové), Vídeňská (před Thomayerovou nemocnicí).

Nové přechody pro chodce byly vybudovány v ulicích Ohradní při křížení s ulicí Na Křivíně (Praha 4), Kodaňská při křížení s ulicí Moskevská (Praha 10). V oblasti Jahodnice (Praha 14) byla v ulici U Hostavického potoka uvedena do provozu nová mateřská škola, u které byl na komunikaci vybudován nový příčný zpomalovací práh s integrovaným přechodem pro chodce.

Bezpečnostní úpravy přechodů pro chodce stavební úpravou byly provedeny v ulicích Blanická při křížení s ulicí Korunní (Praha 2), ulicí Dukelských hrdinů (Praha 7), ulicí Mládí (Praha 13), ul. Janovská (Praha 15). Bezbariérový přechod vznikl v ulici Běhounkova u křižovatky s ulicí Bucharova. Další bezbariérové úpravy chodníků a přechodů byly realizovány v ulicích Vršovická (9 lokalit), Přetlucká (7 lokalit), Jeremenkova (6 lokalit), Českobrodská (5 lokalit) a na sídlištích Hloubětín a Lehovec (16 lokalit). Střední dělicí ostrůvek vznikl v ulici Staroklánovická (Praha 21), Perucká – Vršovická (Praha 10) a zvýšená křižovatková plocha s přechody pro chodce při křížení ulic Vokovická – K Červenému vrchu (Praha 6). U ZŠ Ohradní (Praha 4) byl vybudován příčný zpomalovací práh s integrovaným přechodem pro chodce. Upraven byl prostor před ZŠ Eden, kde byl vybudován střední dělicí ostrůvek. Na ostrůvku bylo instalováno zábradlí, aby pěší byli vždy čelem ke směru přijíždějících vozidel.



MŠ Jahodnice



ZŠ Eden

Opravy a rekonstrukce chodníků proběhly v ulicích Žitomířská (Praha 10), Janovská směrem k Veronskému náměstí (Praha 15), Polabská (Praha 18). V rámci chodníkového programu byly upraveny povrchy chodníků v Praze 2 (Moravská), v Praze 3 (Domažlická, Černínova, Ondříčkova, Roháčova) a Praze 10 (Ruská, Kodaňská).

Regulační opatřeními, která vedou ke zvýšení bezpečnosti chodců na stávající dopravní síti, jsou např. balisety, zpomalovací prahy, knoflíky, zvýrazněné dopravní značení nebo zdrsnění povrchů vozovek. Na Praze 8 byla tato opatření realizována v ulicích Feřtekova, Písečná a Černého.

V nové čtvrti Waltrovka v Jinonicích (Praha 5) vznikla nová lávka pro pěší a cyklisty, která propojuje tuto čtvrť s metrem. Dále je zde nové náměstí o rozloze 5 000 m². Nová lávka pro pěší a cyklisty vznikla také v Praze 10 přes potok Botič.

V posledních letech se stále více projevuje rostoucí úsilí o zvyšování bezpečnosti chodců, především dětí a mládeže, v okolí mateřských, základních a středních škol nebo chodců na přechodech u tramvajových zastávek a přes dopravně významné komunikace. Ve větší míře se dbá na zajištění bezpečnosti osob s omezenou schopností pohybu a s vadami zraku, zejména v prostorech přechodů přes vozovky.



Walterovo náměstí

Systémy v jednotlivých oblastech dopravní telematiky byly v roce 2017 rozšiřovány a inovovány s důrazem na jejich vzájemné propojení. Hlavním cílem je pomocí těchto systémů 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 ústředen a dále v poskytování dopravních a cestovních informací, v parkovacích, dohledových a varovných systémech a ve zkvalitnění veřejné dopravy.

6.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)

V roce 2017 byla na území hlavního města v rámci činnosti TSK hl. m. Prahy, a.s. i jiných investorů postavena 2 nová SSZ, přičemž v obou případech se jednalo o samostatný přechod pro chodce. SSZ 7.999 Hlávkův most – přechod u zastávky Štvanice je pouze provizorní. Žádné SSZ nebylo zrušeno. Počet řadičů se tak zvýšil o 2 na celkových 660. Počet signalizovaných míst na komunikační síti dosáhl kulatého počtu 700.

Již několik let je v rámci obnov a dodávek zaváděno použití speciálního režimu řízení „fáze blikající žlutá“. Tento způsob řízení se používá tam, kde vzhledem k místním dopravním poměrům není při slabém provozu světelné řízení z hlediska bezpečnosti provozu nutné, ale chodci a nevidomí mají možnost blikající signalizaci spustit do provozu na časově omezenou dobu. V současné době je takto řízeno více než 40 signalizovaných míst, což přispělo alespoň k mírnému snížení podílu nepřetržitě řízených signalizací v Praze, a to na cca 83 %.

Na tramvajové síti nepřibýlo žádné nové SSZ, jedno SSZ bylo přestavbou přechodu přes tramvajovou trať zrušeno a jedno bylo trvale vypnuto. Přibýlo 9 nových míst vybavených detekcí pro preferenci autobusů. Podrobné údaje o preferenci hromadné dopravy jsou uvedeny v kapitole 7.

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních v Praze

SSZ v Praze celkem	Samostatných řízených přechodů	SSZ centrálně řízených
660 (dle počtu řadičů)	154	466
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvajů	SSZ s preferencí autobusů
248	197	232
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2017		
2 nová SSZ, 0 SSZ zrušeno		18 obnovených SSZ

V rámci investiční akce TSK, a.s. byla vybudována dvě nová SSZ – na přechodu přes Poděbradskou ulici u tramvajové smyčky Lehovce a na Hlávkově mostě u provizorních zastávek Štvanice. Mimo investiční akce TSK, a.s. nebyla v roce 2017 uvedena do provozu žádná SSZ.



Obnovené SSZ 4.040 Chodovská – rampa Jižní spojky



Obnovené SSZ 2.023 Svobodova – Na slupi

V roce 2017 bylo rekonstruováno celkem 18 světelně signalizovaných křižovatek či přechodů. Významné změny doznala křižovatka 4.040 Chodovská – rampa Jižní spojky, kde byl původně pouze výjezd tramvajové trati a nyní je zde napojena i nová sjízdna rampa z Jižní spojky. Stavebně byla změněna křižovatka 8.237 Sokolovská – Ke Štvanici z důvodu doplnění nového přechodu pro chodce a realizace vjezdu do smyčky tramvají Florenc ve směru z centra. Obnoveny byly signalizace na silně zatížených rozlehlých křižovatkách Vídeňská – Zálesí a Modřanská – rampy Barrandovského mostu.

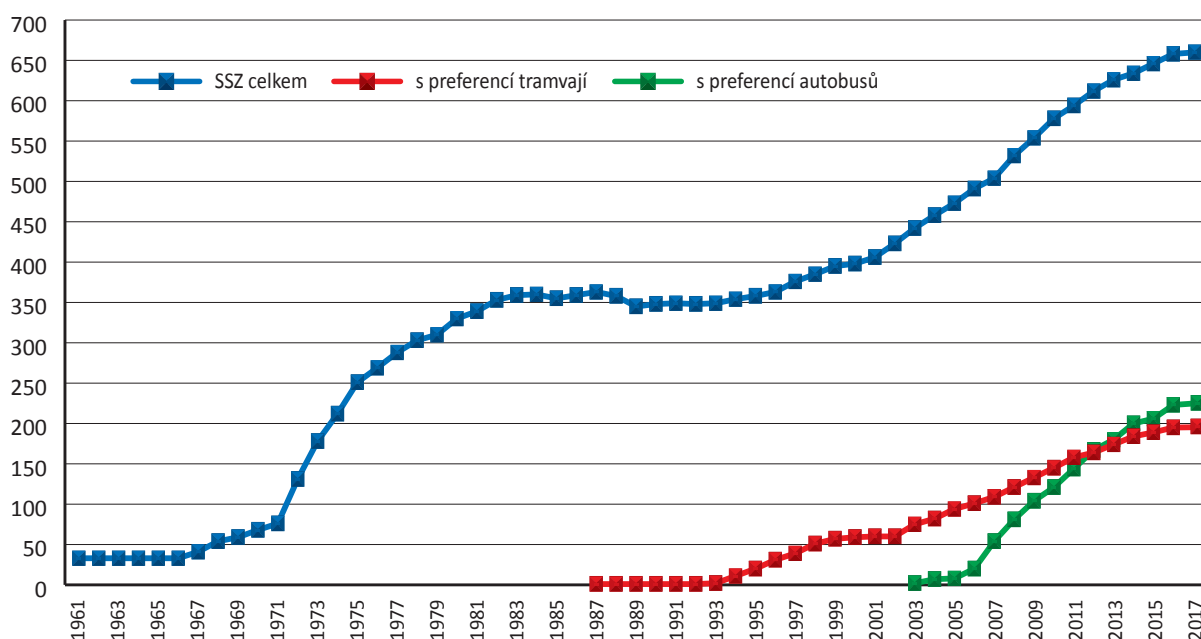
Nově postavená SSZ na území Prahy

7.999	Hlávkův most – přechod u zast. Štvanice (proviz.)	9.990	Poděbradská (DC) – přechod Lehovce
-------	---	-------	------------------------------------

Obnovená SSZ na území Prahy

0.360	Ruská – Litevská	4.413	Vyskočilova – rampa 5. května (ZC)
0.408	Bohdalecká – Nad Vršovskou horou	4.440	Türkova – Archivní
0.619	Průmyslová – Spalovna	4.455	Modřanská – rampa Jižní spojky
0.623	Rabakovská – podjezd u Pelyňkové (kyvadlové SSZ)	5.084a	Hořejší nábřeží – Vltavská
0.627	Ústřední – Nákupní	5.084b	Hořejší nábřeží – přechod Na Bělidle
2.013	Palackého náměstí	7.141	Dělnická – Komunardů
2.017	Palackého náměstí – přechod	8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
2.023	Svobodova – Na slupi	9.981	Starokolínská – přechod Onšovecká
4.040	Chodovská – rampa Jižní spojky	9.982	Novosibírská – smyčka Sídliště Rohožník
4.406	Vídeňská – Zálesí		

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



Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních v Praze

Rok	1961	1971	1981	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	473	578	594	612	626	634	646	658	660
Samostatných přechodů	-	9	37	45	57	72	108	112	118	125	144	146	152	154
Centrálně řízených SSZ	-	-	-	20	116	192	270	283	294	321	320	440	456	466
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	94	145	158	164	174	184	189	195	197
SSZ s preferencí autobusů	-	-	-	-	-	8	121	144	167	180	200	206	223	232

6.2 Řídicí ústředny

Řídicí ústředny jsou systémovými uzly pro řízení dopravy s využitím světelných signalizačních zařízení (SSZ). Struktura tohoto řízení je v Praze rozčleněna do několika úrovní. Na nejnižší úrovni jsou jednotlivá SSZ s řadiči, která jsou postupně připojována k oblastním dopravním ústřednám (ODŘÚ). Ovládání SSZ a řízení celých oblastí je prostřednictvím automatizovaných ODŘÚ centralizováno do Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDRÚ), která je umístěna v objektu Centrálního dispečinku MHD v ulici Na bojišti v Praze 2. Z HDRÚ mohou dispečeré v současnosti ovládat cca dvě třetiny všech SSZ v hlavních městě Praze. Systém řídicích ústředěn spravuje Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. K 31. 12. 2017 bylo na centrální úroveň připojeno 466 SSZ.

Seznam ODŘÚ v hl. m. Praze, jejich umístění, územní příslušnost a počty připojených SSZ

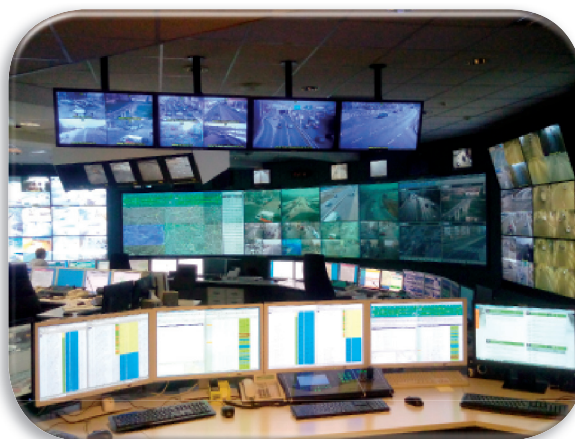
Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na bojišti	Centrum 1, pravý břeh	72	SCALA
C1b	Těšnov	Centrum 1, pravý břeh	18	VRS 2100
C1c	Na Moráni	Centrum 1, pravý břeh	14	VRS 2100
C2	Smíchov	Centrum 2, levý břeh	100	SCALA
C3	Vltavská	Centrum 3, Holešovice	28	VRS 2100
V	Českomoravská	Východ	37	VRS 2100
S	Ládví	Sever	44	SCALA
J	Pankrác	Jih	51	SCALA
JZ	Nové Butovice	Jihozápad	27	SCALA
JV	Skalka	Jihovýchod	55	SCALA
SZ	Dejvická	Severozápad	20	SCALA

6.3 Dopravní informační centrum Praha

Dopravní informační centrum Praha (DIC) je v provozu od 1. 7. 2005 a je nejdéle provozovaným centrem tohoto typu v České republice. Od roku 2016 zajišťuje nepřetržitý provoz v rámci Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK).

Dispečeré DIC zabezpečují vkládání informací do redakčního systému, aktivně spolupracují s Řídicím centrem silničního okruhu kolem Prahy (ŘC SOKP) Rudná, Národním dopravním informačním centrem v Ostravě (NDIC), Českým rozhlasem a Českou televizí. Dále obsluhují systém zařízení pro provozní informace (ZPI), evidují rozdíly mezi automaticky generovanými dopravními intenzitami a reálnou skutečností a v neposlední řadě monitorují alternativní zdroje dopravních informací. V roce 2017 byl DIC doplněn o Městský kamerový systém (MKS).

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. Dále poskytuje výstupy pro webové stránky TSK, a.s. (www.tsk-praha.cz), včetně snímků z vybraných kamerových systémů. Dopravní informace mohou návštěvníci stránek filtrovat dle jednotlivých městských částí. O dopravní situaci jsou také informováni prostřednictvím webové stránky DIC (www.dic.tsk-praha.cz).



Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDRÚ)

TSK, a.s. 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.

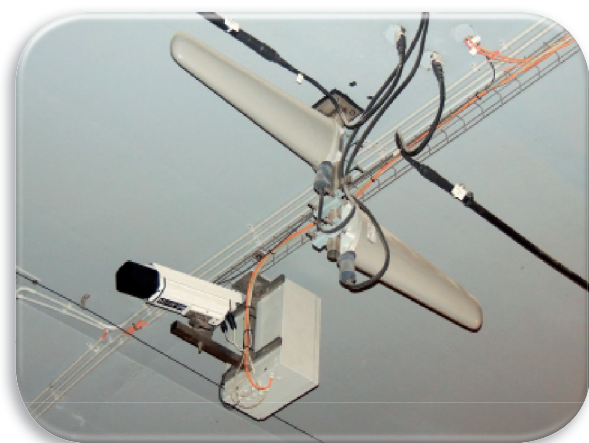
6.4 Další dopravnětelematické systémy

Další dopravnětelematické systémy v hlavním městě Praze zahrnují kamerové systémy televizního dohledu, zařízení pro provozní informace, zařízení pro zjišťování a poskytování informací o dojezdových dobách, systémy vysokorychlostního vážení nákladních vozidel za jízdy, zařízení pro měření úsekové rychlosti, technologii pro dokumentaci jízd na červenou, strategické řezové a úsekové detektory pro sběr dopravněinženýrských dat, klimatická čidla, parkovací čidla.

Kamerové systémy televizního dohledu v hlavním městě Praze (TVD)

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	447	Monitoring dopravní situace – správa TSK hl. m. Prahy, a.s.
TVD-TKB	395	Monitoring dopravy a tech. zázemí v tunelovém komplexu Blanka a návazné SSZ
MKS	1 038	Monitoring bezpečnostní (dopravní) situace
DPP	1 200	Monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

Centrem kamerového dohledového systému TVD-TSK je Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDŘÚ) a hlavními uživateli jsou dispečeré HDŘÚ a DIC Praha. Celkem je v systému televizního dohledu dostupných 842 kamer jak z dohledových systémů TSK, a.s., tak z kamerového dohledu tunelového komplexu Blanka.



Kamera v tunelovém komplexu Blanka



ZPI-624 Svatovítská

Ve funkci je několik typů kamer, a to podle jejich určení. 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 potenciálně nebezpečné situace, jako je výskyt chodce v dopravním prostoru, protijedoucí vozidlo či snížená viditelnost v tunelu.

Druhým typem kamer jsou kamery otočné, které umožňují operátorům obraz z kamery otáčet či přibližovat a tím rozšířit oblast jejich dohledu. Novější typy těchto otočných kamer instalované v posledních letech dokážou rovněž detekovat základní charakteristiky dopravního proudu, je-li kamera ve své prepozici. Zde se jedná zejména o kamery umístěné na Městském okruhu a radiálách a jsou souhrnně označovány jako kamery komplexního telematického dohledového systému (KTDS).

Obrázky z dopravních kamer jsou také dostupné na webových stránkách TSK, a.s. <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/KTDS> nebo na <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/dopravni-kamery>. Dále probíhá proces digitalizace dopravních kamer TSK, a.s. a jejich integrace do městského kamerového systému (MKS).

Zařízení pro provozní informace (ZPI)

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

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

Pracovníci dopravního informačního centra (DIC) mohou prostřednictvím redakčního systému, který shromažďuje aktuální dopravní informace z různých subsystémů, informovat textovými zprávami řidiče o mimořádných situacích, uzavírkách a omezeních nebo o aktuální dopravní situaci bezprostředně před řidičem. Umístění ZPI je navrženo s ohledem na důležité rozhodovací body tak, aby řidiči mohli včas přehodnotit volbu své trasy. Z hlediska vlastního návštěvní existuje systém pořadí priorit, podle kterého je v případě souběhu více aktuálních informací zobrazen konkrétní text zprávy.

Informace o dojezdových dobách v hlavním městě Praze zobrazované řidičům na ZPI a ITTD

Ulice (odkud → kam)	Info na ZPI	Ulice (odkud → kam)	Info na ZPI
5. května (Rožtyly → Barrandovský most)	ZPI-411	most Barikádníků (Pelc-Tyrolka → Argentinská)	ZPI-813
5. května (Rožtyly → Hlavní nádraží)	ZPI-411	Nad Šutkou (Zenklova → m. Barikádníků)	ZPI-831
5. května (Na strži → Legerova)	ZPI-431	Novopacká (Pražský okruh → Kbelská)	ZPI-911
5. května (Na strži → Hlavní nádraží)	ZPI-431	Patočkova (Kajetánka → Zlíchovský tunel)	ZPI-612
5. května (Michelská → Barrandovský most)	ZPI-432	Průmyslová (Objízdna → Jižní spojka)	ZPI-932
5. května (Michelská → Průmyslová)	ZPI-432	Průmyslová (Objízdna → Cínovecká)	ZPI-933
Dobříšská (Zlíchov. tunel → 5. května)	ZPI-502	Rozvadovská spojka (u Zličína → Bucharova)	ZPI-513
Evropská (Nad Džbánem → Vítězné nám.)	ZPI-621	Rozvadovská spojka (u Zličína → Praž. okruh)	ZPI-514
Hlávkův most (Těšnov → I. P. Pavlova)	ZPI-121	Spořilovská (Hlavní → Průmyslová)	ZPI-412
Jižní spojka (Záběhllice → Barrandovský m.)	ZPI-001	Strakonická (Na Baních → Barrandovský m.)	ZPI-511
Jižní spojka (Záběhllice → Průmyslová)	ZPI-002	Strakonická (Zlíchov → Moulíkova)	ZPI-531
Jižní spojka (Sulická → Nedokončená)	ZPI-402	Strakonická (Lahovičky → Barrandovský m.)	ITTD
K Barrandovu (Barrandovská → 5. května)	ZPI-521	Štěrboloh. r. (Nedokončená → Spořilovská)	ZPI-011
Karlovarská (Drnovská → Strahovský tunel)	ZPI-611	Trojský most (N. Povltavská → Partyzánská)	ZPI-813
Kbelská (OC Letňany → Jižní spojka)	ZPI-931	V Holešovičkách (Zenklova → m. Barikád.)	ZPI-813
Kutnohorská (Průmyslová → Kbelská)	ZPI-021	V Holešovičkách (Zenklova → N. Povltavská)	ZPI-813
Liberecká (Vysočanská → most Barikádníků)	ZPI-812	V Holešovičkách (Zenklova → Partyzánská)	ZPI-813
Liberecká (Vysočanská → Florenc)	ZPI-812	V Holešovičkách (Zenklova → Argentinská)	ZPI-813
Liberecká (Vysočanská → Hlavní nádraží)	ZPI-812	Vinohradská (Počernická → Muzeum)	ZPI-022
Modřanská (Nádr. Braník → Jeremenkova)	ZPI-423	Wilsonova (Hlavní nádraží → m. Barikádníků)	ZPI-122

Další vybrané úseky, z nichž jsou poskytovány informace o dojezdových dobách na webu TSK

5. května (nám. Hrdinů → Legerova, nám. Hrdinů → Na strži, Sokolská → Na strži), Cínovecká → Liberecká → V Holešovičkách → most. Barikádníků, Cínovecká (Kbelská → most Barikádníků, Kbelská → Kostelecká), Cínovecká → Jižní spojka (osobní a nákladní vozidla), Evropská (Nová Šárka → Vítězné nám.), Hornátecká → Zenklova → most Barikádníků, Jižní spojka → Cínovecká (osobní a nákladní vozidla), Karlovarská (Bílá Hora → Strahovský tunel, Bílá Hora → Pražský okruh, Pražský okruh → Strahovský tunel, Strahovský tunel → Pražský okruh), Kbelská (Kolbenova → Cínovecká, osobní a nákladní vozidla), Novopacká (Budovatelská → Kbelská, Kbelská → Pražský okruh), Plzeňská (Motolský hřbitov → Prácheň, Ke Kotlářce → Prácheň, Kavalírka → Kukulova), Průmyslová → K Barrandovu, Rozvadovská spojka (Bucharova → Pražský okruh, Pražský okruh → Bucharova, Strakonická (Lahovice → Barrandovský most, Kotevní → Zlíchov), V Holešovičkách (most Barikádníků → Cínovecká, Zenklova → Cínovecká)

Jedním z dalších typů informací zobrazovaných na ZPI jsou informace o dojezdových dobách. Informace o 40 úsecích s dojezdovými dobami bylo možné k 31. 12. 2017 zobrazovat na 29 ZPI a jedné zjednodušené zobrazovací tabuli. Tyto a dalších cca 30 dojezdových dob, které nejsou navázány na konkrétní ZPI, jsou dostupné i na webových stránkách TSK, a.s. v sekci „Pro řidiče“.

V současnosti je tedy v Praze doba průjezdu vozidel měřena na cca 70 úsecích. Princip zjišťování dojezdových dob je založen na senzorickém sledování skutečné doby průjezdu daného úseku vozidly. V počátečních a koncových bodech úseků jsou instalovány videodetekční kamery nebo bluetooth skenery, které následně automaticky bez zásahu člověka porovnáním ID zařízení nebo RZ vyhodnocují dojezdové časy.

Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)

Ulice (úsek)	Ulice (úsek)
Cínovecká (před Kosteleckou, do centra)	Strakonická (Výpádová – Dostihová, do centra)
Karlovarská (před Drnovskou, do centra)	Štěrbolohská rad. (Nedokončená – Průmyslová, do centra)
K Barrandovu (před Ke Smíchovu, do centra)	Rozvadovská spojka (před Řevnickou, do centra)
Kbelská (před Proseckou, směr Průmyslová)	Spořilovská (sjezd z 5. května)

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

Úsekové měření rychlosti (ÚMR)			
Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	5. května – směr do centra	32	Průmyslová (V chaloupkách) – směr sever
2	Bělohorská – směr z centra	33	Průmyslová (V chaloupkách) – směr jih
3	Cínovecká – směr Holešovice	34	K Barrandovu (Barrandovská) – směr z centra
4	Dobříšská – směr Barrandovský most	35	K Barrandovu (Geologická) – směr do centra
5	Dobříšská – směr tunel Mrázovka	36	Brusnický tunel – směr Troja
6	Dobříšská – spojené úseky 5 a 23	37	Brusnický tunel – směr Strahov
7	Evropská – směr do centra	38	Dejvický tunel – směr Troja
8	Horoměřická – směr do centra	39	Dejvický tunel – směr Strahov
9	Horoměřická – směr Horoměřice	40	Bubenečský tunel – směr Troja
10	Jižní spojka 1 – u Vrbovy ulice, směr Krč	41	Bubenečský tunel – směr Strahov
11	Jižní spojka 2 – úsek 5. května – Chodovská	42	Újezd, Novosibřinská – směr centrum
12	Jižní spojka 3 – Průmyslová – lanový most	43	Českobrodská (Jana Karafiáta) – směr centrum
13	Jižní spojka 4 – spojené úseky 10 a 11	44	Českobrodská (Dolnopočernická) – směr centrum
14	Jižní spojka 5 – Spořilovská – 5. května	45	Českobrodská (Dolnopočernická) – směr Úvaly
15	Lipská – směr R7	46	Na hlavní – směr Líbeznice
16	Lipská – směr Pražský okruh	47	Na hlavní – směr Praha
17	Patočkova – směr do centra	48	Komořanská – směr Modřany
18	Poděbradská – směr do centra	49	Komořanská – směr Zbraslav
19	Poděbradská – směr z centra	50	Ďáblická – směr Kobylisy
20	Podolské nábřeží – směr do centra	51	Ďáblická – směr Březiněves
21	Spořilovská – směr do centra	52	Slánská – Čistovická – směr Stodůlky
22	Strahovský tunel – směr Mrázovka	53	Slánská – Bazovského – směr Liboc
23	Strahovský tunel – směr Patočkova	54	Kutnohorská – Dolnoměcholupská – směr Říčany
24	Strakonická – směr do centra	55	Kutnohorská – Dolnoměcholupská – směr Praha
25	tunel Mrázovka – směr Barrandovský most	56	Lysolajské údolí – Čábelecká – směr Horoměřice
26	tunel Mrázovka – směr Strahovský tunel	57	Lysolajské údolí – Čábelecká – směr Podbaba
27	Ústecká – směr z centra	58	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Jinonice
28	V Holešovičkách – směr z centra	59	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
29	U Vršovického hřbitova – směr Vršovice	60	Na stráži – Na Sypkém – směr Prosek
30	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská	61	Na stráži – Na Sypkém – směr Holešovičky
31	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich		

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

V závěru roku 2017 byla tímto způsobem zjišťována rychlost na 61 úsecích v hlavním městě Praze. Z celkového počtu je 10 lokalit umístěno v pražských tunelech na Městském okruhu, kde významnou měrou přispívají k plynulosti, a tím i bezpečnosti dopravy.

Měření okamžité rychlosti vozidel

Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	Horoměřická (u ulice V šáreckém údolí, z centra)	20	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr západ
2	Horoměřická (u ulice V šáreckém údolí, do centra)	21	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr východ
3	K Barrandovu (na křižovatce s Lamačovou)	22	Újezd, Novosibřinská – směr do centra
4	Legerova (na křižovatce s Rumunskou)	23	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 zast. 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	Koněvova – Želivského – směr centrum
16	Libocká (u Šebestiánské) – směr Evropská	35	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Jinonice
17	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich	36	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
18	Modřanská (V náklích) – směr do centra	37	Slánská – Bazovského – Liboc
19	Modřanská (V náklích) – směr z centra	38	Slánská – Čistovická – směr Stodůlky

Měření okamžité rychlosti s využitím pouze jedné kamery a detekčních smyček bylo v Praze realizováno poprvé v roce 2010 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. K 31. 12. 2017 bylo měření okamžité rychlosti vozidel prováděno na 38 lokalitách.

Křižovatky se systémem dokumentace jízdy na červenou

Číslo SSZ	Lokalita	Číslo SSZ	Lokalita
0.612a	Černokostelecká – Průmyslová	5.529	Plzeňská – Jeremiášova
2.029	Sokolská – Ječná	5.569	K Barrandovu – Lamačova
2.069	Legerova – Rumunská	5.974	K Barrandovu – Ke Smíchovu
3.321	Koněvova – Želivského	6.122	Bělohorská – Kukulova
4.409	Chodovská – U plynárny	8.278	Střelnická – Ďáblická
4.449	Chilská – Opatovská	9.223	Poděbradská – Kbelská
4.450	Generála Šišky – Československého exilu	9.297	Kolbenova – Kbelská
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	9.611	Českobrodská – Mladých Běchovic
5.498	Bucharova – Pekařská	-	Čs. armády – přechod (přednost chodců)
5.499	K Barrandovu – K Holyni		

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků byla na území hlavního města tři zařízení pro zjišťování a dokumentování jízd na červenou instalována naposledy v roce 2016. Celkem tak k 31. 12. 2017 byl tento typ přestupků zaznamenáván na 18 SSZ. Systém je složen z dvojice kamer (přehledové a detailové), které zaznamenávají aktuální stav na signalizaci a okamžik průjezdu vozidel stopčárou. V ulici Čs. armády u ulice Národní obrany je od roku 2012 instalováno zařízení, které zaznamenává přestupky řidičů, kteří nedají přednost chodcům na neřízeném přechodu.

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

Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	23	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat.
SDDŘ	143	Videodetektory umístěné na sloupech VO určené pro sběr profilových dopravních dat.
KVD	28	Čidla monitorující meteorologická data užitečná jak pro řízení dopravy, tak např. zimní údržbu komunikací.

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



Informace o dojezdové době



Detail kamer SDDÚ

Detekce volných parkovacích míst vyhrazených pro osoby ZTP

Lokalita	Počet míst	Lokalita	Počet míst
Řásnovka	2	Dlouhá	2
Mariánské náměstí	3	Dvořákovo nábřeží	1
Valentinská	1	Ostrovní	2
Staroměstské náměstí	4	Náměstí Republiky	3
Pařížská	2	Charvátova + Vladislavova	3
Štěpánská	2	Národní	2
Vodičkova	2	Lodecká	2
Rybná	3	Wilsonova	2
Malostranské náměstí	7	Kosárkovo nábřeží + U Lužického semináře	5
Šaldova	5	Křížkova	2

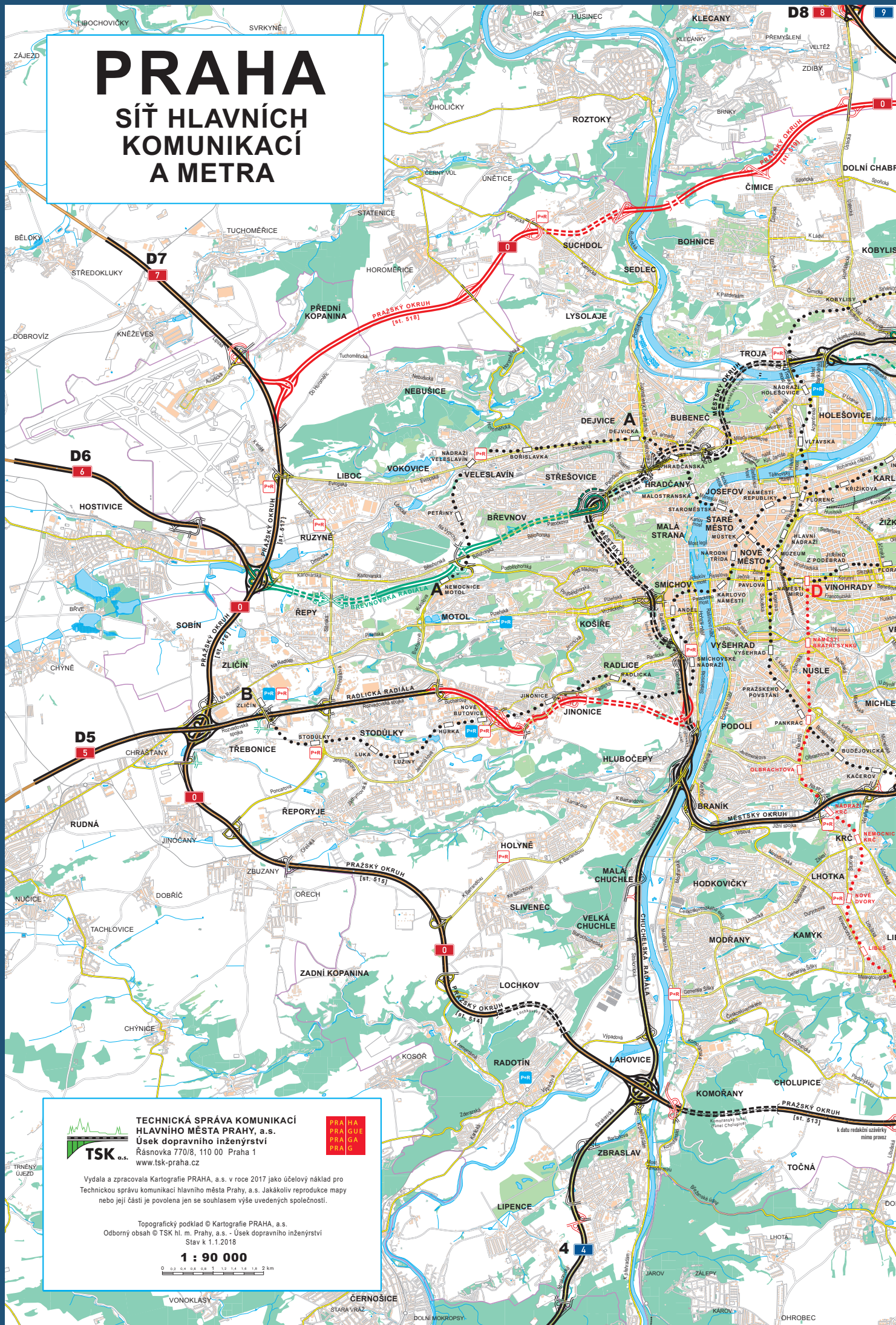
Postupně je dále rozšiřován projekt detekce volných parkovacích míst, která jsou vyhrazena pro osoby s průkazem ZTP nebo ZTP/P. Pomocí magnetometrických detektorů byla zjišťována obsazenost 55 parkovacích míst. Data jsou odečítána datovým kolektorem na lokalitě a následně odesílána na centrální server. Informace o aktuální obsazenosti jednotlivých míst je pro uživatele k dispozici formou mobilní aplikace „Parkování ZTP Praha“, která je dostupná pro platformy Windows, Android i iOS. Jako součást tohoto projektu došlo k pasportizaci vyhrazených parkovacích míst na území Prahy 1, 2, 3 a 8. Získané informace, významné z hlediska použití těchto parkovacích míst hendikepovanými uživateli (sklonové poměry, povrch, nájezd na chodník, apod.), jsou rovněž dostupné v aplikaci. Paralelně s tímto projektem je provozováno sledování parkovacích míst v zóně placeného stání v ulici Řásnovka. Zde se jedná o větší plochu bez rozlišení jednotlivých parkovacích stání.

Další realizované projekty:

- Zařízení pro počítání cyklistů a zvýraznění přejezdu pro cyklisty na Praze 8 – Elsnicovo náměstí: V rámci tohoto projektu došlo ke zvýšení bezpečnosti na přejezdu pro cyklisty přes komunikaci Zenklova. Pro řidiče vozidel je cyklopřejezd zvýrazněn bílými trvale svítícími zemními návěstidly.
- Instalace automatických imisních monitorů a informativních imisních monitorovacích stanic: Tento projekt je aktuálně vyhodnocován.
- Pilotní projekt inteligentního lisovacího odpadkového koše: Inteligentní lisovací koš sleduje stav svého naplnění, je instalován v ulici Řásnovka. V současné době se připravuje jeho testování v jiné lokalitě.

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, a.s.**
Úsek dopravního inženýrství
Rásovkova 770/8, 110 00 Praha 1
www.tsk-praha.cz

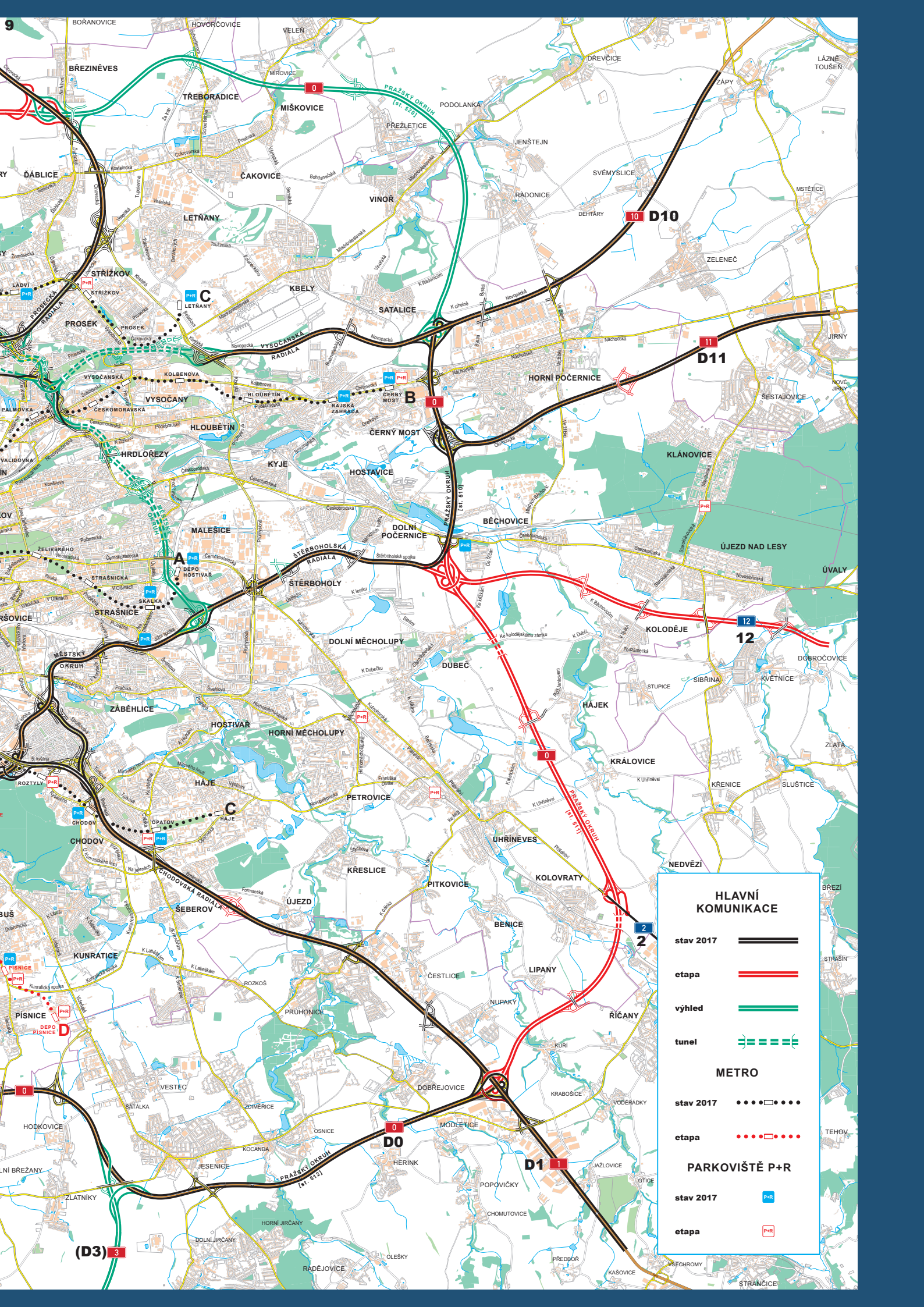


Vydala a zpracovala Kartografie PRAHA, a.s. v roce 2017 jako účelový náklad pro Technickou správu komunikací hlavního města Prahy, a.s. Jakákoliv reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem výše uvedených společností.

Topografický podklad © Kartografie PRAHA, a.s.
Odborný obsah © TSK hl. m. Prahy, a.s. - Úsek dopravního inženýrství
Stav k 1.1.2018

1 : 90 000





HLAVNÍ KOMUNIKACE

stav 2017

etapa

výhled

tunel

METRO

stav 2017

etapa

PARKOVIŠTĚ P+R

stav 2017

etapa

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 tram.	S podmíněnou* preferencí tram.
248 SSZ (100,0 %)	197 SSZ (79,4 %)	69 SSZ (27,8 %)	128 SSZ (51,6 %)
rok 2017: -2 SSZ	rok 2017: +2 SSZ	rok 2017: -2 SSZ	rok 2017: +4 SSZ

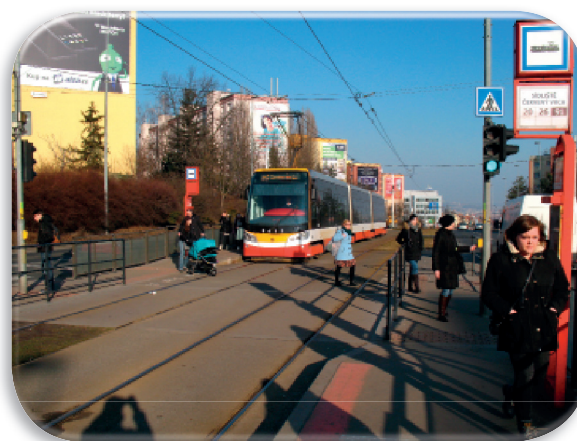
* *Absolutní preference znamená, že na SSZ projedou (kromě příjezdů více tramvají za sebou) všechny tramvaje bez zastavení; podmíněná, že se alespoň výrazně sníží zdržení a zastavování tramvají před SSZ ve srovnání s řízením bez preference.*

Na tramvajové síti nebylo v roce 2017 postaveno žádné nové SSZ. Došlo k navýšení počtu vypnutých SSZ trvalým vypnutím křižovatky 5.582 Nádražní – nádraží Smíchov na celkem 5 kusů a ke zrušení přechodu přes tramvajovou trať na SSZ 6.119 Evropská – přechod u zastávky Sídliště Červený Vrch pomocí stavební úpravy. Počet SSZ s nějakým druhem preference se zvýšil o dvě, přičemž absolutní preference je uplatněna na 69 SSZ. Podíl signalizovaných míst s preferencí tramvají v Praze přesáhl 79 %.

Nově byla například aktivována preference tramvají na dvou křižovatkách na Evropské ulici. Doplněna byla podmíněná preference na SSZ 7.155 Letenské náměstí, což významně snížilo zdržení velkého počtu tramvajových spojů projíždějících touto křižovatkou. Na SSZ 8.237 Sokolovská – Ke Štvanici došlo po obnově ke změně preference z absolutní na podmíněnou. Pro zlepšení stávající preference byl na SSZ 4.401 Bělehradská – Otakarova doplněno vzdálené rádio od Albertova pro vzdálenou směrovou detekci tramvají.



SSZ 6.160 Evropská – garáže MV



Zrušená část SSZ 6.119 u zastávky Sídliště Červený Vrch

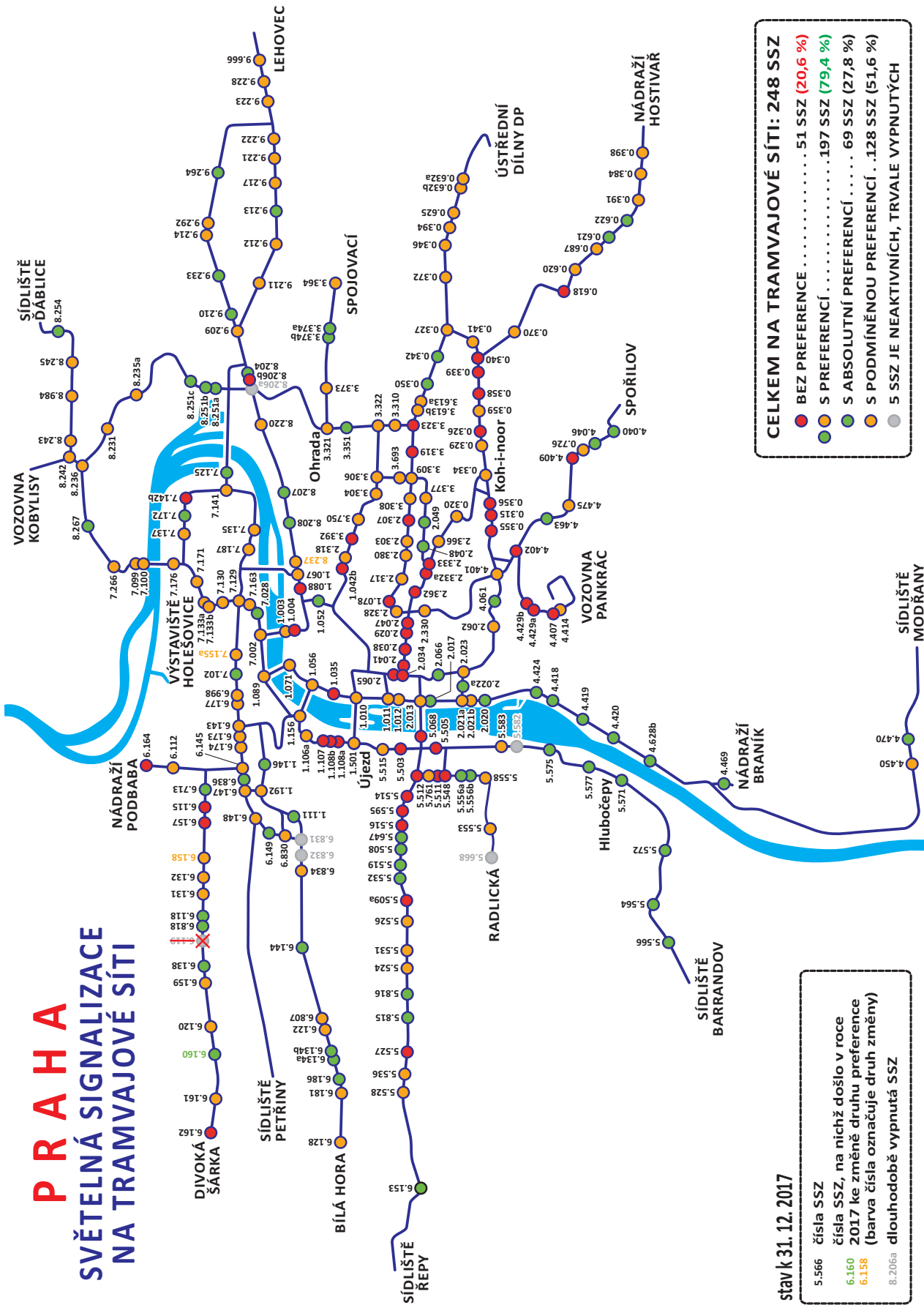
SSZ, na nichž byla v roce 2017 zavedena preference tramvají

6.158	Evropská – U Hadovky (P)	7.155	Letenské náměstí (P)
6.160	Evropská – garáže MV (A)		

(P) ... podmíněná preference (A) ... absolutní preference

P R A H A

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



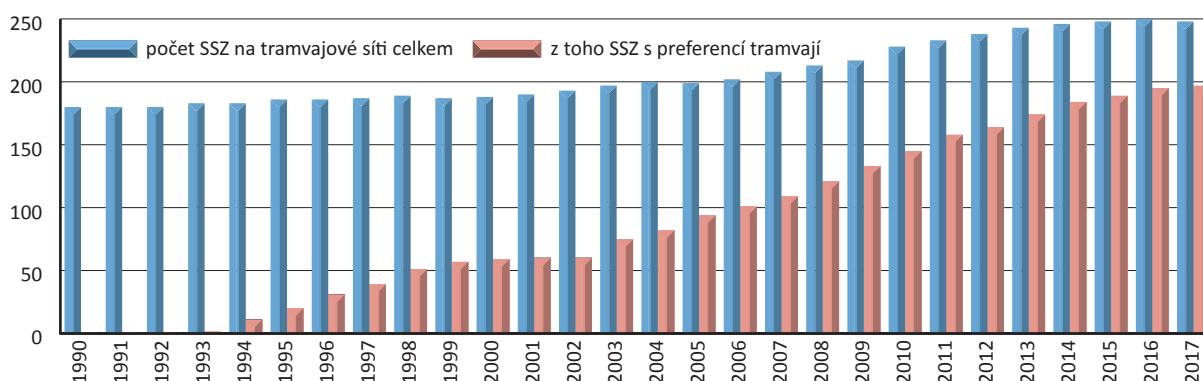
CELKEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI: 248 SSZ

- BEZ PREFERENCÍ 51 SSZ (20,6 %)
- S PREFERENCÍ 197 SSZ (79,4 %)
- S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ 69 SSZ (27,8 %)
- S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ 128 SSZ (51,6 %)
- 5 SSZ JE NEAKTIVNÍCH, TRVALE VYPNUTÝCH

stav k 31. 12. 2017

číslo SSZ	číslo SSZ, na nichž došlo v roce 2017 ke změně druhu preference (barva čísla označuje druh změny)	délhodobě vypnutá SSZ
5.566	6.160	8.206a
	6.158	

Světelná signalizace na tramvajové síti



Preferenci autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
232 SSZ (100,0 %)	223 SSZ (96,1 %)	9 SSZ (3,9 %)
rok 2017: +9 SSZ	rok 2017: +7 SSZ	rok 2017: +2 SSZ

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

Preferenci autobusů formou aktivní detekce byla zřízena na první dvojici křižovatek v Praze v průběhu roku 2003, a to v rámci účasti hlavního města na evropském projektu Trendsetter. Následně byla zaváděna preferenci autobusů zejména v okolí nově zprovozněvaných úseků metra (Nádraží Holešovice – Ládví – Letňany).

Nyní je již preferenci standardně realizována na nových či obnovovaných SSZ. V roce 2017 přibýlo 7 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím aktivní detekce. Dvě další SSZ umí nově autobusy zaznamenat tzv. pasivní detekcí, při jízdě po tramvajové trati (SSZ 4.040 Chodovská – rampa Jižní spojky), resp. na výjezdu z obratiště BUS (SSZ 9.982 Novosibřinská – smyčka Sídliště Rohožník).



SSZ 4.040 Chodovská – rampa Jižní spojky

Křižovatky, na nichž byla v roce 2017 zřízena detekce pro preferenci autobusů

0.408	Bohdalecká – Nad Vršovskou horou	4.440	Türkova – Archivní
0.619	Průmyslová – Spalovna	4.455	Modřanská – rampy Jižní spojky
0.623	Rabakovská – podjezd u Pelyňkové	9.981	Starokolínská – přechod Onšovecká
4.040	Chodovská – rampa Jižní spojky (P)	9.982	Novosibřinská – smyčka Sídliště Rohožník (P)
4.406	Vídeňská – Zálesí		

(P) ... pasivní detekce

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů na autobusové síti

Rok	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
SSZ s detekcí autobusů	8	121	144	167	180	200	206	223	232

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

Preference tramvají – zvýšené tvarovky podél tramvajových tratí

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

Na konci roku 2017 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 12 550 metrů. V minulém roce přibýlo cca 160 metrů tvarovek. Největší úsek těchto prvků (cca 140 m) byl instalován v rámci rekonstrukce tramvajové trati v ulici U plynárny. Krátký úsek betonových tvarovek se objevil v Křesomyslově ulici (42 m). 25 metrů tvarovek podél tramvajových kolejí v roce 2017 ubylo při rekonstrukci tramvajové trati ve Svobodově ulici u zastávky Albertov.



Nové tvarovky v ulici U plynárny



Vyhrazený pruh pro autobusy na Bělohorské ulici

Preference autobusů – vyhrazené jízdní pruhy

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

Na konci roku 2017 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy délky 44 790 metrů, z toho na komunikacích délky 31 080 metrů (nárůst o 2 990 m) a na tramvajových tělesech 13 710 metrů (nárůst o 2 200 m).

V uplynulém roce byl nejvýznamnější vyhrazený pruh realizován na Ústecké ulici ve směru do centra v úseku dlouhém 1180 metrů od hranice města po Spořickou ulici. Další významnou lokalitou je Bělohorská ulice ve směru z centra, kde bylo realizováno 450 metrů vyhrazeného jízdního pruhu od zastávky Malý Břevnov po Thurnovu ulici. Menší úseky potom byly realizovány v Úvalské, Chlumecké a Svatovítské ulici.

8

BEZPEČNOST DOPRAVY

8.1

Dopravní nehodovost

V roce 2017 bylo v Praze evidováno 23 032 nehod (+1 % oproti roku 2016), při nichž bylo 17 osob usmrceno (-19 %) a 2 107 osob zraněno (-3 %). Došlo k 686 nehodám s účastí chodců (+5 %), při kterých bylo 11 osob usmrceno (-8 %) a 616 osob zraněno (+2 %). Chodci sami zavinili 301 nehod (0 %), přičemž bylo usmrceno 6 osob (+50 %) a 269 osob bylo zraněno (0 %).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (22 329 z 23 032 nehod, tj. 97 %). Hlavními příčinami nehod zaviněných řidiči jsou nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, které je dáno zejména charakterem městského provozu, nevěnování se řízení a nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu. Počet nehod, při kterých byl u viníka zjištěn alkohol, byl 395 (-6 %).

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

Rok	2015	2016	2017	Rozdíl 17/16 (%)
Počet nehod	21 462	22 876	23 032	+1
Počet smrtelných zranění	25	21	17	-19
Počet těžkých zranění	179	194	156	-20
Počet lehkých zranění	2 078	1 983	1 951	-2
Počet nehod se zraněním	1 909	1 839	1 765	-4
Počet nehod bez zranění	19 553	21 037	21 267	+1
Zaviněno řidičem	20 754	22 206	22 329	+1
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	4 236	4 541	4 427	-3
nevěnování se řízení	2 401	2 785	2 317	-17
jízda na červenou	349	309	339	+10
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	1 074	1 162	1 105	-5
nedání přednosti při odbočování vlevo	741	671	764	+14
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 577	1 772	1 827	+3
nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu	104	96	102	+6
nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	118	114	133	+17
nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	531	722	613	-15
nepřizpůsobení rychlosti komunikací (zatačka, šířka, klesání, stoupání apod.)	175	185	165	-11
Zaviněno závadou komunikace	17	8	22	+175
Zaviněno chodcem	295	302	301	0
Zaviněno cyklistou	102	93	98	+5

Základní trendy nehodovosti v roce 2017 lze charakterizovat mírným nárůstem počtu evidovaných nehod ve srovnání s rokem 2016, výraznějším poklesem počtu usmrcených osob a těžce zraněných osob, mírným poklesem počtu lehce zraněných osob a nepatrným poklesem počtu nehod se zraněním.

Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou a dopravní nehody začaly přibývat rychleji než

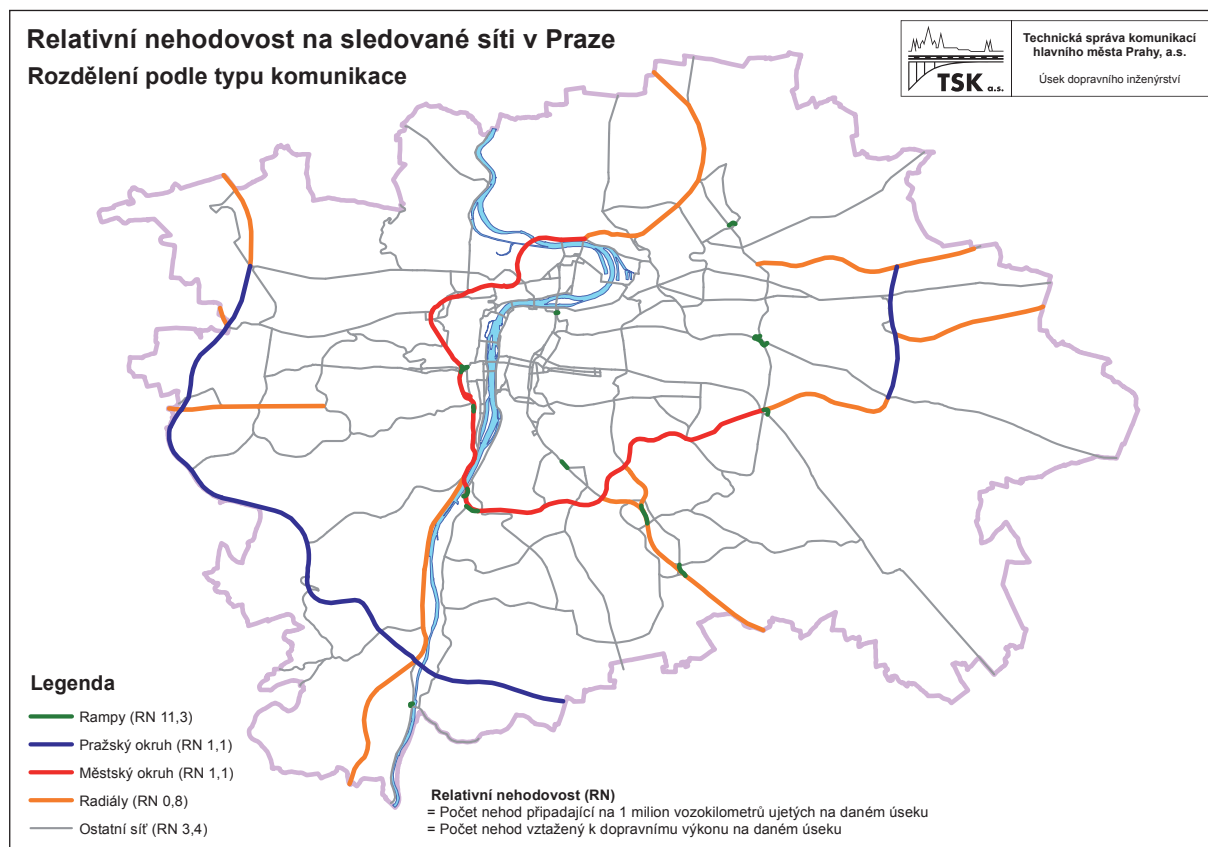


Dopravní nehoda v křižovatce Českomoravská – Ocelářská

dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika vyjadřovaná ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Až po roce 2001 se počet evidovaných dopravních nehod začal znovu snižovat, a to i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu. Současně se snížila i relativní nehodovost, o 57 % v roce 2017 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2017 připadalo v celopražském průměru 3,2 evidované dopravní nehody na 1 milion ujetých vozokilometrů.

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



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

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

Příznivým dlouhodobým trendem v bezpečnosti dopravy je snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách, a to navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 2 124 zranění v roce 2017, tj. o 45 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 39 %.

Nadále příznivé je i porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 27 let automobilový provoz ve městě zvýšil na více než trojnásobek (o 216 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 35 % (z 3 269 zranění v roce 1990 na 2 124 zranění v roce 2017), a to všech druhů zranění – smrtelných, těžkých i lehkých.

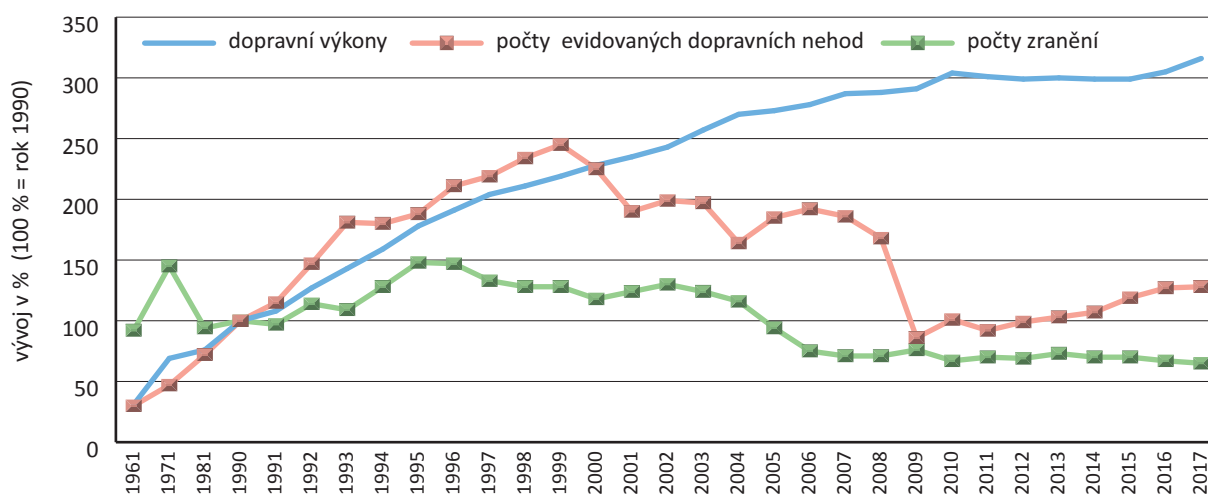
Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze

Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	94	100	369	100	2 806	100	7,5	100
2000	40 560	225	80	85	521	141	3 260	116	7,4	228
2010	18 190	101	29	31	279	76	1 893	67	2,5	304
2011	16 572	92	39	41	279	76	1 955	70	2,3	301
2012	17 795	99	26	28	236	64	2 009	72	2,5	299
2013	18 593	103	29	31	228	62	2 116	75	2,6	300
2014	19 306	107	20	21	206	56	2 070	74	2,7	299
2015	21 462	119	25	27	179	49	2 078	74	3,1	299
2016	22 876	129	21	22	194	53	1 983	71	3,3	305
2017	23 032	128	17	18	156	42	1 951	70	3,2	316

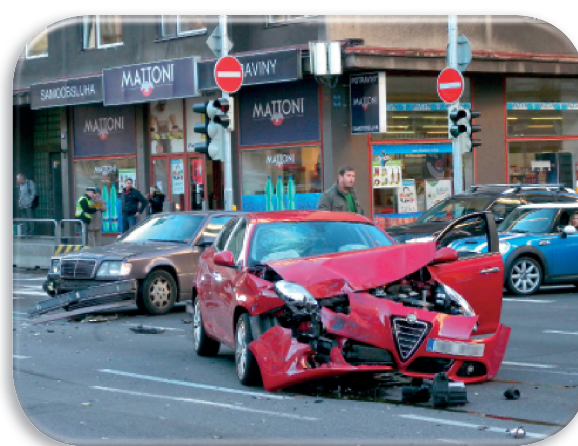
100 % = rok 1990 Relativní nehodovost = počet nehod připadající na jeden milion ujetých vozokilometrů (průměrné hodnoty za celou komunikační síť v Praze).

Dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti.

Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961–2017 (celá komunikační síť, rok celkem)



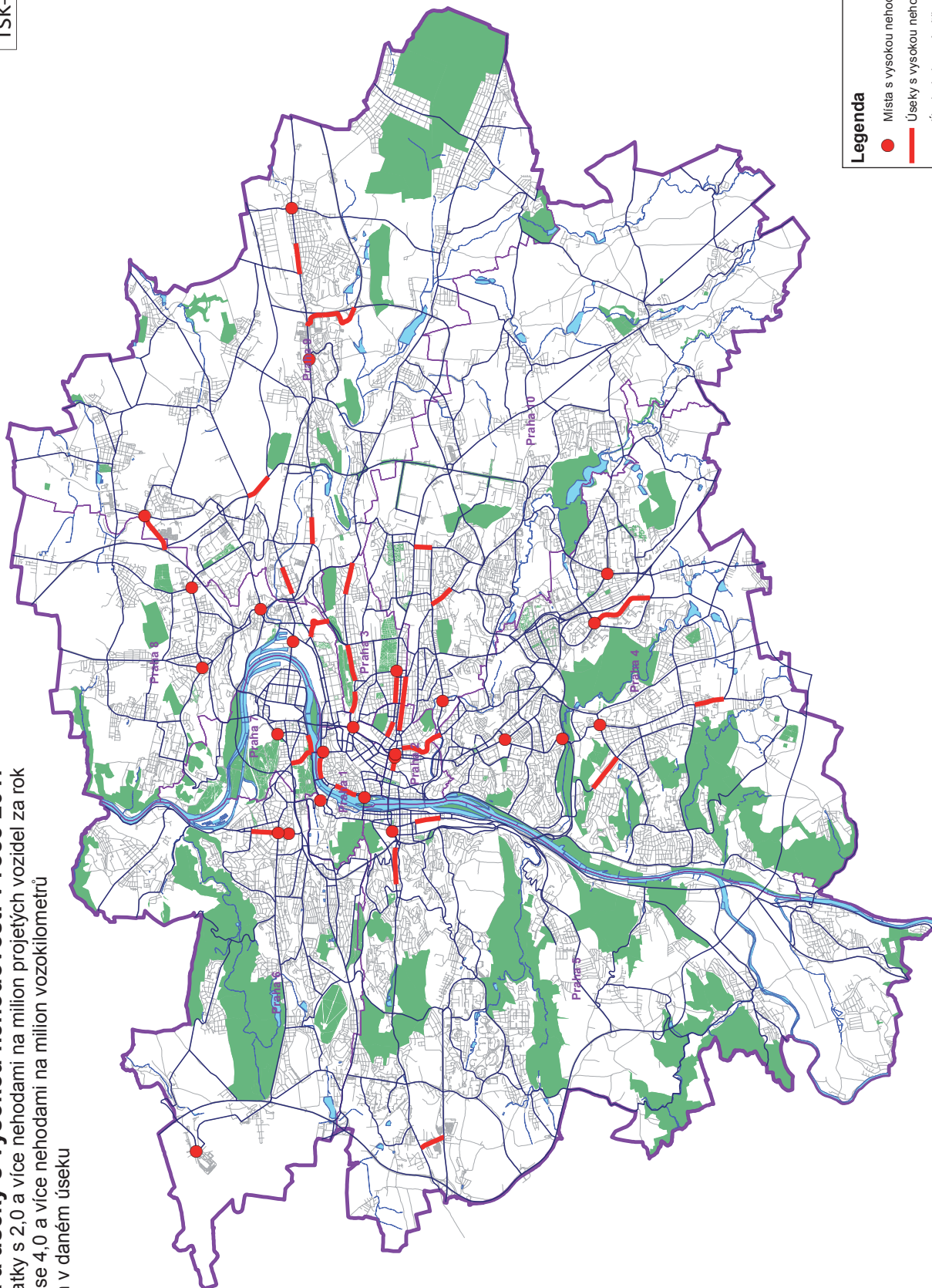
Dopravní nehoda v křižovatce Revoluční – Řádnovka



Dopravní nehoda v křižovatce Legerova – Rumunská

TSK-ÚDI

Místa a úseky s vysokou nehodovostí v roce 2017
 Křižovatky s 2,0 a více nehodami na milion projelých vozidel za rok
 Úseky se 4,0 a více nehodami na milion vozokilometru
 ujetých v daném úseku

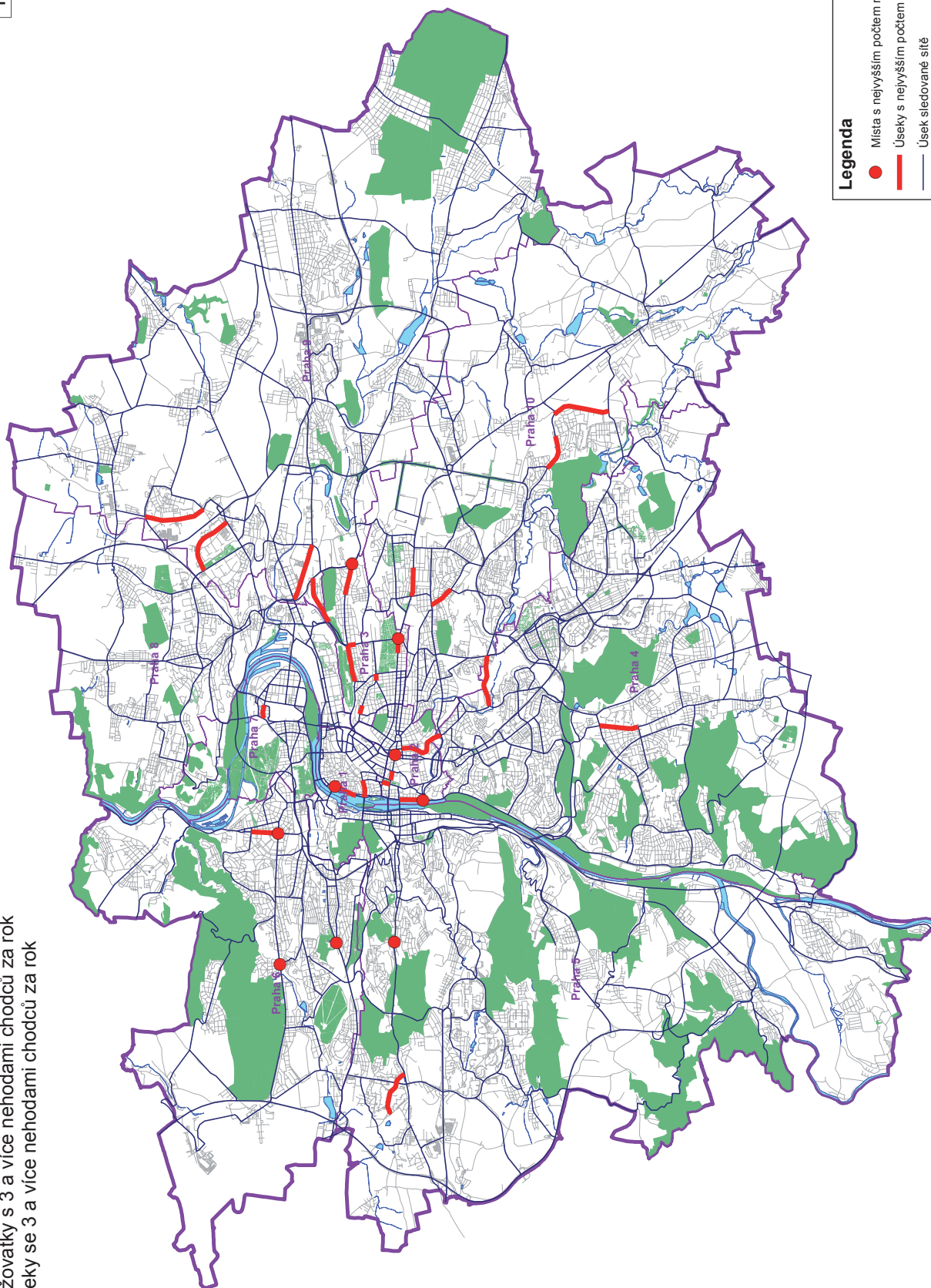


Legenda

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

Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod chodců v roce 2017

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



Legenda

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

8.2 Dopravní výchova

Dopravní výchova funguje jako významný preventivní prvek z hlediska bezpečnosti dopravy u dětí, mládeže i dospělých.

U výchovy dětí a mládeže se jedná zejména o podporu dětských dopravních hřišť (dále jen DDH). Probíhá zde celá řada dopravněvýchovných programů, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravněvýchovného působení ve školách. Stěžejní byla výuka na DDH, dále program pro začínající cyklisty (Dopravní soutěž mladých cyklistů), dopravněvýchovné pořady pro děti a mládež, interaktivní dětská divadelní představení s dopravněvýchovnou tematikou a další. Na dopravní výchovu dětí a mládeže bylo v roce 2017 vyčerpáno téměř 1,8 mil. Kč.

V roce 2017 bylo v provozu 9 DDH, kde výuka probíhala celoročně. DDH v Praze 7 bylo z důvodů rekonstrukce mimo provoz, na DDH v Praze 4 v ulici Jánošíkova probíhala výuka pouze v 1. pololetí, pak byla činnost DDH ukončena. V uplynulém roce prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou dopravní výchovou 55 685 žáků.



DDH Praha 6



Dopravní soutěž mladých cyklistů

Program pro začínající cyklisty, Dopravní soutěž mladých cyklistů, který vyhláší Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, obsahuje 4 části. Testy z pravidel provozu na pozemních komunikacích, praktickou jízdu městem podle pravidel (v Praze jsou k této disciplíně využívána DDH), jízdu zručnosti (praktická jízda mezi různými překážkami) a znalosti první pomoci. Tato akce je převážně zaměřena na žáky 2. stupně základních škol. Vítězná družstva postupovala přes oblastní, celopražské a celostátní kolo konané v Jihočeském kraji v Táboře až do soutěže mezinárodní, konané v Tiraně v Albánii.

V areálu Muzea policie České republiky bylo sehráno 39 interaktivních dětských divadelních představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Bertý“, určených pro nejmladší věkovou skupinu dětí. Dále bylo v roce 2017 v prostorách Muzea policie sehráno 5 představení „Pohádky kolem křižovatky“. Celkem tato představení vidělo 5 328 dětí.

Celkem osm dopravněbezpečnostních akcí se v roce 2017 konalo pro řidičskou veřejnost, z toho jedna akce pro neslyšící a jedna akce pro hendikepované motoristy. Další dopravněvýchovné akce pro veřejnost byly zaměřeny na celé rodiny. Pokračovalo zajišťování seminářů pro metodiky dopravní výchovy na školách a pracovníky dětských dopravních hřišť.

Součástí dopravní výchovy je i zajišťování školení řidičů. To je každý zaměstnavatel povinen zajistit ve smyslu zákoníku práce pro zaměstnance, kteří řídí při plnění pracovních úkolů služební nebo soukromé motorové vozidlo do hmotnosti 3,5 t. V roce 2017 bylo takto proškoleny 1 435 osob.

8.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2017 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 23,0 milionů Kč. Jde o prostředky určené na drobné stavební úpravy, úpravy dopravního značení, osazení dopravních zařízení a preventivní programy. Významné úpravy se realizují nezávisle v rámci investičních akcí a údržby komunikací.

Na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další opatření, zejména stavebního charakteru, byla vyčerpána na kapitálové výdaje z rozpočtu hl. m. Prahy částka 19,0 mil. Kč. Kapitálové výdaje městských částí na BESIP představovaly v roce 2017 částku 0,9 mil. Kč.

Ostatní nestavební dopravněbezpečnostní opatření, zejména u škol a přechodů pro chodce (úpravy přechodů pro chodce včetně zdrsňování vozovek, montované zpomalovací prahy, úpravy dopravního značení, osazení silničních zrcadel, svodidel, baliset, zábradlí a informace o okamžité rychlosti jízdy), byla realizována v rámci běžných výdajů s finančními náklady 4,0 mil. Kč.



Dělicí ostrůvek Staroklánovická – Čentická



Zpomalovací práh před ZŠ Ohradní

Finanční prostředky vynaložené v roce 2017 byly převážně použity na úhradu nákladů spojených s vypracováním a projednáním projektové dokumentace. Mezi připravovanými akcemi lze zmínit dělicí ostrůvky v ulicích Národní – MHD Bucharova (Praha 3), Kutnohorská – MHD Kutnohorská (Praha 15) či v ulici Plukovníka Mráze – Gercenova (Praha 21). Stavební zpomalovací prahy jsou plánovány např. v ulici Náměstí Bratří Synků – Sezimova (Praha 4), Pod Marjánkou – ZŠ (Praha 6), Sportovní – Na Kovárně (Praha 10). Mezi stavebními opatřeními hrazenými z rozpočtu BESIP 2017 lze uvést zklidnění dopravy před ZŠ Kořenského (Praha 5), vykopení pozemku pro okružní křižovatku Čakovická x Letňanská x Ke Klíčovu (Praha 9) a úpravu křižovatky Plukovníka Mráze – Tenisová (Praha 15).

V roce 2017 byly realizovány následující akce. Dělicí ostrůvky byly realizovány v ulici Staroklánovická – Čentická, Hulická (Praha 21). Zvýšená plocha křižovatky byla realizována v lokalitě Vokovická x K Červenému vrchu (Praha 6). Zpomalovací práh stavební byl realizován u ZŠ Ohradní (Praha 4). Úpravy křižovatek proběhly v lokalitách Blanická – Korunní (Praha 2), Ohradní – Na Křivíně (Praha 4). Úprava prostoru před ZŠ Eden v ulici Vladivostocká (Praha 10). Instalace baliset ke zvýšení bezpečnosti (rozhledové poměry) u přechodů U Jedličkova ústavu x Na Pankráci (Praha 4), Podolské nábřeží x Podolská (Praha 4), Pertoldova x Urbánkova (Praha 12). Zdrsnění vozovek ke zlepšení adhezních vlastností, zejména za mokra, v lokalitách Letenský tunel, Veletržní (Ovenceká – Dukelských hrdinů) – Praha 7, Strakonická (Nádražní – napojení Dobříšské) a Plzeňská (Pod Kotlářkou – Zahradníčkova) – Praha 5, Hornoměřolupská (Řepčická – Golfová) – Praha 15.



Úprava křižovatky Blanická – Korunní

V roce 2017 bylo významnou změnou na hlavní uliční síti uvedení do provozu přímé rampy z Jižní spojky na ulici Chodovskou ve směru do Michle v mimoúrovňové křižovatce Záběhllice. Zprovozněním této rampy byla odstraněna nutnost používat vratnou rampu z Jižní spojky na Chodovskou ulici a byl odstraněn dopravně nepřehledný uzel, kdy levé odbočení z rampy se odehrávalo v místě současného připojení tramvajové trati ze samostatného tělesa na ulici Chodovskou.



Nová rampa Jižní spojka – Chodovská

Další dílčí změny v organizaci dopravy byly spojeny se zkušebním provozem Tunelového komplexu Blanka (TKB) na území Prahy 6, 7 a 8. Úpravy dopravního režimu na Praze 6 se týkaly především oblasti Vítězného náměstí se změnou režimu oběhové autobusů MHD ve směru na Suchdol do původního stavu a ponechání dalšího provozu provizorního SSZ na vjezdu z vnitřního rondelu Vítězného náměstí směrem do ulice Svatovítské. Dále probíhaly dílčí úpravy dopravního režimu na „Nové Povltavské“ při výjezdu z tunelu „Bubeneč“ při odbočení na vratnou rampu do ulice V Holešovičkách a úpravy vodorovného dopravního značení v ulici V Holešovičkách zajišťující plynulejší připojení vozidel z TKB.

Koncem roku 2017 byla po opravě uvedena plně do provozu tzv. Vysočanská estakáda, kdy v červenci roku 2016 zde došlo k havárii vodovodního potrubí a následnému propadu vozovky, což si vyžádalo její úplnou uzavírku. Odpadla tím zdlouhavá objízdna trasa přes Klíčov a Prosek do Libně na území městských částí Praha 8 a 9.

Mezi změnami v organizaci dopravy lze uvést i opatření, která byla přijata v souvislosti s pádem Trojské lávky, což ovlivnilo pěší a cyklistický provoz mezi Holešovicemi a Trojou. Jako náhrada za spadlou lávku byl v místě 23. prosince zřízen přívoz, jehož provoz v dané lokalitě je však omezen průtokem vody v řece nad 170 m³/s.



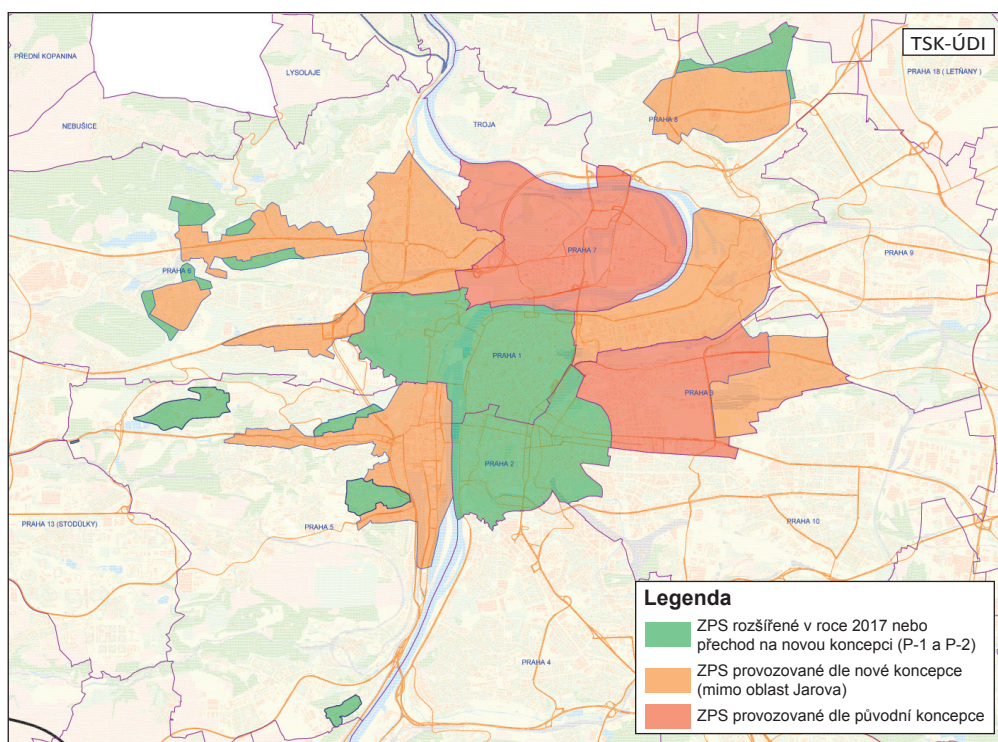
Vysočanská estakáda je znovu v provozu

V průběhu roku 2017 nadále probíhaly krátkodobé změny v organizaci dopravy, a to i na dopravně významných komunikacích. Na snížení plynulosti dopravy se nejvíce podílela dopravní opatření na Nuselském mostě při sanaci spodní stavby, při instalaci izolace a výstavbě nové konstrukce vozovky a na Štěrboholské spojnici při rekonstrukci původních protihlukových stěn a výstavbě nové, kdy docházelo ke snížení počtu jízdních pruhů a omezování křižovatkových pohybů. V severozápadním sektoru města dopravu komplikovala souvislá oprava povrchu vozovky na komunikaci Lipské ve směru do centra a na území městské části Praha 10 rekonstrukce a rozšíření komunikace Přátelství na šířku 9,5 metru v úseku od okružní křižovatky K Netlukám po hranice hlavního města. Po dobu stavebních prací byl uzavřen jízdní pruh ve směru do centra a doprava byla vedena po objízdne trase.

Z dalších významných komunikací, kde stavební práce vyvolaly dočasné změny dopravního režimu, to byla ulice Na slupi, kdy po dobu opravy vozovky zde probíhala úplná uzavírka. V ulici V Holešovičkách byl provoz směrem do centra převeden do protisměru při rekonstrukci kanalizace a větší omezení jízdy v jízdních pruzích způsobila oprava mostu na Rozvadovské spojnici v místě nad Pražským okruhem.

V roce 2017 probíhal postupný přechod ze zón placeného stání (ZPS) provozovaných dle původní koncepce na novou koncepci. Od 1. října přešly pod novou koncepcí zóny na MČ Praha 1 a 2. Dále došlo k rozšíření ZPS na části území MČ Prahy 5, 6, 8 a 16. Rozšíření má za cíl zjednodušit parkování rezidentům oproti návštěvníkům, omezit IAD a preferovat MHD, aby v jednotlivých oblastech došlo ke zklidnění dopravy. Po zavedení ZPS v nových oblastech skutečně došlo k úbytku vozidel v jednotlivých ulicích, ale problém s parkováním se přesunul zejména do ulic, které leží těsně za hranicemi ZPS. Proto jednotlivé MČ plánují další rozšiřování ZPS.

Schéma zón placeného stání



V Praze jsou nyní dva systémy ZPS. První systém je původní a provozuje se na územích MČ Praha 1, 2, 3 a 7 (MČ Praha 1 a 2 do 30. září 2017). Zde se zóny dělí na modrou, zelenou, oranžovou a smíšenou. Používají se tu klasické parkovací lístky a rezidenti mají na okně vylepenou parkovací kartu. Kontrolu parkovacích oprávnění provádějí strážníci městské policie.

Původní druhy ZPS

	Modrá zóna	Zelená zóna	Oranžová zóna	Smíšená zóna
Typ stání	Rezidentní a abonentní stání	Placená stání	Placená stání	Kombinace rezidentních a placených stání
Doba stání	Dlouhodobé stání pro držitele parkovacích karet	Střednědobé placené stání (6 h)	Krátkodobé placené stání (2 h)	Pro držitele parkovacích karet i pro placené stání
Uživatelé	Obyvatelé s trvalým bydlištěm a podnikatelské subjekty se sídlem nebo provozovnou v ZPS	Návštěvníci centra města	Návštěvníci centra města	Obyvatelé, podnikatelé i návštěvníci za účelem rovnoměrnějšího využití parkovacích kapacit
Provoz	Po – Ne 8:00 – 6:00	Po – Pá (So, Ne) 8:00 – 18:00 (19:00, 20:00)	Po – Pá (So, Ne) 8:00 – 18:00 (20:00)	Po – Pá (So, Ne) 8:00 – 18:00 (19:00, 20:00)

V ostatních oblastech ZPS se provozuje nový systém, který již více využívá moderní technologie. Zóny se dělí na modrou, fialovou a oranžovou. Parkovací oprávnění je zde elektronické a vztahuje se k registrační značce automobilu. Tím zaniká nutnost mít za předním sklem vylepenou parkovací kartu nebo umístěný parkovací lístek. Návštěvníci mají možnost zaplatit buď pomocí parkovacích automatů, kde vyplní registrační značku svého vozu, nebo pomocí tzv. virtuálních parkovacích hodin, což znamená platbu s využitím webové aplikace přes internet. Nové parkovací automaty umožňují platbu kartou a jsou napájeny pomocí solárního článku. Návštěvníci mohou také parkovat v rezidentních (modrých) zónách, ale maximálně po dobu 3 hodin a zaplatit musí pomocí virtuálních parkovacích hodin. Kontrola parkovacího oprávnění probíhá formou monitorovacího systému. Jednotlivými oblastmi projíždí vozidlo s monitorovacím zařízením a platnost parkovacího oprávnění kontroluje na základě registračních značek a údajů z centrálního informačního systému. Díky tomuto opatření je v těchto oblastech respektovanost ZPS vyšší než v původních oblastech. V rámci zavádění ZPS došlo také v některých lokalitách k zavedení zón se sníženou rychlostí, čímž bylo možné navýšit stávající počet parkovacích míst a zároveň došlo ke zklidnění dopravy.

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

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

Porovnání obsazenosti parkovacích míst v jednotlivých oblastech před a po zavedení ZPS (v %)								
ZPS	Praha 3 - Jarov		Praha 5		Praha 6		Praha 8	
	den	noc	den	noc	den	noc	den	noc
2011	77,5	90,4	103,9	94,6	91,7	83,7	102,6	84,1
2017	65,6	75,8	78,3	71,7	75,6	76,6	73,3	73,8
Rozdíl	-11,9	-14,6	-25,6	-22,9	-16,1	-7,1	-29,3	-10,3

Počet stání a parkovacích automatů v oblastech se ZPS – stav k prosinci 2017												
Zóna	Automaty		Automaty		Automaty smíšená zóna				Modrá zóna	Ostatní	Celkem	
	Oranž. zóna		Zelená zóna		Zelenomodrá		Fialová				počet stání	počet stání
	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet PA	počet stání	počet stání	počet stání		
Praha 1	-	-	-	-	-	-	89	1 797	6 080	908	89	8 785
Praha 2	-	-	-	-	-	-	125	4 460	7 167	843	115	12 470
Praha 3	65	1 008	34	722	10	458	21	1 069	13 315	62	130	16 634
Praha 5	9	226	-	-	-	-	101	4 724	3 904	638	110	9 492
Praha 6	1	8	-	-	-	-	165	7 259	11 071	1 115	166	19 453
Praha 7	29	453	39	916	27	757	-	-	7 500	-	95	9 626
Praha 8	11	206	-	-	-	-	87	4 617	8 106	619	98	13 548
Celkem	115	1 901	73	1 638	37	1 215	588	23 926	57 143	4 185	803	90 008

Další parkovací místa v PPR se nacházejí ve veřejných garážích (viz. tabulka), v neveřejných garážích nebo ve vnitroblocích či dvorech (v PPR cca 11 000).



Vozidlo určené ke kontrole parkovacích oprávnění



Vyznačení zóny pro rezidenty v Pařížské

V roce 2017 se zprovoznily garáže na Letné, které byly vybudovány v rámci stavby tunelového komplexu Blanka. Hromadné garáže jsou přístupné z křižovatky ulic Milady Horákové a U Sparty a nabízejí 800 míst k parkování, z toho 315 pro rezidenty MČ Praha 7.

Počty stání ve vybraných veřejných hromadných garážích v oblasti PPR a nejbližším okolí					
MČ	Název a adresa objektu	PS	MČ	Název a adresa objektu	PS
Praha 1	Palladium (náměstí Republiky)	900	Praha 2	Václavské garáže (Václavská 18)	120
	Florentinum (Na Florenci 19)	50	Praha 3	Garáže Žižkovská věž (Mahlerovy sady 1)	100
	Pařížská (Pařížská 30)	180		Atrium Flora (Jičínská)	570
	OD Kotva (vjezd Královská ulice)	360	Praha 4	Kongresové centrum (Pankrácké náměstí)	850
	Millennium Plaza (V celnici 10)	440	Praha 5	Obchodní centrum (Kartouzská)	2 700
	Wilsonova (Hlavní nádraží)	310		Anděl City (Radlická a Stroupežnického)	300
	Opletalova (Opletalova 9)	90		Zlatý Anděl (Bozděchova)	110
	Rudolfinum (náměstí J. Palacha)	460	Praha 7	Letná	800
	Slovan (Wilsonova 77)	470		Vltavská (Heřmanova)	100
	AAA Parking Grand (Na Florenci 29)	100	Praha 8	Hilton (Pobřežní 1)	300
Národní divadlo (Ostrovní 1)	180	3D Parking (Křižíkova 44)		110	
Celkem			9 600		

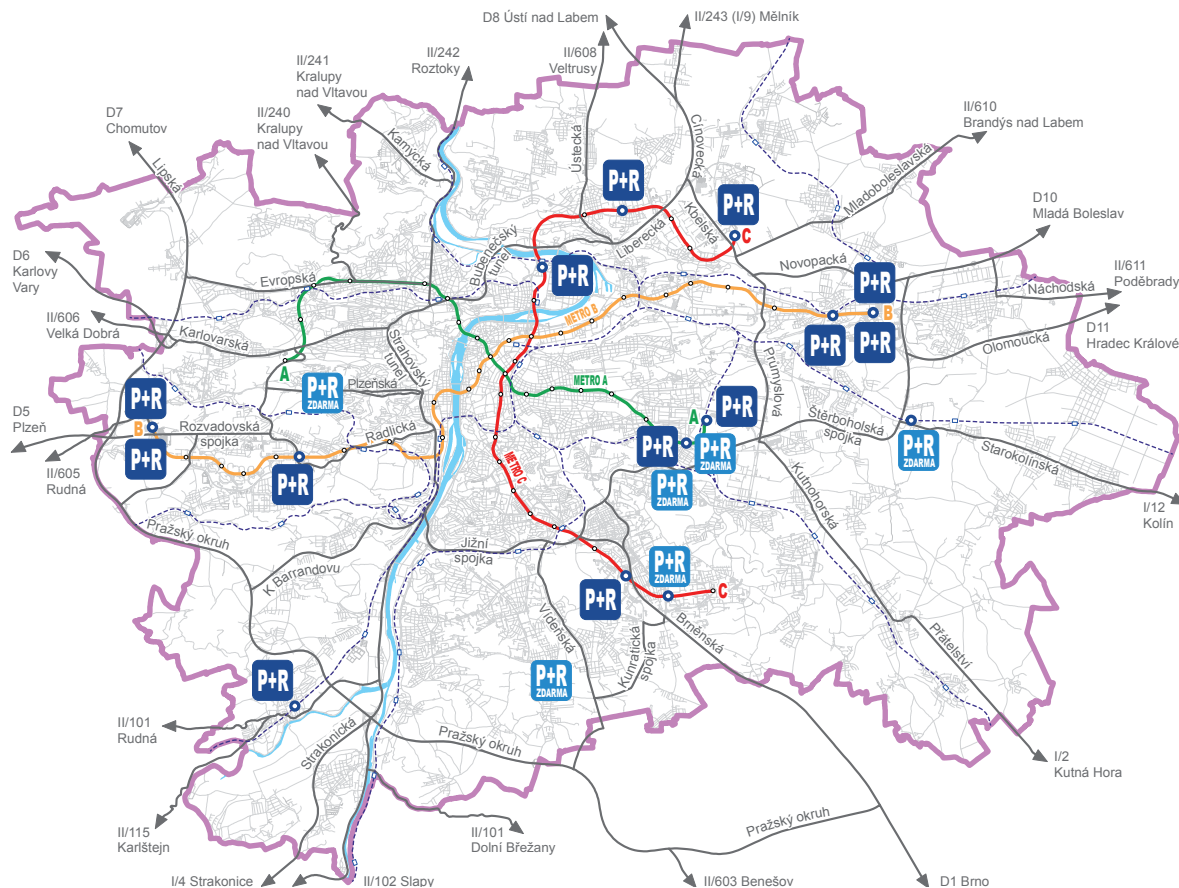
10.2 Parkování na ostatním území města

Kapacita parkovacích stání na ostatním území města není ve většině případů evidována. Zejména na územích s vícepodlažní zástavbou dochází k deficitu parkovacích míst. V okolí stanic metra je nedostatek parkovacích míst prohlouben tím, že je využívají k metru dojíždějící pražští i mimopražští motoristé. Největšímu náporu parkujících vozidel čelí lokality, které hraničí s oblastmi ZPS, protože zde ve velké míře začala parkovat vozidla, která před zavedením ZPS parkovala v ulicích, kde jsou nyní již ZPS.

Jednotlivé městské části se snaží zajišťovat zpracování studií a projektů organizace dopravy v klidu nebo již zpracované dokumenty průběžně aktualizovat a změnou organizace dopravy navyšují počet parkovacích míst, např. zjednosměrněním komunikací, snižováním počtu jízdních pruhů na méně vytížených komunikacích, změnou z podélného stání na šikmé nebo kolmé či částečným stáním na chodníku. Další parkovací stání vznikají v rámci výstavby nových obytných domů, kde se rozlišují stání pro rezidenty (obvykle v podzemních garážích) a návštěvnická stání (obvykle na komunikaci před domem). V roce 2017 byla vytvořena parkovací místa například v ulici Na Šutce na Praze 8, kde došlo ke změně z podélného na šikmé stání, v ulici Klausova na Praze 13 došlo k navýšení 41 parkovacích míst, v ulici Nad Beláří na Praze 12 bylo realizováno 12 kolmých parkovacích stání a v ulici Polabská v Miškovcích došlo k navýšení 12 parkovacích stání.

10.3 Záchytná parkoviště P+R

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



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

Základní údaje o systému P+R v Praze

Počet parkovišť v systému P+R	Celková stavební kapacita	Počet stání na milion obyvatel města
19 (16 lokalit)	3 433 stání	2 652
Vozidla s povolením vjezdu	Provozní doba	Denní parkovné
osobní automobily, jízdní kola	4:00-1:00 (u nehlídaných neomezená)	20 Kč (u nehlídaných zdarma)

Systém záchytných parkovišť P+R je na území hlavního města v provozu již od roku 1997. Záchytná parkoviště jsou koncipována jako veřejná a jsou určena pro odstavení osobních vozidel. V systému P+R je k dispozici 13 placených P+R (s regulovanou provozní dobou) a šest bezplatných nehlídaných parkovišť (s regulovanou dobou stání – max. 12 hodin). Nehlídaná odstavná plocha Troja byla v provozu pro záchyt krátce, v sezóně slouží pro potřeby návštěvníků ZOO. Parkovací systém i obsluha parkovišť je přítomna pouze na placených P+R, využívání bezplatných P+R se nesleduje.

Dosavadní provozovatel P+R Opatov ukončil spolupráci a poskytování služeb 31. 10. 2017. Na základě pokynu Magistrátu hlavního města Prahy bylo rozhodnuto, že do doby uzavření smlouvy s novým provozovatelem bude parkoviště sloužit v bezobslužném režimu. Od 1. 12. 2017 začal parkoviště neoprávněně provozovat soukromý subjekt, ten byl vyzván k okamžitému ukončení neoprávněného užívání majetku města.

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

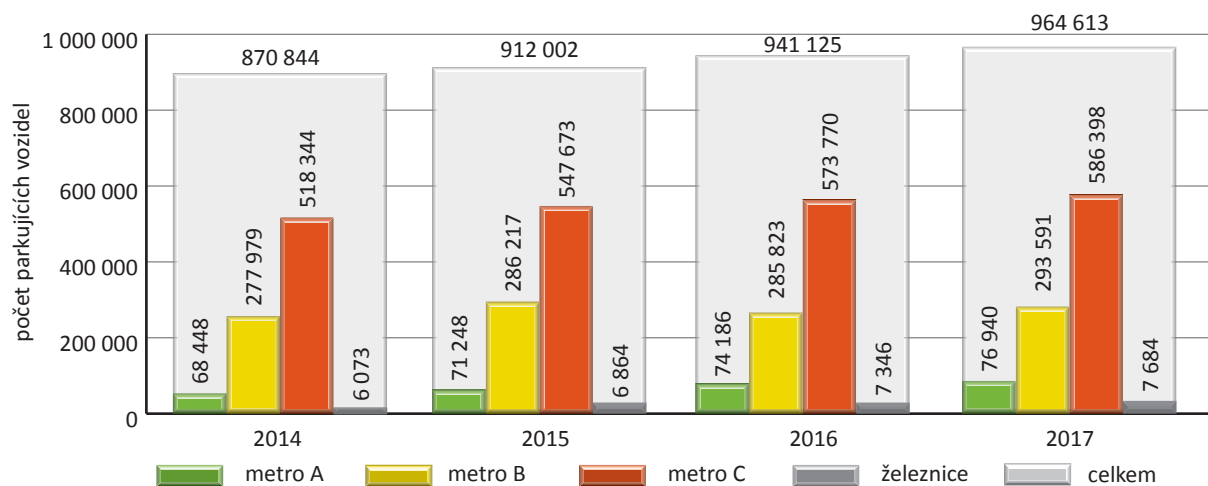
Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících		Záchytné parkoviště	Počet stání	Měsíční počet parkujících	
		10/2016	10/2017			10/2016	10/2017
Běchovice	92	-	-	Opatov	208	5 807	6 166
Černý Most 1	294	11 600	10 973	Písnice*	95	-	8
Černý Most 2	131	3 558	3 360	Radotín	36	700	620
Depo Hostivař	169	5 289	5 215	Rajská zahrada	88	2 441	2 772
Holešovice	74	3 570	3 459	Skalka 1	63	1 473	1 491
Chodov	653	18 998	22 098	Skalka 2	74	-	-
TRAM Kotlářka*	184	-	100	TRAM Švehlova*	128	-	2
Ládví	78	2 842	2 187	Zličín 1	83	3 880	3 180
Letňany	633	20 131	20 063	Zličín 2	61	2 730	2 627
Nové Butovice	57	2 212	2 154				

* v provozu od 12. 10. 2017

Celková stavební kapacita systému P+R je členěna podle využití mezi stání pro základní funkci systému P+R (3 201 míst), stání vyhrazená pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou – označená dle zákona o pozemních komunikacích (147 míst) a stání vyhrazená pro jiné účely nebo pro rezidenty s uzavřenou smlouvou o dlouhodobém odstavení vozidel (85 míst).

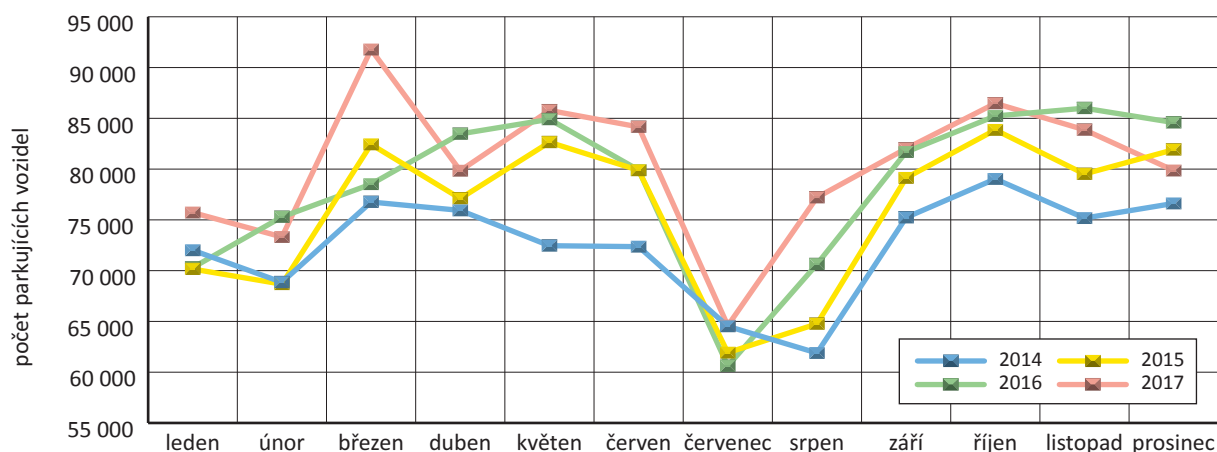
U placených parkovišť P+R je denní parkovné stanoveno ve výši 20 Kč. Každé porušení provozního řádu P+R (například ponechání vozidla na parkovišti mimo provozní dobu) je zpoplatněno částkou 100 Kč. Na P+R Depo Hostivař, P+R Ládví a P+R Letňany jsou možné online platby parkovného (MPLA.cz) přes registrovaná čísla platebních karet (Visa, MasterCard) nebo palivové karty CCS.

Meziroční vývoj využití systému P+R



Za meziročním nárůstem je především zvýšené využívání P+R Černý Most 2 (+12 % oproti roku 2016), P+R Ládví (+11 %) a obou P+R v lokalitě Zličín (+7 %). Naopak nejvyšší meziroční pokles využití byl zaznamenán u P+R Radotín (-14 %) – může souviset s provozem přímo sousedící bezplatné parkovací plochy (zprovozněna přibližně na jaře roku 2016). Do souhrnných hodnot využití systému P+R se promítlo také ukončení poskytování služeb dosavadním provozovatelem P+R Opatov a související přerušení provozu parkovacího systému (ekvivalentně závěru roku 2016 lze odhadovat, že skutečné využití tedy mohlo být o cca 11,5 tis. vyšší). Výjimečně je v roce 2017 zahrnuto i využití nových bezplatných parkovišť P+R Kotlářka, P+R Písnice a P+R Švehlova ve výši 1 351 parkujících vozidel (od zahájení provozu do konce roku evidovali využití parkovišť pracovníci Správy služeb hlavního města Prahy).

Roční variace využití systému P+R



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

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

Stání vyhrazená pro rezidenty na parkovištích P+R

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

Dlouhodobé stání (24 hodin denně, 7 dní v týdnu) bylo možné na P+R Opatov (26 stání; do listopadu 2017), P+R Skalka 1 (20 stání) a P+R Radotín (40 stání) za měsíční poplatek 500 Kč pro fyzické osoby nebo 800 Kč pro právnické osoby. Noční a víkendové stání (pracovní dny 17:30-7:30, víkendy a státní svátky celodenně) bylo možné na P+R Rajská zahrada (20 stání) za měsíční poplatek 250 Kč. Určená část parkoviště tak byla druhotně využita i v době snížené poptávky po základní funkci P+R.

Veškerá kapacita pro rezidenty vyhrazená na vybraných P+R byla po celý rok prakticky vyčerpána.



Rezidentní stání na P+R Skalka 1

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

Rok	Příjmy z provozu	Náklady na provoz	Ekonomická bilance
2014	15 301	29 461	-14 160
2015	15 950	29 025	-13 075
2016	16 284	24 630	-8 346
2017	16 834	22 034	-5 200

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

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

10.4 Místa pro zastavení typu K+R



IP13e

Místo pro zastavení K+R „Kiss and Ride“ (Dej pusu a jed) umožňuje krátkodobé zastavení vozidla (max. 3 min) za účelem vystoupení a nastoupení osob.

Místo pro zastavení typu K+R je na území hlavního města Prahy realizováno vodorovným dopravním značením „Nápis na vozovce“ (V15) s textem „K+R“ a pomocí svislého dopravního značení „Parkoviště K+R“ (IP13e). Variantně je doplněno o text „MAX. 3 min“ nebo „MAX. 5 min“.

V současnosti je na území hlavního města Prahy u zastávek a stanic městské hromadné dopravy k dispozici 36 parkovišť tohoto typu s celkovou kapacitou cca 115 míst. Další místa pro zastavení typu K+R realizovaná v blízkosti škol a úřadů nejsou sledována.



K+R Hradčanská - z centra



K+R Zahradní Město

V roce 2017 došlo k doplnění lokalit v okolí stanic metra A Hradčanská, Petřiny (ve směru z centra) a dále o lokalitu u tramvajové zastávky Vypich (ve směru do centra) v ulici Bělohorská. Místo pro zastavení typu K+R v ulici Roztylská u stanice metra C Chodov bylo v souvislosti s dostavbou obchodního centra zrušeno a doposud neobnoveno. V ulici Vinohradská u stanice metra A ve směru do centra je nadále dopravní značení místa pro zastavení typu K+R zneplatněné.

Místa pro zastavení K+R v Praze

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

* dočasně zneplatněno

** dočasně zrušeno z důvodu dostavby OC Chodov

Dopravní stavby na území města jsou v rozhodující míře financovány z kapitálové části rozpočtu hl. m. Prahy (viz kapitola 12) a investorsky zajišťovány především odbory strategických investic a technické vybavenosti MHMP (OSI a OTV), Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK) a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. (DPP). Ze státních prostředků (SFDI) jsou financovány železniční tratě na území města (prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty – SŽDC), jednotlivé stavby Pražského okruhu (prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic – ŘSD) a spolufinancovány komunikace města, které nahrazují dosud nerealizované úseky těchto státem garantovaných staveb. V následujících odstavcích jsou představeny nejvýznamnější dopravní stavby a rekonstrukce za rok 2017.

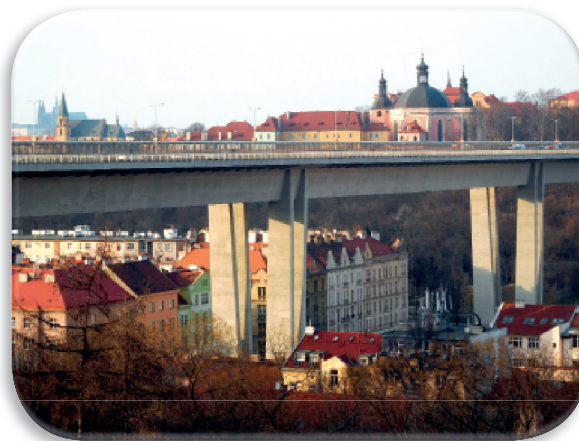
Sanace Nuselského mostu [TSK]

V roce 2017 byla dokončena několikaletá oprava Nuselského mostu. Předmětem stavby byla sanace spodní stavby mostu (podhled nosné konstrukce, opěry a pilíře), provedení nové izolace vozovky a nového vozkového souvrství, výměna konstrukce chodníku, výměna odvodňovačů včetně svislých svodů, sanace úložných kvybných stěn na opěrách, oprava dilatační spáry mezi tubusem metra a opěrou a sanace čela nosné konstrukce a závěrné zdi opěr. Sanace tubusu mostu a rekonstrukce chodníkové římsy Nuselského mostu se realizovala ze zavěšených lávek a částečně z dočasného lešení.

Stavba byla zahájena v roce 2012 přípravnými pracemi, v roce 2013 byla provedena výměna středního dělicího pásu včetně nové izolace mostovky, byl osazen nový zádržný systém a provedena obnova veřejného osvětlení. V roce 2014 se prováděla výměna konstrukce vozovky, vyrovnání mostovky, nová izolace a nový kryt vozovky v rychlém a středním pruhu v obou směrech. V roce 2015 se realizovala výměna konstrukce vozovky v pravých pružích, vyrovnání a ošetření mostovky včetně pečticí vrstvy a nová izolace mostovky. Současně se prováděla výměna konstrukce chodníků na mostě (vybourání stávajících chodníkových desek a osazení nových panelů). V roce 2016 pokračovaly práce na mostovce a chodnících. Proběhl také diagnostický průzkum předpínací výztuže. V roce 2017 byla dokončena sanace tubusu mostu, opěr Karlov a Pankrác a pilířů. Akce byla spolufinancována z prostředků SFDI.



Sanace tubusu mostu ze zavěšené lávky



Nuselský most po dokončení prací

Výstavba lávky pro pěší Waltrovka [TSK]

Lávka pro pěší společně s novostavbou ulice U Trezorky a úpravou ulice Klikatá (realizovanými v předcházejícím roce) zajišťuje kompletní napojení území nové čtvrti Waltrovka na stávající infrastrukturu. Zástavba byla vybudována na místě brownfieldu po bývalé továrně na letecké motory. Lávka vede od stanice metra Jinonice nad železniční tratí č. 122, nad ulicí U Trezorky a klesá ve velkém podélném spádu na Walterovo náměstí, kde současně tvoří zastřešení vjezdu do podzemních garáží. Lávka je tvořena železobetonovou monolitickou konstrukcí s přímopochozí izolací mostovky. Konstrukce byla stavěna na pevné skruži se zachováním požadovaných průjezdných profilů nad komunikací a železniční tratí. Délka činicí 105 m je rozdělena do osmi polí o různém rozpětí. Vzhledem k velkému výškovému rozdílu mezi oběma konci lávky je část cesty na lávce řešena pomocí vyrovnávacího rampového

schodiště. Jednotlivé schodišťové stupně jsou navíc v části šířky doplněny o nájezdy pro usnadnění průjezdu s kočárkem, případně pro vedení kola. Obsahem stavby byly i úpravy příslušných napojení na okolní komunikace a veřejné osvětlení lávky.



Průběh výstavby lávky



Zakončení lávky s vyrovnávacím schodištěm po realizaci

Výstavba sjízdné rampy MÚK Záběhlice [TSK]

Předmětem akce byla úprava mimoúrovňové křižovatky Záběhlice (křížení Městského okruhu a ulic Chodovská a Spořilovská) za účelem odstranění dopravních závad na úrovně křižovatce vratné rampy a ulice Chodovské. Toho bylo docíleno především vybudováním nové přímé sjízdné rampy z Jižní spojky do ulice Chodovské ve směru do centra v roce 2017, díky čemuž mohlo být současně zrušeno levé kolizní odbočení z vratné rampy, které bylo dosud pro tento směr využíváno. Nová rampa má délku 450 m a maximální šířku 6,5 m. Součástí celé akce byla i výstavba nových dopravněbezpečnostních prvků, dopravněnavigačních zařízení, značení a portálů pro jejich umístění, rozšíření vratné rampy a výstavba nového světelného signalizačního zařízení. Akce byla spolufinancována z prostředků SFDI.



Nová sjízdná rampa MÚK Záběhlice

Výstavba lávky pro pěší a cyklisty přes Botič [TSK]

Zprovozněním lávky přes Botič pro pěší provoz a jízdu cyklistů došlo k propojení parku s okolím a zároveň bezpečnějšímu přístupu dětí ke škole. Most navazující na západní straně na křižovatku ulic K Botiči s Ukrajinskou a na východní straně přecházející do ulice Přípotoční zkrátí některé pěší vazby a doplnil komunikační síť v oblasti. Délka mostu je 24 m s proměnnou šířkou od 3 do 5 m. Výška nad terénem a hladinou potoka je 4,8 m a jeho stavební výška je 0,8 m. Nosnou konstrukci tvoří čtyři ocelové nosníky, které jsou spřaženy železobetonovou deskou. Ocelobetonová konstrukce mostu je uložena na betonových opěrách založených na mikropilotách. Povrch mostovky je proveden jako protiskluzový a je tvořen přímopochozí izolací. Ocelové zábradlí s madly je ve výšce



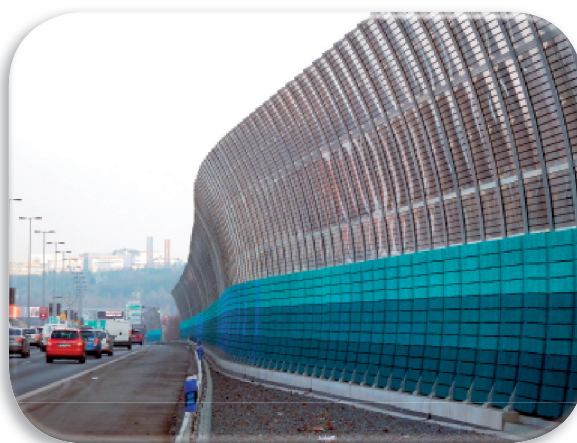
Lávka přes Botič po realizaci

1,3 m, a umožňuje tak bezpečný průjezd pro cyklisty. Svahy jsou zpevněny kamennou dlažbou uloženou do podkladního betonu. Na západní straně mostu jsou vybudována kontejnerová stání komunálního odpadu. Přístupové komunikace k mostnímu objektu jsou provedeny v zámkové dlažbě, uloženy do štěrkového lože a jsou opatřeny varovnými a naváděcími prvky pro nevidomé a slabozraké.

Výstavba protihlukové stěny na ulici 5. května [TSK]

Nová protihluková bariéra byla postavena na západní straně ulice 5. května v úseku sousedícím s ulicí Jihlavskou, ve které stojí vícepodlažní bytová zástavba, a ulicí Bítovskou včetně školského areálu Bítovská. Jedná se částečně o náhradu dosavadní betonové protihlukové stěny z 90. let, která však pokrývala výrazně kratší úsek a zejména nevyhovovala svojí výškou 3 m.

Nová stěna vysoká 8 m je složena ze spodní plné části výšky 3 m z pohltivých prefabrikovaných prvků a horní části výšky 5 m z transparentního materiálu s akusticky odrazným účinkem. Nová protihluková stěna dosahuje délky 690 m a je založena na železobetonovém základovém pasu na vrtaných pilotách. V projektu již bylo počítáno s trasou plánované nové nájezdové rampy na ulici 5. května a součástí stavby byla rovněž úprava přilehlé zeleně.



Protihluková stěna v ulici 5. května

Rekonstrukce ulice Přátelství [TSK]

Komunikace Přátelství spojuje městskou část Uhříněves s městem Říčany a dále pokračuje jako silnice I/2 směrem do Kutné Hory. V rámci stavebních prací byla stávající komunikace rozšířena zhruba o 1 m na obě strany na normovou šířku 9,5 m. V ploše rozšíření byla provedena sanace podloží a kompletně nová konstrukce podkladních vrstev. Poté byly po polovinách odfrézovány staré asfaltové vrstvy a následně položeny nové. Na závěr byla položena vrstva nízkohlučného asfaltu. Rekonstrukce byla provedena v úseku od okružní křižovatky Přátelství x K Uhříněvsi x K Netlukám až k hranici Prahy (tj. celá extravilánová část ulice) a byla rozdělena na 4 etapy s postupem prací z Říčan do Uhříněvsi. Během čtvrté etapy prací byly zjištěny závažné vady v konstrukci podkladních vrstev a podloží komunikace a bylo nutné provést rozsáhlé sanace a kompletní výměnu podkladních vrstev v daném úseku. I přes tyto komplikace byla doba rekonstrukce zkrácena oproti původnímu harmonogramu. Akce byla spolufinancována z prostředků SFDI.



Ulice Přátelství během rekonstrukce

Přehled dalších staveb, rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2017

Název [investor]	Popis
Oprava ulice V Holešovičkách [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> V roce 2017 pokračovala další etapou oprava povrchu ulice V Holešovičkách v úseku MÚK Zenklova – krajní mostní závěry mostu Barikádníků v uvedeném směru. Proběhla výměna stávající obrusné vrstvy o tloušťce 2 cm za vrstvu tloušťky 2,5 cm nízkohlučného asfaltu. V rámci provedení souvislé údržby došlo k odstranění staré hlukové zátěže. V úseku MÚK Zenklova – Kubišova navíc proběhla sanace kaveren včetně kontroly účinnosti injektáže geofyzikální metodou.

<p>Přestavba křižovatky K Tuchoměřicům x Tuchoměřická [TSK]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jednalo se o celkovou rekonstrukci křižovatky z původní průsečné křižovatky na křižovatku okružní o průměru 23 m s jedním jízdním pruhem a pojížděným prstencem. Povrch křižovatky je asfaltový, dělicí ostrůvky a prstenec jsou z velké žulové dlažby s možností pojíždění. • V souvislosti s přestavbou došlo k posunu zastávek autobusů PID do příznivější polohy. Stavba zahrnovala také zemní práce, obnovu uličních vpustí nebo přeložku veřejného osvětlení.
<p>Souvislá údržba ulice Náchodské [TSK]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce části Náchodské ulice se skládala ze dvou samostatných staveb. První částí byla souvislá údržba v úseku od MÚK s Pražským okresem po křížení s ulicí Stoliňská a druhou částí byla oprava křižovatky s ulicí Bystrá. • Frézou tloušťky 120 mm byla odstraněna horní vrstva krytu vozovky. Následně byly položeny asfaltové vrstvy ACL 22S tloušťky 80 mm a ACO 11S tloušťky 40 mm. Došlo k opravě trhlin, vyrovnání obrub a bylo obnoveno dopravní značení.
<p>Souvislá údržba Kunratické spojky [TSK]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proběhla 4. etapa (oprava okružní křižovatky s Vídeňskou ulicí) a 5. etapa (úsek Vídeňská – Libušská délky 830 m) souvislé údržby Kunratické spojky. • Realizace spočívala ve fréze tloušťky 100 mm s následnou pokládkou asfaltových vrstev ACL 22S tloušťky 60 mm a SMA 11S tloušťky 40 mm. Byla provedena oprava trhlin, vyrovnání obrub a obnova dopravního značení. Akce realizována 3D modelem frézování vozovky.
<p>Rekonstrukce a výstavba protihlukových stěn na Štěřboholské spojení [TSK]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Předmětem stavby v úseku mezi Štěřboholy a Dolními Počernicemi byla výstavba nových protihlukových stěn a částečná rekonstrukce původních stěn nevyhovující výšky a materiálu, který neměl potřebné mechanicko-fyzikální vlastnosti a neprůzvučnost. • Stavba o celkové délce 3 344 m byla rozdělena do pěti etap.
<p>Souvislá údržba ulice Českobrodská [TSK]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Byla provedena souvislá údržba komunikace v úseku Broumarská – Lomnická o délce 1,1 km spočívající ve fréze tloušťky 120 mm s následnou asfaltovou náhradou. Proběhla obnova dopravního značení, oprava trhlin, vyrovnávka obrub a povrchových znaků inženýrských sítí. • Autobusové zastávky byly předlážděny, popřípadě i sanovány.
<p>Souvislá údržba ulice Patočkova [SFDI]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jednalo se o akci souvislé údržby komunikace v úseku Pod Královkou – Bělohorská o délce 1,5 km spočívající ve fréze tloušťky 100 mm s následnou nízkohlučnou asfaltovou náhradou. Proběhla oprava trhlin, vyrovnávka obrub a povrchových znaků inženýrských sítí. Bylo obnoveno dopravní značení.
<p>Oprava ulice Evropská [TSK – spolufinancoval SFDI]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oprava v úseku Vlastina – MÚK s Pražským okresem zahrnovala výměnu obrusné a ložné vrstvy a rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí. • Zároveň byly opraveny čtyři zastávky autobusů PID.
<p>Souvislá údržba Letenského tunelu [TSK]</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Souvislá údržba komunikace spočívala v obnovení protismykových vlastností vozovky. Dle provedených průzkumů byla zvolena technologie Peel-Jet při použití tlaku 2 500 bar a rychlosti postupu cca 250-300 m²/h.



Nová okružní křižovatka K Tuchoměřicům x Tuchoměřická



Ulice Kyjevská po rekonstrukci

Mezi akce TSK, a.s. patřily i další rekonstrukce a opravy komunikací. Na ulici Mladých Běchovic před křižovatkou s ulicí Českobrodskou byla rozšířena vozovka o nový odbočovací pruh v délce 65 m včetně nového chodníku podél rozšíření. Byla opravena opěrná zeď v ulicích Mariánské hradby a U Prašného mostu včetně předcházejícího archeologického průzkumu. Historická opěrná zeď byla rovněž rekonstruována v ulici Na Baště sv. Jiří. Opravena byla kamenná bosáž nároží, vnější líc včetně vyspravení případných trhlin a kaveren v dřívku zdi a osazeno bylo nové zábradlí. Parkovací pás byl navržen tak, aby nedocházelo k přitěžování historické zdi. V rámci chodníkového programu Prahy 6

byly rekonstruovány ulice Kanadská (vozovka s asfaltovým krytem, chodníky z betonové dlažby), Na okraji a Štolbova (rekonstrukce odvodnění a vozovky včetně sanace podloží, sjednoceny silniční obruby, chodníky z betonové dlažby, vozovka s asfaltovým krytem), U Zvoničky (vozovka dlážděna kamennou dlažbou a lemována žulovými obrubníky, zřízena obytná zóna) a Kyjevská (vozovka dlážděna kamennou dlažbou, chodníky z pražské mozaiky).

Na Vysočanské estakádě po havárii kanalizace a propadu vozovky došlo ke kompletní rekonstrukci vozovky a podloží (zřízení nové aktivní zóny v celkové tloušťce 0,5 m) a opravě chodníků a autobusových zálivů. Na ulici Chlumecká proběhla výměna dilatačních závěrů na mostě nad ulicí Ocelkova a na ulici Průmyslová na mostě přes železniční trať. Proběhla oprava mostu na ulici Národních hrdinů (sanace nosné konstrukce, nová hydroizolace, obnova vozovkového souvrství). Ulice Jalodvorská byla rozšířena na 5,5 m, vybudovány byly nové chodníky, odvodnění a zastávka autobusů. Na ulicích Londýnská a Belgická byly opraveny vozovky, chodníky, odvodnění a doplněny stromy. Na ulicích Senohrabská a Na Chodovci byla vyměněna obrusná a ložná vrstva za nízkohlučný asfalt. Rekonstrukcí prošly dále komunikace Hlavní, náměstí U lípy svobody a části ulic Vídeňská, U Sluncové, Žitomířská a Ke Křížkám.

V rámci souvislé údržby komunikací proběhly také následující akce. Na ulici Plzeňská byla provedena ve směru z centra v délce 0,4 km mikrofréza s následnou pokládkou emulzního mikrokoberce, ve směru do centra fréza s následnou pokládkou ACO 11S v tloušťce 50 mm. Na ulici Lipská v úseku hranice hl. m. Prahy – Evropská byla provedena akce financovaná z prostředků SFDI spočívající ve fréze tloušťky 120 mm s následnou asfaltovou náhradou. Souvislá údržba dále proběhla i na ulicích Koněvova (úsek Hraniční – Nad Ohradou ve směru do centra), Průmyslová (úsek Objízdna – Teplárenská ve směru Hostivař), V Hodkovičkách, Nebušická, Kolbenova a K Radonicům.



Ulice Na okraji po rekonstrukci



Původní a opravená část zastřešení haly hlavního nádraží

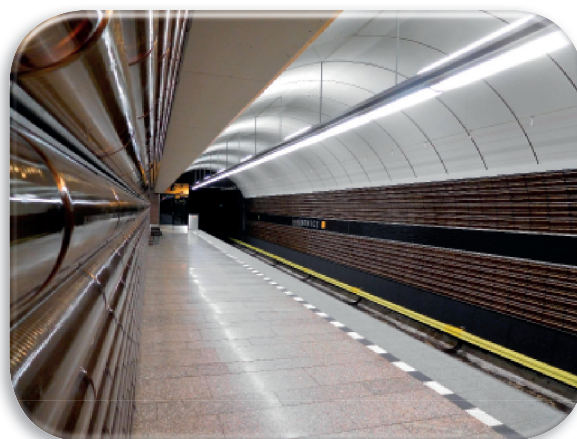
Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2017

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce historického zastřešení hlavního nádraží [SŽDC]	<ul style="list-style-type: none"> V roce 2017 dokončená oprava ocelového obloukového dvoulodního zastřešení 1.-4. nástupiště zahrnovala rekonstrukci odvodnění, opravu a dostavbu servisních lávek včetně zábradlí, nové prosklení světlíků, bočních stěn, čel haly a přístřešku u Fantovy budovy. Byla provedena obnova protikorozní ochrany nosné konstrukce (odstranění starého nátěru tryskáním vodním paprskem s následným ošetřením protikorozním systémem), nahrazení střešního pláště novým, revize spojů a obnova poškozených nýtů. Některé nosné konstrukce již nešlo repasovat a musely být vyrobeny nové. Pro uzavření pouze dvou nástupištních hran současně byla vždy rekonstruována polovina podélné části haly z prostorového řešení. Akce byla spolufinancována z prostředků SFDI.
Rekonstrukce tramvajové tratě Albertov – Otakarova [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukce probíhala v ulicích Na slupi, Jaromírova a Křesomyslova. Akce byla rozdělena do deseti etap, při kterých byly odstraněny staré panely BKV. Nová konstrukce tratě je provedena systémem pevné jízdní dráhy W-tram v antivibrační vaně s živичným krytem. Současně byla modernizována kanalizace v ulici Na slupi a opraven byl také plynovod. S opravou tramvajové tratě byla spojena rekonstrukce mostu přes Botič na Ostrčilově náměstí [TSK].

Rekonstrukce stanice metra Jinonice [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce stanice z roku 1988 byla vyvolána zejména potřebou zajištění proti masivním průsakům vody. Byla provedena kompletní injektáž průsaků, sanace ostění a montáž nového odvodňovacího systému. • Dalšími akcemi byla modernizace osvětlení, úprava rozvodů, rozvaděčů, vzduchotechniky a jiné práce. Skleněné tvarovky tvořící obklady stěn byly sneseny, očištěny a opětovně osazeny do nových nerezových kazet. • Oprava vyvolala několikaměsíční omezení pro cestující spočívající v projíždění stanice bez zastavování vlaků.
Rekonstrukce stanice metra Muzeum A [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> • Proběhla 1. etapa rekonstrukce přestupní stanice metra Muzeum A, při které vlaky po 1. koleji přibližně půl roku projížděly bez zastavování. • Práce zahrnovaly zejména odstraňování průsaků do stanice a vybudování odvodňovacího nerezového systému. Dále byla provedena výměna kamenných obkladů pilířů a stěn na nástupišti. Bylo vybudováno nové osvětlení stanice, staniční rozhlas, systém počítání cestujících nebo majáčky pro nevidomé.
Rekonstrukce tramvajové tratě Palmovka blok [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> • Ve čtyřech etapách byly rekonstruovány tramvajové tratě v ulicích Na žertvách, U Balabenky, Sokolovská a Zenklova tvořící okruh v oblasti Palmovky. • Staré panely BKV byly odstraněny, nová konstrukce tratě je provedena systémem pevné jízdní dráhy W-tram s živičným krytem. • Dále bylo opraveno odvodnění trati, ohřev a ovládání výhybek, trolejové vedení a dráhové kabely.
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Klapkova [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> • Staré panely BKV byly odstraněny, nová konstrukce tratě je provedena systémem pevné jízdní dráhy W-tram s živičným krytem. • Byla posílena kanalizace, přeložen vodovodní řad a opraveny rozvody tepla.
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Antonínská [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> • Oprava tratě proběhla v úseku Strossmayerovo náměstí – Vltavská. Nová konstrukce tratě je provedena systémem pevné jízdní dráhy W-tram s živičným a dlážděným krytem.
Další rekonstrukce a opravy v hromadné dopravě	<ul style="list-style-type: none"> • Metro: Ve stanici Palmovka byly pro bezbariérový přístup vybudovány nové výtahy, vyměněny byly eskalátory v západním vestibulu, kde proběhla i výměna podhledů včetně osvětlení. Po realizaci byla zahájena oprava východního vestibulu s dokončením v roce 2018. Ve stanici Skalka v rámci rekonstrukce proběhly výměny eskalátorů, podhledů včetně svítidel, informačního systému, obkladů a dlažby. Ve stanici Anděl začala výměna eskalátorů. Na trase C během několika výluk proběhla obnova výhybek ve stanici Florenc a ve vybraných úsecích trasy výměna kolejnic a pražců, dilatačních zařízení, konzol přívodní kolejnice či přemístění stykových transformátorů. • Tramvaje: Byly vyměněny koleje na křižovatkách Olšanské náměstí x Jičínská, Olšanská x Jana Želivského a Koněvova x Jana Želivského. V obratišti Výstaviště Holešovice proběhla výměna kolejových konstrukcí. • Železnice: Bylo rekonstruováno zabezpečovací zařízení na trati Praha-Smíchov – Hostivice a začala oprava Negrelliho viaduktu s plánovaným ukončením v roce 2019.



Rekonstrukce tramvajové tratě na Albertově



Stanice metra Jinonice po opravě

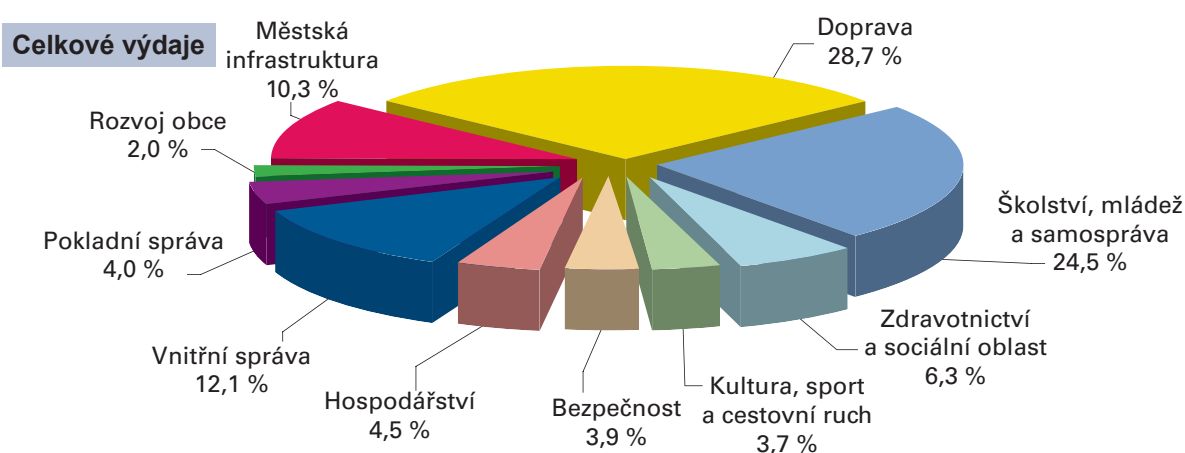
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. jako správce většiny komunikací města včetně jejich příslušenství odpovídá za jejich uspokojivý technický a provozuschopný stav. Zajišťuje proto potřebné opravy, čištění, úklid, zimní i letní údržbu a provoz. Financování těchto činností zajišťuje hlavní město Praha z rozpočtu běžných a kapitálových výdajů, případně z příspěvku SFDI či od městských částí. V roce 2017 bylo hl. m. Prahou vynaloženo na opravy, údržbu, provoz a letní a zimní služby 2 908 mil. Kč. Kapitálové výdaje činily 1 756 mil. Kč.

Provoz městské dopravy a realizace dopravní výstavby byly v roce 2017 financovány z rozpočtu hlavního města Prahy, k němuž přispívaly zdroje státního rozpočtu, z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. a dalších městských organizací. K financování byly dále využívány dotace z fondů EU a úvěry EIB (Evropské investiční banky).

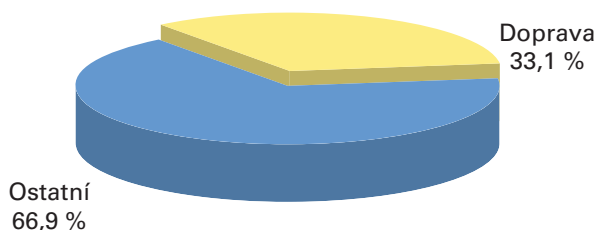
Rozpočet hlavního města Prahy, upravený k 30. 6. 2017, dosáhl na výdajové straně 86,9 mld. Kč, z toho výdaje v kapitole 03 Doprava, činily 25,1 mld. Kč. Kapitola 03 tak byla i v roce 2017 nejsilnější kapitolou výdajové strany městského rozpočtu (téměř 29 %).

Na běžných výdajích hlavního města se doprava podílela 33 %, na výdajích kapitálových bezmála 20 %.

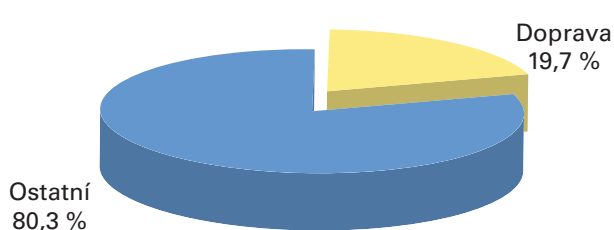
Rozložení výdajů v městském rozpočtu v roce 2017 (rozpočet upravený k 30. 6. 2017)



Podíl dopravy na běžných výdajích

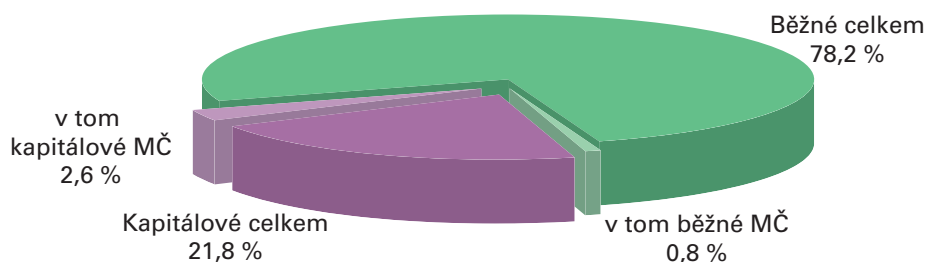


Podíl dopravy na kapitálových výdajích



Z celkové částky, plánované v upraveném rozpočtu pro oblast dopravy (25,1 mld. Kč), bylo 19,6 mld. Kč určeno pro krytí běžných výdajů a 5,5 mld. Kč na výdaje kapitálové.

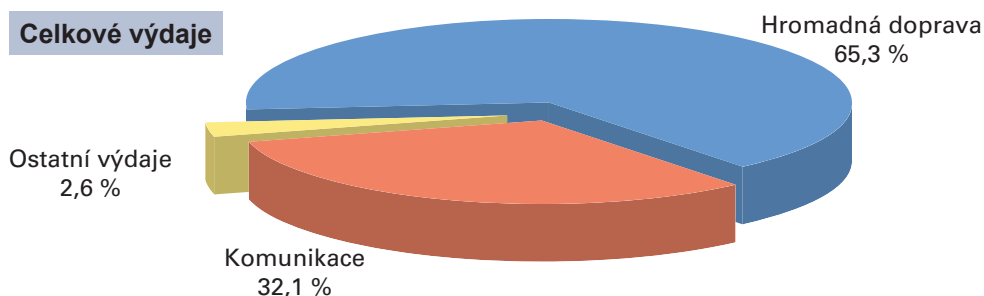
Podíly běžných a kapitálových výdajů v kapitole 03 Doprava (rozpočet upravený k 30. 6. 2017)



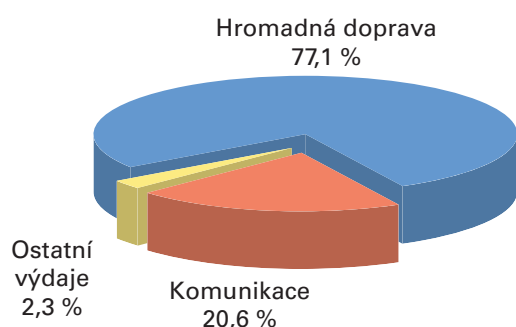
Na čerpání běžných výdajů se v dopravě každoročně podílí rozhodující měrou výdaje spojené se zajišťováním provozu veřejné hromadné dopravy osob. Na tento účel bylo v upraveném rozpočtu

vyčleněno 15,2 mld. Kč. Na správu, údržbu a provoz komunikací byly určeny 4 mld. Kč a 0,5 mld. Kč bylo vyčleněno na krytí různých ostatních nezbytných výdajů.

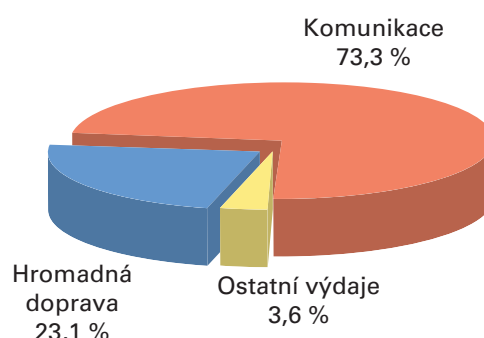
Struktura výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2017 (rozpočet upravený k 30. 6. 2017)



Běžné výdaje



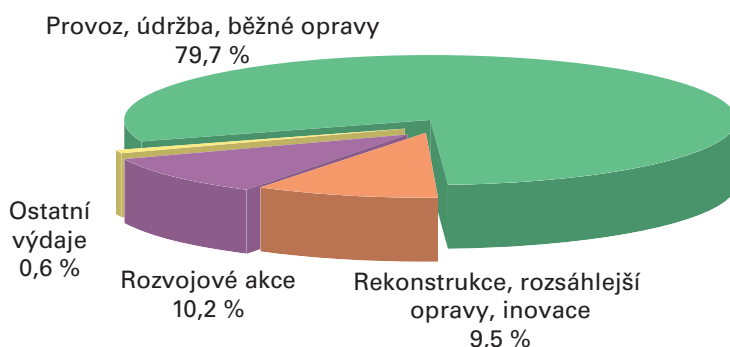
Kapitálové výdaje



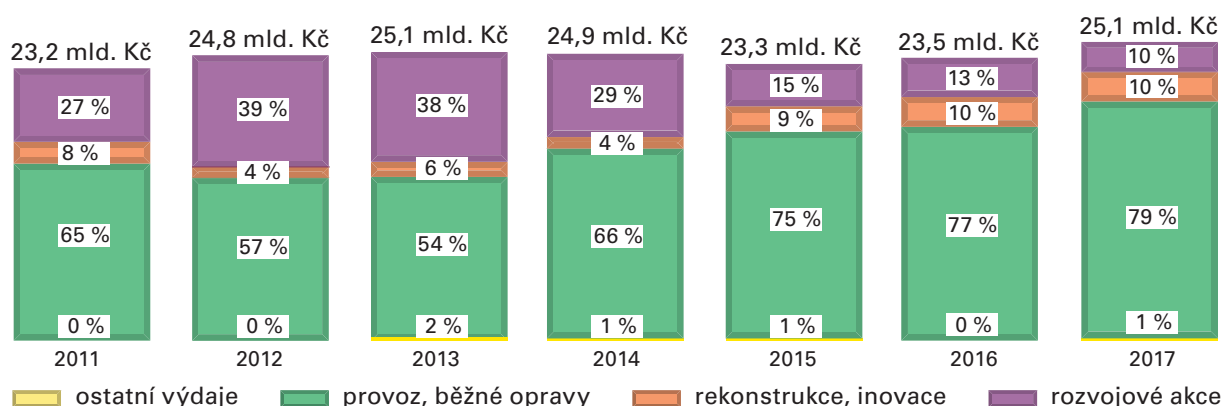
Výdaje kapitálové byly určeny zejména pro investice rozvojové (47 %) a rozsáhlejší opravy a rekonstrukce (44 %). Převažovaly výdaje určené pro zlepšení komunikační sítě a podmínek pro provoz silniční dopravy. Z celkové částky 5,5 mld. Kč bylo na obnovu a rozvoj hromadné dopravy vyčleněno 1,3 mld. Kč, na investice do komunikační sítě 4 mld. Kč. K relativně nízkému podílu finančních prostředků určených pro investice do systému hromadné dopravy osob je třeba připomenout, že další prostředky směřující do tohoto systému byly hrazeny i z jiných zdrojů.

Z celkových výdajů, určených v upraveném rozpočtu na rok 2017 v kapitole 03 pro dopravu, činil podíl výdajů na zabezpečení provozu, obnovy a rozvoje hromadné dopravy osob 65 %, podíl výdajů na zajištění provozu silniční dopravy a rozvoje komunikační sítě města 32 %. Podrobnější rozbor položek v rozpisu výdajů na dopravu ukazuje, že 20 mld. Kč směřovalo k zabezpečení provozu, běžných oprav a údržby dopravního systému města, 2,4 mld. Kč k zajištění rozsáhlejších oprav, rekonstrukcí a obnovy technického vybavení, 2,6 mld. Kč bylo vyčleněno na investice rozvojové a 0,1 mld. Kč na výdaje ostatní.

Struktura celkových výdajů na dopravu v městském rozpočtu v roce 2017 (rozpočet upravený k 30. 6. 2017)



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

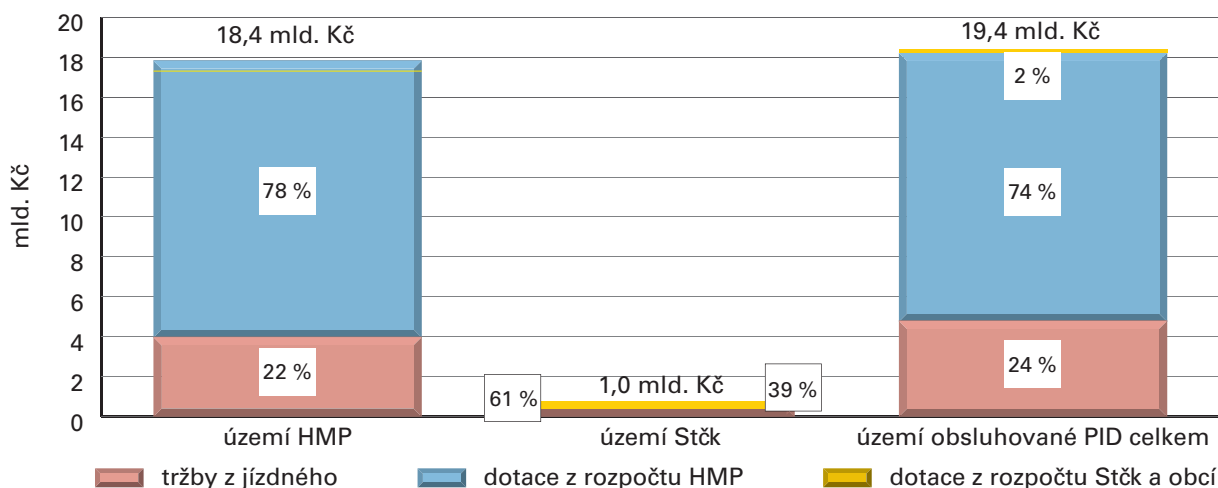


Ze státního rozpočtu byly hlavnímu městu Praze poskytnuty účelově vázané příspěvky na úhradu některých nákladů provozu PID. Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) byl poskytnut příspěvek na údržbu, opravy a výstavbu komunikací, které dočasně plní funkci chybějící nadřazené silniční sítě. Stát se též podílí na výstavbě Pražského okruhu, za jejíž financování převzal v minulosti plnou garanci. V roce 2017 bylo na stavbách okruhu (jihozápadním segmentu) vydáno celkem 20 mil. Kč (vč. DPH a valorizace), většinou se jednalo o protihluková opatření a zrušení stavenišť.

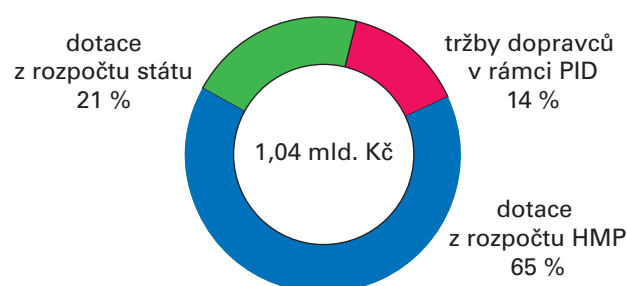
Spolu s unijními fondy se rozpočet města podílel na financování operačních programů EU.

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

Provozní dotace a tržby z jízdného v PID (rok 2017, bez tržeb a dotací železnice v Praze i Středočeském kraji)



Provozní dotace a tržby z jízdného železničních dopravců v PID na území hl. m. Prahy (rok 2017)



Částkou 4,8 mld. Kč přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města z vlastních zdrojů Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Na obnovu vozového parku MHD bylo věnováno 3,2 mld. Kč (pořízeno bylo mj. 25 ks nových tramvají 15T) a 1,6 mld. Kč na další investiční akce.

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

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

- I. Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/07.0029
- II. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu v hl. m. Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/08.0129
- III. Komplexní telematický dohledový systém
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/12.0276
- IV. Modernizace a dodávky systému řízení dopravy v hl. m. Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/14.0380
- V. Intenzifikace nasazení telematických zařízení ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v hl. m. Praze
Číslo projektu: CZ.1.01/5.2.00/14.0418



OPD a Operační program Praha – pól růstu ČR (OPPPR) v programovacím období 2014–2020



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



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



Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. přistoupila aktivně k procesu přípravy žádostí o podporu s možností čerpání finančních prostředků z operačních programů z nového programovacího období 2014–2020 a využila prvních výzev pro předkládání žádostí o podporu, které byly relevantními řídicími orgány vyhlášeny. Na přelomu let 2016 a 2017 tak byly připraveny tři dotační žádosti o dotaci do výzvy č. 27 Operačního programu Doprava (specifický cíl – 2.3 Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu):

- Systém informací o dojezdových dobách na Městském okruhu
Číslo projektu: CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_027/0000061
- Systém navádění pro volná parkovací místa v ulicích Prahy
Číslo projektu: CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_027/0000062
- Rozvoj dopravně závislého řízení na SSZ s vazbou na Městský okruh
Číslo projektu: CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_027/0000060

Dále byla počátkem roku 2017 připravena žádost o dotaci do výzvy č. 40 Operačního programu Praha – pól růstu ČR (specifický cíl – 2.1 Energetické úspory v městských objektech dosažené také s využitím vhodných obnovitelných zdrojů energie, energeticky efektivních zařízení a inteligentních systémů řízení):

- Snížení energetické náročnosti Strahovského a Zlíčovského tunelu
Číslo projektu: CZ.07.2.11/0.0/0.0/17_057/0000604

a žádost o dotaci do výzvy č. 8 (specifický cíl – 1.1 Vyšší míra mezisektorové spolupráce stimulovaná regionální samosprávou):

- Nízkouhlíkové řešení logistiky odpadů na Praze 1
Číslo projektu: CZ.07.1.02/0.0/0.0/15_024/0000505

V souladu s termíny uvedených dotačních výzev byly následně během roku 2017 uvedené žádosti o dotaci předloženy a zaregistrovány. Následně byly uvedené projekty příslušnými řídicími orgány schváleny, u projektů předložených do OP Doprava byly vystaveny Schvalovací protokoly a u projektů z OP Praha – pól růstu ČR byly uzavřeny Podmínky jejich realizace. Výše dotace z celkových způsobilých nákladů tvoří u projektů OP Doprava 85 %, u projektů z OP Praha – pól růstu ČR pak 90 %.

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

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



Areál Sever – věž řízení letového provozu



Areál Sever – předpolí Terminálu 1

Pro odbavení nákladů jsou k dispozici dva terminály v severním areálu letiště s celkovou kapacitou 200 tis. t/rok. V roce 2017 uplynulo 80 let od zahájení provozu letiště a v rámci oslav tohoto výročí představilo letiště vize svého rozvoje na další desetiletí, zahrnující rozvoj terminálů a navazujících ploch pro letadla, zkapacitnění dráhového systému, úpravu veřejného prostoru před terminály a rozvoj širšího území letiště.

V roce 2017 operovalo na Letišti Praha celkem 366 dopravců, z toho 69 dopravců v osobní dopravě na linkách pravidelných, 12 dopravců nízkonákladových a 8 dopravců pravidelně v přepravě nákladu. Ostatní dopravci provozovali charterové lety, privátní lety a nepravidelnou nákladní dopravu. Celkem byly v roce 2017 z pražského letiště uskutečněny lety do 671 destinací, z toho do 163 destinací v dopravě pravidelné. Na některých destinacích byly přitom provozovány spoje pravidelné i nepravidelné.

Nejvyšší objemy cestujících byly odbaveny na destinacích směřujících do Velké Británie (1,82 mil.), Itálie (1,35 mil.), Německa (1,25 mil.), Ruské federace (1,2 mil.) a Francie (1,04 mil.). Nejvíce zatížené byly destinace směřující do Londýna s počtem 1,25 mil. cestujících a Paříže 0,85 mil. cestujících. Následují Moskva (0,82 mil.), Amsterdam (0,66 mil.), Frankfurt (0,52 mil.).

Oproti roku 2009, ve kterém byl zaznamenán všeobecný pokles, došlo v roce 2010 v letecké přepravě osob i nákladu celosvětově k oživení, a pokud se týká přepravy osob, pokračoval tento trend i v dalších letech. V roce 2017, ve srovnání s rokem 2016, stoupl na celém světě počet cestujících v průměru o 6,4 %. Nárůst lze přitom pozorovat ve všech částech světa – Evropa 8,5 %, Severní Amerika 3,5 %, Blízký východ 4,7 %, oblast Asie – Pacifik 7,8 %, Jižní Amerika – Karibik 4,3 %, Afrika 5,9 %. Přeprava nákladu v celosvětovém průměru vzrostla o 7,9 %, nejvíce v Africe (12,4 %). V Evropě došlo k nárůstu o 8,7 %, v Severní Americe o 7,3 %, v oblasti Asie – Pacifik o 8,5 %, v oblasti Jižní Amerika – Karibik o 5,4 % a na Blízkém východě o 6,0 %.

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

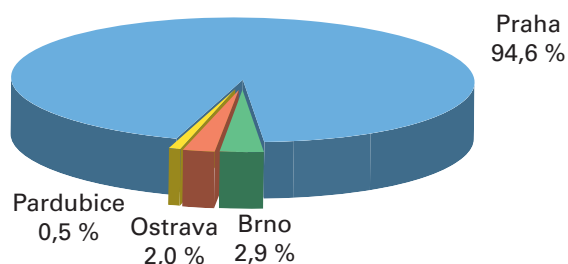
Počty cestujících odbavených na vybraných letištích (mil. cestujících/rok)						
Letiště	2000	2008	2015	2016	2017	17/16 (%)
Hartsfield-Jackson International (Atlanta)	80,2	90,0	101,5	104,3	103,9	100
Beijing Capital International Airport	21,7	55,9	89,9	94,4	95,8	101
O`Hare International (Chicago)	72,1	69,4	76,9	78,0	79,8	102
London Heathrow	64,3	66,9	75,0	75,7	78,0	103
Paris Charles de Gaulle	47,8	60,9	65,8	65,9	69,5	105
Amsterdam Schiphol	39,3	47,4	58,3	63,6	68,5	108
Frankfurt	49,0	53,5	61,0	60,8	64,5	106
Istanbul Atatürk Airport	14,7	28,6	61,3	60,1	63,7	106
Madrid Barajas	32,6	50,8	46,8	50,4	53,4	106
Roma Fiumicino	25,9	35,2	40,5	41,7	41,0	98
Copenhagen Kastrup	18,2	21,5	26,6	29,0	29,2	101
Stockholm Arlanda	18,3	18,1	23,2	24,7	26,6	108
Brussels Airport	21,5	18,5	23,5	21,8	24,8	114
Vienna Schwechat	11,8	19,7	22,8	23,4	24,4	104
Warsaw Frederic Chopin	4,3	9,5	11,2	12,8	15,8	123
Letiště Václava Havla Praha	5,8	12,6	12,0	13,1	15,4	118
Budapest Ferihegy	4,7	8,4	10,3	11,4	13,1	115
Bratislava M. R. Štefánika	0,3	2,2	1,6	1,8	1,9	106

Zdroj: webové stránky jednotlivých letišť

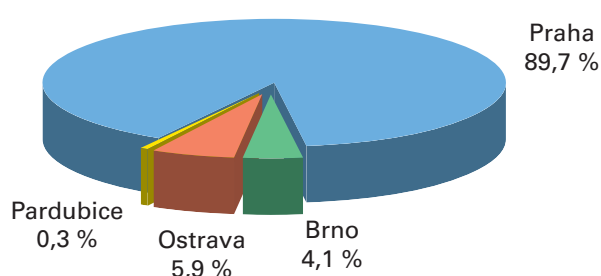
Celkový objem cestujících, odbavených v roce 2017 na čtyřech nejzatíženějších českých letištích (Praha, Brno, Ostrava, Pardubice), činil 16,3 mil. cestujících, objem letecky přepravených nákladů (zboží a pošty) 91,2 tis. tun.

Podíl Letiště Praha na celkových výkonech čtyř výše uvedených tuzemských letišť činil v osobní přepravě 94,6 %, v přepravě nákladní 89,7 %.

Podíl letišť na výkonech v osobní přepravě
% z celkového objemu odbavených cestujících (2017)



Podíl letišť na výkonech v nákladní přepravě
% z celkového objemu odbaveného nákladu (2017)



V roce 2017 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 15 415,001 tis. cestujících, což představuje ve srovnání s rokem 2016 nárůst o 17,9 %. Počet tzv. lokálních cestujících, u nichž je Praha počátkem nebo cílem letu, vzrostl o 18,8 %, transfer (cestující přestupující na jinou linku) vzrostl o 15,7 %, zatímco tranzit (cestující pokračující v cestě stejným letadlem) o 54,1 % poklesl. Lokální cestující tak tvořili 98 % z celkového počtu odbavených osob a jejich podíl na celkovém obrátu v posledních letech trvale roste.

Většina cestujících (96,6 %) byla odbavena na linkách pravidelných. Z celkového objemu přes 15 mil. cestujících bylo 68,8 % přepraveno na linkách síťových dopravců, podíl nízkonákladových společností činil 27,8 % a podíl leteckých společností charterových 3,2 %. Podíl provozovatelů privátních letů činil 0,1 %. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v červenci (1 703,2 tis. osob), nejméně v únoru (828,9 tis. osob). Ve srovnání s rokem 2016 bylo měsíční maximum dosažené v roce 2017 o 17 % vyšší. Českou republiku jako bydliště uvedlo 39 % odlétajících cestujících, druhá nejpočetnější skupina (8 %) uvedla Velkou Británii, třetí Rusko (6 %). Soukromě cestovalo 75 %, služebně 25 % cestujících odlétajících z Prahy. Manažeři a podnikatelé tvořili 30 % cestujících, zaměstnanci 51 % a 8 %

cestujících odlétajících z Prahy byli studenti. Samostatně cestovalo 24 % osob odlétajících z Prahy, ostatní s partnerem, dětmi nebo ve skupinách. Ekonomickou třídu použilo 98 % cestujících.

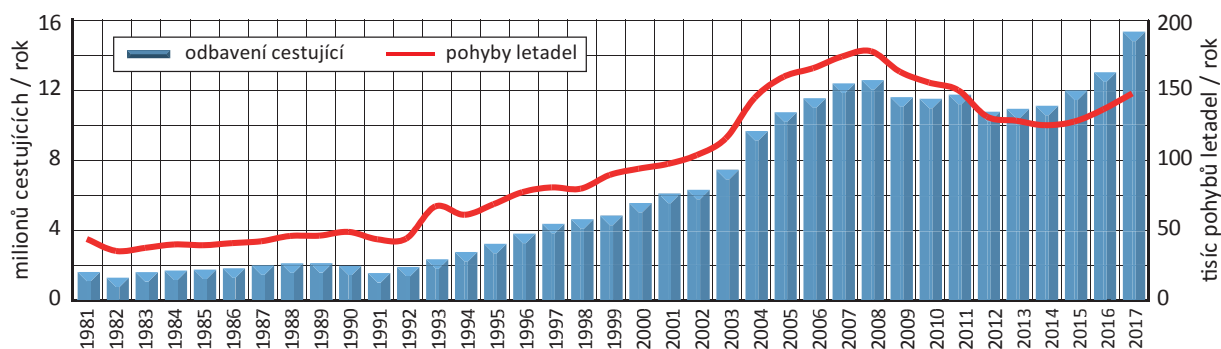
V nákladní přepravě byl v roce 2017 letecky odbaven náklad v celkovém objemu 81 879,6 t. Přeprava nákladu byla tedy oproti roku 2016 o 10 788,7 t vyšší (nárůst o 15,2 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v srpnu (7 642,3 t), nejméně v únoru (5 541,6 t). Měsíční maximum bylo v roce 2017 o 7,6 % vyšší než v roce 2016.

Počet pohybů letadel v roce 2017 činil 148 283 pohybů/rok, což je o 11 517 pohybů více než v roce 2016 (vzrůst o 8,4 %). Nejvyšší počet pohybů (14 983) byl zaznamenán v srpnu, nejnižší (8 983) v únoru. Ve srovnání s rokem 2016 byl maximální měsíční počet pohybů v roce 2017 o 9,6 % vyšší.

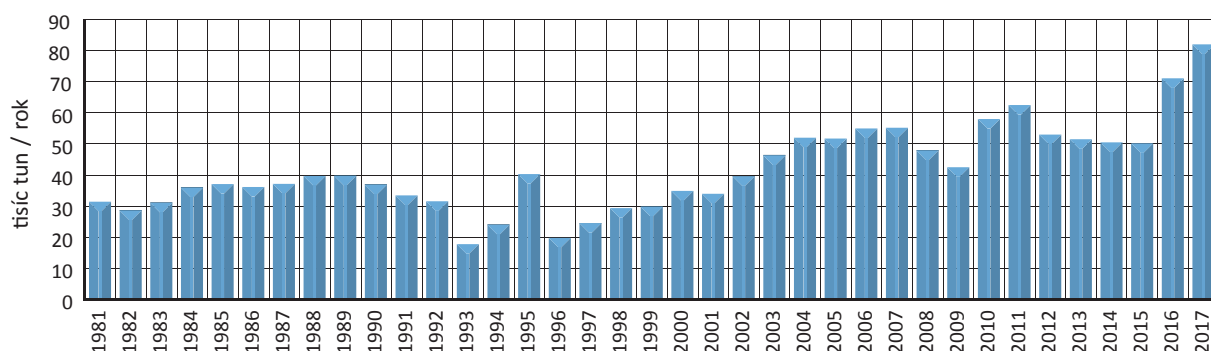
Po roce 1991, který byl v osobní přepravě nejslabším od roku 1982, začal počet odbavených cestujících prudce růst, takže již v roce 1993 byly překonány nejvyšší hodnoty předchozí historie letiště (cca 2,2 mil. cestujících/rok v letech 1978–79). Současně vzrůstaly i počty pohybů letadel. Dlouhodobý trend růstu výkonů letecké dopravy byl koncem roku 2008 a v roce 2009 vlivem ekonomické krize přerušen a měsíční počty odbavených cestujících klesly pod úroveň minulých srovnatelných období. Celkový objem cestujících odbavených na Letišti Praha se z 12,6 mil. v roce 2008 snížil v roce 2009 bezmála až na úroveň roku 2006, zde setrval i v roce 2010 a po mírném zvýšení v roce 2011 (o 2 %), v roce 2012 znovu klesl. V letech 2012 až 2014 se celoroční počet cestujících pohyboval s mírně rostoucí tendencí v okolí 11 mil. osob, aby v roce 2015 prudce stoupl a konečně překonal hranici 12 mil. cestujících odbavených za rok. Růst počtu odbavených cestujících pokračoval i v roce 2016 a v roce 2017 přesáhl 15 mil. cestujících/rok.

V dlouhodobém vývoji lze v osobní přepravě pozorovat mírný přesun zájmu cestujících do období mimo tradiční letní turistickou sezónu. Zatímco v roce 1990 činil podíl dvou hlavních prázdninových měsíců 25 % celoročního objemu, v letech 2010–2016 tento podíl kolísal v rozmezí 22–23 % (2017 – 22,0 %). Dlouhodobě stoupá počet odbavených osob připadající na jeden pohyb. V roce 2017 dosáhl v celoročním průměru hodnoty 103,9 osoby/pohyb s červencovým maximem 115,0 osoby/pohyb (1990 – celoroční průměr 40 osob/pohyb).

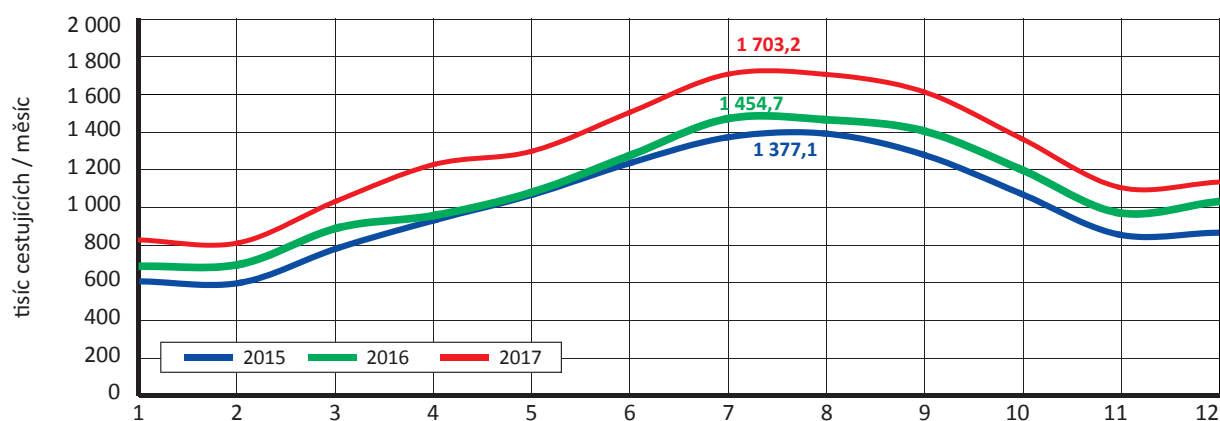
Vývoj výkonů Letiště Praha (počty odbavených cestujících a pohybů letadel)



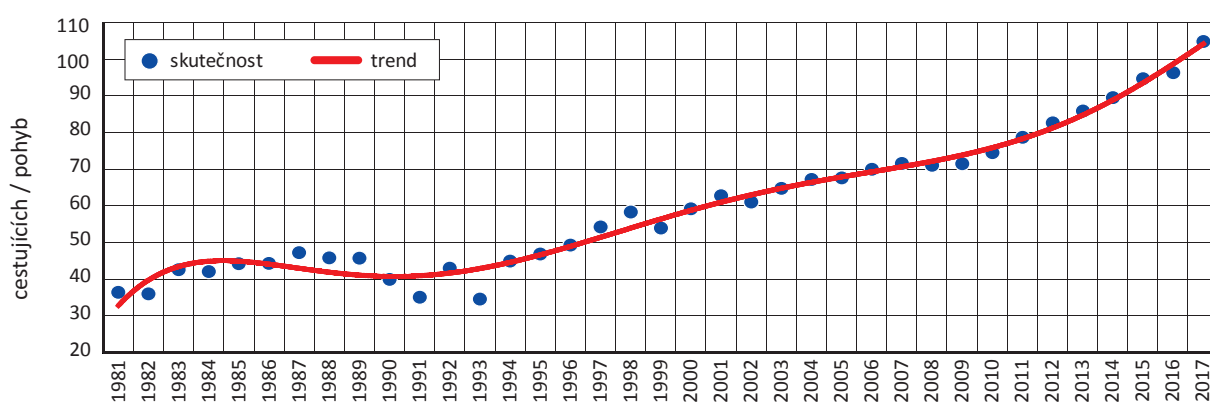
Vývoj výkonů Letiště Praha (odbavený náklad – zboží a pošta)



Měsíční počty cestujících odbavených na Letišti Praha v letech 2015–2017



Vývoj počtu cestujících / 1 pohyb (Letiště Praha, 1981–2017)



Také přeprava nákladů na Letišti Praha od poloviny devadesátých let minulého století rostla a v roce 2005 byla poprvé v dlouhodobém průměru překročena hodnota nejvyššího průměrného výkonu dosažená v minulosti. Ve srovnání s lety 1981–90, kdy průměrný roční výkon činil 35,4 tis. t/rok, je průměr let 2008–2017 (57,1 tis. t/rok) o 61,3 % vyšší, a to i přes poklesy v letech 2008–2009 a 2012–2015.



Areál Sever – odbavovací plocha Terminálu 1



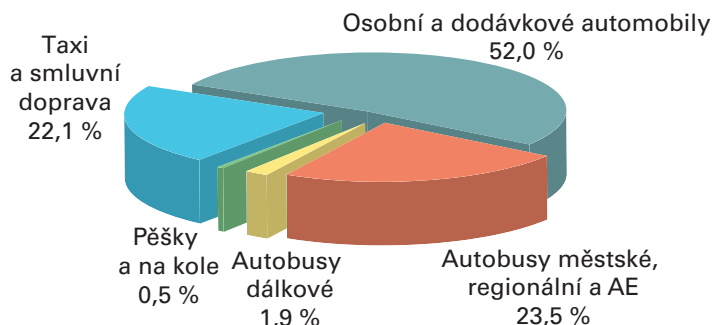
Letiště Praha – večerní let

Od centra města je letiště vzdáleno cca 11 km. Letiště obsluhují linky rychlé městské autobusové dopravy směřující k trasám metra A (stanice metra Nádraží Veveřslavín) a B (stanice metra Zličín). Projíždí zde i autobusové linky dálkové a regionální dopravy. Speciální autobusová linka Airport Express, určená především pro letecké cestující, je vedena ze železniční stanice Praha hlavní nádraží k Terminálům 1 a 2. K dispozici je taxi doprava provozovaná jednak osobními automobily, jednak minibusy a operuje zde řada půjčoven automobilů. Převažující podíl při zajišťování přepravy osob mezi letištem a městem

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

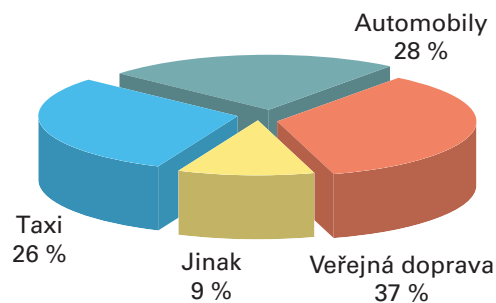
Dělbá přepravní práce u cest na letiště a z letiště

Všechny kategorie celkem, červen 2016, prac. den, 6-22 h



Dělbá přepravní práce při cestách na letiště

Pouze odlétající cestující, průměr za rok 2017



V roce 2017 bylo v severní části areálu letiště k dispozici veřejnosti a zaměstnancům necelých 6 tis. odstavných a parkovacích stání, z toho 590 stání v zóně cargo. Největší počet stání (4 651 stání) je pro veřejnost a zaměstnance k dispozici v letišti provozovaných parkovacích objektech PA Smart, PC Comfort a PD Holiday. Další stání jsou v objektu T1+T2 a na parkovištích rozmístěných, na vhodných místech areálu. Většina stání je střednědobých a dlouhodobých, pro operativní obsluhu je k dispozici 521 stání krátkodobých.

V jižní části areálu je pro veřejnost určeno 104 parkovacích míst situovaných u Terminálu 3. Další stání jsou v této části areálu k dispozici zaměstnancům letiště, organizacím, které mají k letišti vztah, a obyvatelům přilehlých bytových domů.

Dalších více než 5 000 parkovacích stání, sloužících zejména leteckým cestujícím, je rozmístěno mimo areál letiště v různých lokalitách v jeho širším okolí.

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 2000–2017

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	1 898	21 716	3 747	5 775	1 897
2005	2 530	24 576	2 329	7 740	1 799
2010	2 414	25 797	2 720	8 950	2 335
2015	3 570	24 622	3 855	8 880	3 763
2016	3 500	25 575	4 501	8 915	4 560
2017	3 158	25 386	4 520	10 174	3 827

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 sedmi pražských přívozů, které jsou součástí Pražské integrované dopravy (PID) – viz kapitola 3.6. Na konci roku 2017 začal být provozován nový přívoz P8, který byl vybudován v místě zřícené lávky pro pěší mezi Císařským ostrovem a Trojou.

V srpnu 2017 uplynulo 15 let od ničivých povodní v roce 2002, kdy Prahou prošla pětisetletá voda. Od té doby byla vybudována protipovodňová ochrana, která měří 19,2 km, z toho mobilní opatření tvoří 6,8 km. Celkové náklady činily 3,7 miliardy korun. V červenci bylo po modernizaci otevřeno přístaviště na nábřeží Edvarda Beneše. Toto přístaviště poskytuje možnost k přistání výletním i kabinovým osobním lodím a je k dispozici i pro krátkodobé stání malých plavidel.

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

Nejstarším provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze je Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost tvoří konsorcium se společností Prague Boats, s. r. o., která je provozovatelem lodí zajišťujících plavby obou společností.



Lod' Andante pod Vyšehradskou skálou



Lod' Czechie pod Rudolfínem

Prague Boats, s. r. o., vznikla rozdělením původní společnosti Evropská vodní doprava (EVD) a má přístaviště u Čechova mostu. Flotilu historických parníků Vltava a Vyšehrad doplňuje 19 moderních motorových lodí. Provoz všech lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů. Společnosti Prague Boats a PPS pořádají nejrůznější okružní plavby po Vltavě, do ZOO, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka.

Mezi nejnovější osobní plavidla patří lodě Grand Bohemia a Bohemia Rhapsody, které byly vyrobeny pro specifické pražské podmínky v loděnici Bolle v Derbenu. Jedná se jednopalubové lodi s posuvnou skleněnou střechou (tzv. aquacabrio) uzpůsobené pro vyhlídkové plavby s gastronomickým programem. Klimatizovaný režim umožňuje celoroční provoz. Plavidla jsou vybavena motory s tichým chodem a splňující evropské normy s nízkými emisními hodnotami – jejich prostřednictvím lze plout až rychlostí 20 km/h. Kapacita každé lodi přesahuje 200 osob. Součástí lodního parku je i unikátní plavidlo Elektronemo, které je poháněno sluneční energií (solární panely pokryjí až 45 % spotřeby elektromotorů), slouží pro okružní plavby po Vltavě a kotví na Kampě. Čtyři malé, ekologické, ručně vyráběné mahagonové lodě s hybridním elektropohonem jsou používány na projížďky kolem Malé Strany, Národního divadla, Karlova mostu a k proplutí Čertovkou.

Vývoj v počtu přepravených osob dvěma největšími přepravci (osob/rok v tisících)									
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prague Boats	196	193	205	209	246	283	298	322	329
PPS	86	91	107	98	149	162	186	189	192

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

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Salonní rychlolod' Nepomuk slouží k soukromým akcím. Společnost dále provozuje 5 celodřevěných uzavřených lodí, gondolu Eleonoru a otevřené vltavské čluny, které jsou nově

postavenými kopiani tzv. vltavských naháčů, lodí s plochým dnem a téměř svislými boky, které mohou plout i po mělčinách. Z přístavišť Judita vyjíždějí lodě každých 15-20 minut. Společnost dále provozuje pražské přívozy.

Řada menších společností zajišťuje projížďky a společenské akce dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou po obou březích Vltavy v centru města, například Na Františku, na Kampě, na Dvořákově nábřeží. Společnosti pořádají na objednávku nejen vyhlídkové okruhy po Praze, ale i výlety na Slapy, do Nelahozevsí, Poděbrad, Mělníka a Drážďan.



Lodě před plavební komorou Smíchov

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

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

Na území města se nacházejí 4 přístavy – Radotín, Smíchov, Holešovice a Libeň, které slouží pro překládku různých druhů nákladů. Provozovatelem jsou České přístavy, a. s. Uživatelé přístavů jsou dopravní, skladovací, překladní a výrobní firmy a subjekty. Kromě přístavů slouží pro manipulaci s náklady občasná překladiště a mobilní plovoucí rampy.

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

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

Vývoj objemu substrátů v pražských přístavech (t/rok)

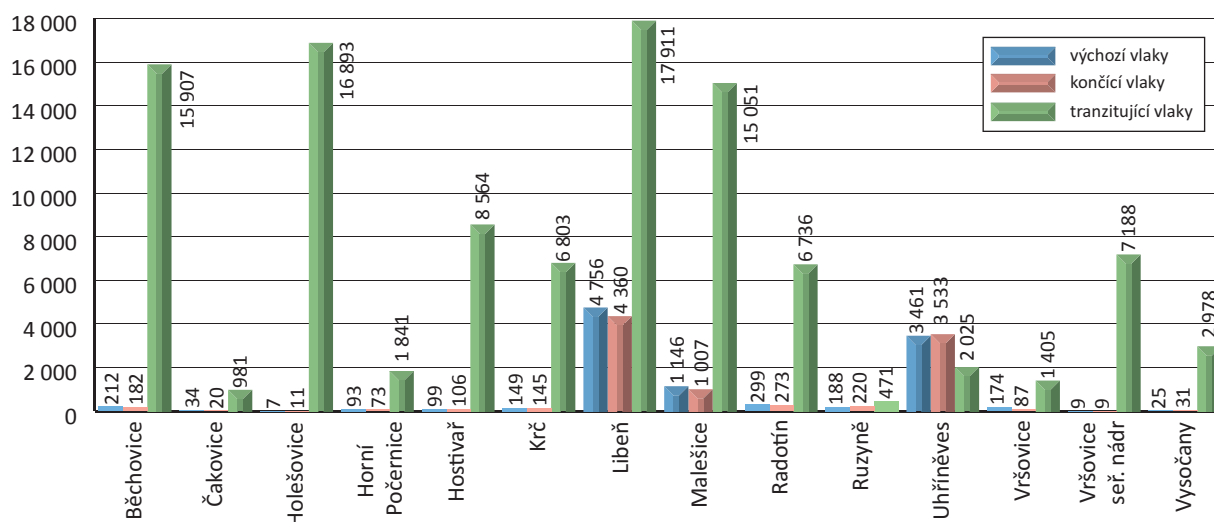
Rok	Přístavy					
	Radotín	Smíchov	Holešovice	Libeň	Jiné	Praha bez rozlišení
2005	36 408	11 396	99 308	2 934	–	–
2010	0	364	53 207	0	–	–
2015	0	0	64 060	1 622	133 947	98 550
2016	0	0	4 100	18 577	416 922	28 910
2017	16 736	0	0	28 070	234 683	50

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

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

Počty výchozích, končících a tranzitujících nákladních vlaků v Praze v roce 2017



V železničních stanicích na území Prahy bylo v roce 2017 evidováno 21 315 nákladních vlaků výchozích a končících (oproti roku 2016 došlo k nárůstu o 8,4 %), nejvíce v Libni (9 116, tj. téměř 43 %). K usnadnění manipulace s nimi zde proto bylo rekonstruováno spádoviště, a to včetně zábran proti šíření hluku do okolí.

Počty vypravených a končících vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2017

Měsíc	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	Celkem
Výchozí	748	708	874	860	1 005	970	969	1 006	971	1 022	1 019	806	10 958
Končící	710	666	818	810	894	894	900	936	945	954	968	862	10 357

Rok 2017 byl z hlediska železniční nákladní dopravy v Praze poměrně stabilní a v jeho průběhu se událo jen málo změn. I za loňský rok lze za nejvýznamnějšího zákazníka železnice považovat terminál intermodální dopravy Metrans v Uhřetěvsi. V něm stále dominují maritimní přepravy do severoněmeckých a nizozemských přístavů, nicméně loni 19. července z něho byl vypraven první přímý vlak vozící kontejnery se zásilkami českého křišťálu, piva a dalších komodit pro čínský trh. Cílovou stanicí tohoto transkontinentálního spoje bylo město I-wu ve východočínské provincii Če-ťiang a jeho cesta trvala 16 dnů.

V roce 2017 se zvýšil podíl železnice na dovozu stavebních hmot a materiálů pro stavební akce v hlavním městě. V první řadě se jedná o dovozy cementu z cementárny v Hranicích na Moravě pro firmu Zapa Beton. Ta cement z železničních vozů překládá do silničních souprav na nádraží v Praze-Krči, odkud je odvážen do betonárky na Kačerově, případně dalších v blízkém okolí. Za rok 2017 bylo železničními vozy takto do Prahy přepraveno 40 000 tun cementu, čímž bylo mimo jiné ušetřeno 1 500 jízd kamionů po přetížené dálnici D1.

Druhým příkladem je vykládka stavebních komponent firmy KM Beta na různých místech



Vykládka cementu v Praze-Krči

Prahy. Tato firma v reakci na stupňující se nedostatek řidičů kamionové dopravy, zapojila železnici do svého distribučního řetězce. V praxi to znamená, že zásilka je naložena do několika krytých železničních vozů, přepravena do vhodné železniční stanice poblíž míst stavby a zde je přeložena na nákladní automobily a přepravena přímo na staveniště, případně do vhodného meziskladu. V Praze a okolí k překládce posloužily například stanice v Praze-Libni, Praze-Radotíně nebo v nedaleké Rudné u Prahy.

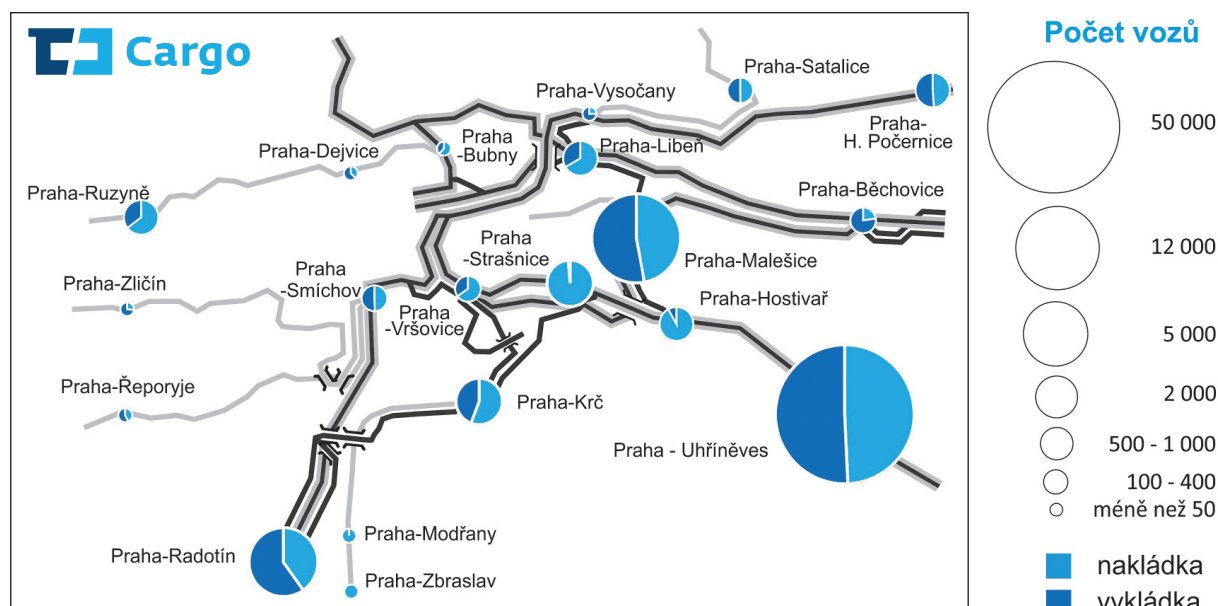
Zajímavou kuriozitou je obnovení nakládky dřeva v Praze-Zbraslavi na známé trati Posázavského Pacifiku. Dřevo těžené v okolních lesích, zejména nad vltavskými břehy, zde začalo být po několikaleté odmlce nakládáno ve druhé polovině loňského roku a Praha-Zbraslav se tak opět stala jedinou pražskou stanicí, kde je jinak tato spíše „venkovská“ komodita do železničních vozů nakládána.

I v loňském roce probíhala v nezměněné podobě přeprava poštovních zásilek mezi uzly České pošty v Praze-Malešicích, Olomouci a Ostravě, přičemž koncem roku byla na některé z těchto vlaků pravidelně nasazována nejmodernější lokomotiva ČD Cargo řady 383 Vectron. Poštovní vlaky byly v obou směrech doplňovány přepravami zásilek firmy Lagermax.

Počty naložených a vyložených vozů a tunů nákladu u ČD Cargo na pražských nádražích v roce 2017

Název ŽST Praha-	Vozy		Tuny nákladu		Název ŽST Praha-	Vozy		Tuny nákladu	
	naložené	vyložené	naložené	vyložené		naložené	vyložené	naložené	vyložené
Běchovice	30	103	1 292,79	4 860,04	Ruzyně	319	176	2 740,31	1 814,66
Bubny	18	11	402,67	139,11	Řeporyje	3	4	262,06	252,00
Čakovice	367	23	17 364,53	1 402,48	Satalice	126	127	4 221,58	5 432,44
Dejvice	3	5	116,71	121,71	Smíchov	67	69	2 902,76	2 800,59
H. Počernice	279	292	3 649,72	10 348,93	Strašnice	1 987	25	19 323,95	870,38
Hostivař	458	40	20 798,77	690,87	Uhřetěves	25 019	25 762	636 849,41	708 779,72
Krč	1 051	834	25 749,31	42 677,50	Vršovice	223	119	3 075,51	5 138,34
Libeň	649	327	21 580,05	13 016,75	Vysočany	13	40	308,42	1 653,72
Malešice	5 729	6 455	109 104,77	147 787,12	Zbraslav	26	0	777,88	0
Modřany	42	0	940,85	0	Zličín	5	14	117,84	487,40
Radotín	2 117	3 150	51 028,00	158 908,75					

Uzel Praha – výkony železničních stanic v roce 2017





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

SUBTERRA 

www.subterra.cz

Nedržíme se při zemi



Přestavba pražského zhlaví
Železniční uzel Pízeň

 **SUDOP
PRAHA**

projekty - inženýring - konzultace

SUDOP PRAHA a.s.

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

Olišanská 1a, 130 80 Praha 3 267 094 304 e-mail: paha@sudop.cz www.sudop.cz

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



SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.



SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.
dnes nabízí celé spektrum
řešení pro řízení dopravy

Zeptejte se nás.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ NA KLÍČ

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

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

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

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

SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o.

Pod Višňovkou 1661/37, 140 00 Praha 4, Česká republika

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

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

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



Sanace Nuselského mostu,
Praha



Stanice metra B - Jinonice,
Praha



Bezbariérové zpřístupnění stanice
metra Anděl, Praha



Most přes Buštěhradskou
dráhu, Praha

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

společně @ 



Protože infrastruktura je páteří moderní společnosti.

PORR staví srdcem a rozumem.

Jsme spolehlivým partnerem pro projekty dopravních, vodohospodářských, inženýrských a pozemních staveb po celém Česku. Portfolio našich služeb zahrnuje projekční, inženýrské, laboratorní i poradenské činnosti. PORR je full-service provider, generální dodavatel staveb, který zná recept na plynulou a včasnou realizaci Vašich projektů. Výstavbu, rekonstrukci či přestavbu vedeme od začátku do konce.

Stavíme s Vámi a pro Vás již skoro 150 let a jsme dobře připraveni i na budoucnost.

PORR a.s. Dubečská 3238 | 36 . 100 00 Praha 10
T +420 267 226 111 . porras@porr.cz
porr.cz

powered by **PORR**



Rekonstrukce tramvajové trati
v ulici U Plynárny v Praze



Trasa D pražského metra,
vizualizace stanice Nové Dvory



Váš partner v konzultační a projektové činnosti



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

metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz

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

Rekonstrukce stanice metra
Skalka v Praze



TEAMS WORK.

Protože jen týmová práce vede k úspěchu.

Naše nabídka činností v oblastech dopravního, pozemního a inženýrského stavitelství je stejně široká jako požadavky našich zákazníků. Věříme, že klíčovým faktorem úspěchu je vysoká profesionalita našich pracovníků, jejich nadšení pro společný cíl a schopnost spolupráce. Týmy našich odborníků jsou připraveny společně řešit náročná zadání na míru Vašich požadavků – s důrazem na kvalitu, přesnost, hospodárnost a rychlost. Spolehnout se na nás můžete při realizaci projektu jakékoliv velikosti. Díky široké síti poboček jsme Vám vždy nablízku.

www.strabag.cz



STRABAG
TEAMS WORK.

AŽD Praha

Zkušený český dodavatel komplexních řešení pro silniční a železniční dopravu

Systemy řízení silniční dopravy

- řízení městské dopravy
- řízení dálniční dopravy
- řízení dopravy v tunelech

BEZPEČNĚ K CÍLI

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



Monitoring staveb



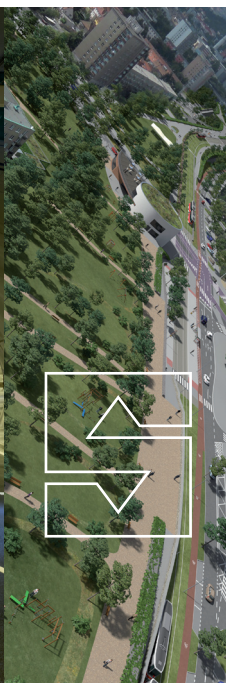
Konzultační služby



Výzkum a vývoj



Provozování tunelů



Projektové služby



Inženýrská a mandátní činnost



Informační podpora projektů a PR



Umění spolupráce

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

Metrostav

www.metrostav.cz

NA SPOLEČNÉ CESTĚ

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

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

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

















© TSK hl. m. Prahy, a.s., 2018

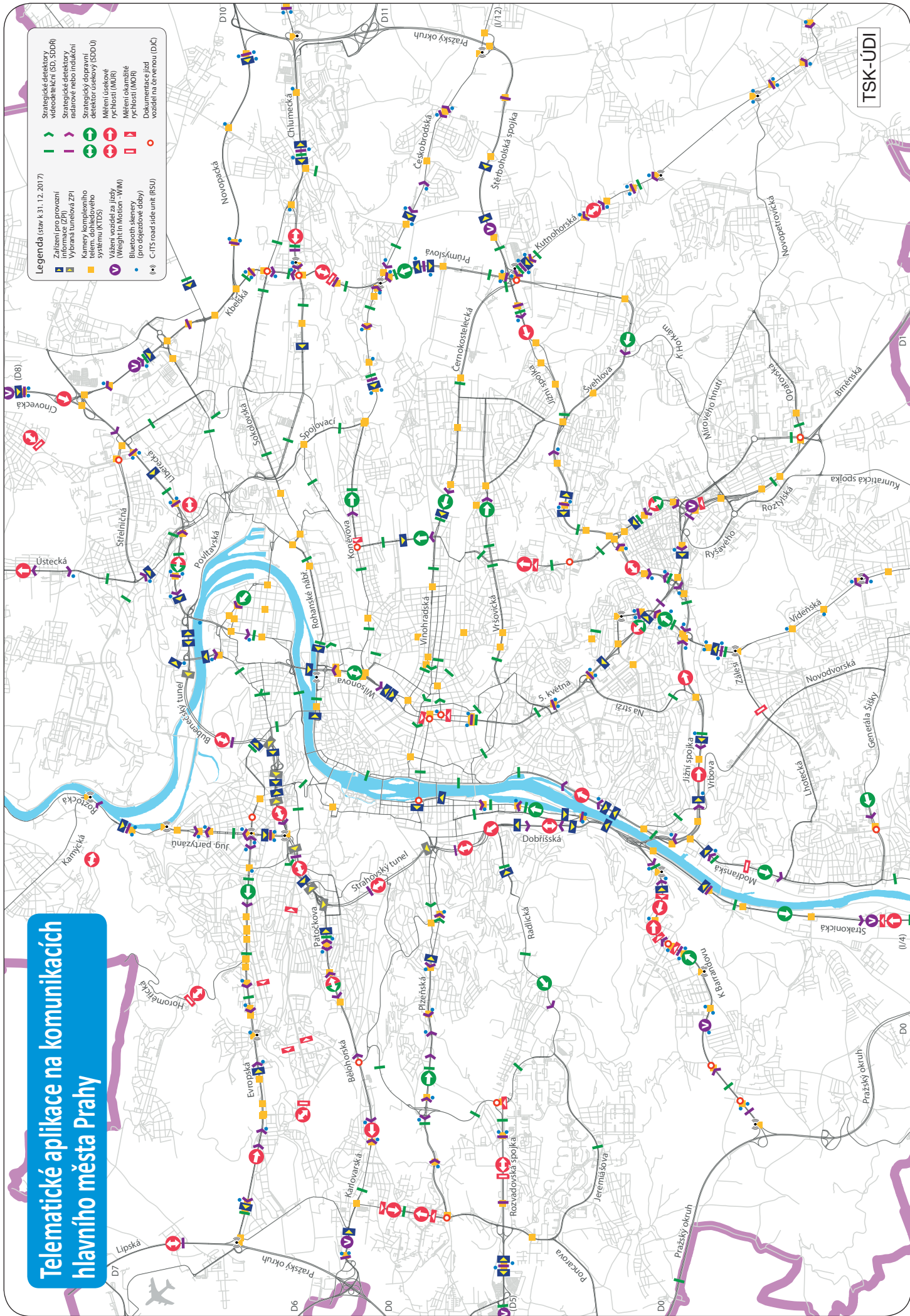
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)

● Ročenku připravil: TSK hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI) ● Autorský kolektiv: Olga Boučková, Mgr. Jaroslav Břeň, Ing. Richard Burger, Mgr. Eva Černá, Jiří Dytrych, Ing. Tomáš Havlíček, Ing. Pavel Hošek, Ing. Vladimír Kadlec, Ing. Marek Karban, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Jan Kreml, Ing. Ondřej Krouský, Ing. Milan Kříž, Ing. Adéla Langerová, Ing. Jiří Medek, Ing. Jug Mikuškovice, Ing. Jaromír Muchka, Stanislav Pfeifer, Ing. Jan Polák, Ing. Ladislav Sechter, Ing. Monika Sejková, Ing. Lubomír Šembera, Ing. Ladislav Štědrý, Ing. Jitka Tomsová, Ing. Martin Veverka, Ing. Vojtěch Veselý, Ing. Jan Voříšek, Ing. Jiří Zeman ● Externí spolupráce: Ing. Martin Šubrt ● Redakce: Ing. Zdeněk Balcar ● Prameny: Airports Council International, CDV, v. v. i., City Parking Group s. r. o., České dráhy, a. s., Český statistický úřad, ČD Cargo, a. s., ČSAD Praha holding, a. s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., ELTODO, a.s., Krajský úřad Středočeského kraje, Letiště Václava Havla Praha, Magistrát hl. m. Prahy, VINCI Park CZ a. s., úřady MČ hl. m. Prahy, MD ČR, Policejní prezidium ČR, Povodí Vltavy, s. p., PPS, a. s., Prague Boats, s. r. o., ROPID, Ředitelství silnic a dálnic ČR, SŽDC, s. o., SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o., www.aci.aero, www.cd.cz, www.dpp.cz, www.florenc.cz, www.flychicago.com, www.fraport.com, www.idos.cz, www.kr-stredocesky.cz, www.metrostav.cz, www.praha.eu, www.ropid.cz, www.szdc.cz, www.tunelblanka.cz, webové stránky zahraničních a vnitrostátních letišť uvedených v textu ● Fotografie: TSK-ÚDI, Letiště Václava Havla Praha, ČD Cargo, a. s., Jan Freitag, DiS ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● Vydáno TSK hl. m. Prahy, a.s. v počtu 1 500 ks ● Praha 2018

Telematické aplikace na komunikacích hlavního města Prahy

Legenda (stav k 31. 12. 2017)

-  Strategie detektorů videorekogniční (SD, SDDP)
-  Strategie detektorů radarové nebo indukční
-  Strategie dopravní detektor úseky (SDDU)
-  Měření úsekové rychlosti (MUR)
-  Měření objemové rychlosti (MOR)
-  Dokumentace jízd vozidel na číselnou (DIC)
-  Zážičení pro posuzování informací (ZPI)
-  Vybraná tunelová ZPI
-  Kamery, kompletního telem. dohledového systému (KTD5)
-  Vážení vozidel za jízdy (Weight In Motion - WIM)
-  Bluetooth skenery (pro dohledové úby)
-  C-ITS road side unit (RSU)





**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, A.S.
Úsek dopravního inženýrství
110 00 Praha 1, Řásnovka 8
www.tsk-praha.cz**