

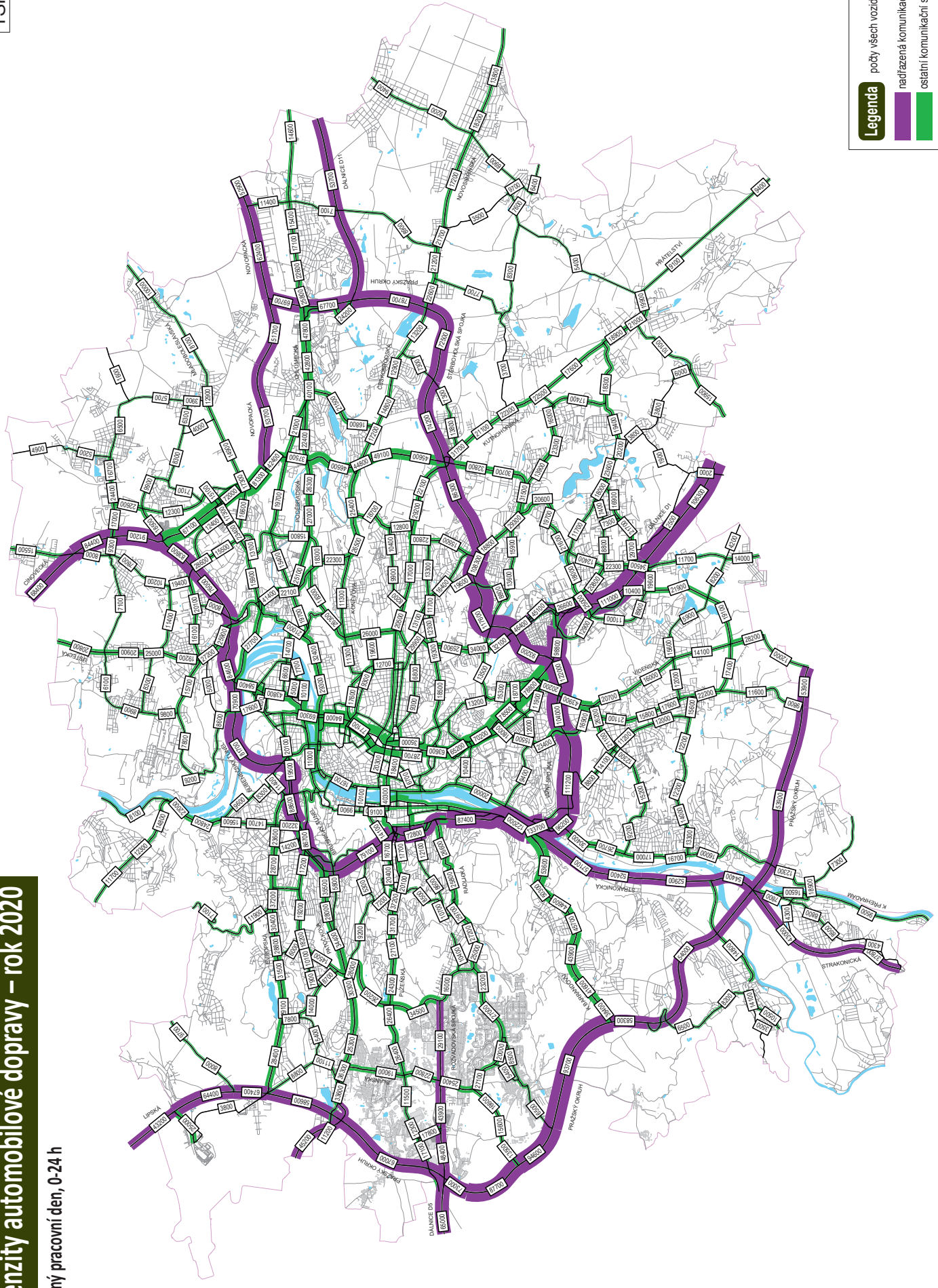
ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2020

Technická správa komunikací
hlavního města Prahy, a. s.
Úsek dopravního inženýrství

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Intenzity automobilové dopravy – rok 2020

Průměrný pracovní den, 0-24 h



Legenda počty všech vozidel za 24 h

- nadřazená komunikační síť
- ostatní komunikační síť



ROČENKA DOPRAVY PRAHA 2020

Vážení čtenáři,

dovolte mi v úvodu letošní Ročenky dopravy 2020 pár slov o předchozím a pro všechny netradičním roce. Více než kdy jindy se loni proměnilo dopravní chování Pražanů. Změnily se také důvody, proč a kam dojíždíme. Nebylo kam cestovat za zábavou, nákupy, návštěvami a kvůli práci z domova často ani ne za prací. Prožili jsme a prožíváme zásadní omezení našich životů v souvislosti s pandemií koronaviru, které se projevuje i do výrazně nižší poptávce po mobilitě. Volby jednotlivých druhů dopravy se také neustále mění. Zásadní byl vývoj pěší a cyklistické dopravy. Pěší doprava v rámci dělby přepravní práce (tzv. modal split) jako jediná nezaznamenala pokles (vyjma turistů) a cyklistická dokonce zaznamenala nárůst razantní.



Tento vývoj měl velmi zajímavý výsledek. Když individuální automobilová doprava klesla nejdříve o 35 % a poté, když se držela stále na poklesu alespoň 20%, naše ulice se staly mnohem bezpečnější a pro automobily plynule průjezdné. To vedlo k bezpečnému pocitu chodců a cyklistů a umožnilo samo o sobě rozvoj těchto druhů dopravy. Ze zásadních projektů pro pěší a cyklisty z minulého roku bych zdůraznil otevření Trojské lávky i proměnu křižovatky Karlovo náměstí x Resslova ulice, kde se po desítkách let napravila nemožnost bezbariérového průchodu napříč jedním z největších náměstí v Evropě.

Chci zdůraznit jednu věc. Velmi se věnujeme MHD, pěším a cyklistům, ale toto úsilí vyčnívá pouze z jednoho důvodu: v minulosti byly tyto oblasti bohužel přehlíženy. Rozhodně to neznamená, že to je na úkor jiných druhů dopravy a rozhodně nepolevujeme v silničních stavbách. Věnujeme úsilí jednotlivým druhům dopravy podle toho, kde si to dané okolnosti vyžadují. Uvnitř metropolí napříč světem má největší efektivitu veřejná hromadná doprava. Těmi nejzdravějšími způsoby jsou pěší a cyklistická doprava. Ale je zároveň nutné budovat kapacitní komunikace pro objezd města.

Zahájili jsme rekonstrukci Barrandovského mostu a k dalším výjimečným akcím bych zařadil i zatěžovací zkoušky Libeňského mostu. Nikdy předtím se nekonaly zkoušky, kdy by se každý oblouk zatěžoval tíhou přes 500 tun a zároveň po něm projížděla plně naložená tramvaj 60 km rychlostí. Tato extrémní zátěž přesvědčila širokou odbornou veřejnost, že cesta rekonstrukce je skutečně tou správnou cestou a architektonický skvost spojující Prahu 7 a 8 lze zachránit. Citlivé rekonstrukce se dočkají ikonické oblouky a na ně naváže kompletně nový most přes Rohanský ostrov dle původních Janákových skic.

Běží také práce na doprojektování poslední části Městského okruhu. Poskytujeme státu maximální podporu v přípravě Pražského okruhu, ale taktéž jsme zahájili projekční práce na zkapacitnění Průmyslové polookruhu a Jižní spojky. Tyto dva posledně zmíněné mohou zásadně pomoci pro dopravu skrz město mnohem dříve a velice efektivně ještě před dostavbou obou okruhů. Jako taková budou hrát zásadní náhradní roli před jejich dostavbou a dokážou je plně zastoupit. Již v loňském roce se nám povedlo dokončit zkapacitnění nájezdů a sjezdů z Barrandovského mostu na Modřanskou, na křížení Cínovecké a Kbelské či na nájezdu z 5. května na Türkovu ulici.

Šťastnou cestu a hlavně bezpečnou cestu Prahou v roce 2021.

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

V Praze dne 30. dubna 2021

Vážení čtenáři,

vítám vás při četbě Ročenky dopravy Praha 2020, kterou zpracoval kolektiv pracovníků Úseku dopravního inženýrství Technické správy komunikací Praha, a.s. Tradičně v ní najdete pokračování dlouholeté řady dat a informací mapujících stav a vývoj jednotlivých druhů pražské dopravy.



Za TSK, a.s. mohu s potěšením uvést, že se v loňském roce podařilo využít přidělené finanční prostředky jak k zajištění celého spektra obligatorních služeb, tak k vylepšení dopravní infrastruktury a také k vypracování velkého množství projektové dokumentace pro akce nejbližšího období.

Provedli jsme celou řadu rekonstrukcí, oprav i úkonů běžné údržby. K nejvýznamnějším patřily mimo jiné první etapa opravy Barrandovského mostu, nové vozovky na Jižní spojnici, opravy povrchů v ulicích Evropské, Novodvorské a Novovysočanské, celková rekonstrukce ulic Prosecká, Jaselská, Jungmannova nebo oprava opěrné zdi Letenského tunelu.

Za důležité považuji, že byl plnohodnotně zabezpečen průběh letní a zimní údržby včetně úklidu komunikací, tak důležitého právě v minulém roce.

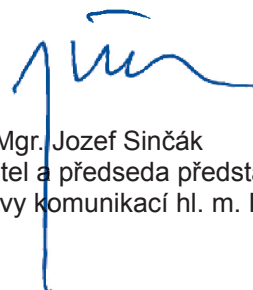
TSK, a.s. standardně sledovala dopravní charakteristiky ve městě. Přes atypičnost roku 2020 pokračoval v Praze nárůst počtu registrovaných vozidel, který hodnotou 870 vozidel na 1000 obyvatel patří k největším v Evropě. V dopravě se výrazně zrcadlily vlivy restriktivních protiepidemických opatření. Došlo k poklesu výkonů i intenzit automobilové dopravy a ke změnám dělby přepravní práce vedoucí ke zvýšení podílu individuální automobilové dopravy. Nárůst zaznamenala rovněž doprava cyklistická a posun nastal i v průběhu variací dopravy s posílením denního období na úkor noci.

Pro zvládnutí dopravních nároků jsme pokračovali v rozvoji inteligentního řízení, které je realizováno sofistikovanými telematickými zařízeními a nástroji, které veřejnost ocení např. při dynamickém řízení dopravy světelnou signalizací nebo při poskytování aktuálních dopravních informací. Symbolicky u příležitosti 90letého výročí prvního automatického semaforu (1930 střed Václavského náměstí) jsme ve spolupráci se Sdružením pro dopravní telematiku (SDT) spustili novou odbornou diskusní platformu s názvem Organizace, ovlivňování a řízení dopravy pro Prahu 21. století. Tato aktivita poslouží k výměně názorů na budoucí rozvoj dopravní telematiky v Praze a k získání zpětné vazby od co nejširšího okruhu uživatelů.

Do všech staveb i projektů se promítá naše trvalá snaha o zvýšení bezpečnosti dopravy. I vloni byla stavebně vylepšena řada přechodů a míst pro přecházení, připravena dokumentace pro jejich nová přisvětlení. Zprovozněním nových cyklostezek a dopravním značením na vozovkách byly vytvořeny příznivější podmínky pro jízdu cyklistů.

Rád bych na tomto místě poděkoval našim dodavatelům a kolektivu našich pracovníků za plné nasazení, díky kterému se v tomto složitém čase podařilo zadané úkoly splnit.

Přeji vám příjemnou četbu.



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

V Praze dne 30. dubna 2021

OBSAH

1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	5
1.1	Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2020	5
1.2	Porovnání Prahy s Českou republikou	6
2	VLIV KORONAKRIZE NA DOPRAVU V PRAZE	7
3	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	10
3.1	Vývoj motorizace a automobilizace	10
3.2	Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v prac. dnech	11
3.3	Skladba a časové variace dopravního proudu vozidel	14
4	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	19
4.1	Pražská integrovaná doprava	19
4.2	Metro	21
4.3	Tramvaje	22
4.4	Autobusy	23
4.5	Železnice v PID	25
4.6	Lanová dráha a přívozy	27
4.7	Hromadná doprava na území Prahy jezdících zdarma či mimo PID	28
4.8	Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím	28
4.9	Vývoj poptávky a opatření v PID v průběhu epidemie covid19	30
5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	32
6	PĚŠÍ DOPRAVA	37
7	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	39
7.1	Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)	39
7.2	Řídicí ústředny	41
7.3	Dopravní informační centrum Praha	41
7.4	Další dopravnětelematické systémy	44
8	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	50
8.1	Preferenze veřejné hromadné dopravy na SSZ	50
8.2	Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy	53
9	BEZPEČNOST DOPRAVY	54
9.1	Dopravní nehodovost	54
9.2	Dopravní výchova	58
9.3	Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti	59
10	ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY	60
11	DOPRAVA V KLIDU	61
11.1	Parkování v oblastech se zónami placeného stání	61
11.2	Záchytná parkoviště P+R	63
11.3	Místa pro zastavení typu K+R	65
12	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	66
13	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	74
13.1	Uzávěrka rozpočtu hl. m. Prahy za rok 2019 (schválená dne 2. 7. 2020)	74
13.2	Schválený rozpočet hl. m. Prahy na rok 2020 (ze dne 12. 12. 2019)	75
14	PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ	76
15	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	77
15.1	Letecká doprava	77
15.2	Vodní doprava	80
15.3	Nákladní železniční doprava	82

1 ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 Vybrané údaje o hlavním městě Praze k 31. 12. 2020

Rozloha města	496 km ²
Počet obyvatel	1 335 084
Celková délka komunikační sítě	4 060 km
z toho ve správě TSK, a.s.	2 342 km
ve správě jiných správců	1 718 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK, a.s.	615
z toho mostních objektů přes Vltavu	31
podchodů	124
Počet tunelů (celková délka 14 km)	13
Plocha chodníků ve správě TSK, a.s.	852 ha
Počet motorových vozidel	1 160 982
z toho počet osobních automobilů	925 716
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	870
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	693
Délka sítě metra	65,1 km
Délka sítě tramvají	142,7 km
z toho na vlastním nebo zvýšeném tělese	52 %
Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy	879,8 km
Dopravní výkony prostředků PID na území Prahy (metro, tramvaje, autobusy, vlaky)	
za průměrný pracovní den	0,6 mil. vozokm
za rok	195,2 mil. vozokm
Počet světelných signalizačních zařízení	668
z toho samostatných přechodů pro chodce	156
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	21,5 mil. vozokm
za rok	6,8 mld. vozokm
Dělbá přepravní práce – motorová doprava (dle počtu všech cest na území města za pracovní den)*	
hromadná doprava	42 %
automobilová doprava	58 %
Počet evidovaných dopravních nehod	16 925
Počet zranění při dopravních nehodách	1 757
smrtelných	22
těžkých	131
lehkých	1 604
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)	2,5

* Bilance všech cest v osobní dopravě na území města za pracovní den. Orientační přepočtení vztážený k 43. týdnu roku 2020 (tj. od 19. do 23. října), v podrobnějším členění údaje nejsou k dispozici.

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.)	1,335	10,702	12,5	
Počet motorových vozidel (tis.)	1 161	8 243	14,1	
z toho osobní automobily (tis.)	926	6 096	15,2	
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	870	770	-
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,1	1,3	-
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	693	570	-
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,4	1,8	-

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990-2020 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0-24)		
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
2018	23,0	171,1
2019	23,4	174,2
2020	21,5	158,0
Index 2020/1990 (%)	294,5	195,1
Index 2020/2019 (%)	91,9	90,6

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961-2020										
Rok	Praha					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel (tis.)	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel (tis.)	Motorová vozidla		Osobní automobily	
		celkem	%	celkem	%		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
2018	1 309	1 104 392	258	882 717	263	10 650	7 814 215	193	5 778 593	240
2019	1 324	1 140 482	266	911 844	271	10 694	8 053 984	199	5 960 041	247
2020	1 335	1 160 982	271	925 716	275	10 702	8 243 499	204	6 095 702	253

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

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

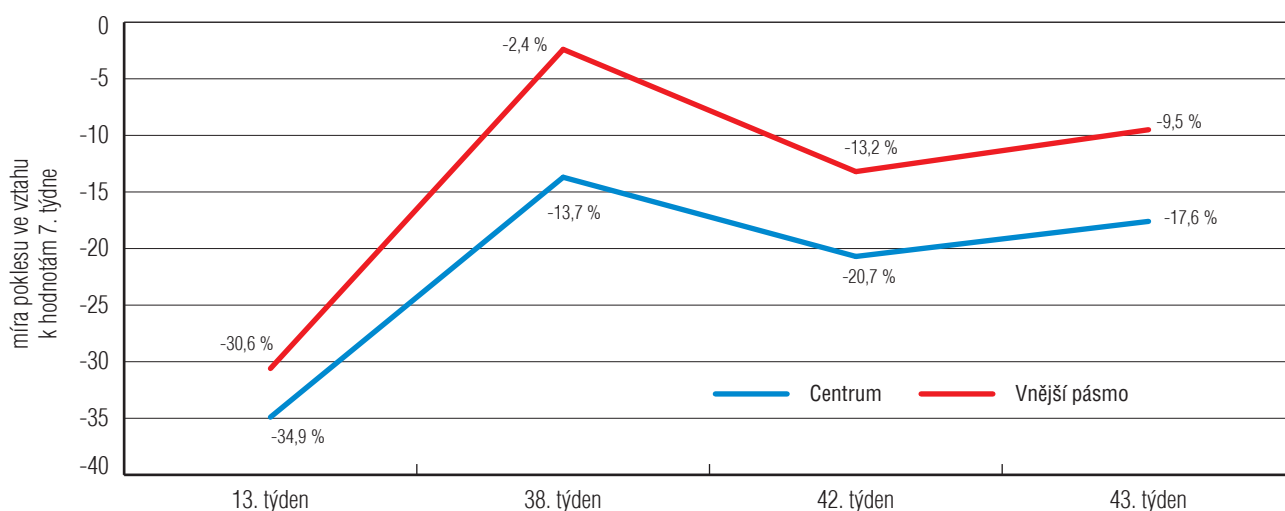
Počínaje rokem 2012 jsou údaje přebírány z nového centrálního registru vozidel (správcem údajů je Ministerstvo dopravy, odbor silničních vozidel).

2 VLIV KORONAKRIZE NA DOPRAVU V PRAZE

Od března roku 2020 se celý svět potýká s pandemií nemoci koronaviru SARS CoV-2. V České republice se nemoc projevovala především během jarních a podzimních měsíců. Vláda ve snaze o snížení následků onemocnění a zabránění přetížení nemocnic postupně zaváděla opatření aplikovaná od března s výjimkou letních prázdnin a začátku září až do prosince, která měla za následek i změny dopravního chování obyvatel. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. v průběhu celého roku sledovala vývoj dopravy v hlavním městě. Analyzovala jak automobilovou dopravu, průběh jejích intenzit na vybraných profilech pražské komunikační sítě, chování dopravního proudu a nehodovost, tak cyklistickou dopravu, u které sledovala intenzity cyklistů na stálých sčítacích stanovištích, a z dat Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. zjišťovala vývoj MHD.

Automobilová doprava zaznamenala na jaře nejvýraznější pokles o zhruba 30 %. Kolem letních prázdnin, během nichž docházelo k rozvolňování jednotlivých opatření, se dostala na téměř standardní úroveň (ve srovnání s daty z roku 2019) a v podzimních měsících, kdy se zdravotní situace v České republice opětovně zhoršila, se automobilová doprava v Praze pohybovala na úrovni 85 až 90 % obvyklého stavu.

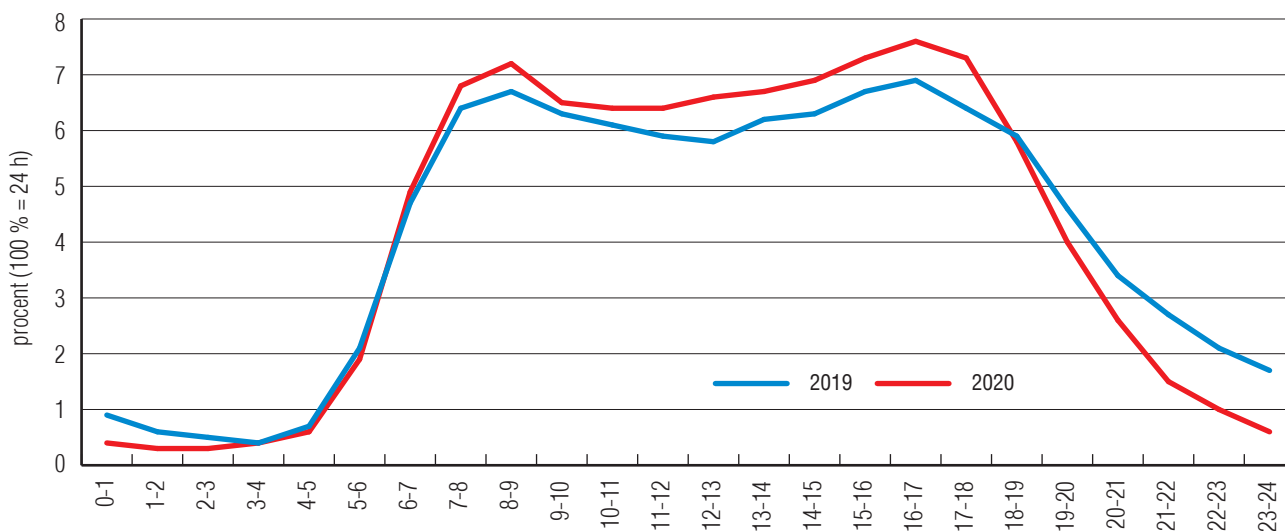
Srovnání vývoje automobilové dopravy během vybraných pracovních týdnů v roce 2020



Je patrné, že se sledované ukazatele v průběhu roku měnily v přímé závislosti na míře zavedených vládních restrikcí.

Změnu dopravního chování v průběhu dne dokumentují tzv. denní variace, které ukazují procentuální rozložení dopravní zátěže na celé pražské komunikační síti v průběhu průměrného pracovního dne a zobrazují tak období, kdy je dopravní síť nejvíce vytižena.

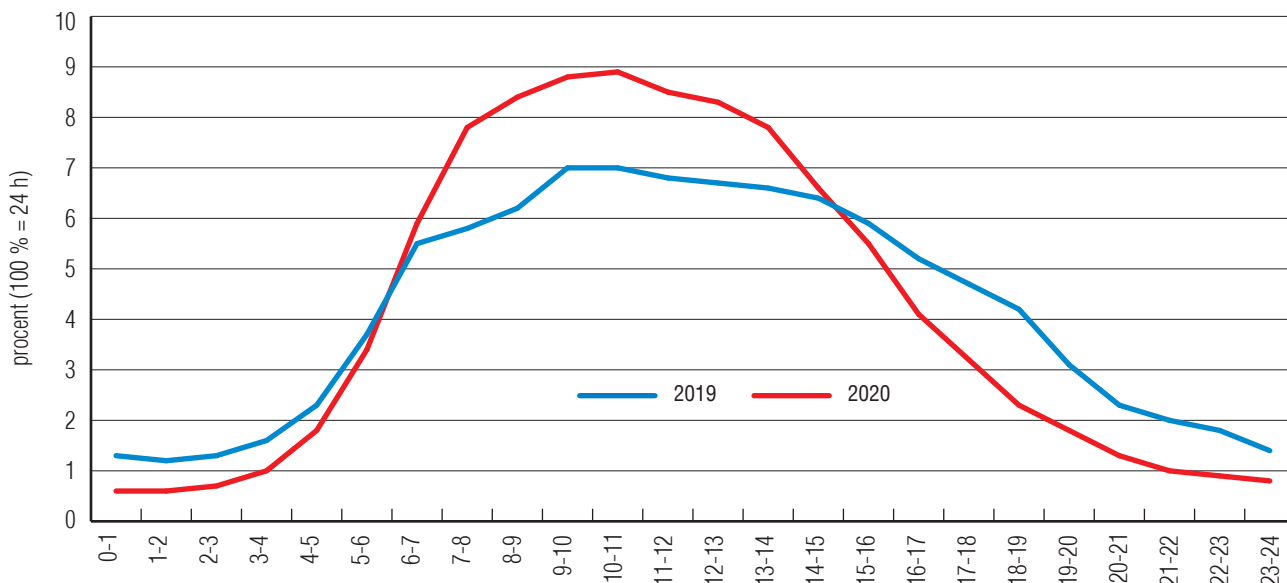
Porovnání denních variací automobilové dopravy v letech 2019 a 2020 – vozidla celkem



Z meziročního porovnání průměrných denních variací v letech 2019 a 2020 je zřejmé, že převážná většina cest automobilem během roku 2020 byla realizována v průběhu denní doby (od cca 5:00 do 19:00 hodin). Tato změna je dána skutečností, že jedním z aplikovaných vládních omezení uplatňovaných během jara, podzimu a závěru roku, byl zákaz nočního vycházení s výjimkou cest z a do zaměstnání. Z toho důvodu a současně s přihlédnutím ke snížení počtu cest vozidly taxislužby, který byl dán omezenou otevírací dobou restaurací a nočních podniků během vládních restrikcí, a k celkovému znatelnému poklesu turismu v hlavním městě, došlo k nižšímu počtu cest automobilem v průběhu nočního období, jak je zřejmé z meziročního porovnání denních variací.

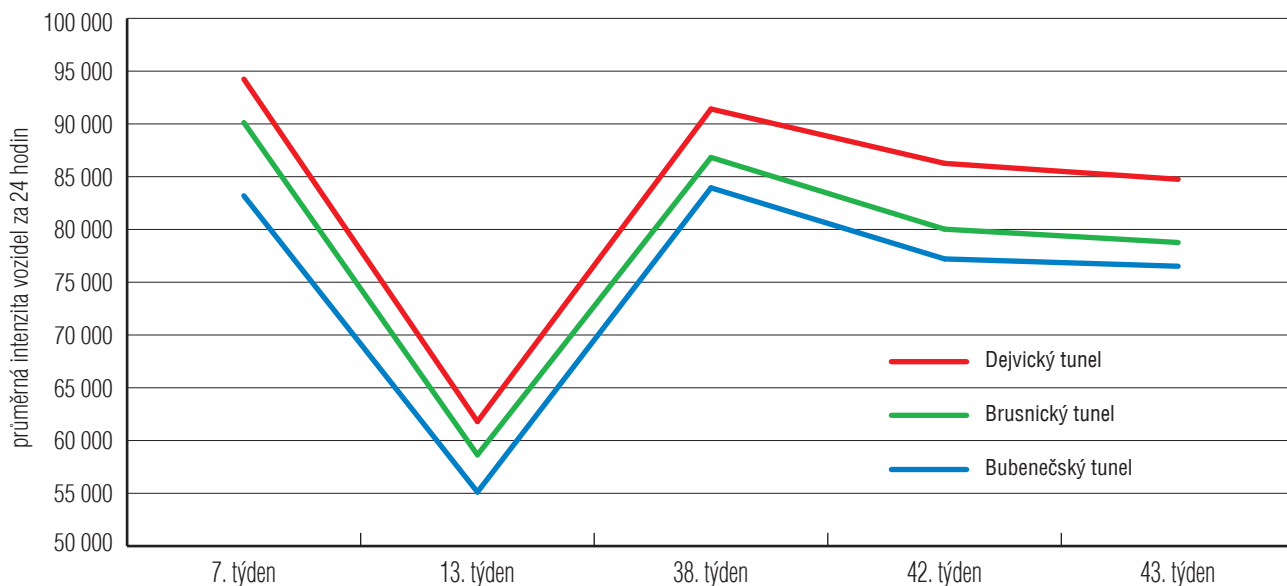
Ještě výrazněji se pokles dopravy v nočním období projevil u denních variací pomalých vozidel, tj. vozidel nad 3,5 tuny nejvyšší povolené hmotnosti.

Porovnání denních variací automobilové dopravy v letech 2019 a 2020 – pomalá vozidla



Zvláštní pozornost byla při sledování dopadů koronavirových omezení věnována intenzitám dopravy v Tunelovém komplexu Blanka (TKB) zprovozněném v září roku 2015.

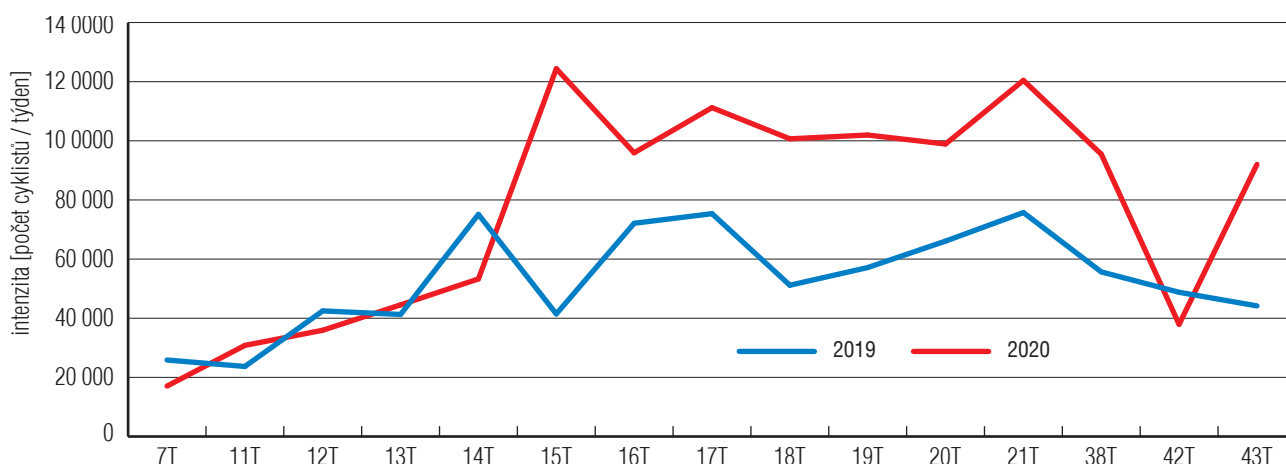
Vývoj intenzit dopravy v Tunelovém komplexu Blanka (vybrané týdny roku 2020)



Obdobně jako u intenzit automobilové dopravy na celé síti hlavního města Prahy došlo i v TKB k největšímu poklesu intenzit automobilové dopravy v jarním období, a to ve třináctém týdnu. Během letních prázdnin a měsíce září se intenzity vrátily na svou obvyklou úroveň. S opětovným zavedením podzimních restrikcí začaly intenzity automobilové dopravy znovu klesat, a to ve všech třech tunelech tvořících TKB, ale míry poklesu z jarního období již nedosáhly.

Současně s vývojem automobilové dopravy během roku 2020 byl sledován i vývoj cyklistické dopravy.

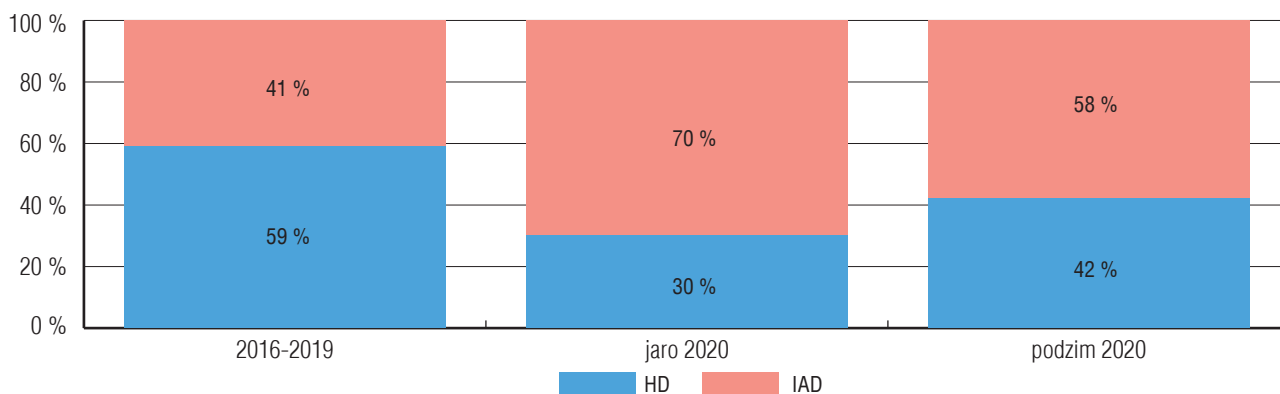
Meziroční srovnání vývoje cyklistické dopravy v letech 2019 a 2020 (týdenní intenzity)



Cyklistická doprava je více než jakýkoliv jiný druh dopravy závislá na počasí. Meziroční srovnání dokládá, že v roce 2020 došlo k celkovému zvýšení intenzit cyklistické dopravy. Tento nárůst je s největší pravděpodobností úzce spjat s tehdejší situací, která mnoho lidí přinutila k použití jízdního kola jako alternativy k MHD a také k využití jízdního kola jako možné náhrady zrušených sportovních aktivit jiného druhu.

Změny v dopravním chování obyvatel hlavního města v roce 2020 lze pozorovat ve vývoji dělby přepravní práce. Poslední komplexní vyhodnocení sady dopravních a dopravně-sociologických průzkumů bylo zpracováno v roce 2016 a zahrnovalo bilanci všech cest na území hlavního města Prahy, tj. cest vnitroměstských, dále vnějších, tedy cest do metropole nebo z ní ven, a rovněž i cest tranzitních, a to jak obyvatel Prahy, tak i návštěvníků hlavního města. Bohužel v roce 2020 se v této podrobnosti nepodařilo obdobnou sadu průzkumů zrealizovat, pro výpočet dělby přepravní práce roku 2020 tedy bylo využito pouze dostupných podkladů – zejména změn intenzit dopravy zaznamenaných na automatických sčítačích.

Vývoj dělby přepravní práce (HD/IAD – hromadná doprava/individuální automobilová doprava)



Na jaře 2020 došlo dle dostupných podkladů k poklesu dopravy na zhruba poloviční úroveň oproti předchozím letům. Na podzim byl pokles mírnější, a sice o přibližně 30 % vůči obvyklému stavu dopravy. Nárůst podílu IAD na úkor HD během jara 2020 lze dát do souvislosti s obavou cestovat hromadnou dopravou, s celkově nižším objemem intenzit pražské dopravy a se zrušením výběru poplatků za použití parkovacích zón na celém území hlavního města. Během podzimu již výběr těchto poplatků zrušen nebyl a rovněž celkový objem intenzit dopravy nedosahoval tak výrazného poklesu vůči obvyklému stavu. Vliv měl i pokles obav populace cestovat HD.

V průběhu roku 2020 narostl i podíl cyklistické dopravy, avšak v celkových hodnotách dělby přepravní práce se tato změna nijak významně neprojevila. Pouze v některých sledovaných týdnech pravděpodobně překročil dvouprocentní hranici.

Zaváděné restriktce se projevily i v hromadné dopravě. Podrobný popis vývoje poptávky a nabídky v hromadné dopravě i souhrn opatření, která byla v provozu HD aplikována, shrnuje kapitola 4.9. Epidemie koronaviru se současně promítla do většiny ukazatelů v konkrétních odvětvích dopravy za rok 2020 uváděných průřezově v následujících kapitolách.

3 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

3.1 Vývoj motorizace a automobilizace

Na území Prahy se celkový počet registrovaných motorových vozidel výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil, ale počínaje rokem 2012 začal opět počet registrovaných automobilů výrazně stoupat. Ke konci roku 2020 připadal v Praze jeden registrovaný osobní automobil na 1,4 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
2018	844	1,2	675	1,5	734	1,4	543	1,8
2019	861	1,2	689	1,5	753	1,3	557	1,8
2020	870	1,1	693	1,4	770	1,3	570	1,8

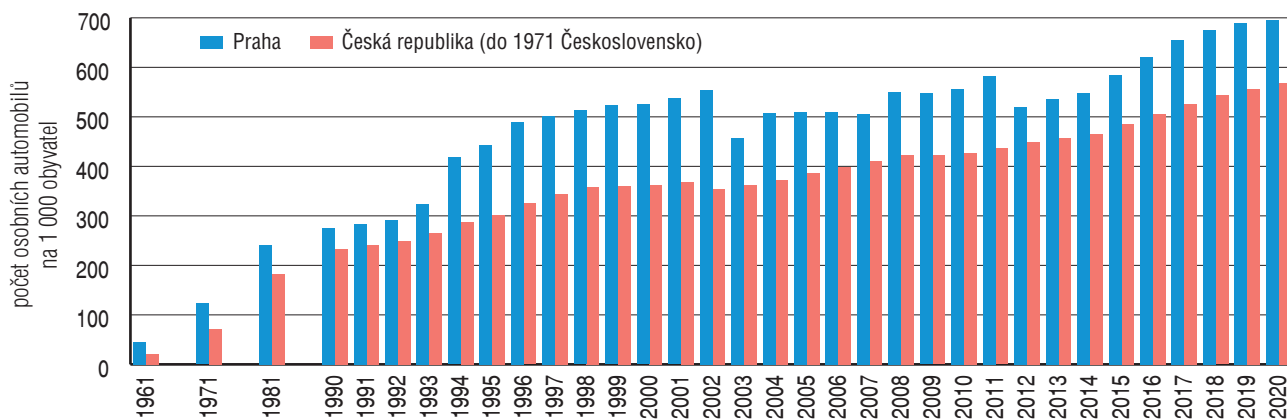


Bělohorská ulice



Vítězné náměstí

Vývoj stupně automobilizace



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

3.2 Dopravní výkony a intenzity automobilové dopravy v prac. dnech

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

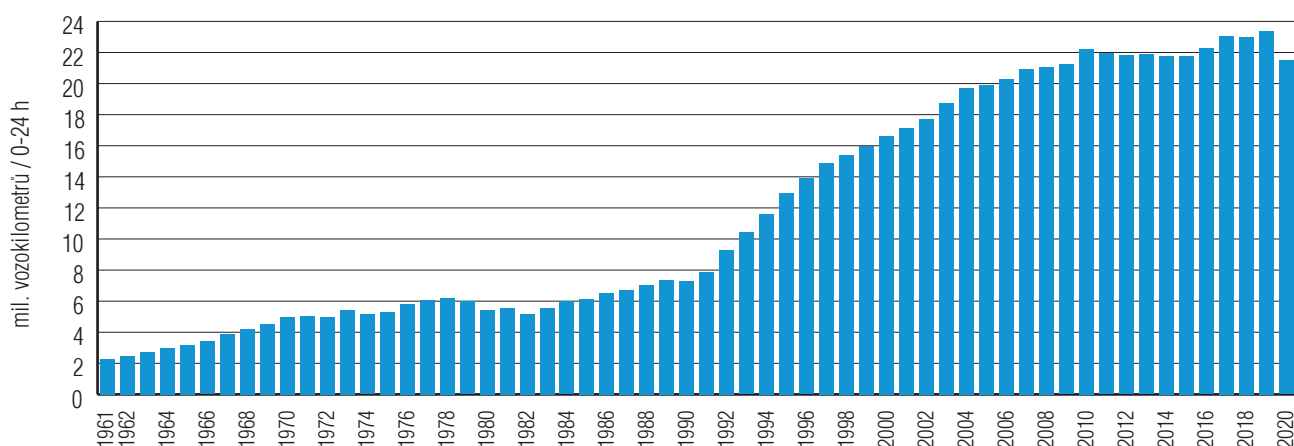
Základním agregovaným ukazatelem vývoje automobilové dopravy v Praze jsou dopravní výkony (ujeté vozokilometry) na celé komunikační síti, které jsou sledovány od roku 1978. Všechny údaje o dopravních výkonech a intenzitách automobilové dopravy se vztahují k období 0-24 hodin průměrného pracovního dne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

V roce 2020 ujela v období 0-24 h průměrného pracovního dne motorová vozidla na celém území hlavního města celkem 21,482 milionu vozokilometrů. Z toho podíl osobních automobilů činil 19,534 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Ve srovnání s předchozím rokem tak automobilová doprava na území Prahy v roce 2020, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, poklesla o přibližně 10 %.

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze (celá síť, průměrný pracovní 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
2018	23,006	315	20,977	359	91
2019	23,356	320	21,315	364	91
2020	21,482	295	19,534	334	91

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

Vývoj dopravních výkonů automobilové dopravy v Praze (celá komunikační síť, průměrný pracovní den, 0-24 h)



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

Širší oblast centra – centrální kordon

Na tzv. centrálním kordonu se zjišťují intenzity automobilové dopravy na vjezdu do širšího centra hlavního města, což je oblast vymezená přibližně Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem spolu s Riegrovými sadami na východě a Vyšehradem na jihu (přičemž tunely Strahovský, Mrázovka a tunelový komplex Blanka jsou vně centrálního kordonu). Vlivem omezení vyvolaných pandemií koronaviru byla sčítání na kordonu realizována pouze na jedné třetině obvyklého počtu lokalit.

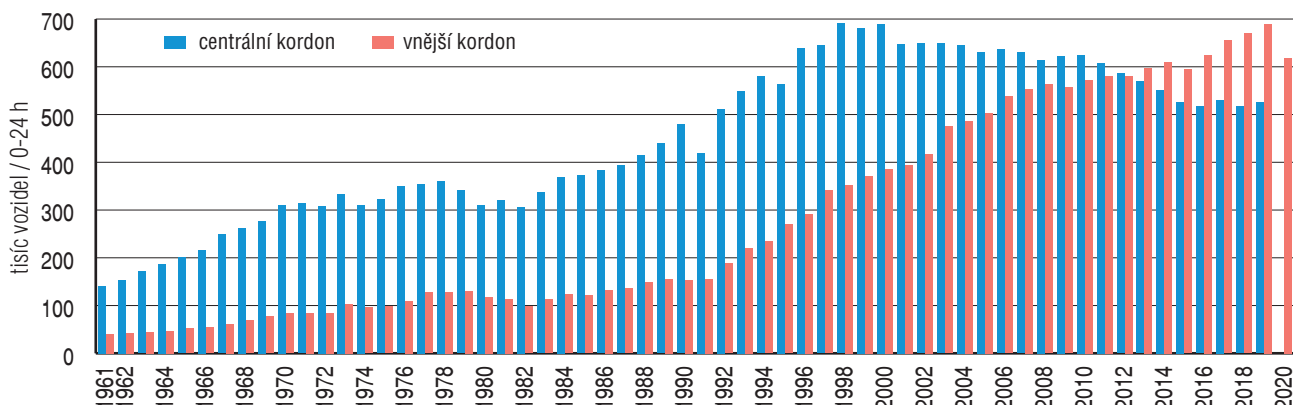
Vnější pásmo města – vnější kordon

Podle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území metropole, přijíždělo do Prahy (jednosměrně) přes hranici tohoto kordonu za 24 h průměrného pracovního dne 309 000 vozidel, z toho 272 000 osobních automobilů. Meziročně se automobilová doprava na vnějším kordonu snížila o 10,3 %.

Intenzita dopravy na centrálním a vnějším kordonu (pracovní den, oba směry celkem, 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
2018	491 000	116	9 700	23	517 000	108	595 000	536	62 000	168	657 000	427
2019	498 000	117	11 000	26	525 000	110	606 000	546	69 000	186	689 000	447
2020*	-	-	-	-	-	-	543 000	489	71 000	192	618 000	401

* Kvůli pandemii byla sčítání realizována pouze na třetině obvyklého počtu lokalit a nelze je tak meziročně srovnávat. 100 % = rok 1990

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



Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2020

	Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	134 000
2.	Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	122 000
2.	Strakonická ulice v úseku Dobříšská – Barrandovský most	122 000
4.	Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	118 000
5.	Jižní spojka v úseku Sulická – Braník	111 000

Nejzatíženější mosty přes Vltavu a tunely na pražské komunikační síti v roce 2020

	Most	Vozidel za den (0-24 h) celkem		Tunel	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	Barrandovský most	134 000	1.	Dejvický tunel	89 000
2.	Hlávkův most	69 000	2.	Brusnický tunel	87 000
3.	most Barikádníků	58 000	2.	Zlíčovský tunel	87 000
4.	Radotínský most	54 000	4.	Bubenečský tunel	82 000
5.	Jiráskův most	40 000	5.	Strahovský tunel	79 000

Nejzatíženější křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2020

	Mimoúrovňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem		Úrovňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1.	5. května – Jižní spojka	196 000	1.	Černokostecká – Průmyslová	68 000
2.	Strakonická – Barrandovský most	184 000	1.	Poděbradská – Kbelská	68 000
3.	Jižní spojka – Chodovská	145 000	3.	Kolbenova – Kbelská	60 000
4.	Jižní spojka – Barrandovský most	134 000	4.	Vypich	58 000
5.	Průmyslová – Jižní spojka	131 000	5.	Legerova – Anglická	57 000

Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2020 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.

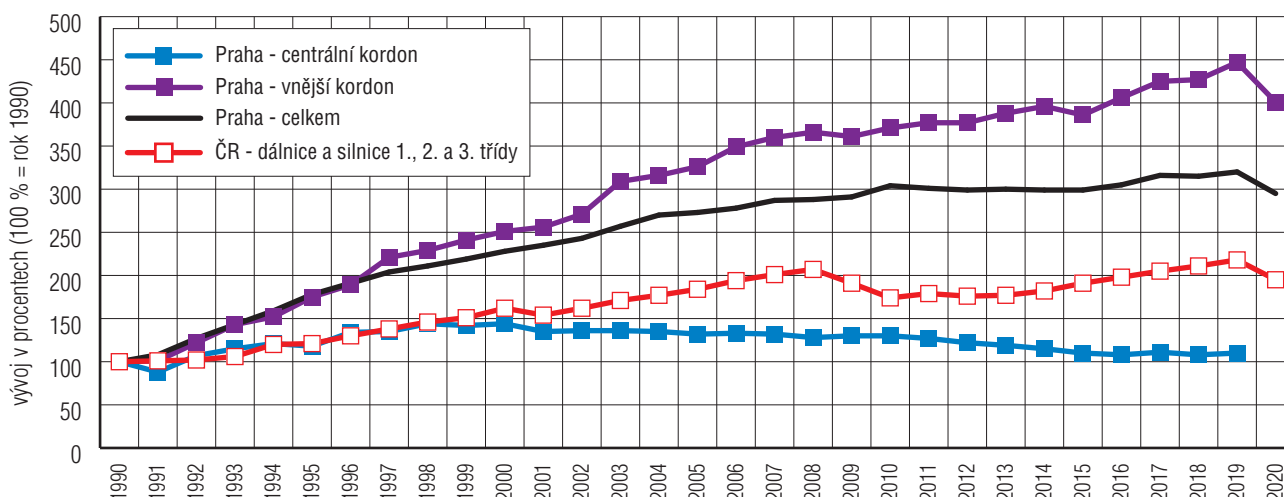


Provoz na Barrandovském mostě



Sjízdná rampa u křižovatky Bulhar

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



Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
2000	1,37	1,49	1,44
2010	1,30	1,30	1,30
2015	1,30	1,30	1,30
2019	1,30	1,30	1,30
2020	1,30	1,30	1,30

3.3 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 2020 činil na centrálním kordonu 96 %, na vnějším kordonu 88 % a v průměru na celé síti 91 %.

Skladba dopravního proudu v letech 1961-2020 (pracovní 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
2018	95,0	1,9	1,9	1,2	88,8	0,8	9,3	1,1
2019	94,9	1,7	2,0	1,4	88,0	1,0	10,0	1,0
2020	96,2	1,7	1,9	0,2	87,9	0,1	11,4	0,6

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



Provoz v Jeremiášově ulici



Kamionová doprava na Pražském okruhu u Cholupic

Rozložení intenzit automobilové dopravy v Praze během dne, týdne či roku představují variace automobilové dopravy. Uvedeny jsou z roku 2019, tedy posledního, jenž nebyl ovlivněn pandemií koronaviru. Vývoj denních variací za rok 2020 je uveden v kapitole číslo 2.

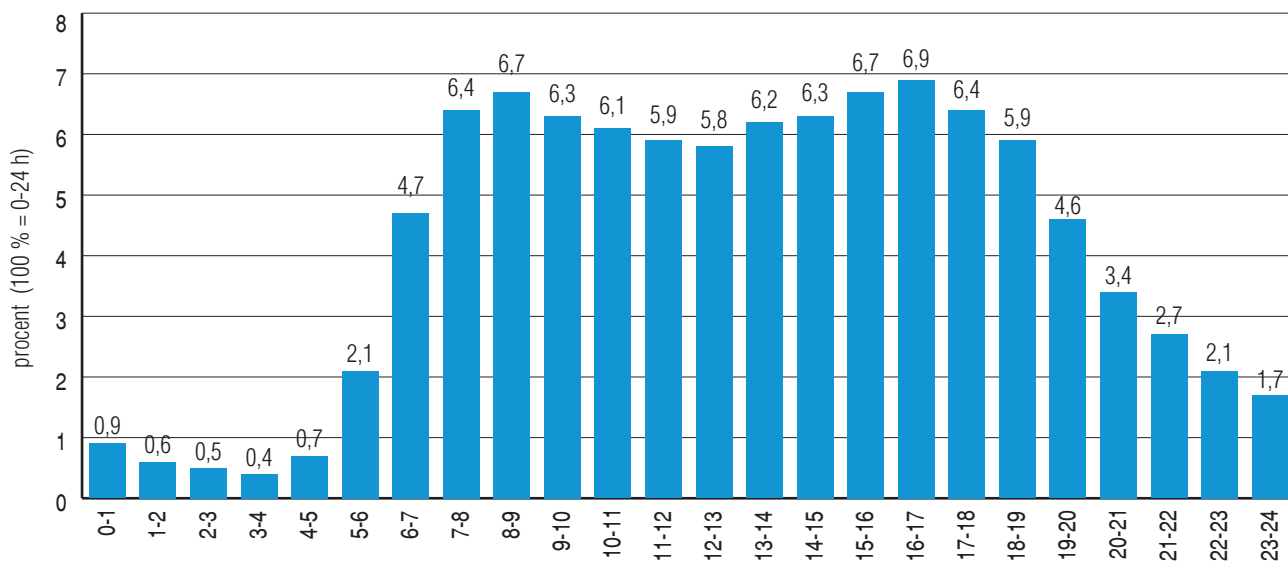
Základní charakteristiky denních variací dopravních výkonů v Praze v prac. dny v roce 2019

- V denním období se odehrávala převažující část dopravních výkonů celého dne (74 % za 6-18 h), podíl období 6-22 hodin činil cca 91 %.
- Ranní špičkovou hodinou byla 8.-9. hodina, v odpoledním období doprava kulminovala mezi 16.-17. hodinou.
- Podíl ranní špičkové hodiny činil 6,7 %, podíl odpolední špičkové hodiny byl roven 6,9 %, přičemž 100 % odpovídalo dopravním výkonům za 0-24 hodin průměrného pracovního dne.
- Rozdíly mezi podílem špičkových hodin a podílem hodin v poledním sedlovém období nebyly příliš výrazné.

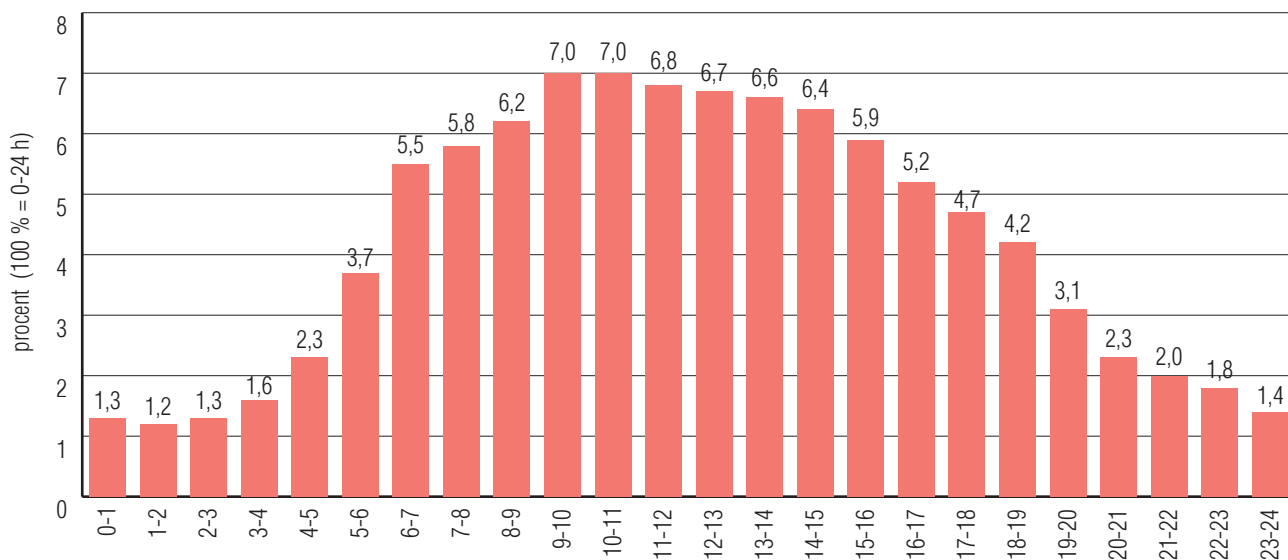
Významnější změny časových variací automobilové dopravy v Praze v letech 1990-2019

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

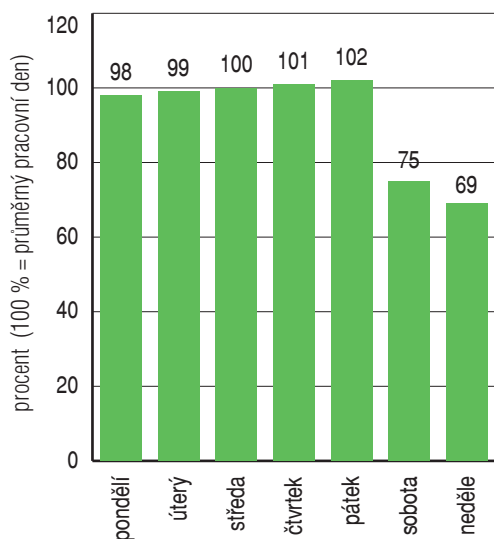
Denní variace automobilové dopravy celkem (rok 2019, Praha, celá síť, pracovní den)



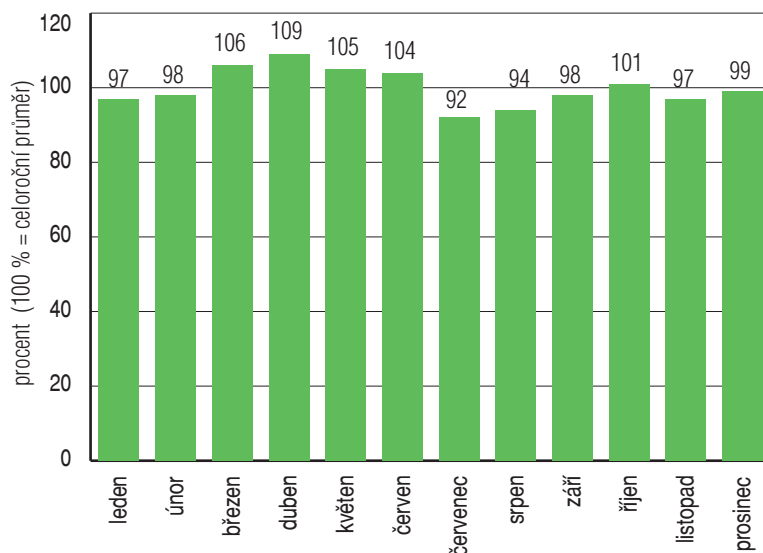
Denní variace nákladních automobilů a autobusů bez MHD (rok 2019, Praha, celá síť, pracovní den)



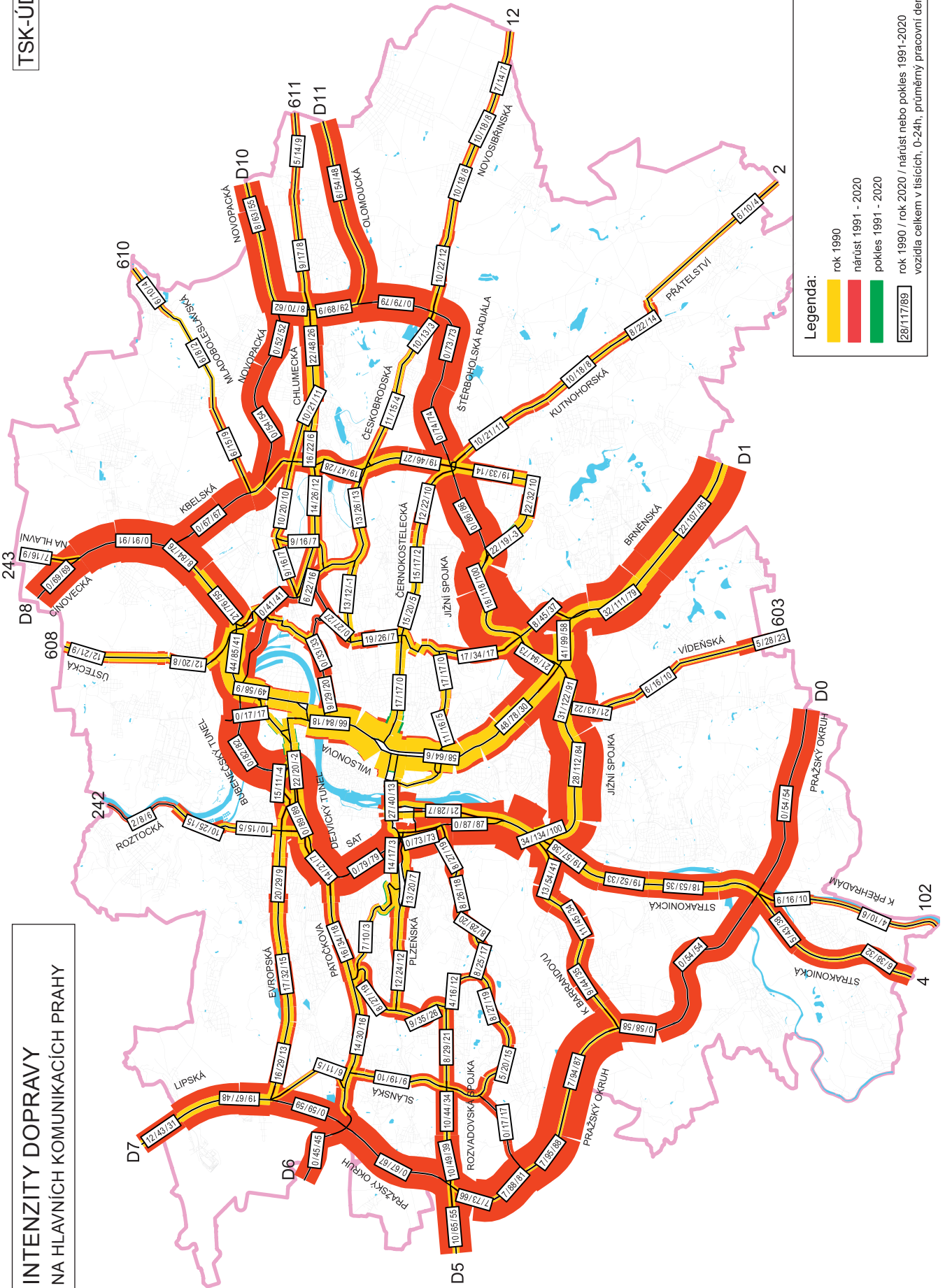
Týdenní variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



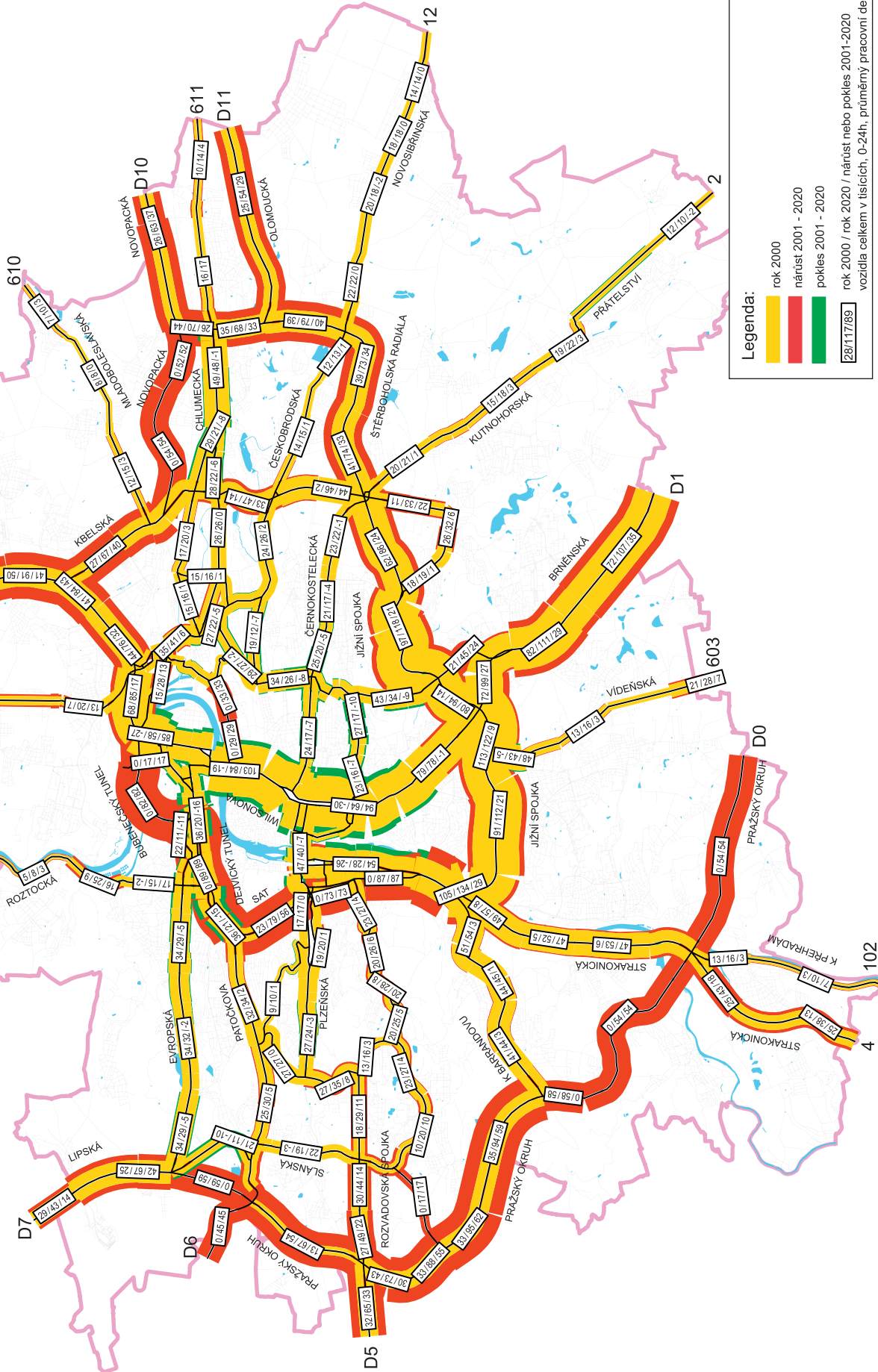
Roční variace (Praha, celá síť, vozidla celkem)



**INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY**



INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY

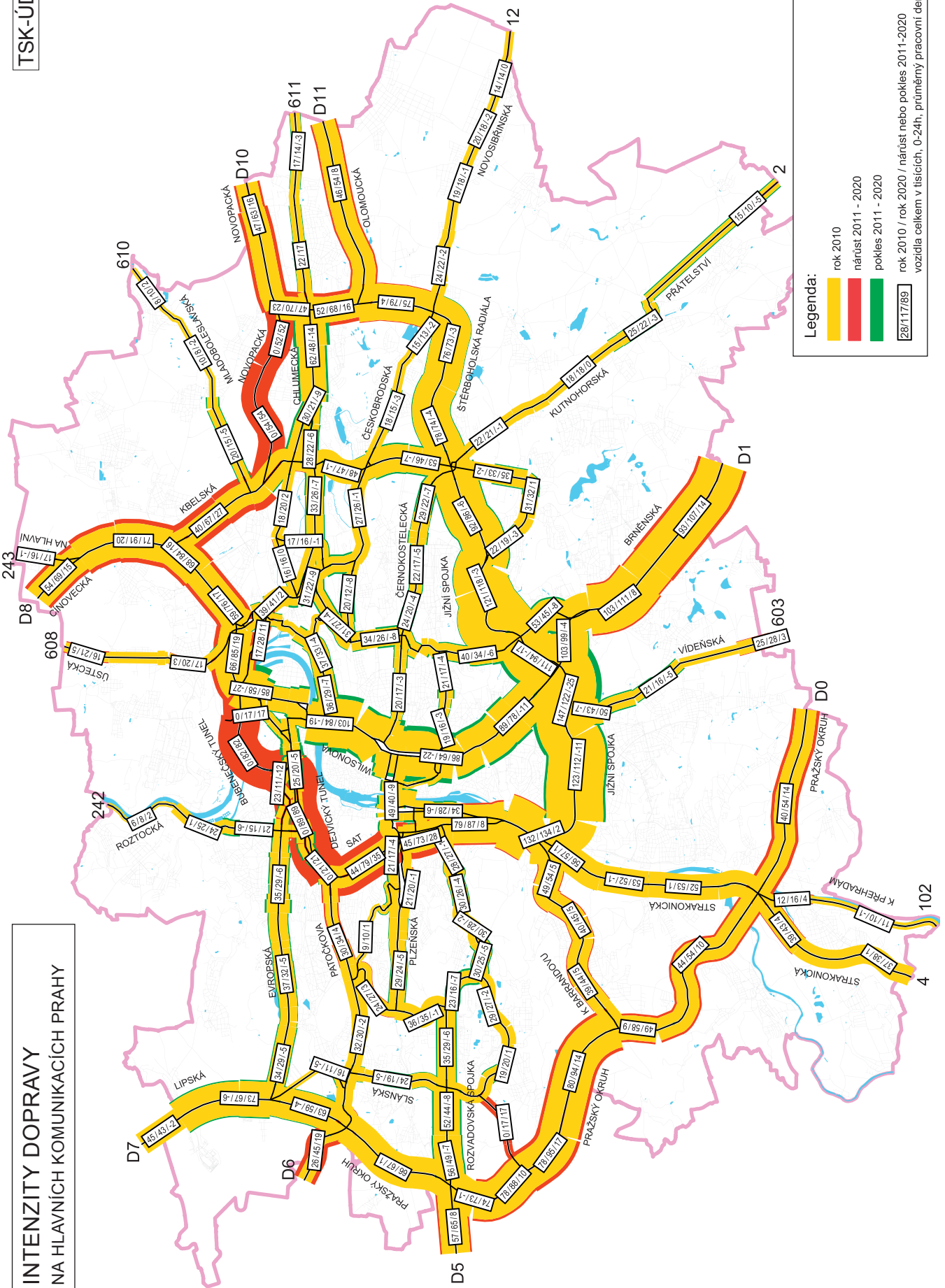


Legenda:

- rok 2000
- nárůst 2001 - 2020
- pokles 2001 - 2020

2811789
vozidla celkem v tisících, 0-24h, průměrný pracovní den

**INTENZITY DOPRAVY
NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY**



4 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

4.1 Pražská integrovaná doprava



Integrovaný systém hromadné dopravy v Praze a okolí se rozvíjí již 28 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, autobusy, trolejbus, železnice, lanovka, přívozy
Organizátoři PID	Příspěvkové organizace ROPID (Praha, od roku 1993) a IDSK (Středočeský kraj, od roku 2017)
Obyvatelé s přístupem k PID	2 715 134 obyvatel (1 335 084 v Praze a 1 380 050 ve Středočeském a ostatních krajích)
Obsluhované území	9 850 km ² (496 km ² hl. m. Praha a 9 354 km ² části Středočeského a ostatních sousedních krajů)
Počet obsluhovaných obcí	908 (240 obsluhováno železnicí i autobusy, 100 pouze železnicí, 568 pouze autobusy)
Počet linek PID	632 (215 pouze na území Prahy, 147 mezi Prahou a regionem, 270 pouze v regionu)
Počet dopravců PID	29 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a 27 soukromých dopravců)
Přepravených osob za rok	881 261 425 (800 442 125 v Praze a 80 819 300 ve Středočeském kraji)
Ceny základních jízdenek PID	Území Prahy – 24 Kč (30 min), 32 Kč (90 min), 550 Kč (měsíc), 3 650 Kč (rok)
Roční náklady PID v Praze	19,8 mld. Kč (83,4 % dotovala Praha, 1,3 % stát, 0,1 % ostatní subjekty a 15,2 % plynulo z tržeb)
Roční tržby PID v Praze	3,0 mld. Kč (15,2 % nákladů)



Souprava metra typu M1 ve stanici Muzeum na lince C



Nový označnický tramvajové zastávky na Palackého náměstí

Vývoj ročních dopravních výkonů PID na území hlavního města Prahy										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Metro (mil. vozokm/rok)	54,8 ↑	54,1 ↓	53,0 ↓	52,2 ↓	55,7 ↑	57,5 ↑	58,1 ↑	59,2 ↑	60,9 ↑	56,7 ↓
Tramvaje (mil. vozokm/rok)	54,0 ↑	53,5 ↓	51,0 ↓	50,9 ↓	51,5 ↑	54,6 ↑	57,9 ↑	57,7 ↓	58,5 ↑	54,4 ↓
Autobusy* (mil. vozokm/rok)	76,2 ↑	76,8 ↑	75,8 ↓	75,8 ↓	77,3 ↑	78,0 ↑	79,6 ↑	82,1 ↑	82,5 ↑	78,4 ↓
Vlaky (mil. vlakokm/rok)	4,4 ↑	4,6 ↑	4,6 ↑	4,7 ↑	4,8 ↑	4,9 ↑	5,2 ↑	5,4 ↑	5,7 ↑	5,7 ↓
CELKEM*	189,4 ↑	189,0 ↓	184,4 ↓	183,6 ↓	189,3 ↑	195,0 ↑	200,8 ↑	204,4 ↑	207,6 ↑	195,2 ↓

* provedena drobná korekce údajů u autobusů v letech 2017, 2018 a 2019 (doplňeny výkony jednoho z nových dopravců v PID)

Vývoj rozsahu PID v okolí Prahy										
	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	
Počet obcí obsluhovaných PID	3	23	221	345	347	359	657	770	908	
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	235	529	532	536	
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	147	150	161	220	263	331	

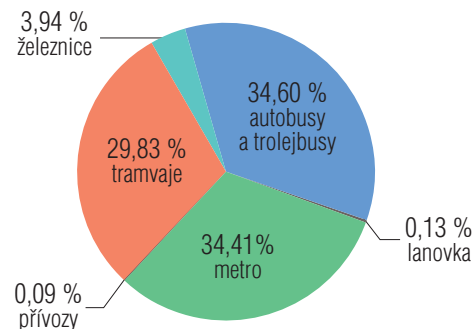
632 linek provozovaných v PID		
Dopravní prostředek	Linka	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C (denní provoz)
Tramvaje	34	25 denních (1-18, 20-22, 23 dočasně mimo provoz, 24-26), 9 nočních (91-99)
Autobusy (trolejbusy) městské (s trasou pouze na území hl. m. Prahy)	168	127 denních (100-250), 15 nočních (901-915), na letiště (AE dočasně mimo provoz), 23 školních (251-275), speciální (H1), trolejbus (58)
Autobusy příměstské (z Prahy do regionu)	110	100 denních (300-404, 500), 10 nočních (951-960)
Autobusy regionální (mimo území Prahy)	221	220 denních (416-499, 509-747), 1 sezónní cyklobus
Železnice (z Prahy do regionu a pouze v Praze)	39	14 S (S1-S9, S22, S49, S54, S65, S88), 1 městská linka (S34), 15 R (R9, R10, R16-R21, R24, R26, R41, R43, R44, R45, R49), 9 sezónních linek
Železnice (mimo území Prahy)	50	39 linek S (S10-S12, S18, S20, S21, S23-S28, S30-S35, S40, S42-S46, S50, S53, S57, S60, S66, S67, S70, S75, S76, S80, S90, S98, S99), 2 linky R (R22, R23), 7 linek U (U4-U40), 1 linka L4 a 1 sezónní linka
Přívozy	7	P1, P2 (oba celoroční), P3, P4, P5, P6 a P7 (všechny sezónní)
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín

Provozovatelé linek PID	
Metro, tramvaje, lanovka na Petřín	DP hl. m. Prahy, a. s. (38 linek)
Autobusy městské	DP hl. m. Prahy, a. s. (130 linek) 5 soukromých dopravců (38 linek)
Autobusy příměstské a regionální	20 soukromých dopravců (318 linek) DP hl. m. Prahy, a. s. (13 linek)
Železnice	České dráhy, a. s. (72 linek) KŽC Doprava, s. r. o. (8 linek) Arriva vlaky, s. r. o. (5 linek) Die Länderbahn CZ s. r. o. (3 linky) Leo Expres Tenders (1 linka)
Přívozy	Pražské Benátky, s. r. o. (5 linek) PPS, a. s. (1 linka) Vittus group, s. r. o. (1 linka)



Městská autobusová linka 184 v Jeremiášově ulici

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2020		
Druh dopravy a provozovatel	Cestujících/rok	
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	251 423 000	31,41 %
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	238 788 000	29,83 %
Autobusy a trolejbusy městské (DPP a soukr. d.)	232 911 000	34,60 %
Autobusy příměstské (soukromí dopravci a DPP)	44 056 000	
Železnice (ČD, KŽC, Arriva, Leo Express)	31 556 000	3,94 %
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	1 014 000	0,13 %
Přívozy (soukromí dopravci)	694 125	0,09 %
CELKEM	800 442 125	100,00 %



Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2020				
	Metro	Tramvaje	Autobusy**	Železnice
Provozní délka sítě na území hl. m. Prahy (km)	65,1	142,7	879,8	159,8
Provozní délka sítě mimo území Prahy (km)	-	-	> 2 400,0	1 520,0
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,52	0,578	3,72
Průměrná cestovní rychlost na území Prahy (km/h)	35,7	19,5	23,9	49,3
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)*	56 660	54 386***	78 353	5 677
Ujeté vozokilometry mimo území Prahy za rok (tis.)*	-	-	36 834	16 368
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	251 423	239 802***	276 967	31 556
Přepravené osoby mimo území Prahy za rok (tis.)	-	-	37 611	43 208****

* u železniční dopravy jde o vlakokilometry ** v Praze včetně trolejbusu *** včetně lanové dráhy na Petřín **** ve vlacích ČD, a. s.

4.2 Metro

Pražské metro tvoří základní přepravní síť MHD. Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonali cestující metrem v říjnu 2020 cca 680 000 cest za den (bez přestupů cca 828 000 cest), tj. o cca 44 % méně než ve stejném období o rok dříve. Rozsah provozu byl ve stejný okamžik omezen o cca 9 %, přičemž bylo denně vypraveno 1 644 vlakových spojů (490 na lince A, 540 na lince B a 614 na lince C). Podrobnější přehled o vývoji nabídky a poptávky v souvislosti s epidemií koronaviru najdete v kapitole 4.9.

Základní údaje o síti metra v Praze			
Linka	Rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den*
3 (A, B, C)	denní cca 4:45–0:15 hodin	65,1 km	cca 828 000
Stanic	Bezbariérových stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61	45 (74 %)	1,122 km	35,7 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2020	Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce*	
251 423 000	31,41 % podíl v rámci PID	56 660 000 (souprava=5 vozů)	90 (A 21, B 33, C 36)
Nejvíce spojů na lince*	Nejkratší interval*	Nejzatíženější úsek**	Nejzatíženější stanice**
Linka C (628 spojů/den)	Linka C (2 min 10 sekund)	IPP-Vyšehrad (277 300 osob/den)	Můstek A/B (178 100 osob/den)

* k datu 14. 10. 2020 při obvyklém provozu omezeném o cca 9 %

** data z posledního celosíťového průřezu z roku 2015



Souprava 81-71 ve stanici Smíchovské nádraží



Nový výťah až na autobusové zastávky na Opatově

Přehled událostí v pražském metru v roce 2020

Měsíc	Popis události
duben	<ul style="list-style-type: none"> Od 9. dubna večer do dopoledních hodin 14. dubna byl přerušen provoz na lince C v úseku Pražského povstání – Kačerov. V okolí stanice Pankrác bylo vyměněno více než 400 pražců.
červenec	<ul style="list-style-type: none"> Mezi 4. a 12. červencem byl přerušen provoz na lince C v úseku Hlavní nádraží – Kačerov. Přes 600 pražců bylo vyměněno mezi stanicemi I. P. Pavlova a Muzeum.
září	<ul style="list-style-type: none"> Ve dnech 26. – 28. 9. pokračoval proces výměn pražců v blízkosti stanice Pankrác (cca 550 pražců). Provoz linky C byl přerušen v úseku Pražského povstání – Kačerov. Dřevěné pražce se se na nejstarším úseku metra C mezi Florencí a Kačerovem, který byl uveden do provozu v roce 1974, nacházely v počtu 19 397 kusů. Protože má dřevo v tunelech v suchu i větší vlhkosti tendenci ztrácet svou pevnost, což by časem mohlo vést k uvolnění upevňovadel kolejnic, byla třeba jejich výměna. Z 19 397 dřevěných pražců bylo zatím ve všech dosavadních výlukách vyměněno 6 520 kusů, tedy cca 33,6 %. Dalších cca 12 877 pražců v centrálním úseku linky C na výměnu ještě čeká. Při průměrném tempu výměny cca 1 500 pražců ročně lze výluky tohoto typu na lince C očekávat ještě cca 8-9 let.
říjen	<ul style="list-style-type: none"> Projekt pokrytí sítě pražského metra mobilním signálem dospěl do své poloviny (pokryto 32 stanic ze 61). V roce 2020 přibýly např. stanice Můstek, Muzeum či Dejvická na lince A, Palmovka, Florenc a Anděl na lince B a Chodov či Háje na „očekku“. Plné pokrytí sítě metra mobilním signálem se předpokládá na konci roku 2021.
listopad	<ul style="list-style-type: none"> 1. listopadu byla zahájena výměna eskalátorů a modernizace vestibulu ve stanici Anděl ve směru Na Knížecí, která potrvá do konce srpna roku 2021. Po celý rok 2020 pak probíhala výstavba výťahů do stanice Karlovo náměstí.
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> 16. prosince byla ukončena rekonstrukce stanice metra Opatov na lince C, při níž byla vybudována dvojice výťahů (z nástupiště do vestibulu a následně z vestibulu na autobusové zastávky ve směru na sever). Stanice Opatov se stala 45. bezbariérově přístupnou stanicí metra v Praze (bezbariérově přístupné jsou již 3/4 stanic metra v Praze).

4.3 Tramvaje

Tramvajové tratě jsou součástí páteřní sítě kolejové dopravy. Linky tramvajů zajišťují všechny druhy spojení, radiální i tangenciální a v síti PID mají nezastupitelnou úlohu. Během jednoho pracovního dne v říjnu roku 2020 vykonali cestující tramvajemi cca 784 600 cest, tj. o cca 36 % méně než v obvyklém stavu. Rozsah provozu byl ve stejný okamžik omezen o cca 9 %, přičemž bylo denně vypraveno cca 6 790 spojů.

Základní údaje o síti tramvajů v Praze

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den**
34 (25 denních, 9 nočních)	cca 4:45–0:30 hodin	142,7 km (52 % na vlastním* tělese)	784 600
Zastávky	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
275 názvů (601 sloupků)	cca 0:15–5:00 hodin	0,52 km	19,5 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2020	Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce**	
238 788 000	29,83 % podíl v rámci PID	54 386 000 (souprava=2 vozy T)	439
Nejvíce spojů na lince**	Nejkratší interval**	Nejzatíženější úsek***	Nejzatíženější zastávka***
Linka 22 (480 spojů/den)	Linka 9, 17, 22 (4 min)	IPP-Štěpánská (84 730 osob/den)	Anděl (80 380 osob/den)

* či zvýšeném tělese ** k datu 14. 10. 2020 při provozu omezeném o cca 9 % *** data z posledního celosíťového průzkumu (2016)



Vozy 15T v nově zrekonstruované zastávce Lihovar

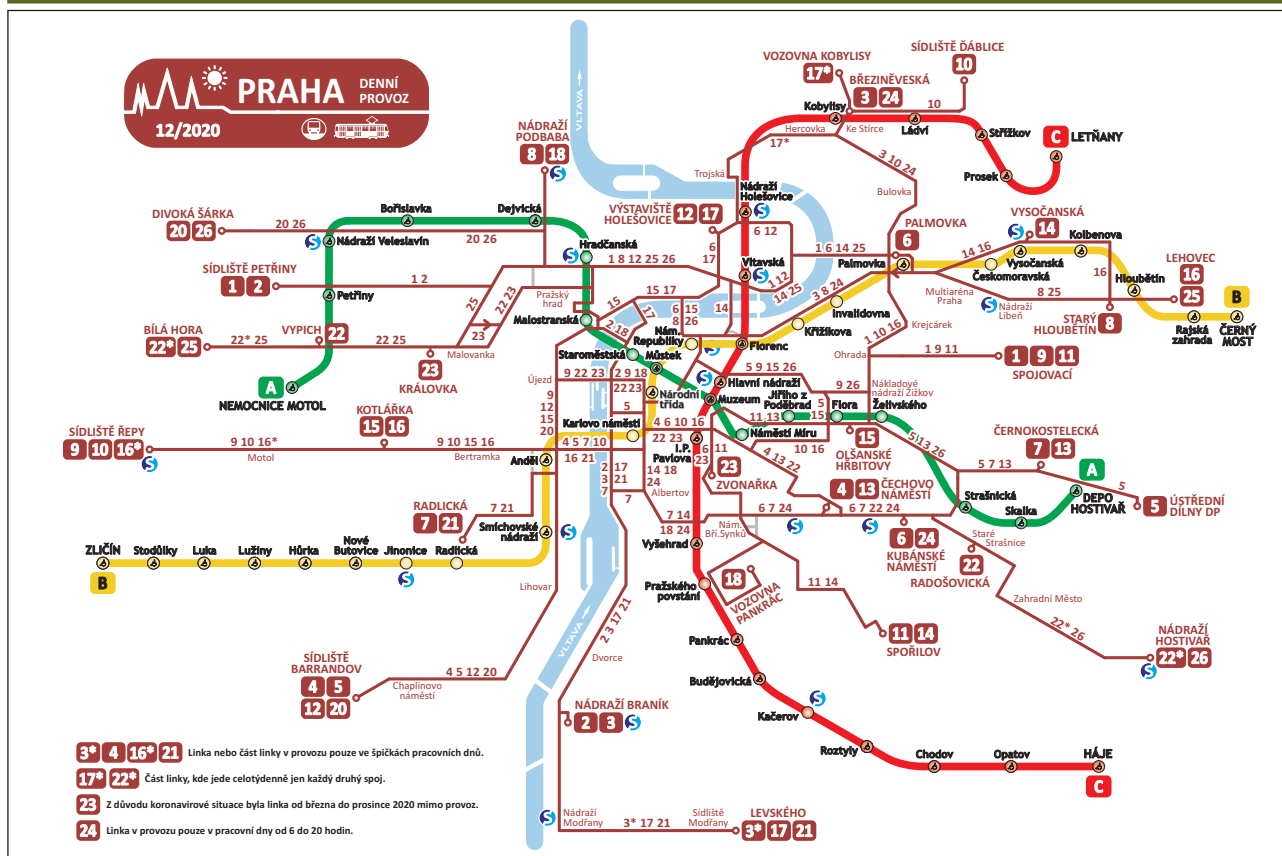


Souprava vozů T2 určená pro nostalgický provoz na lince 2

Přehled událostí v tramvajové dopravě v roce 2020

Měsíc	Popis události
únor	• Od 28. 2. do 3. 4. probíhala rekonstrukce cca 480 metrů tramvajové trati v úseku Poliklinika Vysočany – náměstí OSN, která obsahovala i zkrácení „vídeňské“ zastávky Nádraží Vysočany na délku jedné tramvajové soupravy.
březen	• 7. března se do Prahy po 56 letech vrátily dva tramvajové vozy typu T2, které jsou především pro nostalgický provoz. • 14. března začala první etapou rekonstrukce Nádražní ulice, při níž došlo po více než 16 letech provozu také k rozsáhlé opravě tramvajové tratě mezi Hlubočepy a Sídlištěm Barrandov. Po dokončení těchto prací na konci května byla náhradní doprava mezi Smíchovem a Barrandovem až do podzimu řešena kombinací autobusové a tramvajové linky (X12 Na Knížecí – Hlubočepy a 32 Hlubočepy – Sídliště Barrandov). V obrotišti Sídliště Barrandov současně došlo k vybudování odbočky a 40 metrů nové trati, která bude výhledově pokračovat do Slivence.
květen	• V první polovině května probíhala po etapách zejména o prodloužených víkendech výměna kolejových konstrukcí na Karlově náměstí (u ulic Resslova i Na Moráni) a kolejnic ve směrových obloucích v ulici Na Moráni.
srpen	• Od 18. května do konce letních prázdnin dostávala moderní podobu tramvajová trať v ulicích V olšínách a Starostrašnická. Zastávka Nad Primaskou byla posunuta severněji k výjezdu z vozovny, dostala název Vozovna Strašnice a spolu se zastávkou v opačném směru je nově bezbariérově přístupná (chodníkové mysy). Zastávka Vozovna Strašnice ve směru z centra ve Vinohradské ulici byla zrušena, protější zastávka nese nový název Vinice.
říjen	• 31. října skončila rekonstrukce trati v Nádražní ulici, jejíž část (900 m) je nyní nově vedena na samostatném tělese přilehlém k železniční trati. Novou bezbariérovou podobu získaly zastávky Lihovar, zastávky ČSAD Smíchov byly zrušeny, byl zrekonstruován most přes železniční trať na Zlíchově a položena kolejová odbočka na budoucí Dvorecký most.
listopad	• Od 19. 9. do 27. 11. probíhala rekonstrukce tramvajové trati v ulicích Na Veselí a Soudní. Zastávky na Veselí dostaly bezbariérovou podobu a současně byl vybudován nový 250 m dlouhý úsek tratě v ulici Na Pankráci, na němž se předpokládá zavedení tramvajového provozu po dokončení rekonstrukce v Tábořské ulici cca v polovině roku 2021.
prosinec	• Po zrušení provozu vlaků u zastávky Nádraží Strašnice došlo od 13. 12. k přejmenování zastávky na Staré Strašnice. • Od 30. prosince jsou k dispozici veřejnosti on-line informace o aktuálních polohách tramvajových spojů. Kromě mapy na adrese mapa.pid.cz jsou tyto informace zasílány i do aplikací PID Lítačka, IDOS, či do Google Maps.

Linky metra a tramvají v Praze (denní provoz – bezvylukový stav k 31. 12. 2020)



4.4 Autobusy

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

Během jednoho pracovního dne bylo v polovině října 2020 na území města vypraveno 23 209 autobusových spojů PID, které přepravily cca 739 350 cestujících (o cca 39 % méně než obvykle). Z tohoto počtu bylo 17 825 spojů městských (řady 100, 200 a 900) a 5 384 spojů příměstských (řady 300-404, 950-960 a linka 500).

Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy

Městských linek	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
168 (153 denních, 15 nočních)	cca 4:45-0:30 hodin	879,8 km	739 350
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 240 názvů (3 290 sloupeků)	cca 0:15-5:00 hodin	0,578 km	23,9 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2020	Ujetých vozokilometrů za rok	Vozů v provozu ve špičce*	
276 967 000	34,60 % podíl v rámci PID	78 353 146	1 416
Nejvíce spojů na lince*	Nejkratší interval*	Nejzatíženější úsek**	Nejzatíženější zastávka**
Linka 200 (403 spojů/den)	Linky 107, 200 (3 min)	N. Krč – U Labuř (67 020 osob/6-20 h)	Kačerov (49 860 osob/6-20 h)

* k datu 14. 10. 2020 při obvyklém provozu omezeném o cca 9 % ** data z posledního celosíťového průzkumu z roku 2016

Na příměstských autobusových linkách (řady 300-404, 500 a 950-960) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech 5 384 spojů, ve kterých cestovalo celkem 66 652 cestujících (32 300 do Prahy a 34 272 z Prahy). Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 34 lokalit jako své výchozí / konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (18) a spojů (826) využívalo terminál Zličín, nejvyšší denní obrát cestujících měly terminály Zličín, Smíchovské nádraží a Černý Most.

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

Počet linek příměstských busů	Počet linek regionálních busů	Provozní délka sítě mimo Prahu
110 (100 denních a 10 nočních)	221 (220 denních, 0 nočních, 1 sezónní)	> 2 400,0 km
Počet zastávek v provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
3 416 názvů (6 084 sloupků)	1,208 km	34,5 km/h
Počet přepravených osob autobusy PID za rok 2020 mimo území Prahy		Rozsah provozu
37 611 000		denní 4:30–0:30, noční 0:00–5:00
Počet ujetých vozokilometrů za rok		Počet vozů v provozu ve špičce
36 833 736		964 (z toho 516 na linkách řady 300)



Od 1. 8. 2020 směřuje BUS 112 na Trojský most i při cestě do ZOO



Autobusy příměstských linek u Smíchovského nádraží

Síť autobusových linek PID doplňují ještě regionální linky (řada 416-499, 509-747), které nezajíždějí na území Prahy. Na konci roku 2020 za hranicích Prahy jezdilo denně celkem cca 6 106 spojů, které přepravily v pracovním dnu cca 46 459 cestujících. Jejich provoz zajišťovali pouze soukromí dopravci.

Přehled událostí v autobusové a trolejbusové dopravě v roce 2020

Měsíc	Popis události
leden	<ul style="list-style-type: none"> 1. 1. byly prodlouženy spoje linky 117 z Čechovy čtvrti do zastávky Nové Komořany. Mezi Palmovkou, Uhřetěvesí a Královicemi byla zavedena noční linka 903 a příměstská noční linka 959 nově vyjíždí na svou trasu ze zastávky Háje. Od 14. ledna jsou veřejnosti k dispozici on-line informace o aktuálních polohách všech autobusových spojů PID, včetně autobusů Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.
únor	<ul style="list-style-type: none"> Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. uzavřel rámcové smlouvy, díky nimž v následujících pěti letech může pořídit až 20 midibusů SOR BN 9,5 a 40 midibusů plus Solaris Urbino 10,5. Prvních 20 vozů délky 10,5 metru (kategorie midibus plus), bylo do Prahy dodáno ještě před koncem roku 2020. Jsou nasazovány především na linky 101 a 138.
březen	<ul style="list-style-type: none"> Od 2. března byly zavedeny nové linky 122 Opatov – K Sukovu (posila linky 363) a 249 Zličín – Nový Zličín.
květen	<ul style="list-style-type: none"> Na konci května zakoupil DPP první vlastní trolejbus Škoda 24Tr (pro pokračování ověřovacího provozu na lince 58).
červen	<ul style="list-style-type: none"> Rada hl. m. Prahy schválila svým usnesením záměr do roku 2025 realizovat I. etapu elektrizace autobusových linek (131, 137, 176 a 191), která bude následovat po dokončení pilotních projektů elektrizace linek 119 a 140.
srpen	<ul style="list-style-type: none"> Během srpna byly do systému PID čtyři nové oblasti – Kokořínsko, oblast východně od Rakovníka, lokalita mezi Benešovem, Voticemi a Střezimířím a oblast mezi Lysou nad Labem, Nymburkem, Rožďalovicemi a Mladou Boleslaví. Poslední srpnový den byla trasa příměstské linky 302 přesměrována ve Kbelích do ulic Jilemnické a Polaneckého, kde dosud spoje PID nejezdily. Současně byla v Letňanech u metra sjednocena nástupní zastávka většiny linek směřujících do Kbel a linka 202 byla nově ukončena místo u nádraží v zastávce Kbelský pivovar.
září	<ul style="list-style-type: none"> V sobotu 29. září proběhlo rozloučení s autobusy Irisbus (Renault) Citybus v pravidelném provozu. Tyto vozy, které byly do Prahy dodávány v letech 1996-2004, zahájily nízkopodlažní éru pražských autobusů. Každý z nich najezdil v průměru cca 1 milion kilometrů. Poslední provozní den bylo 5 Citybusů nasazeno na linkách 149 a 180.
listopad	<ul style="list-style-type: none"> V polovině listopadu došlo po vyhodnocení provozu k větším úpravám provozu PID v oblasti Kladna a Slaného.
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> 4. prosince bylo v pravidelném provozu ukončeno nasazování autobusů typu Karosa B951. Díky tomu jsou od pondělí 7. prosince již na všechny městské autobusové linky DPP i soukromých dopravců nasazovány výhradně nízkopodlažní autobusy. Pouze 6 starších autobusů DPP vyčlenil pro nostalgický retroprovoz o víkendech. V průběhu prosince se tyto vozy střídaly na dvojici vybraných pořadí linek 180 a 213. K datu celostátních změn jízdních řádů 13. 12. do systému PID přibýly oblasti Berounska, Hořovicka a Rožmitálska.

4.5 Železnice v PID

Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Od roku 2007 bylo zahájeno označování linek písmeny S a R a současně začal být zaváděn jejich pravidelný taktový provoz. Na území Prahy v rámci PID na podzim v roce 2020 v pracovní den projelo celkem 1 216 vlakových spojů, které přepravily cca 98 730 cestujících. Provoz významně ovlivňovaly rekonstrukce v okolí Radotína a mezi Hostivaří a Vršovici.

Základní údaje o železniční síti PID na území Prahy

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den*
39 (15 S, 15 R, 9 sezónních)	cca 4:45-0:30 hodin	159,8 km	98 730
Stanic	Noční rozjezd o víkendu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
45	2:30 hod z Prahy hl. n.**	3,72 km	49,3 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2020	Ujetých vlakokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce*	
31 556 000	3,94 % podíl v rámci PID	5 677 000	140
Nejvíce spojů na lince	Nejkratší interval ve špičce	Nejzatíženější úsek*	Nejzatíženější stanice*
Linka S7 (134 spojů/den)	Linka S7 (10 min)	P-Kyje – P-Libeň (28 278 osob/den)	Pha hl. n. (38 575 osob/den)

* v říjnu 2020 při mírně omezeném rozsahu provozu ** během roku 2020 v několika obdobích dočasně zrušen



Vlak na lince S4 na zrekonstruovaném Negrelliho viaduktu



Spoj na lince S9 na zrekonstruovaném nádraží Praha-Vršovice

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

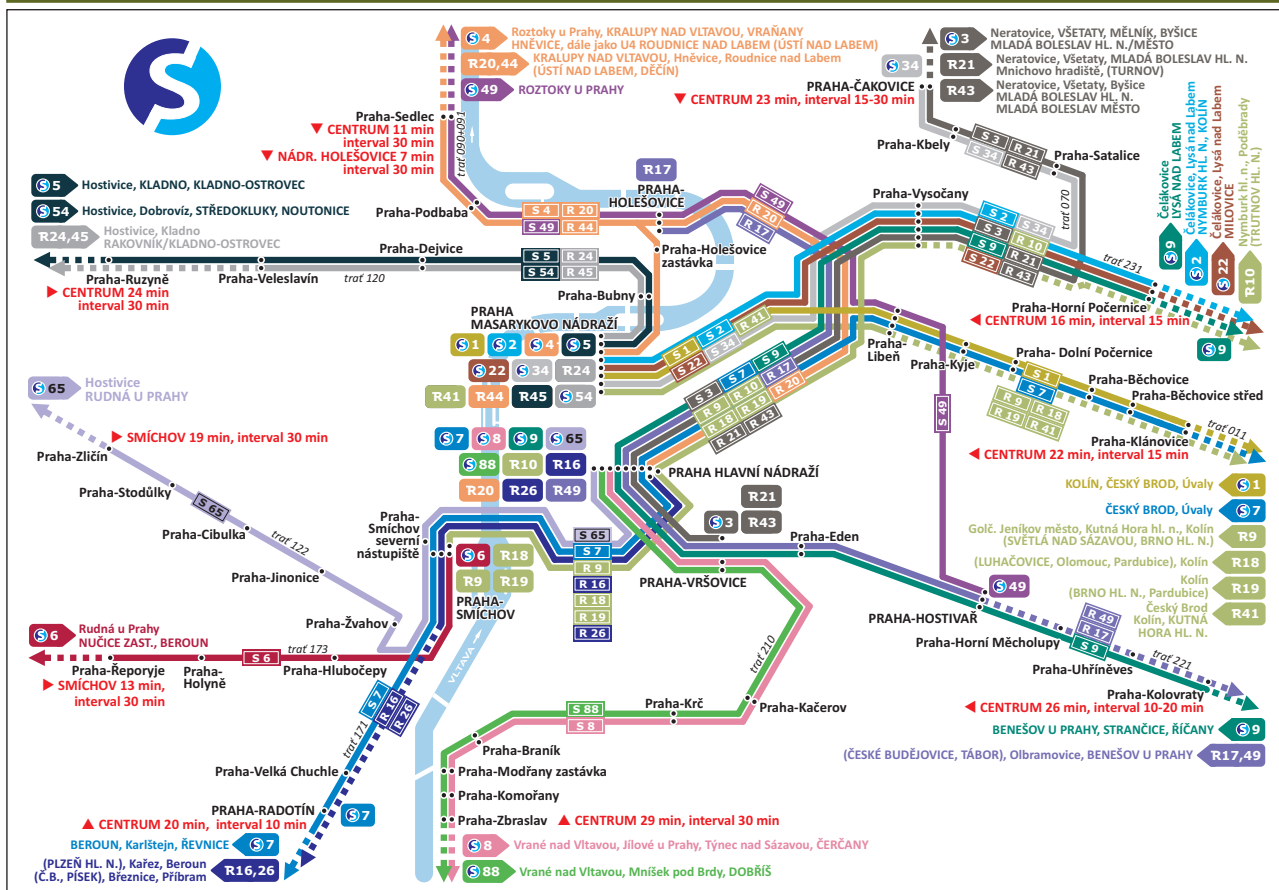
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Osob	32 361 000	34 762 000	36 548 000	36 669 000	37 462 000	39 448 000	45 014 000	51 523 000	31 556 000

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

Trať	Linka	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
011	S1, S7, R9, R18, R19, R41	20 940	21 790	21 520	21 090	22 720	24 660	37 320	37 900	24 650
070	S3, S34, R21, R43	2 960	3 800	4 430	3 890	4 340	5 030	4 830	4 190	2 580
090	S4, S49, R20, R44	10 710	13 400	14 820	15 720	16 370	14 410	15 180	14 870	10 310
120	S5, S54, R24, R45	5 470	7 040	7 080	7 210	7 500	6 500	5 050	6 560	3 880
122	S65	400	390	390	590	510	600	600	680	390
171	S7, R16, R26	20 360	21 590	21 990	21 870	20 630	22 420	27 420	27 420	14 480
173	S6	1 030	1 160	1 500	1 640	1 790	2 440	2 680	2 880	1 830
210	S8, S88	2 250	2 670	2 280	2 670	2 580	3 570	4 180	3 070	2 350
221	S9, R17, R49	21 650	23 710	25 420	23 780	25 830	30 890	34 350	34 890	21 830
231	S2, S9, S22, R10	15 100	16 070	16 680	16 080	16 210	24 370	22 550	26 680	14 150
ML	S49	2 470	1 520	1 010	2 210	2 450	3 000	3 480	2 360	2 280
CELKEM		103 340	113 140	117 120	116 750	120 930	137 890	157 640	161 500	98 730

* hranice Prahy ve vlacích PID v pracovní den překročilo v roce 2020 cca 79 650 cestujících (37 660 jelo do Prahy, 41 990 z Prahy), v roce 2019 (aktuální údaj není k dispozici) v sobotu se přepravilo vlaky PID 62 % cestujících oproti prac. dnu, v neděli pouze 55 %

Železniční linky S a R na území hlavního města Prahy



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

	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019	2020*
Doklad PID** (%)	39,2	52,1	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2	71,6	58,9	59,2	59,2
z toho jednotlivé jízdné PID (%)	-	7,2	10,6	7,5	5,6	8,5	5,3	5,3	5,4	4,7	5,3	5,3
Doklad ČD, bezplatná přeprava (%)	60,8	47,9	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8	28,4	41,1	40,8	40,8

* s ohledem na koronavirovou situaci průzkum v roce 2020 neproběhl, data platí z roku 2019 ** včetně jednotlivých jízdének PID

V okolí Prahy bylo na 50 vlakových linkách PID denně vypraveno cca 1 500 spojů, které jezdily po 1 520 km tratí a zastavovaly v 491 stanicích. Vlaky PID na území Středočeského kraje (pouze spoje ČD, a. s.) přepravily v roce 2020 celkem 43,2 milionu cestujících.

Přehled událostí v železniční dopravě v roce 2020

Měsíc	Popis události
březen	<ul style="list-style-type: none"> Po dokončení přípravných prací byla 9. března naplno zahájena optimalizace 8,75 km dlouhého úseku železniční trati Praha-Smíchov (mimo) – Černošice. V roce 2020 probíhaly práce na novostavbě přemostění komunikace u Horymírova náměstí a na traťových kolejích v okolí Barrandovského mostu.
červen	<ul style="list-style-type: none"> Po téměř tříleté rekonstrukci se vlaky linek (S4, S5, S54, R24, R44, R45) vrátily na Negrelliho viadukt. Stanice Praha-Bubny se opět posunula do své původní polohy cca 250 metrů severním směrem, protože při provozu na Negrelliho viaduktu by vlaky směřující do Dejvic a Kladna nemohly zastavovat v prostoru výhybek jejího jižního zhlaví. Traťová rychlost na Negrelliho viaduktu byla po rekonstrukci zvýšena na 60 km/h a kapacita trati na 14 párů vlaků za hodinu. Od 22. června umožnil postup modernizace ve stanici Praha-Vršovice výstavbu provizorní lávky, která propojila nástupiště v výpravní budovy (linky S9, R17, R49) s nástupištěm číslo 4 (linky S8, S88) a novou částí podchodu směřujícího na jih do Bartoškovy ulice (směr náměstí Bratří Syнкů).
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> 13. prosince byla zrušena železniční zastávka Praha-Strašnice. V rámci pokračující modernizace úseku Praha-Hostivař – Praha-Vršovice došlo mezi oblastí Zahradního Města a Edenu k napřínění trati a opuštění její stopy vedoucí v blízkosti obytné zástavby Strašnic. Ke stejnému datu začaly vlakové spoje linek S9 a R49 zastavovat v nové železniční zastávce Praha-Eden, jejíž nástupiště vyrostla jižně od fotbalového stadionu pražské Slavie. Přístup na nástupiště zastávky Praha-Eden byl zřízen trasou vedoucí přes těleso původní tratě s provizorními schodišti na obou stranách. Plnohodnotné zpřístupnění zastávky Praha-Eden se předpokládá na jaře 2021, otevření druhé nové stanice na zmodernizovaném úseku, Praha-Zahradní Město, je plánováno na září 2021.

4.6 Lanová dráha a přívozy

Lanová dráha je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozízkem a Petřínem. V roce 2020 přepravila celkem 1 014 000 cestujících (denně v průměru cca 2 778 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,13%. Provoz lanovky zajišťují dva vozy pro 100 lidí, které se pohybují po kolejové dráze dlouhé 510 m a překonávají výšku 130,45 m. V létě lanovka denně absolvuje rychlostí 4 m/s 75 jízd směrem na Petřín, v zimě 57. Při zvýšené poptávce jezdí i mimo jízdní řád.



Lanová dráha Újezd – Petřín



Poslední léto provozu přívozu P8 v Troji

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

V roce 2020 bylo v provozu 8 přívozů, které přepravily v průměru 2 559 cestujících denně a celkem 694 125 ročně (0,09 % počtu přepravených osob PID na území Prahy). Provoz přívozu P5 začal z důvodu epidemie koronaviru až na konci dubna, přičemž došlo k jeho rozdělení na přívozy P4 (Císařská louka – Kotevní) a P5 (Císařská louka – Výtoň). Dočasný přívoz P8 byl v provozu pouze do 24. října 2020, kdy byla otevřena nová Trojská lávka.

Provozovatelem přívozů P1, P2, P4, P5 a P6 je společnost Pražské Benátky, s. r. o., přívoz P3 provozuje Vittus group, s. r. o. a přívoz P7 Pražská paroplavební společnost, a. s. Pokles počtu přepravených osob (o cca 25 % oproti roku 2019) byl způsoben pozdějším zahájením provozu sezónních přívozů P4 a P5, ukončením provozu přívozu P8 a obecně nižší poptávkou v době jednotlivých vln epidemie koronaviru.

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2020 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	123	45 010
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	533	195 090
P3	Lihovar – Veslařský ostrov	17. 7. 2007	sezonní	155	34 025
P4	Císařská louka – Kotevní	30. 4. 2020	sezonní	73	13 540
P5	Císařská louka – Výtoň	30. 4. 2020	sezonní	209	38 680
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezonní	221	48 390
P7	Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský ostrov	7. 8. 2015	sezonní	363	79 440
P8	Císařský ostrov – Troja (konec provozu 24. 10. 2020)	23. 12. 2017	dočasný	882	239 950
CELKEM				2 559	694 125

Podíl bezbariérových (nizkopodlažních) výkonů garantovaných na linkách PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice
100 %	v JŘ garantováno 60 % (reálně v provozu 67 %)	100 % (od 7. 12. 2020)	v JŘ garantováno 48 % (reálně v provozu 77 %)	89 %*

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

4.7 Hromadná doprava na území Prahy jezdící zdarma či mimo PID

Od 23. května byla o víkendech od 9 do 19 hodin (o letních prázdninách do 20 hodin) v intervalu 10-20 minut v provozu bezplatná linka ZOO, která spojovala zastávku Parking Blanka-Troja se zastávkou Zoologická zahrada. V červenci a v srpnu linka jezdila od 9 do 20 hodin v intervalu 15 minut i v pracovní dny.

Linka 872 určená zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace spojovala během několika výstavních akcí v lednu, v únoru a v září 2020 stanici metra Letňany s Výstavištěm Letňany.

Ostatní bezplatnou hromadnou dopravu objednávala či provozovala velká obchodní, či kancelářská centra. Mimo PID jsou provozovány např. linky BB1 a BB2 (mezi Budějovickou a kancelářským areálem Brumlovka) nebo IKEA (od metra Černý Most).



Linka ZOO v nástupní zastávce Parking Blanka-Troja

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

4.8 Hromadná doprava mezi Prahou a vnějším územím

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

Železniční doprava v Praze, včetně dálkových spojů mimo PID

Na území Prahy se v pracovní den v roce 2020 pohybovalo celkem 1 316 vlakových spojů (výchozích, končících, projíždějících) provozovaných ČD, a.s., které přes hranici Prahy přepravily odhadem cca 100 000 cestujících. Zhruba 14 % z tohoto počtu bylo mimo PID, zbytek v rámci PID.

Počet výchozích, končících, či zastavujících osobních vlaků v Praze (10/2020)								
Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Libeň	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Holešovice	Praha-Vysočany	Praha-Radotín
Vlaků za rok	290 697	122 367	118 736	104 875	80 548	70 807	66 028	43 924
z toho České dráhy	256 926	112 444	93 378	101 569	80 210	52 340	52 268	43 924
z toho RegioJet	15 117	0	0	0	0	0	0	0
z toho LEO Express	6 891	0	6 891	0	0	0	0	0
z toho Arriva vlaky	10 095	2 397	18 467	3 164	0	18 467	5 730	0
z toho KŽC Doprava	1668	7 526	0	142	338	0	8 030	0
Vlaků za den (14. 10.)	842	390	349	309	245	173	199	138
z toho v PID	619	390	283	279	245	123	199	138

Celkový počet cestujících na nejdůležitějších železničních stanicích v Praze v roce 2020								
Stanice	Praha hlavní nádraží	Praha Masarykovo nádraží	Praha-Smíchov	Praha-Vršovice	Praha-Libeň	Praha-Vysočany	Praha-Holešovice	Praha-Radotín
Osob za rok (milióny)	23,1	8,1	3,6	1,3	2,3	1,1	1,1	1,4
Osob za prac. den	56 318	28 728	9 962	4 097	7 456	2 738	2 640	4 282
z toho PID	38 575	28 728	9 241	4 097	6 728	2 738	2 334	4 282
z toho mimo PID	17 743	0	721	0	728	0	306	0

Provoz dálkové osobní železniční dopravy (v PID i mimo PID) zajišťují České dráhy, RegioJet, LEO Express a Arriva vlaky. Technickou infrastrukturu přepravy zabezpečuje státní organizace Správa železnic (dříve SŽDC).



Rychlíková souprava Pendolino na Hlavním nádraží



Dálkový autobusový spoj v obratišti Na Knížecí

Autobusová doprava mimo PID

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a vnějším územím zajišťovala řada dopravců z České republiky, některé mezinárodní linky provozují i dopravci z jiných států. Jediné autobusové nádraží v Praze, které vypravuje pouze autobusy mimo PID, je ÚAN Florenc. V roce 2020 v souvislosti s epidemií koronaviru došlo na ÚAN v průměru k poklesu denně vypravených mezinárodních spojů o 2/3 a vnitrostátních spojů o 1/3.

Vývoj počtu spojů a dopravců na autobusovém nádraží Florenc (odjezdy i příjezdy celkem)									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet spojů za průměrný pracovní den	425	435	450	485	505	510	510	495	200
z toho mezinárodní spoje	145	155	175	230	260	285	285	280	100
vnitrostátní dálkové spoje	280	280	275	255	245	225	225	215	100
Počet spojů za rok	150 000	155 000	155 000	170 000	180 000	180 000	180 000	180 000	75 000
Počet dopravců	100	105	120	125	125	125	110	110	100

Další linky mimo PID spojující Prahu s vnějším územím byly vypravovány a ukončovány v největší míře v autobusovém terminálu Černý Most (v polovině října 2020 celkem přes 240 spojů denně, tedy výjimečně více než na Florenci). Výrazný celoroční pokles vypravených spojů zaznamenaly všechny pražské terminály. Stejně jako na AN Florenc na nich klesl počet mezinárodních spojů téměř na třetinu stavu z roku 2019, u vnitrostátních spojů byla vypravena rovněž jen cca polovina spojů.

Počty autobusových spojů mimo PID v autobusových terminálech na území Prahy						
	Počet spojů za pracovní den (14. 10. 2020)			Počet spojů za celý rok 2020		
	Mezinárodní	Vnitrostátní	CELKEM	Mezinárodní	Vnitrostátní	CELKEM
Černý Most	0	244	244	1	66 272	66 273
Hradčanská	0	80	80	0	23 912	23 912
Na Knížecí	4	64	68	1 335	17 584	18 919
Zličín	2	61	63	933	17 677	18 610
Roztyly	14	76	90	4 382	22 211	26 593
Nádraží Holešovice	0	95	95	0	26 729	26 729
Nádraží Veleslavín	0	0	0	0	0	0
Hlavní nádraží	9	0	9	6 322	359	6 681
Želivského	1	0	1	419	0	419
CELKEM	30	620	650	13 392	174 744	188 136

Mimo PID v rámci Středočeské integrované dopravy (SID) do Prahy zajíždí již jen linky z okolí Vlašimi a Benešova (E15, E16, E17 a E20), ze Světlé nad Sázavou pak linka F71. V roce 2020 byla do PID zaintegrovan provoz linky C20 Beroun – Praha a E94 Neustupov – Votice – Praha.

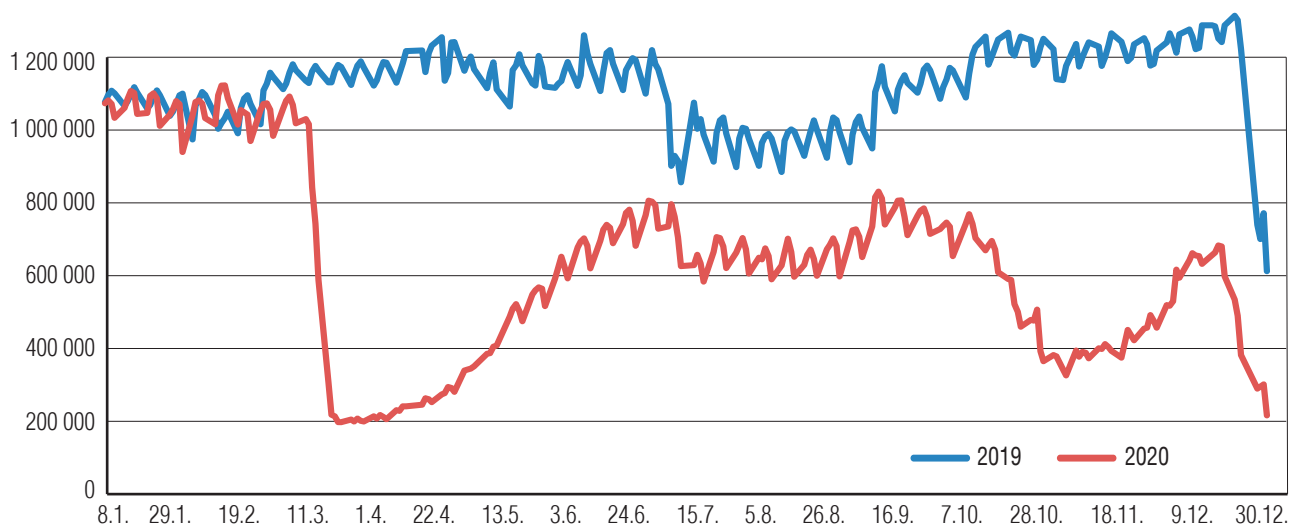
4.9 Vývoj poptávky a opatření v PID v průběhu epidemie covid19

Od poloviny března 2020 měla na provoz PID zásadní vliv epidemie koronaviru. Kvůli variabilní poptávce a průběžným nařízením vlády ČR bylo do konce kalendářního roku zpracováno a vydáno cca 10 000 změn jízdních řádů jednotlivých linek. Zajištění i mírně omezeného provozu bylo složité i s ohledem na náказы či karantény části provozního personálu.

Rozsah provozu PID byl nastavován nejen s přihlédnutím k využití spojů, ale také s ohledem na maximální možnosti dodržování rozestupů ve vozidlech. Po celou dobu epidemie tak bylo dbáno na to, aby nabídka spojů byla alespoň o 20-30 % vyšší, než odpovídalo aktuální poptávce.

Objektivní srovnání poptávky po dobu celého roku poskytly on-line sčítače umístěné u každého vstupu či výstupu z metra. V závěru roku 2020 již byla k dispozici i automatická sčítání z části vozového parku tramvají a autobusů, ta ale neumožnila meziroční porovnání s jednotlivými dny roku 2019. Vyplynulo z nich ale, že poptávka v povrchových spojiích byla vždy cca o 5-10 % vyšší než poptávka v podzemní dráze.

Vývoj počtu přepravených osob v pracovní dny v metru v Praze v letech 2019 a 2020



První vlnu epidemie lze z hlediska dopadů na provoz PID datovat do období od 11. března do 26. května. 11. 3. 2020 poprvé klesl v pracovní den počet přepravených cestujících v metru pod 1 milion lidí denně, o osm dní později 19. 3. využilo spoje podzemní dráhy již jen cca 200 000 lidí (v roce 2019 přepravilo metro ve stejném období denně okolo 1 150 000 cestujících, maximální pokles poptávky tedy činil 83 %). V dubnu a v květnu poptávka v hromadné dopravě pozvolna stoupala a 26. května cestovalo metrem již přes 600 000 osob (o cca 50 % méně než v roce 2019).

V měsících červnu, červenci srpnu a září se úbytek poptávky oproti normálu zastavil na hodnotě cca 30 %. Nejvíce přepravených osob, cca 830 000, vykázaly sčítače v metru ve středu 2. září.

Následně začalo opět docházet k mírnému úbytku cestujících. Začátek druhé vlny epidemie lze datovat k 30. září, kdy metro v pracovní den využilo 770 000 lidí.

Minimum, které čítalo 330 000 cestujících, tentokrát nastalo až o měsíc později, 30. října (oproti normálu cestovalo o 72 % lidí méně).

Po zahájení další etapy rozvolňování se pak alespoň 600 000 lidí do metra vrátilo 3. prosince (úbytek o 50 % oproti normálu). Do konce 2020 však již počet přepravených osob nepřesáhl 700 000 a po polovině prosince začal opět výrazně klesat.



Uzavření předních dveří ve starších vozech tramvají typu T a KT

Celkový roční počet přepravených cestujících v PID na území Prahy vlivem koronavirové krize poklesl o cca 40 %. V metru byl pokles mírně vyšší, v povrchové dopravě naopak mírně nižší. Z hlediska nabídky spoje PID oproti roku 2019 neodjely cca 12,5 milionu vozokilometrů (o cca 6 % méně, než bylo plánováno).

Přehled opatření v provozu PID v důsledku epidemie covid19 v roce 2020

Měsíc	Popis události
březen	<ul style="list-style-type: none"> První opatření v provozu PID byla přijata k datu 11. 3. Z důvodu uzavření škol byl ukončen provoz školních autobusových linek, došlo k omezení na převážně studentských linkách 107 a 143, o 50 % byl omezen provoz linky 119 ve směru na letiště a u metra a tramvaj bylo nařízeno automatické otevírání dveří na všech zastávkách. 13. 3. byl zrušen doplňkový prodej jízdenek u řidiče a pro výstup i nástup uzavřeny přední dveře v městských autobusových linkách. Ve stálých zastávkách začaly autobusy otevírat automaticky všechny ostatní dveře. 14. 3. přešel provoz příměstských a regionálních autobusových linek do prázdninového režimu a současně bylo cestujícím doporučeno preferovat při platbách řidičům bezhotovostní prostředky. Na území Prahy 15. 3. došlo ke zrušení odbavování i u řidičů příměstských autobusových linek a současně byly v těchto linkách uzavřeny přední dveře. 16. 3. byly nasazeny na městských autobusových linkách poloprázdninové JŘ, zrušen provoz tramvajové linky 23, zrušeno odbavování u řidičů v příměstských i regionálních autobusových linkách ve Středočeském kraji. 17. 3. byla zavedena povinnost cestovat spoji PID se zakrytým nosem i ústy, zrušen provoz autobusové linky AE, provoz 38 městských autobusových linek ukončen posledními odjezdy z konečných ve 22:30 hodin a z důvodu uzavření Zoologické zahrady omezen provoz linek 112 a 236 v Troji. 18. 3. byl nasazen prázdninový JŘ na lince metra B a byl zrušen provoz městské vlakové linky S49. 19. 3. do prázdninového režimu přešly i JŘ na linkách metra A a C. 20. 3. byl omezen víkendový noční provoz (intervaly nezkracovány na 20 minut, zrušen vlakový rozjezd ve 2:30 hodin), vyjelo o 50 % méně spojů na lince 100 a byla zavedena omezení na vlakových rychlíkových linkách R16, R17, R20, R21, R24, R26. 23. 3. byl zaveden prázdninový provoz na tramvajových linkách (linky 4 a 21 zůstaly v provozu, provoz linek 2, 8, 12, 13, a 15 ukončen posledními odjezdy z konečných ve 22:30 hodin, u starších vozů uzavřeny přední dveře souprav). 28. 3. byl zaveden prázdninový provoz na městských autobusových linkách (posledními odjezdy z konečných na 50 linkách ukončen provoz ve 22:30 hodin), omezen provoz vlakových linek R9 a S9, zrušeny sezónní vlakové linky.
duben	<ul style="list-style-type: none"> 3. 4. došlo ke zrušení vybraných spojů na vlakových linkách S1, S7, S22 a R49. 10. 4. byl provoz cca 10 autobusových linek posílen na poloprázdninový (např. 180, 201, tedy v okolí nemocnic). 20. 4. došlo k obnovení odbavování u řidiče u příměstských a regionálních autobusových linek. 27. 4. byl po otevření Zoologické zahrady posílen provoz linek 112 a 236 ve směru do Troje.
květen	<ul style="list-style-type: none"> 11. 5. byl u tramvaj i autobusů obnoven režim zastávek na znamení (kromě předních se po znamení od cestujícího otevíraly všechny dveře), provoz městských autobusů přešel do poloprázdninového režimu. 18. 5. byl zaveden u tramvaj poloprázdninový provoz (plný provoz ráno a dopoledne, odpoledne omezení intervalu o 1-2 minuty, linky 2, 8, 15, 20 byly v provozu jen do 22:30 hodin, linka 13 bez provozu, linka 15 byla vypravována se sólo vozy – kvůli potřebě vozů pro ranní provoz bez střídání řidičů na trase) a došlo k významnému zkrácení jízdních dob. Byl současně obnoven provoz všech vlakových spojů, včetně rekreačních. 25. 5. byl u cca 15 z 50 městských autobusových linek opět prodloužen provoz až do půlnoci, obnoven provoz školních autobusových linek a došlo k návratu k plnému provozu příměstských a regionálních autobusových linek.
červen	<ul style="list-style-type: none"> 1. 6. byla na linkách metra A, B i C nasazeny nově připravené poloprázdninové jízdní řády. 8. 6. došlo ke zrušení uzavření předních dveří ve starších tramvajových vozech a v městských autobusech. 29. 6. byl zahájen obvyklý prázdninový provoz metra, tramvaj i autobusů, navíc pouze s mírně prodlouženými intervaly každý večer v čase mezi 21:00 a 22:30. U autobusových linek došlo k výraznějšímu omezení provozu v sedle pracovních dnů a o víkendech, ve 22:30 hodin již končilo provoz pouze 8 městských autobusových linek.
srpen	<ul style="list-style-type: none"> Od 31. 8. se provoz PID vrátil k poloprázdninovým jízdním řádům, které byly pro metro, tramvaje i autobusy platné během měsíce června. Bez provozu byly nadále linky 23 a AE, trvalo omezení víkendového nočního provozu tramvaj i autobusů a nadále bylo platné i prodloužení intervalů metra, tramvaj i autobusů po 21. hodině.
říjen	<ul style="list-style-type: none"> 12. 10. byl opět z důvodu uzavření Zoologické zahrady omezen provoz na lince 112 v oblasti Troje. 14. 10. došlo k opětovnému přerušování provozu městských školních linek. 17. 10. byl provoz 27 městských autobusových linek ukončen posledními odjezdy z konečných ve 22:00 hodin, dále byl omezen provoz na cca dalších 10 linkách, opět došlo ke zrušení nočního víkendového rozjezdu vlaků ve 2:30 hodin a předčasně byl ukončen provoz sezónních vlakových linek. O dva dny později došlo znovu k omezení spojů na vlakových rychlíkových linkách R10, R17 a R20.
listopad	<ul style="list-style-type: none"> 2. 11. přešly JŘ v metru opět do prázdninového režimu a provoz metra byl ukončen posledními odjezdy z konečných ve 22:00 hodin. Ranní a dopolední intervaly tramvaj byly sjednocené s odpoledními na 10 minut (na pátečních linkách 5 minut) a denní provoz tramvaj byl ukončen po 22. hodině (první noční rozjezd v Lazarské ve 22:30 hodin). U městských autobusových linek zůstaly v platnosti poloprázdninové JŘ s koncem denního provozu po 22. hodině. Na příměstských linkách byl zaveden prázdninový provoz a jejich provoz byl ukončen cca v 22:30 hodin, dále byl zrušen provoz všech příměstských nočních linek na území Středočeského kraje, na území Prahy byl zachován pro místní obsluhu provoz linek 951, 952, 953, 958 a 960. V železniční dopravě byl zrušen provoz vybraných spojů vlakových linek S1, S2, S4, S7, S9 a, S22. 18. 11. obnoven provoz školních linek a spojů v Praze i v regionu. 30. 11. provoz metra posílen na poloprázdninové JŘ s posledními odjezdy z konečných ve 22:00 hodin.
prosinec	<ul style="list-style-type: none"> 4. 12. byl denní provoz metra prodloužen o hodinu, poslední odjezdy z konečných posunuty na 23:00 hodin, ale bez návaznosti na poslední denní spoje povrchové dopravy, u nočních tramvaj průběžně upravována kapacita. 7. 12. převeden provoz příměstských autobusových do plného rozsahu, ale s koncem cca okolo 22:30 hodin. 25. 12. byl provoz metra opět zkrácen (poslední odjezdy z konečných cca ve 22:35 hodin).

* poloprázdninový provoz představuje omezení nabídky spojů o cca 9 % oproti běžnému stavu, prázdninový provoz o cca 18 %.

5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Síť značených cyklotras v hlavním městě Praze má celkovou délku přes 520 kilometrů. Jednotlivé trasy se dělí na páteřní, hlavní, místní a doplňkové, snahou je kompletní přeznačení na systém s označením A a číslovkou. Specifickou trasou je okružní cyklotrasa 8100 (místy značená jako A50), která je s délkou cca 130 km vedena kolem Prahy. V současnosti se lze ještě setkat i se starším typem značení cyklotras (BŘ-LE, ŘE-HL apod.). Systém doplňují cykloturistické trasy.

Základní údaje o cyklistické infrastruktuře v Praze

Celková délka značených cyklotras	Celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras	Cykloobousměrky
520 km	200 km	32,6 km (173 ulic)
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy vyhrazené / ochranné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
34,1 km	57,8 km / 35,8 km	32,1 km
Stojany na kola (dvoumístné)	Předsazené stopčáry pro cyklisty	Přejezdy pro cyklisty
4 083	1 608	157 (z toho 73 řízených SSZ)



Nová Trojská lávka



Podjezd Čuprova

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2020

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14 / V14-ochranný)	8,1 km / 18,4 km	Cyklopruhy společné (+bus +taxi)	5,8 km
Cyklopiktokoridory (V20)	2,5 km	Cyklopřejezdy (V8)	40 (z toho 29 SSZ)
Cykloobousměrky	3,3 km / 20 ulic	Stojany na kola (dvoumístné)	211 ks

V říjnu 2020 se otevřela nová Trojská lávka, která nahradila lávku zřízenou v prosinci 2017. Lávka byla postavena za necelý rok, je 4 metry široká a 256 metrů dlouhá. Životnost lávky je minimálně 100 let. Slouží chodcům, bruslařům, cyklistům, v případě potřeby i vozidlům integrovaného záchranného systému. Lávku propojující Troju s Císařským ostrovem budou po celou dobu její životnosti online monitorovat speciální snímače a čidla.

Mezi nejnáročnější cyklistické stavby v posledních letech patří v roce 2020 dokončený podjezd na cyklostezce A26 pod mostem na ulici Čuprova. Stezka leží na území městských částí Praha 8 a 9 převážně v zastavené části podél koryta říčky Rokytky. Jedná se o část úseku cyklostezky A26 „Rokytky“: Libeň – Vysočany, kde stavba začíná rampou před mostem Čuprova, pokračuje pod mostem tzv. vodním prostupem a končí rampou za mostem, kde se napojuje na stávající cyklostezku v ulici Nad Kolčavkou.

V listopadu 2020 bylo na pražské Florenci otevřeno první městské cyklodepo Depot.Bike určené pro rozvoz zásilek po centru města prostřednictvím nákladních elektrokol. Praha chce tímto krokem ulevit veřejnému prostoru, snížit dopravní zátěž a přispět tak ke zkvalitnění života obyvatel města. Pilotní provoz projektu je plánován na 6 až 8 měsíců, za jeden den dokážou kurýři z tohoto depa doručit až 80 zásilek.

Po městě na řadě míst vznikaly také nové stojany na kola. Praha 3 zprovoznila systém míst určených pro parkování kol či koloběžek ve svojí městské části. Systém dostal jméno CYRIL, všechna místa určená na parkování kol a koloběžek se vyznačila do mapy a celý systém se postupně rozšiřuje (v současnosti se jedná přibližně o 180 míst). Praha 3 má díky tomu nejhustší síť cykloparkování v Praze.



Cyklodepo Florenc



Nová cyklostezka Cholutice – Dolní Břežany

Dokončené investiční akce v cyklopravě v roce 2020

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Cholutice – Dolní Břežany	A204	1200 metrů dlouhá cyklostezka vybudována v trase původní úvozové cesty. Šířka 2,5-3 metry, asfaltový povrch.
Pod Krejčárkem	A25	Nové propojení cyklostezky A25 s Pražačkou. Jedná se o 175 metrů dlouhou a místy více jak 3 metry širokou komunikaci pro společný provoz chodců a cyklistů.
K Dolům – Na Havránce	A21	Přestavba stezky pro pěší a cyklisty, 270 metrů dlouhý úsek propojující centrum Modřan s pravoběžní stezkou A2.
Sedlec – Suchdol	A18	Nová zhruba 250 metrů dlouhá smíšená cyklostezka pro chodce i cyklisty.
Hůlkova – Mladoboleslavská	A265-A267	Park Aerovka, asfaltový povrch, délka cca 1 km, šířka 3 metry.
Červeňanského	prop. X123-A120	Prodloužení cyklostezky na sídlišti Velká Ohrada, nový 380metrový úsek navázal na již existující 150 metrů dlouhý úsek cyklostezky. Asfaltový povrch, dělená stezka pro chodce a cyklisty.

Během roku pokračoval rozvoj sdílení kol (tzv. bikesharingu). Největším poskytovatelem v Praze je společnost Rekola Bikesharing, s.r.o., která zde působí od roku 2013. Tato společnost k zapůjčení nabízí cca 1 000 ks kol.

V roce 2020 vstoupila na trh firma Bolt, která celkem 600 ks sdílených elektrokol plánuje rozmístit na atraktivních místech jednotlivých městských částí.

Konkurenční firma Lime je na trhu od roku 2018. V roce 2020 ke svým elektrokoloběžkám přidala také elektrokola (časem jich bude přibližně 300 ks).

Dalším poskytovatelem bikesharingu v Praze je firma Nextbike, která v ČR působí již v 18 městech a v závěru roku 2020 k zapůjčení nabízela cca 800 kol.



CYRIL – parkování kol na Praze 3 a sdílená kola Nextbike

Neinvestiční akce v cyklopravě v roce 2020 (dopravní opatření – zvyšování bezpečnosti)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Novovysočanská	-	Realizace ochranného cyklopruhu v délce 950 metrů.
Vaničkova	A140	Původní cyklopruh nahradil ochranný cyklopruh v délce 700 metrů.
Ortenovo nám.	X1	Legalizace cyklistického propojení ulic Ortenovo náměstí x Komunardů x U Uranie s využitím cyklochodníků a nového přejezdu, protažení ochranných pruhů v celé křižovatce U Uranie.
Francouzská	A235	Legalizace přímého průjezdu z Blanické do Uruguayské pomocí přejezdu přímknutého k přechodu na západním rameni křižovatky.
Evropská	A160	Ochranné cyklopruhy v délce cca 1 500 metrů (úsek Thákurova – stanice metra Bořislavka).
Jeremiášova	-	800 metrů plnohodnotného cyklopruhu v blízkosti metra Lužiny.

Koncem října 2020 došlo k legalizaci průjezdu Vyšehradským tunelem (pravobřežní cyklotrasa A2) jednoduchou úpravou svislého dopravního značení. U značky „Stežka pro chodce“ byla odstraněna dodatková tabulka „Cyklisto, veď kolo“ a nahradila ji dodatková tabulka „Cyklistům vjezd povolen“ s omezením rychlosti na 5 km/hod. Jedná se o podstatnou změnu pro tisíce cyklistů, kteří tudy denně projedou.



Legalizace průjezdu Vyšehradským tunelem pro cyklisty



Předláždění části náplavky u Mánesa

Na pražských náplavkách došlo v roce 2020 k doplnění a předláždění hladkých pásů pro snazší pohyb cyklistů (novoměstská náplavka v úseku mezi Jiráskovým mostem a Mánesem, staroměstská náplavka, náplavka pod Štefánikovým mostem).

Na Praze 4 v ulici Novodvorská vznikl po několika letech a etapách rekonstrukce souvislý koridor s řešením cyklistické dopravy v hlavním dopravním prostoru.

V roce 2020 se v Praze z cykloopatření realizovaly hlavně ochranné cyklopruhy, a to buď na jedné straně vozovky (např. ulice Turistická, Husitská, Kamýčká), nebo na obou stranách vozovky (např. ulice Bucharova, Bubenská, Železničářů).

Od 28. září 2020 je umožněn obousměrný provoz na ulici Národní na Praze 1 v úseku mezi ulicemi Spálená a Jungmannova.

Dalším opatřením realizovaným v roce 2020 na Praze 1 je zobousměrnění ulice Na Perštýně, které zkrátí cestu ze Spálené ulice do ulice Husova bez nutnosti jet přes ulici Národní, Perlovou a Skořepku.

Na území Prahy 6 byla vyznačena v průběhu roku 2020 další série cykloobousměrek (U Šesté baterie, Salabova, Nad Motolskou nemocnicí, Hládkov, Na Valech, Buštěhradská, Na Břevnovské pláni).

Další cykloobousměrky vznikly např. na území Prahy 5 (Lihovar, Motoristická, Nepomucká) nebo na území Prahy 10 (Na Hroudě, Estonská, Heroldovy sady).



Cykloobousměrka Na Perštýně

Cyklisté v prostředcích Pražské integrované dopravy (PID)

V metru mohou být kola přepravována s výjimkou první plošiny přímo za strojvedoucím na každé první a poslední plošině jednotlivých vozů soupravy (maximálně dvě jízdní kola na každé plošině). 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. Jízdní kola mohou být přepravována pouze v místech určených pro přepravu kočárků (u krátkých vozů většinou na konci vozu, u článkových vozidel na jedné či více vnitřních plošinách). Na každé takové plošině je možné přepravovat maximálně 2 jízdní kola. Před nástupem a výstupem z vozidla dá cestující s jízdním kolem znamení řidiči, který však může nástup vyloučit.

V autobusech není povolena přeprava jízdních kol (ani v případě náhradní dopravy), kromě linky 147, AE (Airport Express) a cyklobusu (Dobřichovice – Kytín). Na lince 147 provozované v trase Dejvická – Výhledy byla v roce 2020 přeprava možná od 28. 3. do 29. 10., a to pouze ve směru z centra při naložení kola na zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabě (přestup z přívozu) a vyložení pouze na zastávkách Internacionální a Výhledy.

Pro cestující s platnou jízdenkou PID (nebo dokladu na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, O, B) přeprava jízdních kol ve vlaku bezplatná (stejně jako v metru, tramvaji, na lanovce a přívozech), mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. Speciální vlak „Cyklohráček“ byl v provozu od 28. 3. do 1. 11. 2020 v nepracovní dny v trase Praha hl. n. – Praha-Smíchov severní nástupiště – Hostivice – Středokluky – Podlešín – Slaný – Zlonice. Tento vlak nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, hrací koutek pro děti a herní stoly. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen speciální cyklovůz vlaku.

V návaznosti na přepravě spoji PID je nadále možno ukládat jízdní kola do uzamykatelných cykloboxů (např. u OC Chodov, na kbelském nádraží, na Hlavním nádraží, na P+R Běchovice-střed) nebo ponechávat jízdní kola bezplatně v úschově na některých záchytných parkovištích P+R (Černý Most 1, Depo Hostivař, Holešovice, Ládví, Letňany, Opatov, Nové Butovice, Radotín, Rajska zahrada, Skalka 1 a Zličín 1).

Automatické cyklosčítače

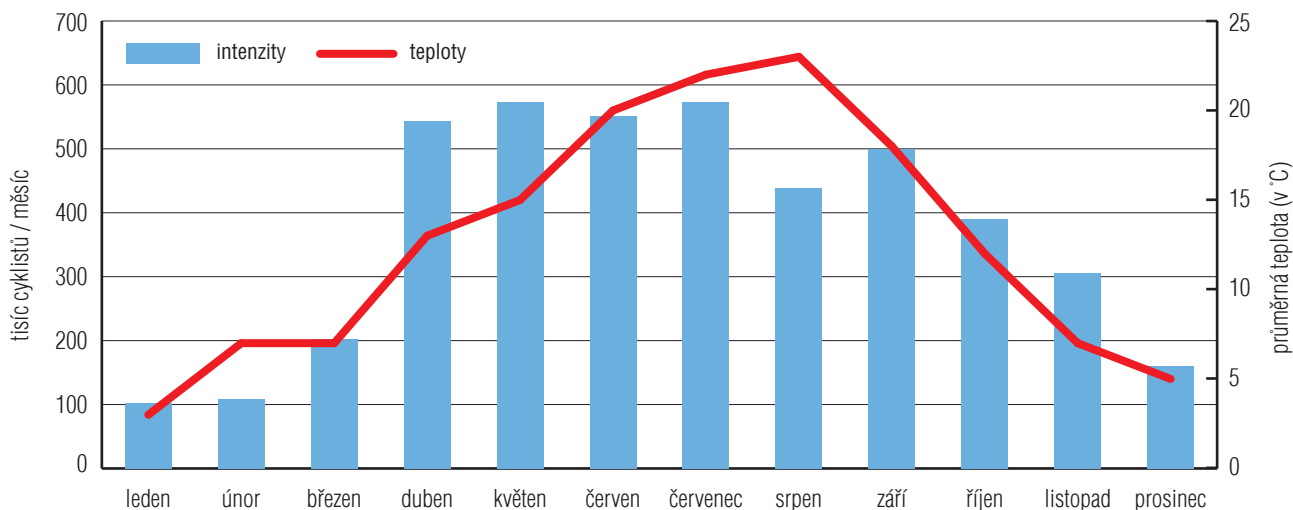
Cyklosčítače poskytují užitečná data o vytíženosti cyklostezek v reálném čase. Sledování intenzity je prováděno pomocí cyklosčítačů umístěných na páteřní síti cyklostezek v Praze. V současnosti se používají dvě technologie: indukční smyčka nebo radar, u některých lokalit se jedná o kombinaci obou technologií.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

S ohledem na snahu hl. m. Prahy na vytvoření jednotné metodiky zpracování dat je nutné data za rok 2020 označit jako „předběžná“.

Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými sčítači					
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna 20/19 (%)	Cyklistů za den max. roku 2020
		2019	2020		
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ulicí Ke Štvanici	278 116	355 557	+28	2 748 (út)
Lahovičky	A1, u Lahovického mostu	199 523	316 198	+58	3 919 (so)
Nábřeží Kpt. Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	142 606	209 120	+47	1 292 (st)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	105 144	247 945	+136	2 486 (st)
Podolské nábřeží	A2, 150 m jižně od Vyšehrad. tunelu, stezka	280 080	287 144	+3	2 756 (út)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	124 777	171 688	+38	3 417 (so)
Sulická	A22, pod Jižní spojkou	166 891	221 292	+33	1 968 (so)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	230 099	426 843	+86	5 978 (ne)
Hlubočepská	A12, Zbraslavská – Na srpečku	177 528	244 447	+38	2 315 (so)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	143 983	144 011	0	941 (út)
Modřany	A2, křižení ulic Vltavanů a U kina	284 251	417 486	+47	5 048 (so)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	64 043	80 028	+25	1 153 (čt)
Dražní stezka Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	75 259	164 059	+118	1 259 (čt)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paňankou	94 333	143 152	+52	1 345 (út)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	68 708	98 100	+43	1 053 (so)
Jeremenkova	A221, bývalé Podolí	58 469	48 348	-17	469 (po)
Podolské nábřeží	A2, ve vozovce, u TS 224/23	129 373	84 138	-35	998 (út)
Stezka okolo Rokytky	A26, bývalý název Vysočany	155 831	260 878	+67	2 384 (so)
Barrandovský most	A12, stezka na levém předmostí	238 553	325 570	+36	2 351 (so)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	83 417	95 654	+15	672 (st)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	68 539	59 073	-14	749 (ne)
Pelléova	A160, přejmenovaný Špejchar	50 877	49 624	-2	537 (pá)
CELKEM		3 320 400	4 450 355	+38	

Ze srovnání roku 2020 s rokem 2019 lze vidět nárůst intenzit cyklistů celkem o 38 %. Výsledky automatických cyklosčítačů byly v roce 2020 významně ovlivněny pandemií koronaviru SARS-CoV-2 (posílil zájem o sportovní aktivity na čerstvém vzduchu, narostly prodeje bicyklů, lidé se báli kvůli šíření nákazy cestovat hromadnou dopravou). Cyklistické profily Povltavská a Modřany jsou dlouhodobě lokality s nejvyšším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl červenec.

Meziroční srovnání intenzit cyklistické dopravy podle automatických cyklosčítačů

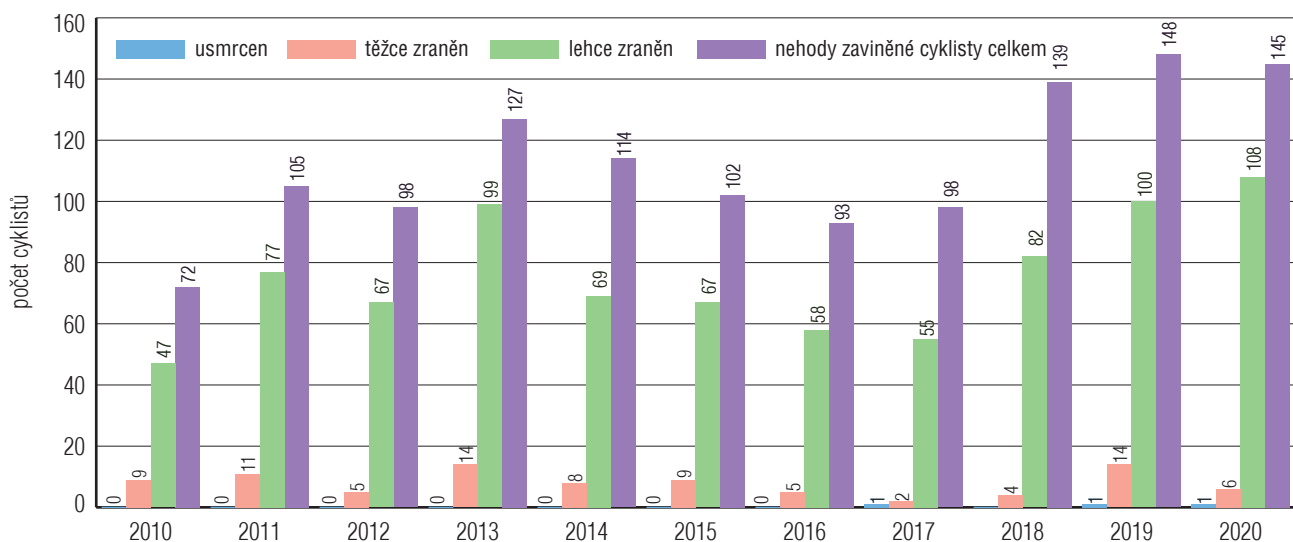


Cyklopruhy a ochranné cyklopruhy ve Vaničkově ulici



Cyklopruh Novodvorská

Nehody zaviněné cyklisty v Praze v letech 2010–2020 (zdroj OSDP KŘP hl. m. Prahy)



6 PĚŠÍ DOPRAVA

Nejpřirozenějším a nejčastějším způsobem přemístování osob je chůze. Chůzí začíná a končí každá cesta vykonávaná dopravními prostředky. Přibližně jedna čtvrtina (26 %) ze všech cest se koná pouze pěšky. Relativně největší počet pěších cest se realizuje v centrální oblasti města, zejména pak na území MČ Praha 1.

Jednou z nejviditelnějších akcí s dopadem na pěší dopravu byla v roce 2020 úprava podoby křižovatky na Karlově náměstí, kde byly doplněné tři nové přechody pro chodce, přes Resslovu ulici, prodlouženou Ječnou ulici i přes rameno směřující k Moráni. Chodci v tomto prostoru tak již nejsou nuceni využívat podchod přes vestibul stanice metra.

500 metrů východně od Karlova náměstí cca uprostřed úseku Ječné ulice mezi nám. I. P. Pavlova a Štěpánskou ulicí u křižovatky s ulicí Melounovou vznikl v roce 2020 další nový přechod pro chodce. Je rovněž světelně řízený a umožňuje chodcům v tomto místě nově pohyb ve směru od zdravotnických areálů v Kateřinské ulici směrem do ulice V tůních.



Nový přechod na křižovatce Resslova – Karlovo náměstí



Nová Trojská lávka

Na konci října byla do užívání veřejnosti dána nová Trojská lávka přes neregulované rameno Vltavy, která propojuje Císařský ostrov s Trojou a blízkou Zoologickou zahradou. Lávka je ocelová s dřevěnou podlahou a délkou 256 m, široká 4 m. Lidé po ní mohou chodit, jezdit na kole, koloběžce či kolečkových bruslích. Šířka a nosnost lávky umožní v případě nutnosti i průjezd vozidla IZS do hmotnosti 3,5 tuny.

Zásadní proměny se z hlediska pěší dopravy dočkalo při komplexní rekonstrukci Jungmannovy ulice její vyústění do křižovatky s Vodičkovou ulicí. Přechod pro chodce zde byl posunutý na jih blíže Vodičkově ulici, čímž došlo k napřimění pěší trasy směrem do Lazarské. Plochy pro pěší byly rozšířeny a doplněny lavičkami.



Úpravy prostoru vyústění Jungmannovy ulice do ulice Vodičkovy



Rozšíření úzkého ostrůvku zastávky Malostranská

Na podzim 2020 se podařilo realizovat také významné rozšíření dosud úzkých ostrůvků tramvajových zastávek Malostranská. Úprava proběhla s ohledem na další připravované projekty v lokalitě provizorním způsobem, přičemž její rychlá realizace byla umožněna díky významně nižšímu turistickému ruchu v tomto prostoru.

V ulici Na slupi v blízkosti Albertova došlo podél budovy nemocnice k rozšíření chodníku, který měl v nejužším místě dosud jen 35 centimetrů. Současně byla odstraněna již dlouhodobě nefunkční zábradlí, která možnost projít např. s kočárkem dlouhodobě omezovala.



Rozšíření chodníku v ulici Na slupi



Nový přechod od tramvajových zastávek Vltavská směrem na nábřeží

Nové přechody pro chodce v uplynulém roce vznikly na Bubenském nábřeží mezi tramvajovými zastávkami Vltavská a nábřežím a také v Sezimově ulici v jižní části náměstí Bratří Synků. Zde byly vybudovány i nové vysazené chodníkové plochy, které zamezují parkování a zkracují délku přecházení komunikace. Poměrně rozsáhlou rekonstrukcí prošla v Praze 7 i křižovatka Osadní – Dělnická. S cílem zkrátit přechody a zlepšit rozhledy chodců i řidičů byly v Dělnické ulici upravena nároží a vybudovány středové dělicí ostrůvky.

Velkou pozornost v loňském roce věnovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. opravě chodníků. Nový povrch dostalo 15 tisíc metrů pražských chodníků (plocha 57 tisíc m²) a dílčích úprav se přitom dočkalo 156 přechodů pro chodce. Část z nich ze speciálního chodníkového programu. Bezbariérové úpravy přechodů pro chodce byly realizovány např. v ulicích Dubnova, Františka Kadlece, V Štíhlách, Svatovítské či Tusarově.

Úpravy chodníkových ploch, Chodníkový program – příklady realizací v roce 2020							
Ulice	MČ	Termín realizace	Rozsah (m)	Ulice	MČ	Termín realizace	Rozsah (m)
Varšavská	Praha 2	18. 2. – 16. 3. 2020	55	Bubenečská	Praha 6	16. 3. – 18. 6. 2020	133
Pod Slovany	Praha 2	24. 2. – 31. 3. 2020	58	Sochařská	Praha 7	14. 4. – 14. 5. 2020	170
Chodská	Praha 2	17. 8. – 30. 11. 2020	285	Šimáčkova	Praha 7	2. 9. – 9. 10. 2020	56
Vyšehradská	Praha 2	zahájení 26. 11. 2020	50	Dělnická	Praha 7	19. 10. – 26. 12. 2020	175
Moravská	Praha 2	zahájení 17. 11. 2020	380	Černomořská	Praha 10	25. 5. – 22. 9. 2020	130

O zlepšení podmínek pro pěší se průběžně hlavní město Praha i TSK starají i realizací opatření směřujících ke zvýšení bezpečnosti přecházení chodců. V rámci těchto projektů probíhají výstavby zvýšených ploch na křižovatkách, stavebních zpomalovacích prahů s integrovanými přechody pro chodce (např. před ZŠ Pod Marjánkou) a na řadě přechodů také vznikají nové střední dělicí ostrůvky. Výčet těchto v roce 2020 dokončených projektů je podrobněji popsán v kapitole 9.3 „Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti.“

Pro lepší představu o intenzitách pěší mobility ve městě byla v roce 2020 zahájena práce na projektu „Intenzita pěší dopravy ve veřejném prostoru“.

Zjišťování počtu chodců ve vybraných lokalitách bude probíhat s využitím několika technologií – wifi senzory, PIR senzory (elektromagnetické čidlo, které měří infračervené záření) a pokročilá video analýza zajišťující detekci pohybu.

Statistická data, z nichž nebude možné identifikovat osoby, budou přenášena do datové platformy hl. m. Prahy (Golemio), kde budou ukládána a dále zpracovávána dle požadavků jednotlivých partnerů. Data budou využita pro účely územního plánování, úpravy infrastruktury, modelování pěší dopravy, rozvoje cestovního ruchu a zvýšení bezpečnosti.



Stavební zpomalovací práh s přechodem (ZŠ Pod Marjánkou)

7 ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA

Systémy v jednotlivých oblastech řízení dopravy a dopravní telematiky byly v roce 2020 rozšiřovány a inovovány s důrazem na jejich vzájemné propojení. Hlavním cílem je pomocí těchto systémů zvyšovat propustnost komunikační sítě, a tím optimalizovat přepravní výkony a zvýšit plynulost a bezpečnost provozu. Dopravní telematika má stále rozsáhlejší uplatnění v procesech řízení silničního provozu pomocí světelných signalizací a nadřazených ústředí a dále v poskytování dopravních a cestovních informací, v parkovacích, dohledových a varovných systémech a v neposlední řadě ve vytváření podmínek pro zkvalitnění veřejné dopravy.

7.1 Výstavba a obnova světelných signalizačních zařízení (SSZ)

V roce 2020 byla na území hlavního města postavena dvě nová SSZ. Jedním je provizorní přechod pro chodce v Ječné ulici a druhé, definitivní, vzniklo v ulici Na Zlíchově v rámci rekonstrukce tramvajové trati. Při stejné akci byl zrušen časový ostrůvek pro přístup na zastávky tramvaje Lihovar. V rámci obnovy křižovatky Strakonická – Nádražní došlo ke zrušení odsazeného samostatného přechodu pro chodce, který byl řízen z jednoho řadiče společně s křižovatkou. Počet řadičů se tak zvýšil o jeden na 668, počet signalizovaných míst na komunikační síti se vlivem změn na komunikační síti zvýšil rovněž o jedno na celkových 706.

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 roce 2020 přibýlo téměř 20 takových míst a v současné době je jich takto řízeno více než 90. Podíl nepřetržitě řízených signalizací v Praze proto v nočním období opět poklesl, a to na cca 74 %. Došlo ke zkušebnímu přepnutí samostatného přechodu u Bílé labuť do blikající žluté při doplnění nestavebních úprav přechodu, což mělo pozitivní vliv na zdržení tramvajových spojů.

Počet SSZ na tramvajové síti se vlivem výše uvedených změn a také díky zahrnutí delší dobu blikající křižovatky Kolbenova – Pod pekárny mezi trvale vypnutá SSZ snížil o jedno. Zvýšil se počet SSZ s preferencí tramvají o osm, na 219. Na 8 místech byla doplněna aktivní detekce pro preferenci autobusů. Podrobné údaje o preferenci hromadné dopravy jsou uvedeny v kapitole 8.

Základní údaje o světelných signalizačních zařízeních v Praze

SSZ v Praze celkem	Samostatných řízených přechodů	SSZ centrálně řízených
668 (dle počtu řadičů)	156	503
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvají	SSZ s detekcí pro preferenci autobusů
247	219	251
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2020		
2 nová SSZ, 1 SSZ zrušeno		37 obnovených SSZ



SSZ 2.034 Resslerova – Karlovo náměstí



SSZ 4.454 Modřanská – rampy Barrandovského mostu

V roce 2020 bylo zrekonstruováno celkem 37 světelně signalizovaných křižovatek či přechodů. V rámci rekonstrukcí byly zlepšovány zejména podmínky pro chodce, jako například při obnově signalizace na křižovatce Resslerova – Karlovo náměstí, kde byly doplněny bezbariérové úrovně přechody. Obnovy

technologie se dočkaly křižovatky v blízkosti oblastí Anděl a Na Knížecí. Při obnově SSZ 4.454 Modřanská – rampy Barrandovského mostu byla celá křižovatka pomocí stavebních úprav významně zkapacitněna.

Nově postavená SSZ na území Prahy

2.992	Ječná – přechod Melounová (provizorní SSZ)	5.876	Na Zlíchově – Ke sklárně
-------	--	-------	--------------------------

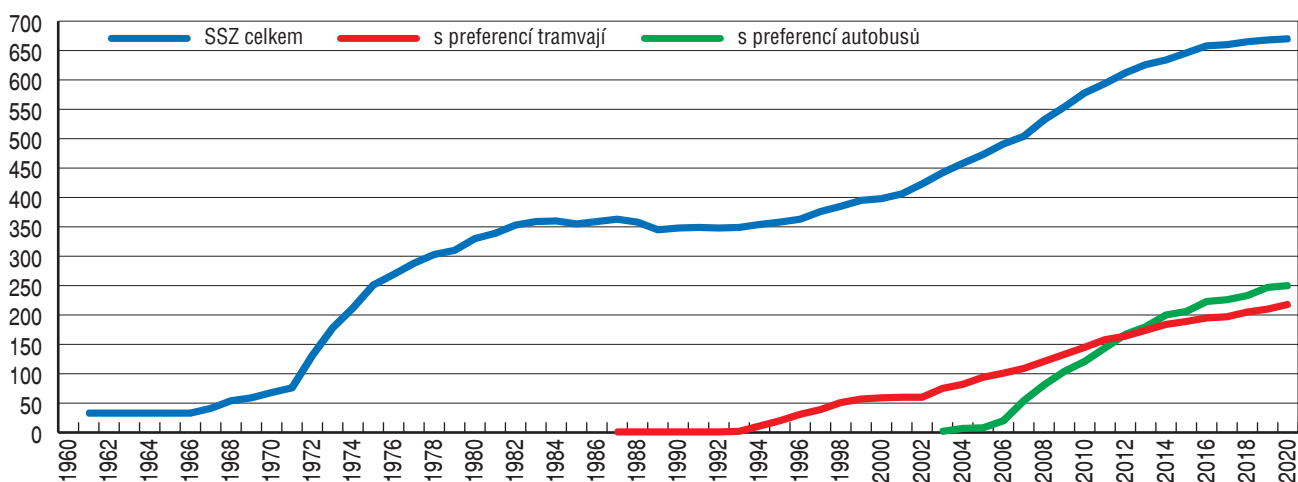
Zrušená SSZ na území Prahy

5.506b	Nádražní – přechod u zastávky Lihovar	5.575	Na Zlíchově – časový ostrůvek u zastávky Lihovar
--------	---------------------------------------	-------	--

Obnovená SSZ na území Prahy

0.327	Vinohradská – Starostrašnická	5.539	Jeremiášova – Sárská
0.622	Švehlova – Práčská	5.565	Ostrovského – Stroupežnického
1.089	nábřeží E. Beneše – Čechův most	5.586	Strakonická – U Královské louky
2.034	Resslova – Karlovo náměstí	6.115	Evropská – Gymnasijní
2.318	Seifertova – Italská	6.157	Evropská – Šárecká
2.333	Francouzská – Blanická	7.086	nábřeží Kapitána Jaroše – rampa Bubenské
3.377	Korunní – Benešova	7.125	Dělnická – Jankovcova
3.392	Seifertova – Krásava	7.130	Veletržní – Dukelských hrdinů
4.409	Chodovská – U plynárny	7.142a	U Uranie – Ortenovo náměstí
4.412	Ryšavého – rampa 5. května	7.142b	Plynární – přechod Ortenovo náměstí
4.441	Lešanská – Türkova	7.185	Vrbenského – Ortenovo náměstí
4.442	Senohrabská – Türkova	7.187	nábřeží Kapitána Jaroše – přejezd TT
4.454	Modřanská – rampy Barrandovského mostu	8.273	Čimická – K Pazderkám
4.457	Sulická – Před nádražím	8.278	Střelničná – Ďáblická
4.469	Modřanská – Údolní	9.218	Vysočanská – Prosecká
5.506	Strakonická – Nádražní	9.228	Poděbradská – Hloubětínská
5.511	Radlická – Ostrovského	9.233	Sokolovská – Na břehu
5.512	Plzeňská – Radlická	9.246	Vysočanská – Levínská
5.514	Plzeňská – Kartouzská	9.261	Náchodská – Jívanská

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



Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních v Praze

	1961	1971	1981	1990	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	578	646	658	660	665	667	668
Samostatných přechodů	-	9	37	45	57	108	146	152	154	153	154	156
Centrálně řízených SSZ	-	-	-	20	116	270	440	456	466	478	484	503
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	145	189	195	197	206	211	219
SSZ s detekcí pro preferenci autobusů	-	-	-	-	-	121	206	223	231	238	245	251

7.2 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 hlavním městě Praze. Systém řídicích ústředí spravuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Ke konci roku 2020 bylo v Praze instalováno 10 oblastních dopravních řídicích ústředí a na tuto centrální úroveň řízení připojeno 503 SSZ. V roce 2020 byla dokončena výměna ústředí VRS2100 za VRS5000. ODŘÚ Moráň byla zrušena a její SSZ přepojena na ODŘÚ Těšnov.

Seznam ODŘÚ v hlavním městě Praze, jejich umístění, územní příslušnost a počet připojených SSZ				
Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na bojišti	Centrum 1, pravý břeh	80	SCALA
C1b	Těšnov	Centrum 1, pravý břeh	36	VRS 5000
C2	Smíchov	Centrum 2, levý břeh	101	SCALA
C3	Vltavská	Centrum 3, Holešovice	30	VRS 5000
V	Českomoravská	Východ	37	VRS 5000
S	Ládví	Sever	44	SCALA
J	Pankrác	Jih	59	SCALA
JZ	Nové Butovice	Jihozápad	31	SCALA
JV	Skalka	Jihovýchod	61	SCALA
SZ	Dejvická	Severozápad	24	SCALA

7.3 Dopravní informační centrum Praha

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

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

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



Pracoviště DIC Praha v sálu HDRÚ

V rámci Jednotného systému dopravních informací (JSDI) předává informace na Waze, Mapy.cz atd. Dále poskytuje výstupy pro webové stránky TSK (www.tsk-praha.cz) a webové stránky DIC (www.dic.tsk-praha.cz) nebo www.dopravapraha.cz) včetně snímků z vybraných kamerových systémů.

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

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



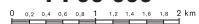
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
 Rásovkova 770/8, 110 00 Praha 1 – Staré Město
www.tsk-praha.cz
 Úsek dopravního inženýrství

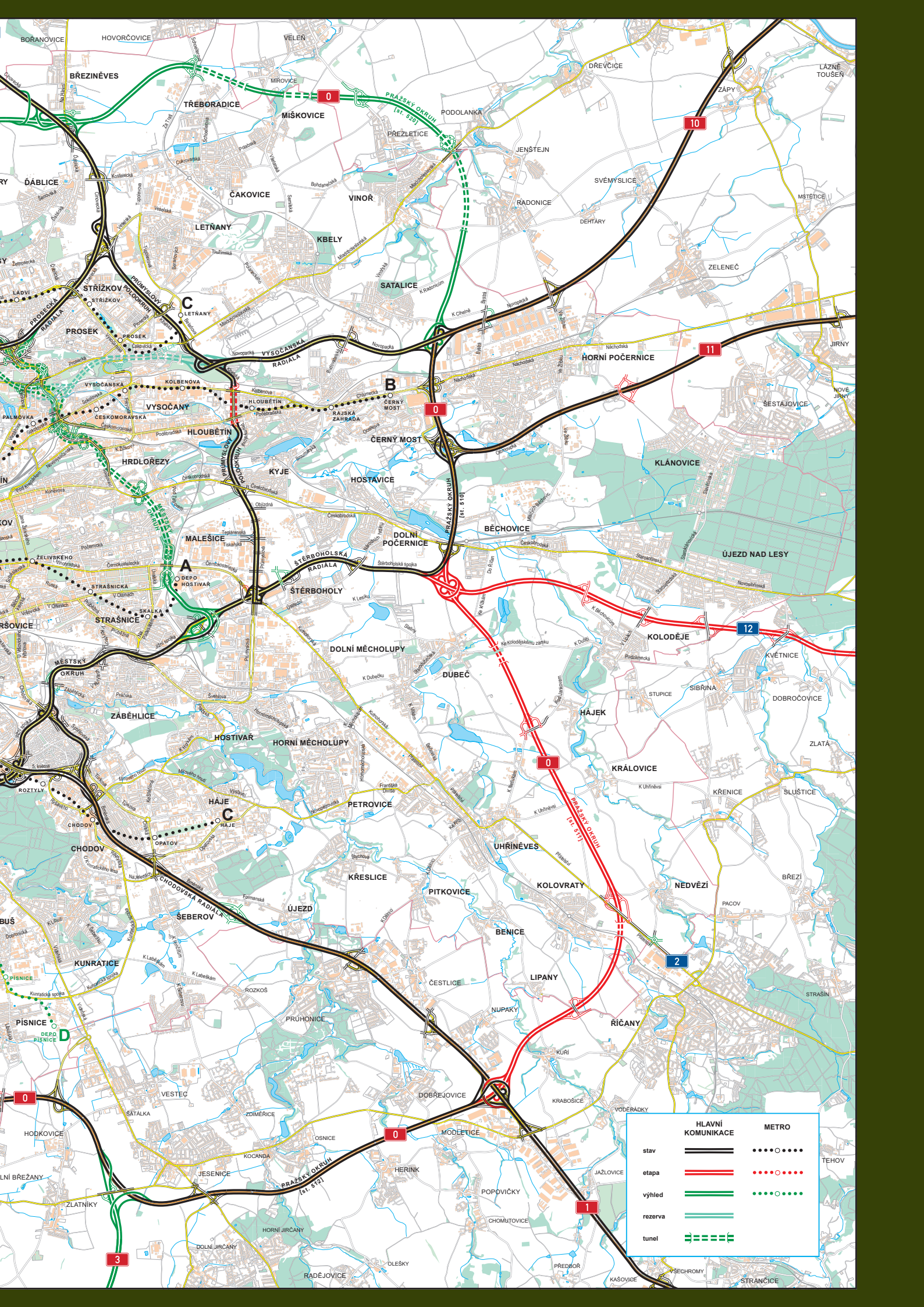


Vydala a zpracovala Kartografie PRAHA, a.s. v roce 2020 jako účelový náklad pro Technickou správu komunikací hlavního města Prahy, a.s. Jakákoliv reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem výše uvedených společností.

Topografický podklad © Kartografie PRAHA, a.s.
 odborný obsah © TSK hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství
 Stav k 31. 12. 2020

1 : 90 000





	HLAVNÍ KOMUNIKACE	METRO
stav		
etapa		
výhled		
rezerva		
tunel		

7.4 Další dopravnětelematické systémy

Mezi další dopravně telematické systémy řadíme veškerá další zařízení, která pomáhají monitorovat stav dopravy na pražských komunikacích. Primárním takovým zařízením je kamerový systém televizního dohledu, dále pak automatizovaný sběr dopravních informací, který zahrnuje systémy strategických a profilových detektorů, klimatická a parkovací čidla, systém dojezdových dob. Další početnou skupinou jsou nástroje pro dokumentaci přestupkového jednání, jako je systém měření úsekové a okamžité rychlosti nebo dokumentace jízdy na červenou. V neposlední řadě pak mezi dopravně telematické systémy patří prostředky pro informování v dopravě, jako jsou zařízení pro provozní informace, vysílání RDS-TMC, nebo kooperativní systémy. Poslední skupinou jsou preventivní telematické systémy podporující bezpečnost silničního provozu, jako jsou informativní měřiče rychlosti nebo kontrola výšky vozidel před místy se sníženým profilem.

Kamerové dohledové systémy

Centrem kamerového dohledového systému TVD-TSK je Hlavní dopravní řídicí ústředna (HDŘÚ) a hlavními uživateli jsou dispečerů HDŘÚ a DIC Praha. Celkem je v systému televizního dohledu dostupných 843 kamer jak z dohledových systémů TSK, a.s., tak z kamerového dohledu tunelového komplexu Blanka.

Kamerové systémy televizního dohledu v hlavním městě Praze (TVD)

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	448	Monitoring dopravní situace – správa TSK hl. m. Prahy, a.s.
TVD-TKB	395	Monitoring dopravy a technického zázemí v tunelovém komplexu Blanka a návazných SSZ
MKS	1 100	Monitoring bezpečnostní (dopravní) situace – správa Odbor bezpečnosti MHMP
DPP	1 200	Monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

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



Kamera televizního dohledu na konci Sokolské ulice



Výstupy z kamer televizního dohledu v HDŘÚ

Druhým typem jsou otočné kamery, které umožňují operátorům manuálně kamerou otáčet či přibližovat (zoom), a tím získat přehled o dopravní situaci i ze vzdálenějších částí dohlížené komunikace. Novější typy těchto otočných kamer instalovaných v posledních projektech v rámci Operačního programu doprava (OPD) dokáží rovněž detekovat základní charakteristiky dopravního proudu, je-li kamera v přednastavené prepozici. Takové kamery jsou umístěny zejména na Městském okruhu a radiálách a jsou souhrnně označovány jako kamery Komplexního telematického dohledového systému (KTDS). Statické obrázky z dopravních kamer jsou také dostupné na webových stránkách TSK <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/KTDS> nebo na <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/dopravni-kamery>. V roce 2020 dále probíhal proces digitalizace a obnovy dopravních kamer TSK. Všechny kamery dohledového systému TSK jsou dále integrovány do Městského kamerového systému (MKS).

System sběru dopravních informací

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

Strategické dopravní detektory úsekové (SDDÚ) a řezové (SDDR)		
Detektory	Počet	Popis
SDDÚ	22	Dva portály s kamerami určené pro sběr úsekových dopravních dat.
SDDR	108	Videodetektory umístěné na sloupech VO určené pro sběr profilových dopravních dat.

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

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

Dojezdové doby

Za účelem informování o aktuálních dojezdových časech mezi vybranými lokalitami je v hlavním městě Praze vybudována síť tras se sensoricky sledovaným časem jízdy. System sbírá a šířuje MAC adresy projíždějících bezdrátových zařízení. Z průjezdů více řezů na trase pak získává skutečnou dobu průjezdu. Statisticky vyhodnocené údaje se dále poskytují veřejnosti prostřednictvím vybraných ZPI (28 lokalit ZPI) a webových stránek <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/TravelTime3>. V roce 2020 takto byly měřeny dojezdové doby na 40 úsecích, z toho na 1 úseku se vyhodnocuje dojezdová doba i pro kategorii nákladních vozidel.

Komunikace s vyhodnocováním dojezdových dob (DD)			
Komunikace	Úseky	Komunikace	Úseky
tunelový komplex Blanka	11	Plzeňská	3
5. května	4	Cínovecká	2
Karlovarská	4	Strakonická	2
Rozvadovská spojka	4	V Holešovičkách	2
Jižní spojka, Štěrbobohská spojka	3	Liberecká	1
Novopacká	3	Průmyslová	1

Parkovací čidla

V roce 2020 byl spuštěn projekt chytrého parkování – Parking Detection v ulici Hradební a Řásnovka. Jedná se o system chytrého parkování založený na detekci obsazenosti parkovacích míst v reálném čase primárně pomocí kamer a umělé inteligence.

Klíčové benefity systému jsou optimalizace využití omezených parkovacích ploch, informovanost řidičů vozidel o aktuální obsazenosti parkovací plochy, zvýšení bezpečnosti v oblasti díky moderním dohledovým technologiím, využití systému k dlouhodobému sbírání dopravních dat pro rozvojové plánování, integrace řešení do vyšších celků – např. napojení na policii aj.

Pomocí magnetometrických detektorů je dále zjišťována obsazenost 57 parkovacích míst vyhrazených pro osoby s průkazem ZTP nebo ZTP/P v centrální části Prahy. Odečítaná on-line data jsou odesílána na centrální server, který je následně poskytuje pro návaznou mobilní aplikaci „ZTP Parking“ dostupné pro platformy Android i IOS. Jako součást tohoto projektu došlo k pasportizaci vyhrazených parkovacích míst na území Prahy 1, 2, 3 a 8.

Detekce volných parkovacích míst vyhrazených pro osoby ZTP			
Lokalita	Počet míst	Lokalita	Počet míst
Řásnovka	2	Dlouhá	2
Mariánské náměstí	3	Dvořákovo nábřeží	1
Valentinská	1	Ostrovní	2
Staroměstské náměstí	4	náměstí Republiky	3
Pařížská	2	Charvátova + Vladislavova	3
Štěpánská	2	Národní	2
Vodičkova	2	Lodecká	2
Rybná	3	Wilsonova	2
Malostranské náměstí	7	Kosárkovo nábřeží + U lužického semináře	5
Šaldova a Křížkova	7	Křížkova	2

Klimatická čidla

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

Klimatické detektory – vozovkové		
Detektory	Počet	Popis
KVD	28	Čidla monitorující meteorologická data užitečná jak pro řízení dopravy, tak např. zimní údržbě komunikací.
AIM	12	Čidla monitorující meteorologická data včetně orientačních imisních ukazatelů
IIMS	18	Čidla monitorující meteorologická data včetně orientačních imisních ukazatelů

Přestupkové telematické systémy

Základem všech přestupkových systémů je detailová kamera se čtením registračních značek. Takto získaná data jsou předávána chráněnou cestou ke zpracování příslušnému útvaru městské nebo státní police. Všechna zařízení rovněž přispívají ke sběru dopravních informací.

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

Naposledy byla v roce 2019 zprovozněna lokalita V Holešovičkách – směr do centra, ve směru z centra bylo stávající měření rozšířeno o nájezdový pruh z ulice Nová Povitavská. V souhrnu je nyní tímto způsobem zjišťována rychlost na 60 úsecích v hl. m. Praze. Z uvedeného počtu je 10 lokalit umístěno v pražských tunelech na Městském okruhu, kde významnou měrou přispívají k plynulosti, a tím i bezpečnosti provozu.



Strategický dopravní detektor úsekový v Evropské ulici



ZPI-022 Vinohradská

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

Měření okamžité rychlosti vozidel (MOR)			
Pořadí	Lokalita	Pořadí	Lokalita
1	Horoměřická (u ul. V Šáreckém údolí, z centra)	20	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr západ
2	Horoměřická (u ul. V Šáreckém údolí, do centra)	21	Zálesí – (Nad lesním divadlem) – směr východ
3	K Barrandovu (na křižovatce s Lamačovou)	22	Újezd, Novosibřinská – směr do centra
4	Legerova (na křižovatce s Rumunskou)	23	Českokobrodská x Jana Karafiáta – směr centrum
5	Sokolská (na křižovatce s Ječnou)	24	Českokobrodská x Dolnopočernická – směr centrum
6	Strakonická (u ulice K zahradám, do centra)	25	Českokobrodská x Dolnopočernická – směr Úvaly
7	Střešovická (u zastávky Ořechovka, do centra)	26	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 Jínonice
17	Libocká (u Šebestiánské) – směr Vypich	36	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
18	Modřanská (V náklích) – směr do centra	37	Slánská – Bazovského – Liboc
19	Modřanská (V náklích) – směr z centra	38	Slánská – Čistovická – směr Stodůlky

V některých případech je měření úsekové rychlosti spjato i s lokalitou měření okamžité rychlosti (MOR) s využitím kamer jednoho profilu. Okamžitá rychlost je měřena vyhodnocením signálů z dvojice indukčních smyček. Detailová kamera se čtením RZ se pak postará o záznam přestupku. V Praze byl systém MOR realizován poprvé v roce 2010 v blízkosti tramvajové zastávky Ořechovka ve směru do centra města. K 31. 12. 2020 bylo měření okamžité rychlosti vozidel prováděno na 38 lokalitách.

Křižovatky se systémem dokumentace jízd na červenou (DJČ)			
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 Smíčovu
3.321	Koněvova – Želivského	6.122	Bělohorská – Kukulova
2.029	Ječná – Sokolská	6.159	Evropská – Alžírská
4.449	Chilská – Opatovská	8.278	Střelničná – Ďáblická
4.450	Generála Šišky – Československého exilu	9.223	Poděbradská – Kbelská
5.018	Jiráskův most – Janáčkovo nábřeží	9.297	Kolbenova – Kbelská
5.498	Bucharova – Pekařská	9.611	Českobrodská – Mladých Běchovic
5.499	K Barrandovu – K Holyni		

V rámci aplikací pro zaznamenávání přestupků jsou v hlavním městě Praze instalovány systémy pro zjišťování a dokumentaci jízdy na červený signál na světelně řízených křižovatkách. Celkem tak byl k 31. 12. 2020 tento typ přestupků zaznamenáván na 19 lokalitách. Systém je složen z dvojice kamer (přehledové a detailové), které zaznamenávají aktuální stav na signalizaci a okamžik průjezdu vozidel stop čarou

V ulici Čs. armády u ulice Národní obrany je od roku 2012 instalováno zařízení, které zaznamenává přestupky řidičů. Nejedná se o jízdu na červenou, ale nedání přednosti chodcům na neřízeném přechodu.

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

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

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu

Tyto telematické systémy řeší problematiku zvýšení bezpečnosti provozu v konkrétních lokalitách. Nejpočetnějším takovým systémem je informativní měření rychlosti. Radarem změřená rychlost je účastníkům silničního provozu ihned zobrazena na LED panelu, což vede ke zvýšení dodržování povolené rychlosti.

V roce 2018 byl na ulici Dukelských hrdinů instalován systém pro kontrolu výšky vozidel (KVV), jehož účelem je ochrana před stržením trolejí v nízkém průjezdu k výstavišti. Zařízení upozorní řidiče pomocí blikáčů na překročený výškový limit. V roce 2020 se začalo připravovat dalších 5 lokalit.

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

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu		
Systém	Počet	Popis
IMR	98	Informativní měření rychlosti
DAVID	15	Sympatické měření rychlosti
KVV	1	Kontrola výšky vozidel (Dukelských hrdinů – Strojnická)
LED	10	Lokality přechodů zvýrazněných aktivními zemními LED návěstidly

Poskytování dopravních informací

K přímému i nepřímému řízení a ovlivňování dopravy slouží v hlavním městě Praze zařízení pro provozní informace (ZPI). Etapa projektu výstavby a modernizace ZPI v Praze byla dokončena v roce 2013. Od tohoto roku je k dispozici operátorům DIC a také řidičům celkem 58 ZPI.

V roce 2015 byla do systému začleněna i ZPI, která byla realizována v rámci výstavby tunelového komplexu Blanka a celý systém tak dnes čítá celkem 72 informačních tabulí určených pro dopravní informace celoměstského významu (v tunelovém komplexu Blanka je instalováno dalších 26 dvouřádkových ZPI informujících o aktuální situaci v tunelu).

Zařízení pro provozní informace (ZPI)			
Číslo ZPI	Lokalita	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	Štěrboboholská spojka 1	ZPI-622	Evropská 2
ZPI-012	Štěrboboholská spojka 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

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

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

8 PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

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

8.1 Preference veřejné hromadné dopravy na SSZ

Nová i rekonstruovaná SSZ jsou již standardně vybavována zařízeními, která umožňují preferenci vozidel veřejné hromadné dopravy. Vozidla VHD tedy mají možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno v reálném čase podle svých aktuálních nároků tak, aby mohla projet světelně řízenou křižovatkou, pokud možno bez zastavení, případně jen s minimálním zdržením.

Preference tramvají na SSZ – základní údaje

Na tramvajové síti celkem	S preferencí tramvají	S absolutní* preferencí tramvají	S podmíněnou* preferencí tramvají
247 SSZ (100 %)	219 SSZ (89 %)	67 SSZ (27 %)	152 SSZ (62 %)
rok 2020: -1 SSZ	rok 2020: +8 SSZ	rok 2020: -1 SSZ	rok 2020: +9 SSZ

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

Na tramvajové síti došlo v roce 2020 k výstavbě dvou nových a ke zrušení jednoho SSZ.

Nově byl postaven provizorní přechod pro chodce v Ječné ulici u křižovatky s ulicí Melounovou.

V souvislosti s rekonstrukcí tramvajové trati v Nádražní ulici a mostu přes železniční trať na Zlíchově byl zrušen časový ostrůvek, který usnadňoval chodcům přístup na původní tramvajovou zastávku Lihovar ve směru do centra města.

Nedaleko naopak vznikla nová signalizace na křižovatce Na Zlíchově – Ke sklárně, která slouží primárně k výjezdu tramvají ze samostatného tělesa do vozovky. Na novém SSZ 5.876 byla nasazena absolutní preference tramvají.



Došlo ke zkušebnímu přepnutí řízeného přechodu u Bílé labutě do blikající žluté při doplnění nestavebních úprav přechodu, což mělo pozitivní vliv na zdržení tramvajových spojů. Mezi trvale vypnutá SSZ byla zařazena již delší dobu blikající křižovatka Kolbenova – Pod pekárny, přičemž cílový stav je obě SSZ demontovat.

Preference byla zavedena na dalších devíti již existujících SSZ a celkový počet SSZ s preferencí tak vzrostl na 219. Absolutní preference je nově namísto podmíněné na křižovatce Plzeňská – rampa Kukulovy. Naopak dvě SSZ po úpravách řízení vykazují namísto původní absolutní preference již pouze preferenci podmíněnou.

Významným zlepšením je zavedení podmíněné preference na křižovatce Jana Želivského – Vinohradská, na křižovatce Bulhar, na dvou křižovatkách na Evropské ulici (Šárecká a Gymnasijní) či na křižovatce Francouzská – Blanická. Podíl signalizovaných míst s preferencí tramvají v Praze dosáhl téměř 89 %.

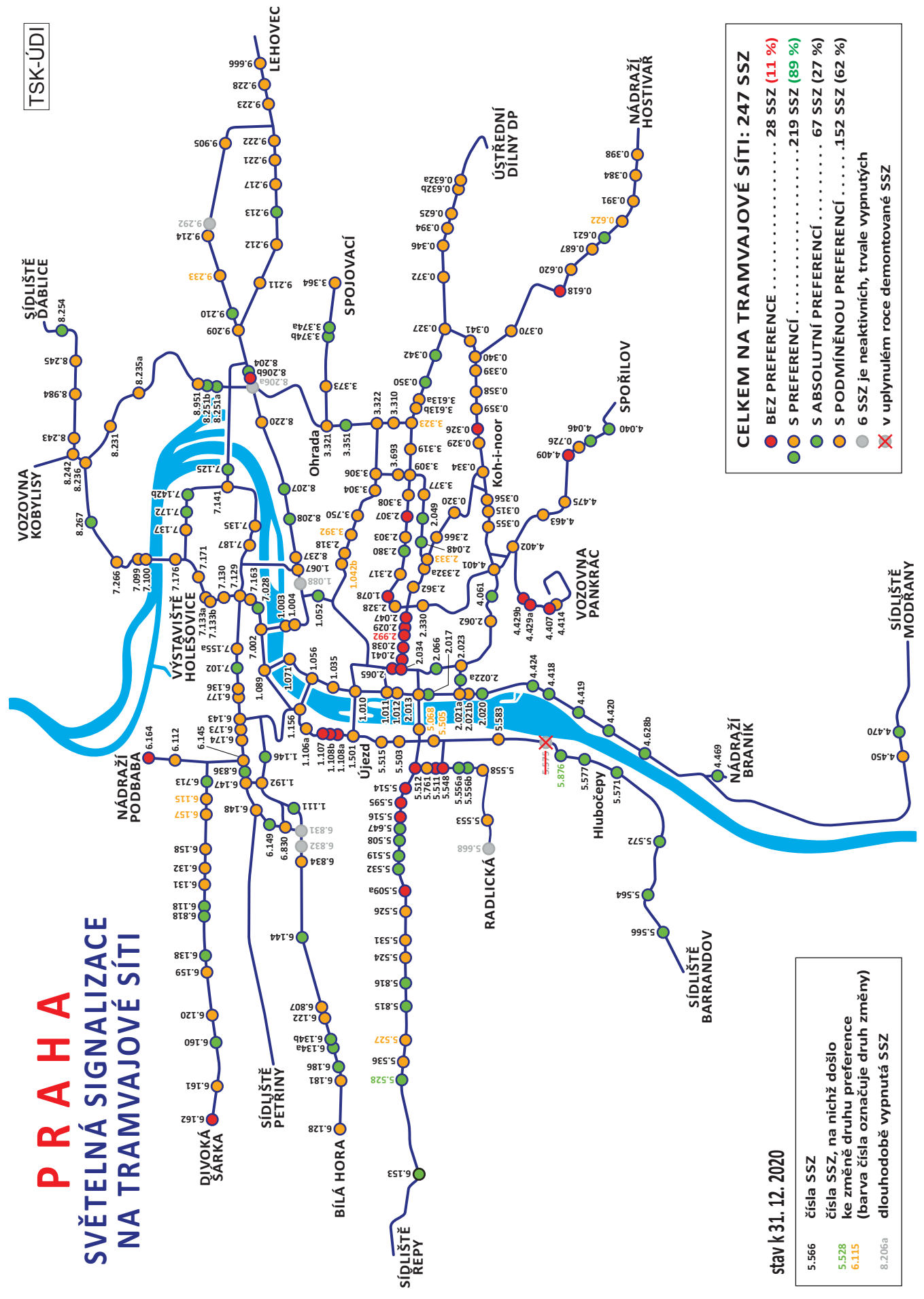
SSZ, na nichž byla v roce 2020 zavedena preference tramvají

1.042b	Seifertova – Husitská (P)	5.505	Nádražní – Vltavská (P)
2.333	Francouzská – Blanická (P)	5.527	Plzeňská – Vozovna Motol (P)
3.323	Jana Želivského – Vinohradská (P)	5.876*	Na Zlíchově – Ke sklárně (A)
3.392	Seifertova – Krásova (P)	6.115	Evropská – Gymnasijní (P)
5.068	Lidická – Zborovská (P)	6.157	Evropská – Šárecká (P)

(P) ... podmíněná preference (A) ... absolutní preference * nové SSZ v roce 2020

P R A H A

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



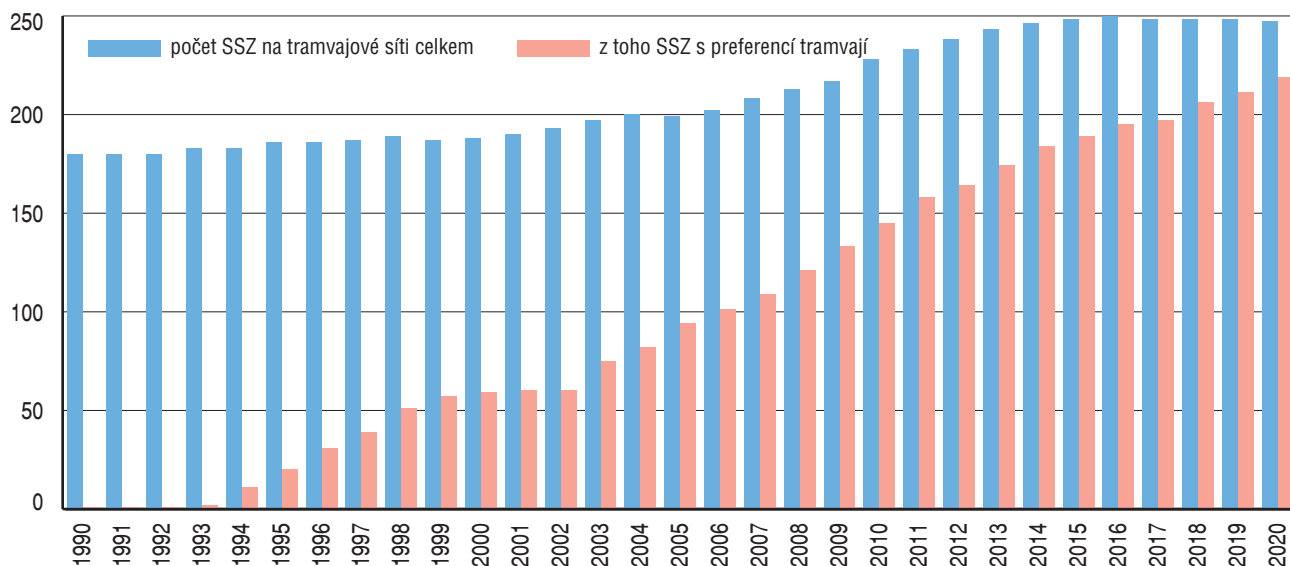
CELKEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI: 247 SSZ

- BEZ PREFERENCE 28 SSZ (11 %)
- S PREFERENCÍ 219 SSZ (89 %)
- S ABSOLUTNÍ PREFERENCÍ 67 SSZ (27 %)
- S PODMÍNĚNOU PREFERENCÍ 152 SSZ (62 %)
- 6 SSZ je neaktivních, trvale vypnutých
- ✗ v uplynulém roce demontované SSZ

stav k 31. 12. 2020

číslo SSZ
 čísla SSZ, na nichž došlo ke změně druhu preference (barva čísla označuje druh změny)
 dlouhodobě vypnutá SSZ

Světelná signalizace na tramvajové síti



Preferenci autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
251 SSZ (100 %)	242 SSZ (96 %)	9 SSZ (4 %)
rok 2020: +6 SSZ	rok 2020: +7 SSZ	rok 2020: -1 SSZ

* Pasivní detekce znamená zaznamenání nároku autobusu běžným automobilovým detektorem (indukční smyčka nebo videosmyčka), v zastávce či ve vyhrazeném jízdním pruhu. Aktivní detekce znamená přihlašování a odhlašování autobusů radiosignály vysílanými v zadaných bodech z vozidel do SSZ. K lokalizaci autobusů přijíždějících k SSZ se používají inframajáky 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 města na evropském projektu Trendsetter. Následně byla zaváděna preferenci autobusů zejména v okolí nových úseků metra. Nyní je již preferenci standardně realizována na nových či obnovovaných SSZ.

V roce 2020 přibylo 8 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím aktivní detekce. SSZ na přechodu přes Nádražní ulici u zastávky Lihovar bylo v rámci úpravy celé oblasti demontováno. SSZ 4.454 Modřanská – rampy Barrandovského mostu bylo v rámci obnovy osazeno aktivní detekcí namísto pasivní. Celkový počet SSZ s detekcí pro preferenci autobusů tak dosáhl počtu 251.



SSZ 4.454 Modřanská – rampy Barrandovského mostu

Křižovatky, na nichž byla v roce 2020 zřízena detekce pro preferenci autobusů

2.318	Seifertova – Italská	4.457	Sulická – Před nádražím
4.412	Ryšavého – rampa 5. května	4.469	Modřanská – Údolní
4.441	Lešanská – Tůrkova	5.539	Jeremiášova – Sárská
4.454*	Modřanská – rampy Barrandovského mostu	5.565	Ostrovského – Stroupežnického

* změna pasivní detekce na aktivní

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
SSZ s detekcí BUS	8	20	54	81	104	121	144	167	180	200	206	223	231	238	245	251

8.2 Další opatření pro preferenci veřejné hromadné dopravy

Důležitým ukazatelem kvality hromadné dopravy ve městě je míra oddělení provozu veřejné hromadné dopravy od dopravy individuální. V Praze je na samostatném tělese či na zvýšeném páse 52 % z 142,7 km tramvajových tratí, mnoho dalších úseků je pak od ostatního provozu odděleno betonovými tvarovkami.

V autobusové dopravě je vyšší plynulosti provozu dosahováno samostatnými vyhrazenými pruhy či jízdou autobusů po tramvajovém páse. V roce 2020 byla s ohledem na nižší dopravní intenzity preferenční opatření potřebná méně, přesto zejména na autobusové síti vznikala opatření, která pomohou při očekávaném opětovném růstu mobility.

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 pruhy 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 2020 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 13 470 metrů. V minulém roce přibylo cca 300 metrů tvarovek. Veškeré změny v délkách tvarovek se odehrály v rámci rekonstrukce tramvajové trati v Sokolovské ulici.



Nový vyhrazený pruh pro autobusy v Kamýčké ulici



Nový vyhrazený pruh pro autobusy v Modřanské ulici

Preference autobusů – vyhrazené jízdní pruhy

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

Na konci roku 2020 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy délky cca 56 000 metrů (cca +7 000 m), z toho na komunikacích délky 40 300 metrů (+5 700 m) a na tramvajových tělesech délky 15 800 metrů (+1 400 m).

V uplynulém roce byl nejdelší vyhrazený pruh (v délce téměř 900 m) realizován v Kamýčké ulici ve směru do centra. V rámci změn dopravního značení na ulici 5. května vznikl vyhrazený pruh mezi připojením z Türkovy ulice a Jižní spojkou. Plynulejší průjezd autobusů dále umožňují nově vyhrazené pruhy v ulicích Bělohorská od Patočkovy k Tomanově, Bohdalecká směrem k ulici U plynárny, Freyova směrem ke křižovatce Harfa, Modřanská do centra před Branickým mostem, Novovysočanská z centra k zastávce Odlehlá, Na jelenách od Chilské ke Kunratické spojkce a Plzeňská mezi zastávkami Krematorium Motol a Hlušičkova.

Výraznější proměnou prošlo dopravní značení, včetně vyhrazených pruhů, v Opatovské ulici. Autobusy též nově pojíždějí úseky tramvajových tratí v Radlické ulici (linka 153) a na Malostranském náměstí (linka 194).

V roce 2020 byla poprvé v jízdním pruhu vyhrazeném pro autobusy, v ulici Evropská, směr centrum, zavedena elektronická kontrola dodržování dopravního značení. Úsek je kontrolován kamerovým systémem s detekcí registračních značek a automatickým vyhodnocováním oprávněnosti průjezdu.

9 BEZPEČNOST DOPRAVY

9.1 Dopravní nehodovost

V roce 2020 bylo v Praze evidováno 16 925 nehod (-21 % oproti roku 2019), při nichž bylo 22 osob usmrceno (+10 %) a 1 735 osob zraněno (-16 %). Došlo k 426 nehodám s účastí chodců (-23 %), při kterých bylo 7 osob usmrceno (0 %) a 380 osob zraněno (-27 %). Chodci sami zavinili 172 nehod (-37 %), přičemž byla usmrcena 1 osoba (-67 %) a 145 osob bylo zraněno (-40 %).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (16 363 z 16 925 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, činil 405 (-6 %).

Počty dopravních nehod, následky na zdraví a hlavní příčiny nehod v Praze				
	2018	2019	2020	Rozdíl 20/19
Počet nehod	22 767	21 458	16 925	-21 %
Počet smrtelných zranění	31	20	22	+10 %
Počet těžkých zranění	182	114	131	+15 %
Počet lehkých zranění	2 165	1 958	1 604	-18 %
Počet nehod se zraněním	1 955	1 760	1 497	-15 %
Počet nehod bez zranění	20 812	19 698	15 428	-22 %
Zaviněno řidičem	22 068	20 753	16 363	-21 %
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	4 097	3 652	2 711	-26 %
nevěnování se řízení	2 168	1 944	1 374	-29 %
jízda na červenou	323	297	214	-28 %
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	1 042	1 017	856	-16 %
nedání přednosti při odbočování vlevo	734	725	571	-21 %
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 875	1 689	1 116	-34 %
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	101	146	108	-26 %
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	119	123	118	-4 %
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto)	384	392	353	-10 %
nepřízpůsobení rychlosti komunikací (zatačka, šířka, klesání, stoupání)	173	158	146	-8 %
Zaviněno závadou komunikace	5	9	6	-33 %
Zaviněno chodcem	303	271	172	-37 %
Zaviněno cyklistou	139	148	145	-2 %

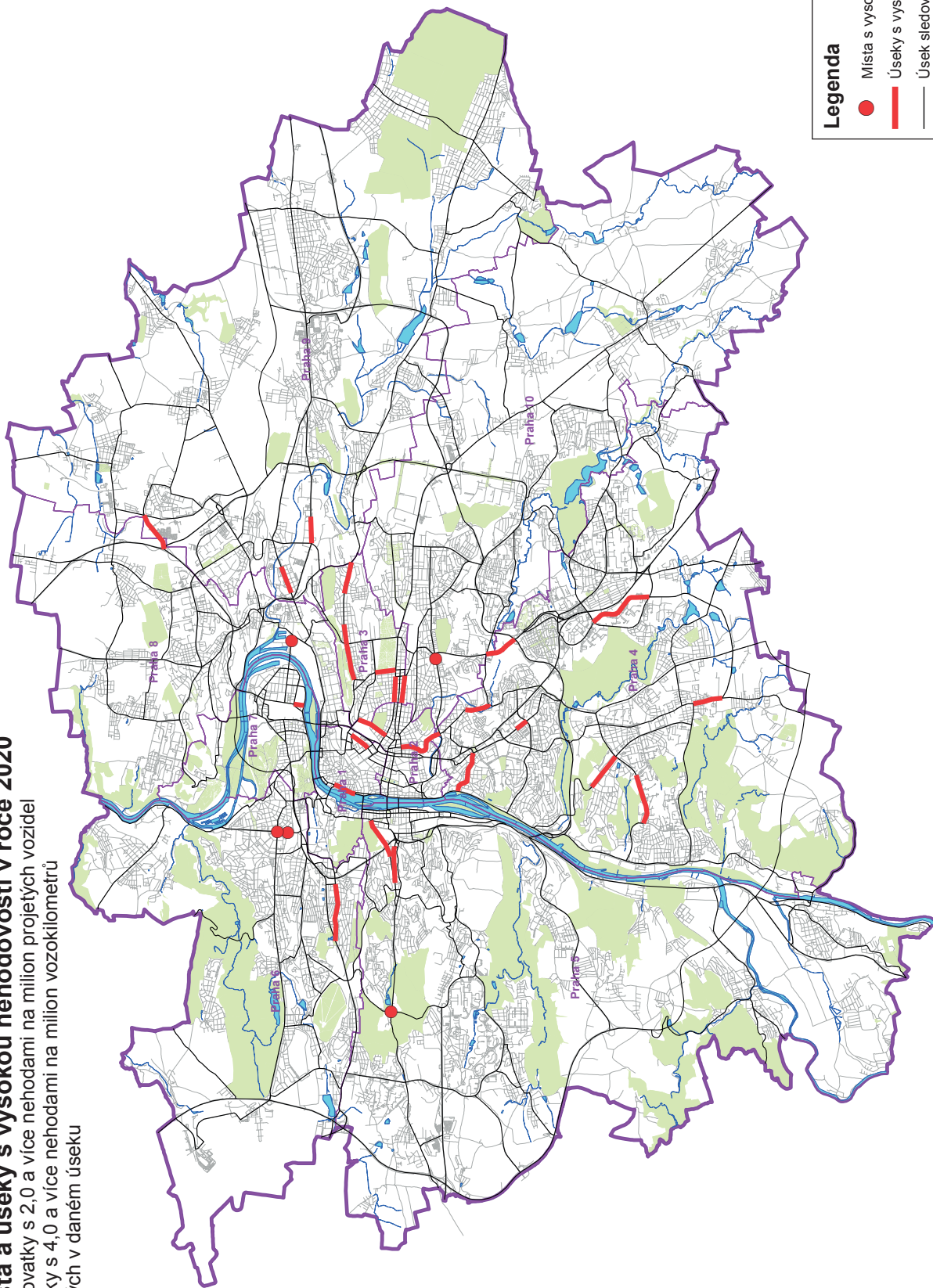
Základní trendy nehodovosti v roce 2020 lze charakterizovat výrazným poklesem počtu evidovaných dopravních nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, nárůstem počtu usmrcených a těžce zraněných osob, poklesem lehce zraněných osob a počtu nehod se zraněním. Obecně lze říci, že rok 2020 byl v následcích dopravních nehod s ohledem na výrazný pokles celkového počtu nehod velice nepříznivý. I přes pokles lehkých zranění, který je vzhledem k meziročnímu porovnání počtu nehod téměř samozřejmostí, došlo k 30 % nárůstu pravděpodobnosti nehody s těžkým nebo smrtelným zraněním.

Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou a dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika vyjadřovaná ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Až po roce 2001 se počet evidovaných dopravních nehod začal znovu snižovat, a to i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu. Současně se snížila i relativní nehodovost, o 66 % v roce 2020 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2020 připadalo v celopražském průměru 2,5 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

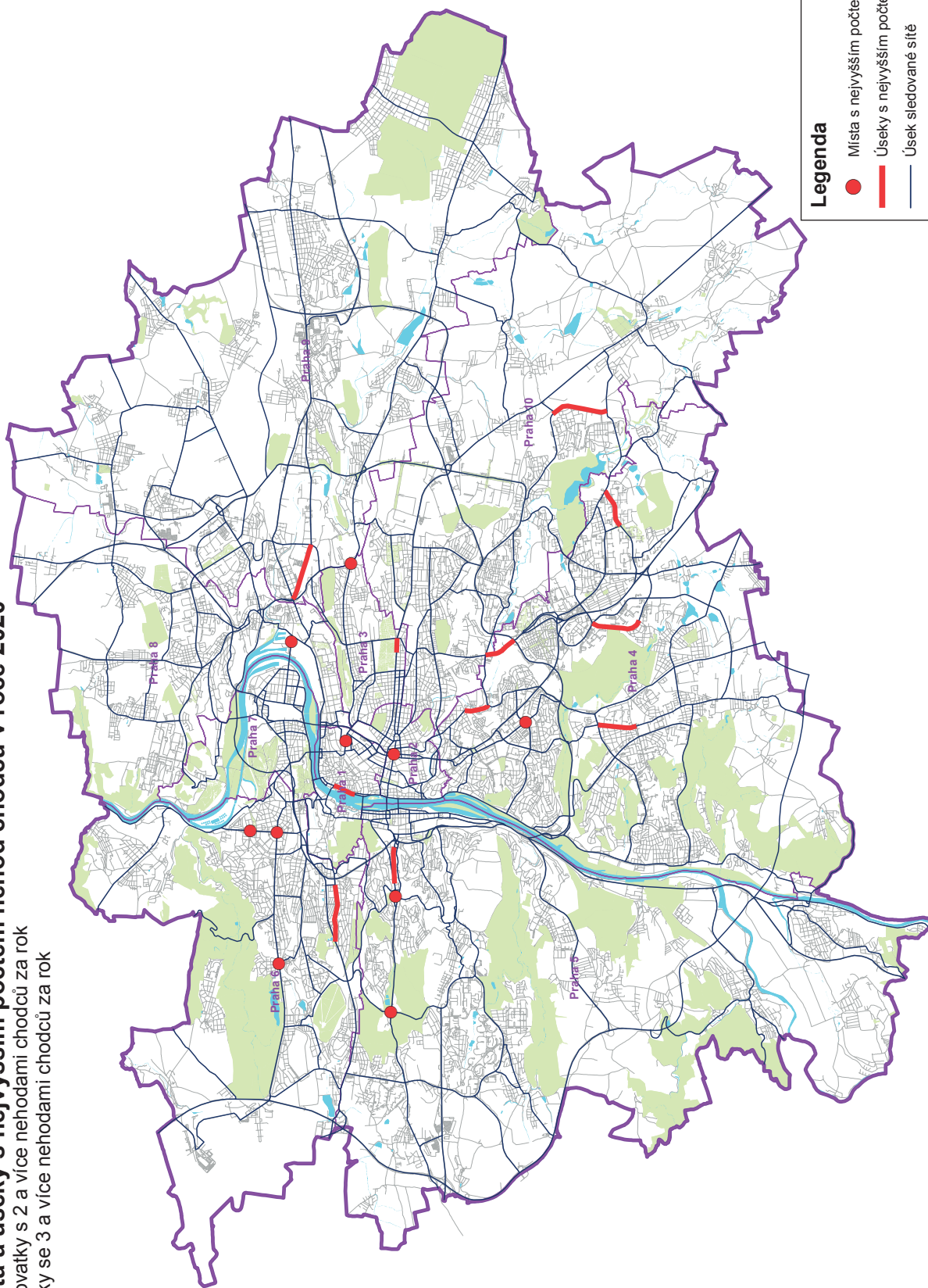
Zajímavým ukazatelem je rozdělení relativní nehodovosti podle typu komunikací. Toto rozdělení potvrzuje, že ačkoli Městský a Pražský okruh společně s radiálami přenáší největší podíl dopravního výkonu v Praze, mají v porovnání s celopražským průměrem 3x nižší relativní nehodovost.

Místa a úseky s vysokou nehodovostí v roce 2020
Křižovatky s 2,0 a více nehodami na milion projelých vozidel
Úseky s 4,0 a více nehodami na milion vozokilometrů
ujetých v daném úseku

**Legenda**

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

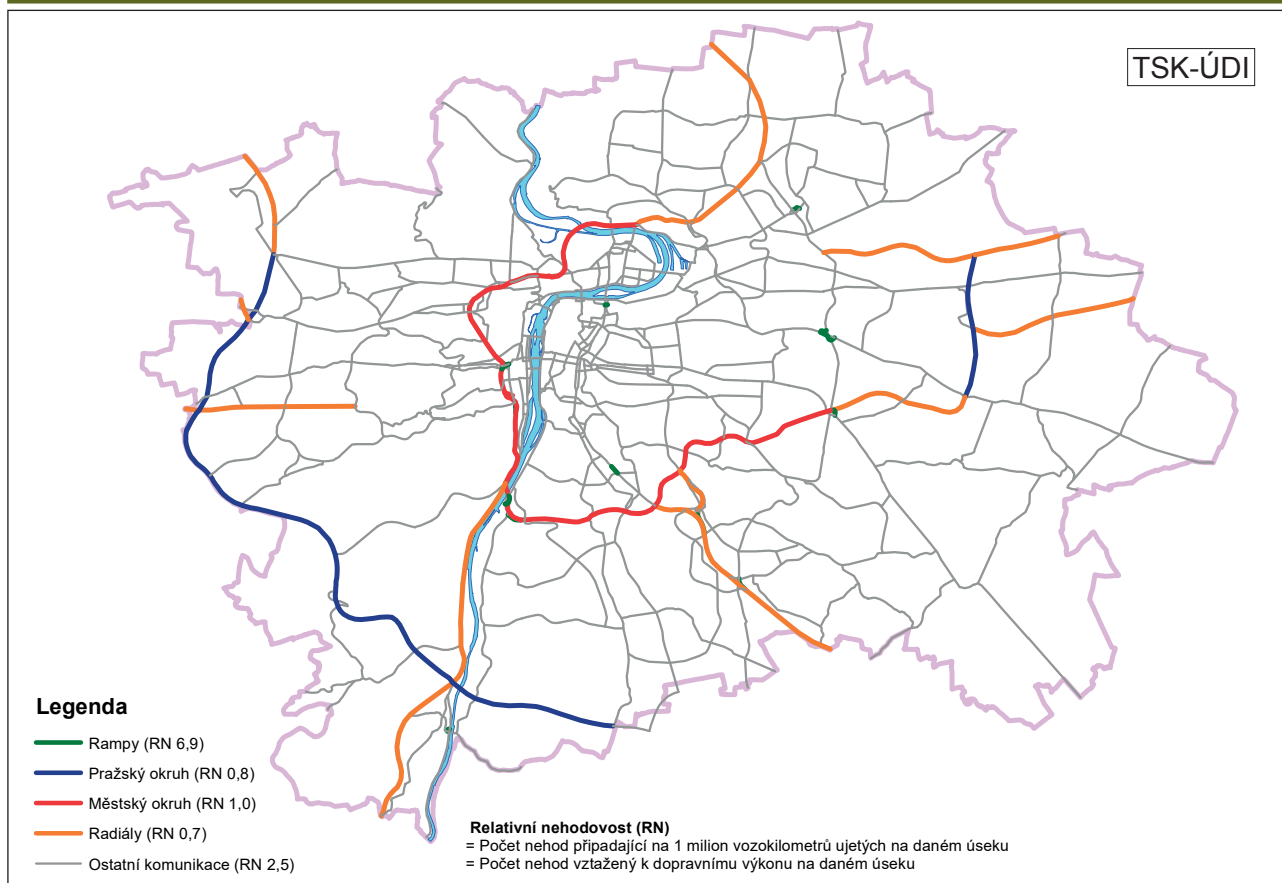
Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod chodců v roce 2020
 Křižovatky s 2 a více nehodami chodců za rok
 Úseky se 3 a více nehodami chodců za rok



Legenda

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

Relativní nehodovost na sledované síti v Praze v roce 2020 (rozdělení podle typu komunikace)



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

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

Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze

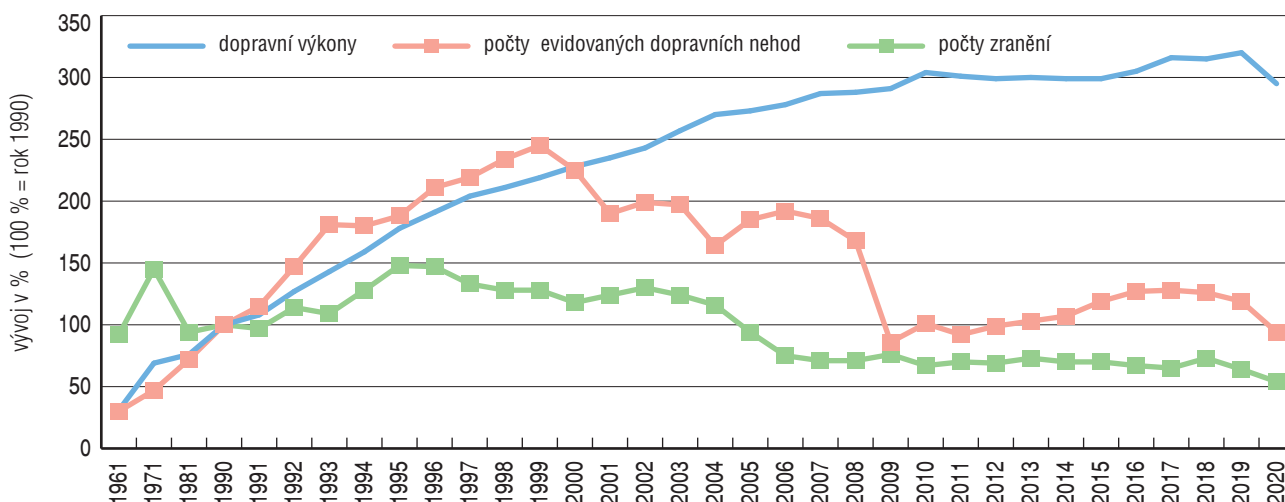
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30	63	69	580	157	2 361	84	7,3	31
1971	8 496	47	123	135	567	154	4 046	144	5,1	69
1981	13 064	72	81	89	401	109	2 572	92	7,1	76
1990	18 024	100	94	100	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
2012	17 795	99	26	28	236	64	2 009	72	2,5	299
2014	19 306	107	20	21	206	56	2 070	74	2,7	299
2016	22 876	129	21	22	194	53	1 983	71	3,3	305
2017	23 032	128	17	18	156	42	1 951	70	3,2	316
2018	22 767	126	31	33	182	49	2 165	77	3,1	315
2019	21 458	119	20	21	114	31	1 958	70	3,0	320
2020	16 925	94	22	23	131	36	1 604	57	2,5	295

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

Pozitivní trend vývoje dopravní nehodovosti a zejména následků při dopravních nehodách, který byl nastaven poklesem všech druhů zranění v roce 2019, vystřídal ne příliš lichotivý vývoj smrtelných a těžkých zranění v roce 2020, kdy i přes čtvrtinový meziroční pokles celkového počtu nehod došlo v těchto statistikách k nárůstu. O to příznivější je na tuto skutečnost vývoje počtu zranění při dopravních nehodách nahlížet z dlouhodobého hlediska. Příznivým trendem v bezpečnosti dopravy stále zůstává významné snižování počtu smrtelných, těžkých i lehkých zranění při dopravních nehodách v posledních 20 letech, a to i navzdory pokračujícímu nárůstu automobilového provozu ve městě. Celkový počet zranění při dopravních nehodách se z původních 3 861 zranění v roce 2000 snížil na 1 757 zranění v roce 2020, tj. o 54 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 29 %.

Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 30 let automobilový provoz ve městě zvýšil na trojnásobek (o 195 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 46 % (ze 3 269 zranění v roce 1990 na 1 757 zranění v roce 2020), a to všech druhů zranění: smrtelných, těžkých i lehkých.

Nehody, zranění a dopravní výkony v Praze 1961–2020 (celá komunikační síť, rok celkem)



9.2 Dopravní výchova

Dopravní výchova je významným preventivním prvkem z hlediska bezpečnosti dopravy v oblasti dětí, mládeže i dospělých účastníků provozu na pozemních komunikacích. V roce 2020 byl průběh dopravní výchovy a všech bezpečnostně preventivních programů stejně jako mnoho dalších oborů ovlivněn pandemií COVID 19. V době od 11. března do 25. května roku 2020 byly z nařízení vlády uzavřeny základní školy a po otevření škol byla Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy zakázána výuka mimo prostory škol. Tato nařízení znemožnila výuku dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích (DDH) a též pořádání dopravních soutěží. Podzimní výuka dopravní výchovy probíhala od začátku září do 14. října, kdy byla nařízeními vlády DDH opět uzavřena.

U výchovy dětí a mládeže se jedná zejména o podporu dětských dopravních hřišť, na kterých probíhá výuka dle Tematického plánu Ministerstva dopravy (pro 4. a 5. ročníky ZŠ), ale také seznámení s dopravní výchovou pro ostatní ročníky základních i mateřských škol. V uplynulém roce prošlo na pražských dopravních hřištích organizovanou dopravní výchovou cca 22 tisíc žáků, z toho 7 976 dopravní výchovou dle Tematického plánu Ministerstva dopravy ČR. Tato výuka byla možná pouze v čase, kdy nebyla Ministerstvem školství nařízena distanční výuka žáků.

V jiných letech probíhá celá řada dopravně výchovných programů, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, které však nebylo možné uskutečnit v potřebném rozsahu z důvodu nařízených bezpečnostních opatření souvisejících s onemocněním COVID 19. V době uvolněných opatření v areálu Muzea Policie ČR proběhla akce s názvem „Den dopravní výchovy pro chodce a cyklisty“, která se každoročně koná v rámci projektu Evropský týden mobility. Také bylo odehráno několik divadelních představení černého divadla s dopravně bezpečnostní tematikou pro děti ZŠ. Rok 2020 byl zakončen jízdou zručnosti pro řidiče osobních aut, které proběhlo ve spolupráci s AOS klub Praha v AČR.

Součástí dopravní výchovy je i zajišťování školení řidičů, které je každý zaměstnavatel povinen zajistit ve smyslu zákoníku práce pro zaměstnance, kteří řídí při plnění pracovních úkolů služební nebo soukromé motorové vozidlo do hmotnosti 3,5t. V roce 2020 bylo takto proškoleny 721 osob.

9.3 Opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2020 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 95,4 mil. Kč. Jde o prostředky určené na drobné stavební úpravy, úpravy dopravního značení, osazení dopravních zařízení a preventivní programy. Významné úpravy se realizovaly nezávisle na investičních akcích a údržbě komunikací.

Na kapitálové výdaje (na výstavbu stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další opatření, zejména stavebního charakteru) bylo vyčerpáno z rozpočtu hl. m. Prahy 93,4 mil. Kč.

Ostatní nestavební dopravně bezpečnostní opatření, zejména u škol a přechodů pro chodce (úpravy přechodů pro chodce včetně zdrsňování vozovek, montované zpomalovací prahy, úpravy dopravního značení, svodidel, baliset a zábradlí, informace o okamžité rychlosti jízdy), byla realizována v rámci běžných výdajů s finančními náklady 2,0 mil. Kč.

Část finančních prostředků roku 2020 byla použita na úhradu nákladů spojených s vypracováním a projednáním projektové dokumentace. Mezi připravovanými akcemi lze zmínit např. úpravy křižovatek Davídkova – Pod vodárenskou věží (Praha 8), Schoellerova – Za tratí (Praha 9), Lednická – Broumarská (Praha 14), dále dělicí ostrůvky v ulicích Podbělohorská – Pod stadiony (Praha 5), Šárecká – Na Kodymce (Praha 6), Nad Královskou oborou – Jana Zajíce (Praha 7), Úvalská – Donatelova (Praha 10), úpravu uličního prostoru v ulici Dolákova (Praha 8), Bratří Venclíků (Praha 14) a návrh nových přechodů pro chodce v křižovatkách K Ďáblicům – Ládeveská (Praha 8), Novovysočanská – Za Krejčárkem (Praha 9).

Stavební zpomalovací prahy jsou plánovány v lokalitách Jeseniova – Ambrožova (Praha 3), Náhorní – U školské zahrady (Praha 8), Taussigova – Hlaváčova (Praha 8).



Dělicí ostrůvek ve Vídeňské ulici u zastávky MHD „U Tří svatých“



Nový dělicí ostrůvek na přechodu ve Wassermannově ulici

Mezi významné akce realizované v roce 2020 lze uvést stavební úpravy křižovatkových ploch Jeseniova – Koldínova (Praha 3), Koněvova – V jezerách (Praha 3), náměstí Bratří Synků – Sezimova (Praha 4) a úpravy přechodů pro chodce u zastávky tramvají Kněžská luka (Praha 3).

Dělicí ostrůvky byly vybudovány v lokalitách Šrobárova – Hradecká, Malešická – Olgy Havlové (Praha 3), Vídeňská u zastávky MHD „U Tří svatých“ (Praha 4), Wassermannova (Praha 5), Tusarova – Osadní (Praha 7), Mírového hnutí – Brodského (Praha 11).

Zpomalovací prahy stavební či zvýšené křižovatkové plochy byly realizovány v lokalitách V remízku – U akátů (Praha 5), Nepomucká – ZŠ (Praha 5), Pod Marjánkou – ZŠ (Praha 6), K Farkám – Na Bendovce – V Nových Bohnicích (Praha 8) a Litoměřická – K lipám (Praha 9).

Další opatření ke zvýšení bezpečnosti v podobě přisvětlení přechodu pro chodce byla realizována v ulicích Libušská (Praha 4), Michelská (Praha 4), Cukrovarská (Praha 9) a Cíglerova (Praha 14).



Stavební zpomalovací prah s přechodem (Litoměřická – K Lipám)

10 ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY

V roce 2020 nebyly uvedeny do provozu žádné významné dopravní stavby, které by vyvolaly zásadní změny v organizaci dopravy na komunikacích hl. m. Prahy.

V průběhu roku 2020 se uskutečnily dlouhodobé i krátkodobé změny v organizaci dopravy na dopravně významných komunikacích v souvislosti s akcemi, jejichž investory byly převážně TSK hl. m. Prahy, a.s., DP hl. m. Prahy, a. s., a provozovatelé inženýrských sítí (PVS, PVK, PP, PT).

V centru města proběhla rekonstrukce křižovatky Resslerova – Karlovo náměstí. V rámci stavebních prací došlo k úpravě nároží křižovatky, byly zřízeny tři nové bezbariérové přechody pro chodce (dva z nich s dělicími ostrůvky) a bylo odstraněno nepotřebné zábradlí. Vlivem zřízení nových přechodů byl do světelného řízení křižovatky zařazen i automobilový směr od Žitné do Resslerovy ulice, který dosud fungoval mimo řízenou křižovatku.

Z dalších rozsáhlých stavebních prací, které vyvolaly dočasné změny dopravního režimu, lze zmínit pokračující rekonstrukci Koněvovy ulice (v úseku mezi Tachovským náměstím a Rokycanovou ulicí), při níž byl v tomto úseku dlouhodobě provoz zjednosměrněn.

Na jihovýchodě města se na omezení plynulosti dopravy výrazně podílelo omezení na Jižní spojce. Byl opraven pravý jízdní pruhu hned ve čtyřech úsecích směrem do centra a celkem bylo opraveno přes 5 kilometrů vozovky. Na tyto práce navázaly opravy tří sjezdových a nájezdových ramp, a to do ulic Chodovská, V podzámčí a Modřanská.

Na Štěrboholské radiále proběhla rekonstrukce komunikace v úseku Hostavický potok – Nedokončená, a to ve směru do centra. V jižním sektoru města byla dokončena jedna z největších akcí roku 2020, stavba nového mostu do ulice K výtopně na Zbraslavi, která navazovala na náročnou demolici původních částí mostu.

Na plynulost dopravy se výrazně podílelo i dopravní omezení v ulici Modřanská v úseku Branický most – Branická a oprava povrchů v ulici Novodvorská v úseku Smotlachova – U družstva Tempo. V západním sektoru města v ulici Slánská probíhala oprava mostu přes ulici Makovského a na komunikaci Evropská probíhala oprava vozovky.

V severním sektoru byla ve druhé polovině roku otevřena Trojská lávka. Tato lávka tak opět propojila Troju a Císařský ostrov. Ve východní části města se začalo s opravou mostu X 526 Ve žlábku – Počernická, který přemostňuje dálnici D10.



Křižovatka Resslerova – Karlovo náměstí po rekonstrukci



Miniokružní křižovatka na Jungmannově náměstí

Trvalá změna dopravního režimu se dotkla ulice Národní. Díky úpravě parkovacích stání ze šikmých na podélná bylo možné zobousměrnit část Národní ulice mezi ulicemi Spálená a Jungmannova. Na Jungmannově náměstí byla vytvořena miniokružní křižovatka umožňující otáčení vozidel, která pak nemusejí oblast projíždět přes ulice Perlová, Uhelný trh, Skořepka a Na Perštýně.

V roce 2020 se začalo s rekonstrukcí Barrandovského mostu, který je jednou z nejdůležitějších tepen pražské dopravy. Její první etapu zahájila TSK hl. m. Prahy, a.s. ve druhé polovině roku a neměla vliv na organizaci dopravy. S výraznějšími dopravními omezeními na mostě je však potřeba počítat v dalších etapách rekonstrukce, které proběhnou v následujících letech.

11 DOPRAVA V KLIDU

11.1 Parkování v oblastech se zónami placeného stání

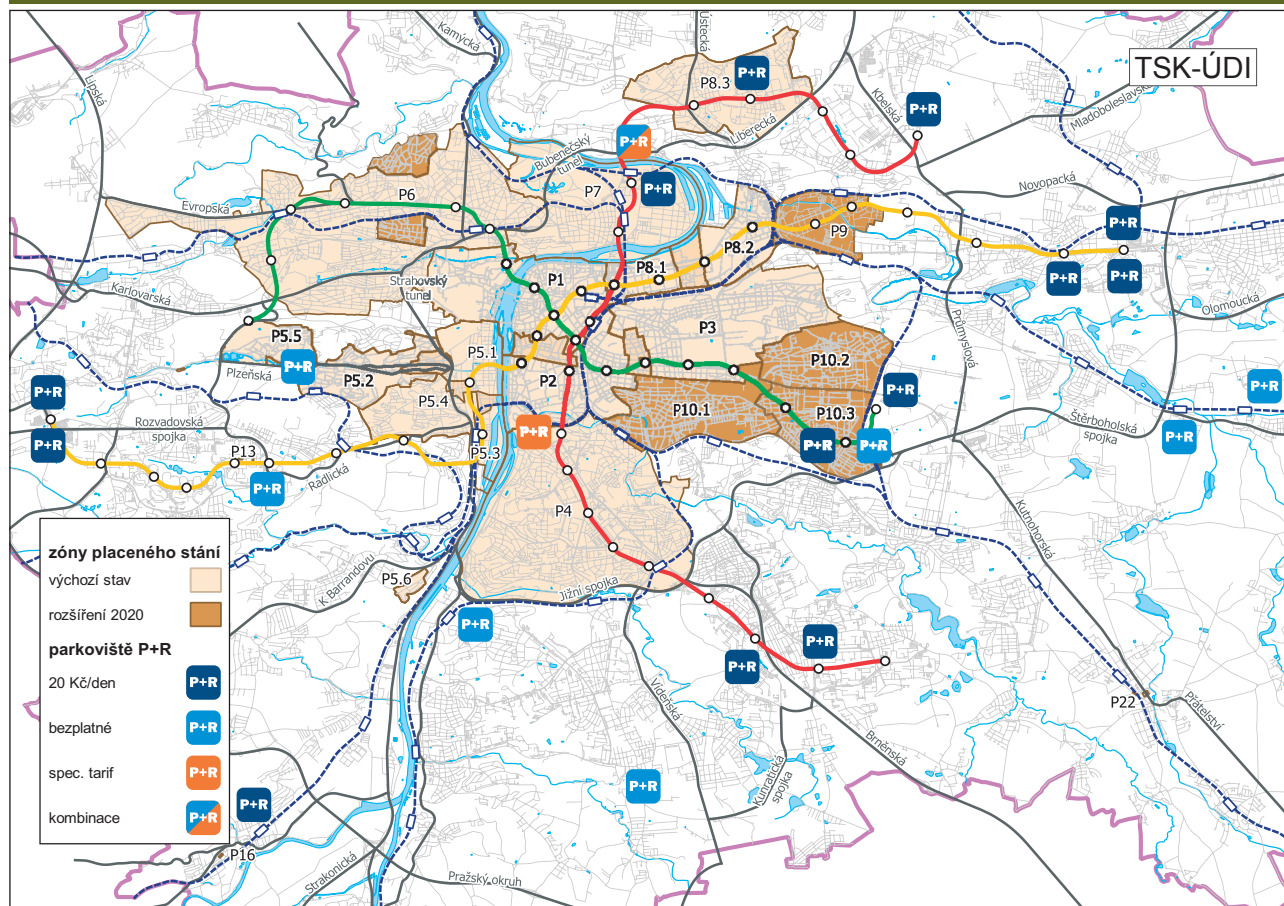
Rok 2020 byl nejen z hlediska Zón placeného stání (ZPS) rokem velmi netypickým. Z důvodu epidemie viru SARS-CoV-2 byly ZPS na pokyn MHMP od 16. 3. 2020 zneplatněny. Opatření trvalo do 10. 5. 2020 a přineslo mnoho změn jak ve fungování příslušných úřadů vydávajících parkovací povolení, tak i ve výsledných datech ZPS. Proběhly též změny softwarů využívaných občany k vyřízení a správě parkovacích oprávnění.

Následující tabulka uvádí přehled základních typů parkovacích zón používaných v Praze.

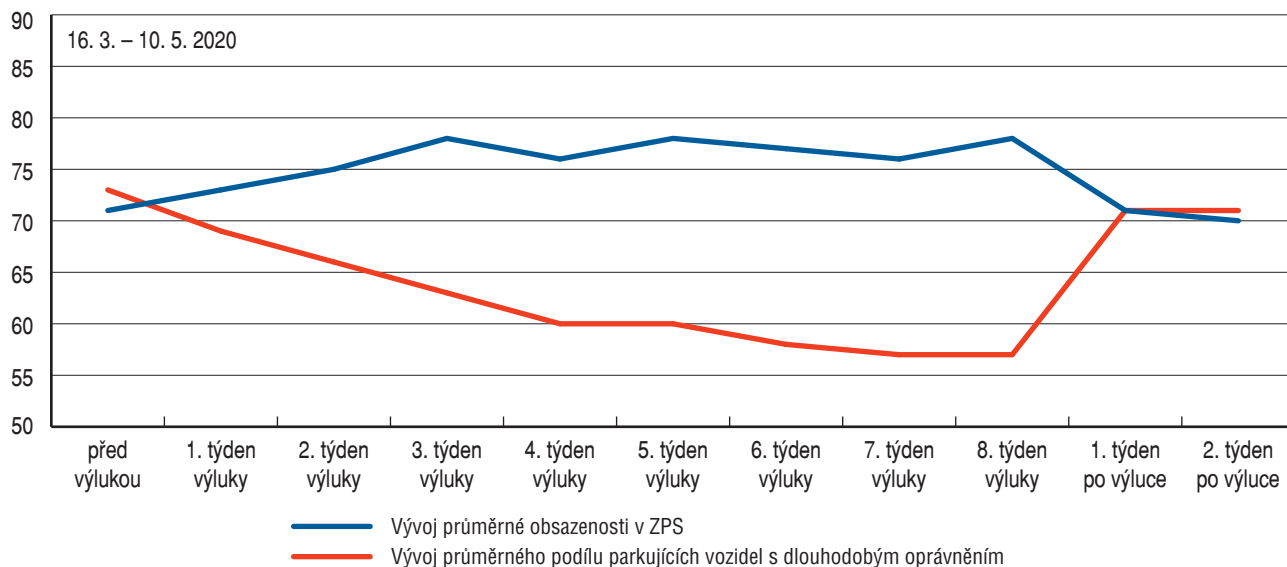
Typy zón placeného stání			
	Rezidentní zóna (modrá)	Smíšená zóna (fialová)	Návštěvnická zóna (oranžová)
Typ stání	Přednostně rezidentní a abonentní stání	Kombinace rezidentních a placených stání	Placená stání
Doba stání	Dlouhodobé stání pro držitele parkovacího oprávnění, pro návštěvníky krátkodobé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

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

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



Vývoj obsazenosti ZPS a podílu vozidel s dlouhodobým oprávněním během výluky ZPS [%]

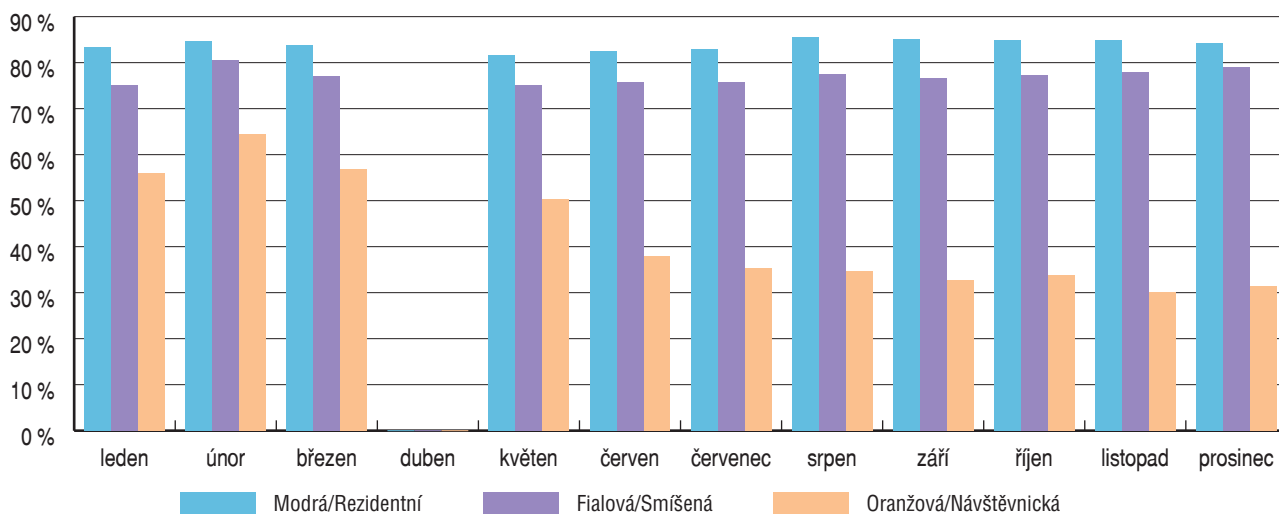


Z výše uvedeného grafu vyplývá, že zneplatnění ZPS mělo za následek příliv vozidel, která jinak do oblastí běžně nejezdí.



V době zneplatnění ZPS probíhal monitoring zón pouze pro statistické účely. V následujícím grafu tak nejsou uvedeny výsledky respektovanosti za zmíněné období.

Průměrná denní respektovanost ZPS za rok 2020



Během roku 2020 došlo k několika rozšířením ZPS. Od 6. 1. došlo k zavedení nových ZPS v Praze 9 na území Libně a Vysočan. K rozšířením došlo i v Praze 10 (od 24. 8. oblast 10.1, která zahrnuje území Vinohrad a Vršovic, od 5. 10. oblast 10.3 na území Strašnic a od 30. 11. oblast 10.2 na území Malešic). Dne 2. 11. byly rozšířeny ZPS v Praze 6 o území Hanspaulky a 23. 11. došlo k rozšíření na území Ořechovky.

Počet parkovacích stání a parkovacích automatů v oblastech se ZPS (stav k prosinci 2020)						
	Rezidentní zóna	Smíšená zóna	Návštěvnická zóna	Ostatní	CELKEM	Počet parkovacích automatů
Praha 1	6 112	1 866	0	598	8 576	87
Praha 2	7 896	3 467	0	629	11 992	113
Praha 3	11 196	3 289	0	592	15 077	115
Praha 4	12 972	8 761	192	835	22 760	185
Praha 5	7 161	4 930	87	583	12 761	119
Praha 6	18 299	8 393	5	1 083	27 780	205
Praha 7	6 595	2 140	550	426	9 711	94
Praha 8	9 621	4 828	94	576	15 119	101
Praha 9	0	3 655	0	153	3 808	66
Praha 10	13 213	5 808	60	654	19 735	91
Praha 13	0	0	56	5	61	2
Praha 16	0	0	18	2	20	1
Praha 22	0	0	120	6	126	3
CELKEM	93 065	47 137	1 182	6 142	147 526	1 182

Novinkou v systému ZPS byla instalace platebních informačních stojanů, tzv. infoboxů, které mají za úkol částečně nahradit méně využívané parkovací automaty ve vybraných lokalitách. Na infoboxech jsou informace o tom, jakým způsobem lze uhradit parkovací relaci, postup pro platbu online, mapa okolí s nejbližšími parkovacími automaty a další potřebné informace pro parkující.

11.2 Záchytná parkoviště P+R

Parkoviště P+R jsou na území hlavního města Prahy v provozu již od roku 1997. V závěru roku 2020 bylo možné odstavit osobní automobil a pokračovat hromadnou dopravou na 21 parkovištích P+R s celkovou kapacitou 3 710 stání (3 475 stání pro základní funkci systému P+R, 150 stání pro invalidy a 85 dlouhodobě zasmluvněných stání k využívání rezidenty).

Provozní doba a ceny za parkování			
Parkoviště P+R	Provozní doba	Denní parkovné	Porušení řádu*
Kongresové centrum Praha	4:00 – 1:00	90 Kč	210 Kč
Černý Most 1 a 2, Depo Hostivař, Holešovice, Chodov, Ládví, Letňany, Opatov, Radotín, Rajská zahrada, Skalka 1, Zličín 1 a 2	4:00 – 1:00	20 Kč	100 Kč
Běchovice, Braník, Kottlářka, Nové Butovice, Písnice, Skalka 2, Troja (mimo provozování Zoo Praha)	nepřetržitě	bezplatné stání souvisle po dobu max. 12 hodin	hrozba pokuty při nedodržení místní úpravy
Troja (při provozování Zoo Praha)	9:00 – 20:00 (v době provozu kyvadlové linky)	50 Kč	-

* Např. ponechání vozidla na parkovišti mimo stanovenou provozní dobu (tj. po jedné hodině ráno).

Parkoviště Troja je provozováno formou smíšeného režimu ve spolupráci TSK hl. m. Prahy, a.s. a Zoo Praha. Na základě rozhodnutí Rady HMP (č. 119 ze dne 27. 1. 2020) provozovala parkoviště Zoo Praha v období 28. 3. – 1. 11. 2020 o víkendech a státních svátcích, nepřetržitě pak v období letních prázdnin. Souběžně byla zajištěna návazná kyvadlová autobusová doprava k areálu Zoo Praha. Ve zbývajícím období fungovalo parkoviště jako standardní P+R v bezobslužném režimu.

Další rozvoj systému P+R je podporován Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí. Do roku 2030 předpokládá existenci okolo 12 tisíc stání na území Prahy (zejména u stanic metra) a necelých 8 tisíc stání ve Středočeském kraji (především u železničních stanic a zastávek).

Základní funkce záchytných parkovišť v systému P+R

U záchytných parkovišť s technologií umožňující sledování počtu parkujících bylo během celého roku zaznamenáno celkem 590 203 vjezdů vozidel. Rok 2020 zahrnuje pouze částečně provoz P+R Černý Most 1 (v provozu do 06/2020) a nově proti roku 2019 již v plném rozsahu P+R Opatov (od 10/2019).

Porovnáme-li P+R s celoroční evidencí parkujících v letech 2019 i 2020, byl oproti minulému roku zaznamenán pokles využívání systému P+R v průměru o 35,3 %. Lze předpokládat, že tento pokles souvisí bezprostředně s nemocí CV-19 a přijatými vládními opatřeními, neboť v historii provozu parkovišť P+R na území hl. m. Prahy nikdy k tak velkému propadu poptávky nedošlo.

Využívání základní funkce záchytných parkovišť							
Záchytné parkoviště	Počet stání	Parkujících vozidel		Záchytné parkoviště	Počet stání	Parkujících vozidel	
		10/2020	za rok			10/2020	za rok
Běchovice	92	neevidováno		Letňany	633	10 308	146 295
Běchovice-střed	60	neevidováno		Nové Butovice	57	neevidováno	
Braník	110	neevidováno		Opatov	208	1 769	28 858
Černý Most 1 (do 06/20)	294	-	32 260	Písnice	95	neevidováno	
Černý Most 2	131	2 749	34 576	Radotín	36	276	3 915
Depo Hostivař	169	3 134	41 374	Rajská zahrada	88	1 509	20 113
Holešovice	74	2 484	30 241	Skalka 1	63	1 408	12 333
Chodov	653	10 646	149 536	Skalka 2	74	neevidováno	
KCP	260	1 055	15 496	Troja	269	neevidováno	
Kotlářka	181	neevidováno		Zličín 1	83	2 219	29 549
Ládví	78	1 903	23 485	Zličín 2	61	1 677	22 172

Ve využívání P+R byly nejsilnější první dva měsíce roku, tedy poslední měsíce před omezením pohybu osob v souvislosti s CV-19. V březnu a květnu kleslo využívání P+R na 42 % hodnot dosahovaných v obdobných měsících roku 2019, duben pak zaznamenal vůbec nejnižší využívání okolo 13 %. V říjnu a prosinci byla P+R využívána o trochu více, nicméně i jejich využití bylo okolo 54 % a listopad pak opět zaznamenal nižší hodnoty okolo 36 %. V mezidobí uvolněnějších opatření (červen až září) bylo využívání P+R na úrovni 84 % obdobného období roku 2019.

Pokles ve využívání zaznamenala všechna existující P+R. Meziročně se pokles nejvýznamněji projevil u P+R Radotín, Skalka 1, Depo Hostivař, Chodov a Letňany (okolo -40 % oproti roku 2019) a o něco menší pokles zaznamenala P+R Ládví, Zličín 1 a 2, Rajská zahrada a Holešovice (okolo -30 %). Naopak nejméně pokles využívání hromadné dopravy zasáhl garáže pod Kongresovým centrem Praha (-7,9 %).

Vývoj příjmů a výdajů plynoucích z provozu (v tis. Kč bez DPH)			
Rok	Příjmy	Náklady*	Bilance
2016	16 284	24 630	- 8 346
2017	16 834	22 034	- 5 200
2018	16 935	22 195	- 5 260
2019	20 778	26 734	- 5 956
2020	15 755	28 744	-12 989

* Uvedené náklady nezahnují výdaje na zajištění provozu systému P+R kmenovými zaměstnanci TSK hl. m. Prahy, zejména pak náklady na zajištění provozu na převzatém P+R Chodov (od října 2020).

Navýšení provozní ztráty odpovídá především poklesu využívání P+R v souvislosti se situací s CV-19.

Stání vyhrazená pro rezidenty

Na vybraných parkovištích je na základě smlouvy s TSK hl. m. Prahy, a.s. vyhrazena stanovená kapacita ke stání vozidel rezidentů. Využití je podmíněno bydlištěm nebo sídlem zájemce v okolí parkoviště.

Dlouhodobé parkování (24/7) bylo možné na P+R Skalka 1 (40 stání) a P+R Radotín (20 stání) za měsíční poplatek 500 Kč pro fyzické nebo 800 Kč pro právnické osoby. Vzhledem k cenám nezměněným dvě desetiletí je o tuto příležitost enormní zájem a případné uvolnění kapacity bývá okamžitě zastoupeno dalšími čekateli. Noční a víkendové parkování (pracovní dny 17:30-7:30, víkendy a státní svátky celodenně) je od roku 2005 možné na P+R Rajská zahrada (20 stání) za měsíční poplatek 250 Kč. Určená část kapacity parkoviště tak není celodenně vyhrazena, ale bývá druhotně využita i v době snížené poptávky po základní funkci P+R. Do dubna bylo využíváno 19 z 20 stání a posléze veškerá vymezená kapacita.

Přehled změn uskutečněných během roku 2020

Na P+R Černý Most 1 byl ke konci května ukončen provoz. Byla zde zahájena výstavba kapacitnějšího parkovacího domu, jehož dokončení je plánované do konce roku 2021.



Stavba parkovacího domu P+R Černý Most 1



Čtení RZ/SPZ P+R Chodov

Na P+R Černý Most 2, Holešovice, Chodov, Opatov, Radotín, Rajská zahrada, Skalka 1, Zličín 1 a Zličín 2 byl nainstalován kamerový systém se čtením RZ/SPZ a v druhém pololetí zavedena možnost platby parkovného pomocí QR kódu a skrze aplikaci MPLA. Na P+R Chodov bylo k počátku října ukončeno provozování firmou Saba Parking CZ a. s. a P+R začala provozovat TSK hl. m. Prahy, a.s. vlastními, pro tyto účely posílenými personálními kapacitami.

11.3 Místa pro zastavení typu K+R

Místo pro zastavení K+R „Kiss and Ride“ (Dej pusu a jeď) umožňuje krátkodobé zastavení vozidla za účelem vystoupení nebo nastoupení osob. Na území hl. m. Prahy je realizováno vodorovným dopravním značením „Nápis na vozovce“ (V15) s textem „K+R“ a pomocí svislého dopravního značení „Parkoviště K+R“ (IP13e). Variantně je doplněno o text „MAX. 3 min“, „MAX. 5 min“ a „MAX. 10 min“. V současnosti je na území hlavního města Prahy u zastávek a stanic městské hromadné dopravy k dispozici 37 parkovišť tohoto typu s celkovou kapacitou cca 138 míst. Další místa pro zastavení typu K+R realizovaná v blízkosti škol a úřadů nejsou předmětem uvedeného výčtu (např. nově zřízené parkoviště K+R v ulici Vyskočilova).

V rámci dokumentu „Konceptce využití taxistanovišť“ z roku 2019 byly rozpracovány v průběhu loňského roku návrhy na rozšíření systému parkovišť K+R na území hl. m. Prahy v lokalitách Nové Butovice (Bucharova), Rajská zahrada (Cíglérova) a MHD Slánská (Makovského). S ohledem na vznik místa nabíjení elektromobilů (Bucharova), dočasné rozšíření zálivu zastávky Slánská a po prostém zrušení taxistanoviště u metra Rajská zahrada k jejich realizaci zatím nedošlo.

Místa pro zastavení K+R v Praze		
směr do centra		směr z centra
↔A Bořislavka (Evropská)	↔A Nádraží Veveslavín (Evropská)	↔B Černý Most (Chlumecká)
↔A Dejvická (Evropská)	↔A Náměstí Míru (náměstí Míru)	↔ Hostivař (U Hostivařského nádraží)
↔A Dejvická (Evropská, hotel)	↔A Nemocnice Motol (Kukulova)	↔A Hradčanská (Milady Horákové)
↔B Florenc (Sokolovská)	↔B Nové Butovice (Bucharova)	↔C Chodov (Rožtylská)
↔C Háje (Opatovská)	↔C Opatov (Chilská)	↔C Kačerov (Michelská)
↔C Háje (U Modré školy)	↔A Petřiny (Na Petřínách)	↔C Letňany (Beladova)
↔ Hostivař (U Hostivařského nádraží)	↔C Prosek (Prosecká)	↔C Opatov (Chilská)
↔A Hradčanská (Milady Horákové)	↔B Radlická (Radlická)	↔A Petřiny (Na Petřínách)
↔C I. P. Pavlova (Legerova)	TRAM TRAM Řepy (Makovského)	↔B Radlická (Radlická)
↔C Kačerov (Michelská)	TRAM TRAM Vypich (Bělohorská)	↔ Radotín (Vrážská)
↔C Kobylisy (Nad Šutkou)	TRAM TRAM Zahradní Město (Švehlova)	↔ Radotín (Věštínská)
↔C Ládví (Střelnická)	↔A Želivského (Vinohradská)*	
↔C Letňany (Beladova)	↔C Vltavská (nábř. Kpt. Jaroše)	

* dočasně zneplatněno

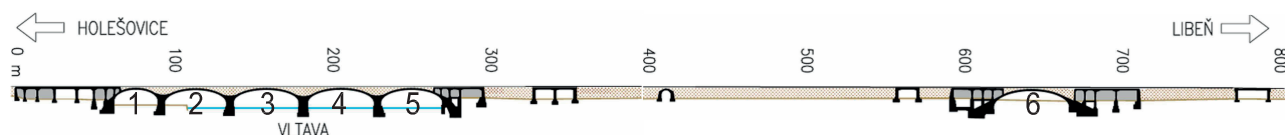
12 DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ

Dopravní stavby na území města jsou v rozhodující míře financovány z kapitálové části rozpočtu hl. m. Prahy (viz kapitola 13) a investorsky zajišťovány především Investičním odborem MHMP (INV), Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK) a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. (DPP). Ze státních prostředků (SFDI) jsou financovány železniční tratě na území města (prostřednictvím Správy železnic – SŽ), jednotlivé stavby Pražského okruhu (prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic – ŘSD) a spolufinancovány komunikace města, které nahrazují dosud nerealizované úseky těchto státem garantovaných staveb.

Statické zatěžovací zkoušky Libeňského mostu* [TSK]

V letech 2016-2020 byla na Libeňském soumostí provedena řada diagnostických činností s cílem co nejpodrobněji popsat stav všech konstrukcí, zjistit jejich statickou spolehlivost a následně doporučit vhodný postup opravy. V roce 2020 vyvrcholily tyto práce sérií statických a dynamických zkoušek hlavních kleneb.

Libeňské soumostí má spolu se zemním tělesem celkovou délku cca 780 m (380 m zahrnují samostatné mostní objekty). Hlavní klenbový most přes Vltavu V 009 (oblouky 1-5) má délku cca 295 m a šířku 21 m, druhý klenbový inundační most X 656 (oblouk 6) má stejnou šířku a délku cca 147 m. Nosné klenby jsou tvořeny trojkloubovými oblouky s klouby v patách a ve vrcholu. Předpolí tvoří železobetonové rámové konstrukce.



Náročné zkoušky realizovala společnost INSET s.r.o. na základě podkladů zpracovaných ve spolupráci společností Pragoprojekt a.s. a Kloknerův ústav ČVUT v Praze. Břemena tvořily dvě tramvajové soupravy hmotnosti 66 t a dle typu klenby až 8 nákladních vozidel hmotnosti 30 t resp. 42 t dle návrhu programu zkoušky. Zatížení ve výši aplikované v rámci statických zátěžových zkoušek na konstrukci za celou dobu provozu velmi pravděpodobně dosud nepůsobilo. I po aplikaci tohoto zatížení však došlo k ustálení deformací a konstrukce se chovaly pružně. Bylo zjištěno, že bez dodatečných zesilovacích zásahů umožňuje aktuální stav klenbových konstrukcí dosáhnout normální zatížitelnosti provozem automobilů $V_n = 20$ t při současném neomezeném obousměrném provozu tramvaj (normově $2 \times 2 \times 48$ t = 192 t, reálně cca 150 t).

Pro městský most tohoto typu lze považovat tuto zatížitelnost za zcela vyhovující a dostatečnou. Koncem roku 2020 proto TSK, a.s. vyhlásila a zveřejnila veřejnou zakázku na kompletní rekonstrukci celého Libeňského soumostí zahrnující kromě novostaveb řady mostních konstrukcí také zachování hlavního klenbového mostu V 009 a klenbového inundačního mostu X 656.

Správným návrhem a provedením opravy (rekonstrukce) a následnou pravidelnou údržbou lze zajistit zvýšení celkové trvanlivosti původních materiálů a následně i zbytkové životnosti klenbových mostů jako celku. Bude tak zachován unikátní doklad technické zdatnosti a umu našich předků.

* *souhrn informací je převzatý se svolením autorů z materiálu Kloknerova ústavu*



Trojská lávka [TSK]

Trojská lávka spojuje břeh Císařského ostrova s břehem městské části Troja v blízkosti zámku v Troji a zoologické zahrady. Nová lávka o šířce 4 metrů je určena pro pěší, cyklisty a v případě potřeby i pro vjezd vozidel integrovaného záchranného systému do hmotnosti 3,5 tuny.

Délka lávky je 256 metrů a je umístěna nad úrovní dvacetileté vody. V případě povodňových stavů je pak také možné sklopit zábradlí v nižších krajních polích. Hlavní nosná konstrukce lávky je tvořena páteřním ocelovým nosníkem z kruhové trubky o průměru 914 mm. Pochozí a pojezdová plocha lávky je z tropického dřeva AZOBE včetně zábradlí s integrovaným led osvětlením. Založení pilířů lávky je navrženo jako hlubinné na vrtaných pilotách profilu 900 mm. Životnost lávky je navržena na 100 let.

Lávku budou po celou dobu její životnosti online monitorovat speciální snímače a čidla a nepřetržitě hlídat její technický stav. Jsou zde umístěny přístroje snímající náklony v oblastech nad podporami, což umožňuje sledovat natočení nosné konstrukce v těchto místech pro jednotlivá zatížení, a tak vyhodnocovat, jestli se reálně lávka chová podle předpokládané výpočetní analýzy. Zároveň se tu nacházejí meteorologická čidla pro snímání teploty, umístěny tu jsou i laserové měřiče pro sledování dilatace – tedy zkracování a protahování lávky.



Trojská lávka po usazení středního pole



Nová Trojská lávka po dokončení

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu [SŽ]

Šlo o první taktovou velkou opravu tohoto empírového kamenného viaduktu z roku 1850 o délce 1 150 metrů, který byl až do začátku 20. století nejdelším železničním mostem v Evropě. Díky tomu, že rekonstrukce viaduktu proběhla za maximálního využití původních materiálů i technologií, podařilo se zachovat jeho památkovou hodnotu. Rekonstrukční práce na viaduktu začaly v dubnu 2017. Zrekonstruováno bylo celkem 100 cihlových, pískovcových či žulových kleneb, z nichž osm překračuje Vltavu. Celkem 19 kleneb muselo být kompletně rozebráno a znovu sestaveno. U sedmi z nich vyšlo najevo, že jsou v horším stavu, než se původně předpokládalo. Modernizaci prošel železniční spodek i svršek, což se kromě zvýšení traťové rychlosti ze 40 na 60 km/h projeví tak klidnější a plynulejší jízdou vlaků. Také byly použity antivibrační rohože, které přispívají ke snížení hladiny hluku v nejbližším okolí viaduktu. Výměnou prošly rovněž novější mostní konstrukce z minulého století v ulicích Prvního pluku a Křížíkova. Náhrada stávajícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení za moderní elektronické přinesla zvýšení bezpečnosti a propustnosti dvoukolejné tratě, na kterou se nyní vejde až 14 párů vlaků za hodinu. Most je nedílnou součástí protipovodňové ochrany, neboť v mostních pilířích je zabudovaná konstrukce, do které se v případě hrozícího nebezpečí osadí mobilní bariéry.



Rekonstrukce Negrelliho viaduktu



Pískovcové klenby viaduktu po opravách

Diagnostika a oprava části Hlávkovy mostu [TSK]

V letech 2018 a 2019 probíhal na Hlávkově mostě podrobný diagnostický průzkum. Hlavním cílem bylo stanovit zatížitelnost mostů, zhodnotit jejich stavebně technický stav a prověřit možnosti oprav ve smyslu proveditelnosti a životnosti. Součástí závěrečné zprávy je i plán správy a sledování mostů do doby rekonstrukce mostů a stavebně historický průzkum.

Výsledek průzkumu konstatuje, že správným provedením opravy, a zejména následnou pravidelnou údržbou (pravidelnou obnovou impregnací, prováděním lokálních oprav apod.) lze dosáhnout celkové trvanlivosti původních materiálů mostů 50 let a více.

Na základě výsledků kompletní diagnostiky se TSK, a.s. rozhodla pro výměnu nejpoškozenějších přechodových panelů Hlávkova mostu. V rámci soumostí se konkrétně jednalo o trémový most V 011 přes plavební kanál. Délka opravované části byla zhruba 107 metrů a nacházela se v prostoru levého jízdního pruhu ve směru do centra. Došlo k rozebrání vozovkového souvrství, vybourání poškozených prefabrikovaných desek, sanaci konzol trémového mostu, k montáži nových desek a k přeizolaci natavitelných asfaltových izolačních pásů.

Most K výtopně [TSK]

Rozsáhlé práce zahrnovaly demolici a stavbu nového mostu X 088 K výtopně, který spojuje ulici K výtopně na zbraslavské straně se sjízdou rampou ulice Strakonická, kterou most překonává. K totální rekonstrukci bylo přistoupeno z důvodu nemožnosti záchrany spodní i nosné konstrukce původního mostu. Samotné bourání nosné konstrukce trvalo pouhých osmnáct hodin, během kterých musela být ulice Strakonická zcela uzavřena. Navrhovaná životnost nové konstrukce je 100 let.

Jedná se o trémovou předpjatou konstrukci o světlosti otvoru 33,5m a šířce 9,6m bez středového pilíře. Spodní konstrukce se skládá ze základových pasů založených na pilotách. Nosná konstrukce je tvořena z pěti prefabrikovaných předpjatých železobetonových nosníků a železobetonové spřahující desky z betonu C 30/37 vyztužené ocelí B500B.

Mostovka je na opěrách ukončena nízkými koncovými příčnicí. Po obou stranách komunikace jsou železobetonové monolitické římsy s lícovými prefabrikáty. Na římsách je ocelové zábradlí o výšce 1,1 metru se svislou výplní.

Dešťová kanalizace mostu je vyvedena do vývěřiště s přepadem do odvodňovacího proužku rychlostní komunikace a následně uličními vpustmi do kanalizace.



Most v ulici K Výtopně

Soubor prací na Jižní spojce [TSK]

Práce na této komunikaci obnášely z důvodu deformací krytu vozovky odfrézování pomalého jízdního pruhu v tloušťce 100mm s následnou náhradou ve stejné tloušťce kombinací živичného krytu s povrchem z litého asfaltu (60mm ACL 22S a 40mm MA 16PMB). Dále byla opravena poškozená svodidla a doplněno vodorovné dopravní značení. V roce 2020 byly provedeny ve směru na východ úseky Vídeňská – 5. května (ZAPA) a NN4315 – Sulická. Ve směru na západ byly provedeny úseky V korytech - 5. května, VO 402954 – V podzámčí a 5. května (ZAPA) – Vídeňská. Proběhla také souvislá údržba na třech sjízdových/nájezdových rampách z Jižní spojky (Chodovská, V podzámčí a Modřanská). Stavební práce zahrnovaly odfrézování stávající konstrukce vozovky v tloušťce 100 mm, provedení sanace podkladních vrstev s opětovnou pokládkou nového povrchu.



Souvislá údržba ulice Modřanská



Branická ulice v nové podobě

Přehled dalších staveb, rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2020

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce ulice Modřanská [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> Po zimní přestávce pokračovala rekonstrukce ulice Modřanská v úseku Údolní – Branická. V rámci souvislé údržby došlo k výměně povrchu komunikace, výměně poškozených těles uličních vpustí a opravám přípojek prováděných převážně bezvýkopovou technologií, dále k lokálnímu vyrovnání výškově a směrově vybočených obrub, opravám autobusových zastávek a k nim přilehlých nástupních ploch a rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí. Akce byla koordinována se stavebními úpravami a rekonstrukcí světelných signalizačních zařízení na křižovatce s ulicí Údolní a na křižovatce s rampami Barrandovského mostu. Práce na této křižovatce zahrnovaly například změnu polohy středového ostrůvku, vybudování nového přípojovacího pruhu z rampy Barrandovského mostu na Modřanskou ve směru do centra, doplnění chodníku včetně bezbariérových úprav a přeložky uličních vpustí a stožárů.
Branická hluk [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> V návaznosti na etapu z předchozího roku, při které proběhla výstavba parkovacích stání a opravy chodníku, pokračovala rekonstrukce ulice Branická. V rámci stavby došlo k výměně stávajícího povrchu vozovky z velké žulové dlažby, která způsobovala nadměrný hluk, na povrch z hutněné asfaltové směsi. Ve vybraných úsecích (obytná zóna, zvýšené plochy křižovatek, parkovací zálivy, vjezdy k objektům a vyhrazená místa pro zásobování) byl zachován dlážděný povrch. Stávající povrch chodníků z litého asfaltu byl nahrazen kamennou mozaikou. Dále došlo k nové výsadbě stromů, osazení laviček a úpravě odvodnění. Stavba byla koordinována s pracemi dalších investorů (rekonstrukce veřejného osvětlení, pokládky nových sítí jednotlivých správců). Rekonstruovaným úsekem nebyl v době stavby možný průjezd, zachován byl pouze přístup k objektům.
Rekonstrukce mostu Y 002 Na Zlíchově [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> Jednalo se o rekonstrukci mostu, který převádí místní komunikaci a tramvajovou trať mezi Smíchovem a Hlubočepou přes železniční trať č. 171. Stavební práce zahrnovaly rekonstrukci mostu a s ním spojené přeložky kolektoru a technické infrastruktury vedoucí po mostním objektu. V rámci rekonstrukce mostního svršku byla vyměněna izolace, vozovkové souvrství, repasovány mostní závěry a další příslušenství mostního objektu. Dále došlo k sanaci spodní stavby. Stavba byla koordinována s rekonstrukcí tramvajové tratě. Zároveň je most připraven na napojení tramvajové tratě a chodníků z budoucího Dvoreckého mostu.
Rekonstrukce ulice Chodovská [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> Vzhledem k rozsahu prací je stavba rozdělena na několik etap, které budou pokračovat až do následujícího roku. V roce 2020 proběhla oprava v úseku U Plynárny – Jižní spojka. Stavba byla zahájena opravou přípojek pod tramvajovou trať prováděných mikrotuneláží. Dále byla opravena konstrukce stávajícího chodníku. Nový povrch vozovky je z hutněných modifikovaných asfaltových směsí. Součástí akce byla oprava 58 přípojek uličních vpustí. Opravy byly prováděny převážně bezvýkopovou metodou, která je účinná a časově méně náročná než realizace výkopem. Součástí stavby byla i úprava autobusových zastávek.
Rekonstrukce obvodu Karlova náměstí [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> Proběhla první etapa rekonstrukce komunikací a chodníků po obvodu Karlova náměstí, která zahrnovala zejména opravu křižovatky Resslerova x Karlovo náměstí. Akce proběhla v koordinaci s úpravami světelného signalizačního zařízení. V rámci stavebních prací došlo k úpravám nároží křižovatky, byly zřízeny bezbariérové přechody pro chodce a došlo k šířkovému uspořádání dopravního prostoru. Vozovka je s asfaltovým krytem a chodníky jsou mozaikové. Upraveno bylo odvodnění. Díky této akci je křižovatka všemi směry bezbariérově přístupná pro chodce a k jejímu překonání není nutné využívat podchody.
Rekonstrukce ulice Bucharova [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> V roce 2020 proběhla značná část rekonstrukčních prací ulice Bucharova v úseku Jeremiášova – Šafránkova, která navázala na práce v předchozím roce a která bude završena v roce následujícím. V rámci akce bylo provedeno frézování s následnou náhradou živичné vrstvy. Byly vyrovnány obruby, opraveny povrchy autobusových zastávek, rektifikovány uliční vpustí, odstraněny problémy s propady komunikace a vyznačeno nové vodorovné dopravní značení. Akce je koordinována s PVS a DPP.
Rekonstrukce ulice Koněvova [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> V roce 2020 proběhla etapa oprav v úseku Husitská – Rokycanova. Práce zahrnovaly změnu polohy chodníkových obrubníků, úpravu šířky hlavního dopravního prostoru a zřízení parkovacích zálivů, čímž bylo eliminováno nebezpečné parkování na chodníku. Vozovka je asfaltová, parkovací zálivy z velké žulové dlažby a chodníky z kamenné mozaiky. Součástí stavby je úprava odvodnění, přeložky sítí, sadové úpravy a nový mobiliář.
Rekonstrukce ulice Jungmannova [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> Práce začaly v roce 2019 v úseku Palackého – Vodičkova. Po zimní přestávce pokračovaly v roce 2020 po celé délce ulice a zahrnovaly novou konstrukci vozovky a chodníků, osazení obrub, sanace podloží v místě rozvolnění a propadů, opravu poškozených uličních vpustí a jejich přípojek. Povrch vozovky je živичný, chodníky z mozaikové dlažby a vjezdy z žulové dlažby. Došlo k výsadbě nové zeleně.
Souvislá údržba ulice Jana Želivského [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> Souvislá údržba komunikace Jana Želivského v úseku Koněvova – Olšanská spočívala ve frézování povrchu do hloubky 100 mm s následnou náhradou ve stejné tloušťce s obrusnou vrstvou z tichého asfaltu, který snížil hlučnost o 3-5 dB. V rámci akce byly rektifikovány povrchové znaky inženýrských sítí a opraveny uliční vpustí.

Rekonstrukce ulice Evropská [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce v roce 2020 probíhala v úseku Horoměřická – Thákurova. Vozovka byla opravena dle diagnostiky, což znamenalo odstranění asfaltových vrstev a pokládku nových vrstev v celkové tloušťce 50–150 mm. V rámci stavby bylo dále provedeno nové vodorovné značení a byly odstraněny měřicí body a otvory po sanačních vrtech z doby rážby metra.
Oprava části Jiráskova mostu [TSK]	<ul style="list-style-type: none"> • Proběhla oprava konstrukčních částí chodníků v obou směrech mostu. Bylo očištěno a sanováno zábradlí. Poškozené mostní závěry kobercového typu byly po jednotlivých panelech vyměněny a nahrazeny za nové, které byly osazeny do zabetonovaného ocelového lůžka. Mostní závěry byly osazeny ve stávajícím příčném a podélném sklonu.



Jungmannova ulice po celkové rekonstrukci



Nové vozovky v ulici Evropská

Další akce TSK v oblasti rekonstrukcí a oprav komunikací

První etapou byla započata rekonstrukce Barrandovského mostu. Cílem rekonstrukčních prací je sanace konstrukcí spodní stavby mostu, která spočívá v úpravě povrchu betonu, odstranění nesourodých částí a jeho následné úpravě. Některé práce jsou realizovány i pod hladinou Vltavy. Diagnostika ukázala, že stav spodní stavby je na sedmibodové škále na úrovni IV, tedy uspokojivý. První etapou v úseku Františka Kadlece – Na Labuťce začaly také práce na kompletní rekonstrukci komunikace a chodníků v ulici Prosecká. Součástí je výměna podloží v aktivní zóně a hloubková sanace. Zahájeny byly i práce na rekonstrukci spodní části Václavského náměstí.

Práce na Štěrboholské spojce v roce 2020 probíhaly ve směru do centra v úseku Štěrboholský potok – Nedokončená. Došlo k odstranění vozovkového souvrství v tloušťce 710 mm a následně pokládce nových vrstev a obrub. Součástí byla obnova svodidel a odvodnění.

Levým jízdním pruhem byla dokončena oprava sjízdné rampy z předmostí mostu Barikádníku do ulice Povltavská. Rozsah prací zahrnoval kompletní výměnu asfaltových vrstev, izolaci nosné konstrukce, kompletní sanaci povrchu betonových říms, výměnu mostních závěrů, doplnění poškozených a chybějících prvků svodidel a opravu protikorozních ochranných prvků zábradlí.

Vyměněn byl povrch vozovky v ulici Broumarská v úseku Cíglerova – Vajgarská. Oprava vozovky spočívala v odstranění stávajícího povrchu technologií 3D frézování, v lokální sanaci, vysprávce trhlin v podkladní vrstvě a položení nového nízkohlučného povrchu. Dále došlo k vyrovnání obrub, nezbytné opravě chodníku, úpravě zeleně a obnově vodorovného dopravního značení.

Opraveny byly vozovky v okolí Haštalského náměstí v úseku ulic Rybná a Řásnovka. Práce spočívaly v předlažbě stávajícího krytu vozovky a chodníků. Oprava vozovky proběhla rovněž v ulici Poděbradská v úseku Čerpadlová – Podkovářská ve směru z centra. Vyměněny byly všechny konstrukční vrstvy a opraveno odvodnění.

Začala rozsáhlá rekonstrukce Jabloňové ulice v úseku V korytech – Topolová. Rekonstrukce komunikace je rozdělena na jednotlivé podetapy a zahrnuje vybudování nové vozovky a parkovacích stání s asfaltovým povrchem a chodníků a chodníkových přejezdů, které jsou navrženy z betonové dlažby. Rekonstrukcí prošla část ulice Karla Engliše v úseku Stroupežnického – Radlická. Vozovka je nově z velké žulové dlažby a chodníky z mozaiky. Součástí stavby byla oprava podkladních vrstev či výměna původního odvodnění pomocí žlabů za uliční vpusti. Zvětšena byla rabátka kolem stromů a doplněny varovné a signální pásy.

Proběhla rekonstrukce ulice Malešická v úseku K Červenému dvoru – Olgy Havlové. Jednalo se o kompletní rekonstrukci, při které byly odstraněny stávající konstrukční vrstvy komunikace, vybudovány nové, provedena výsadba zeleně, realizace nového veřejného osvětlení, obrubníků, parkovacích pruhů, chodníků, zastávek, odvodnění a inženýrských sítí. Posunuta byla i křižovatka s ulicí Olgy Havlové.

Oprava Novodvorské ulice v úseku U družstva Tempo – Zbudovská zahrnovala kompletní výměnu asfaltových vrstev a rekonstrukci autobusových zastávek. Opraveno bylo odvodnění komunikace, došlo k vyrovnání vychýlených obrubníků a obnově vodorovného dopravního značení. Okružní křižovatky s ulicemi Durychova a Chýnovská, které byly dosud tvořeny pouze mobilními betonovými bloky, jsou po rekonstrukci provedené stavebně. Přechody pro chodce jsou nově bezbariérové.



Nový přisvětlený přechod v Malešické ulici u ulice Olgy Havlové



Zrekonstruovaná okružní křižovatka Novodvorská – Durychova

Rekonstrukcí prošla část ulice Vysočanská v úseku Nad Krocínkou – Prosecká. V rámci stavebních prací došlo k výměně konstrukčních vrstev vozovky a sanaci podloží do hloubky 620 mm, vyrovnání obrub a rekonstrukci chodníku.

Dokončena byla oprava mostu X 037 v ulici Líšnická. Předmětem předchozí etapy v roce 2017 bylo zhotovení nové spádové vrstvy na nosné konstrukci, položení nové izolace a vozovkového souvrství. Součástí finální etapy v roce 2020 byla oprava spodní stavby, zesílení koncových příčníků, výměna a změna poloha ložisek na opěrách, vybudování nových závěrných zídek, osazení mostních závěrů, zhotovení říms, osazení zábradlí, sanace podhledu nosné konstrukce a spodní stavby mostu a řešení odvodnění.

Dokončeny byly rovněž stavební práce na komunikaci Do Říččan. Souvislá údržba zahrnovala frézování 3D technologií, sanaci krajnic, vyrovnání a doplnění obrub, vybudování nových uličních vpustí a úpravy příkopu.

Opravena byla Novovysočanská ulice. Akce spočívala v odfrézování obrusné a ložné vrstvy, v kontrole podkladních vrstev vozovky a pokládce nového povrchu. Poškozené obruby byly vyměněny za nové.

Realizována byla akce vodní prostup Rokytka, která spočívala ve výstavbě cyklostezky pod mostním objektem Čuprova podél toku Rokytky, opravě komunikace, výstavbě ramp, úpravě koryta Rokytky, sanaci spodní stavby mostu, výstavbě opěrné zdi a přisvětlení.

Na dva metry byl rozšířen dosud šířkově nevyhovující chodník v ulici Na slupi. Chodníky byly rozšířeny také u ZŠ Pod Marjánkou, kde byly dále mimo jiné zvýšeny přechody a zřízeno jejich přisvětlení.

Pokračovala rekonstrukce ulice Cafourkova, při které bylo hornickým způsobem nutné vyřešit rozsáhlé kaverny, které stavbu značně zkomplikovaly. Pokračovala i celková rekonstrukce ulice U Sluncové v úseku ulice Pod plynojemem – zámeček Sluncová. Práce zahrnují kompletní rekonstrukci komunikace s lokálními sanacemi podloží a úpravami odvodnění včetně zřízení nové dešťové stoky. Vozovka je živičná, parkovací stání, chodníky a chodníkové přejezdy z betonové dlažby.

Po zimní přestávce pokračovaly opravy vozovky a uličních vpustí v ulici Hradešinská v úseku Říčanská – Chorvatská či oprava ulice Vltavská, která zahrnovala kompletní rekonstrukci komunikace s lokálními sanacemi. Vozovka je zde živičná, chodníky jsou z kamenné mozaiky.

Rekonstrukcí prošly také ulice Veselská, ulice Ohradní či křižovatka ulic Vršovická x Bělocerkevská x U Slavie.

Začala oprava mostu X 526 Ve žlábku – Počernická přes dálnici D10 nebo rekonstrukce ulice Plzeňská v úseku Bucharova – Zahradníčkova s dokončením v následujícím roce. Dokončena byla několikaletá rekonstrukce kanalizace a ulic Starých Bohnic.

Proběhly i další údržby mostů, například mostu číslo X 017 v Aviatické ulici, kde byla provedena přezvolace a obnova vozovkového souvrství v celé délce mostní konstrukce včetně přechodových oblastí nebo mostu Y 514 v Česobrodské ulici, kde byly opraveny chodníkové římsy a sanovány zábradelní zídky.



Staré Bohnice po dokončení oprav

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2020	
Název [investor]	Popis
Rekonstrukce tramvajové tratě Starostrašnická – V olšínách [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> Od křižovatky Vinice až mezi vjezdy vozovny Strašnice byla trať nahrazena klasickou konstrukcí se žlábkovou kolejnicí s betonovými nebo dřevěnými pražci a asfaltovým krytem. Ve zbytku byla nahrazena novou konstrukcí pevné jízdní dráhy se žlábkovou kolejnicí s pružným upevněním na betonové desce. Povrch byl realizován asfaltový, v oblasti zastávky Strašnická dlážděný. Konstrukce byla doplněna o antivibrační rohože. V ulici V olšínách byla tramvajová trať zřízena na železobetonových pražcích ve šterkovém loži, použity jsou bezžlábkové kolejnice, povrch je zatravněný. TSK vybudovala nová nástupiště zastávek Vozovna Strašnice formou vysazených chodníkových ploch.
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Nádražní [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukcí prošla tramvajová trať v úseku Smíchovské nádraží – Křížová. Na cca 900 metrů dlouhém úseku byla přesunuta tramvajová trať západním směrem k železniční trati, čímž se od sebe nově oddělil tramvajový provoz od silničního. V rámci stavebních prací byly odstraněny původní velkoplošné panely a nahrazeny novou konstrukcí s otevřeným kolejovým svrškem. V koordinaci s TSK proběhla také rekonstrukce vozovek, chodníků a nástupišť zastávek Lihovar. U Lihovaru pak bylo rozšířeno úzké hrdlo Nádražní ulice, kam se nyní vedle sebe vejde tramvajová trať i dva jízdní pruhy pro ostatní dopravu.
Rekonstrukce tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> Po 16 letech od výstavby a nepřetržitého provozu byla provedena oprava tramvajové tratě v úseku Hlubočepy – Sídliště Barrandov. Byly zde v většině úseku položeny bezžlábkové kolejnice, na předmostích estakád byly osazeny komfortnější dilatace železničního typu a proběhla rekonstrukce mostních závěrů. Byly očištěny a opraveny zastávkové konstrukce a portály podjezdů, povrchy na přístupových rampách, schodech a površích zastávek. Modernizováno bylo osvětlení, nově jsou na branách trakčního vedení a zastávkách použita úsporná LED svítidla.
Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. [SZ]	<ul style="list-style-type: none"> Trať č. 221 byla v rámci stavby přeložena a je vedena jižním okrajem bývalého seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice, a to nově jako čtyřkolejná. Jako náhrada za zrušenou zastávku Praha-Strašnice byla vybudována zastávka Praha-Eden. Díky narovnání tratě, které zkrátilo koleje o 232 metrů, a díky zvýšení rychlosti na trati na 120 km/h se snížila doba jízdy až o tři minuty. V následujícím roce bude zprovozněna stanice Praha-Zahradní Město, dokončena rekonstrukce stanice Praha-Vršovice a ostatní práce.
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulicích Na Veselí a Soudní [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> Byly nahrazeny stávající velkoplošné panely pevnou jízdní dráhou s upevněním typu W-tram. Současně s tím byly nainstalovány antivibrační rohože a kolejové mazníky. Vyměněny byly kolejové konstrukce a oblouky před vozovnou Pankrác. Zastávka Na Veselí je nově bezbariérová. V rámci rekonstrukce přílehlých úseků stávajících tratí byla provedena výstavba asi 250 metrů dlouhé dvoukolejné tramvajové tratě, která je na svém konci svedena do úvratěvého ukončení, kde je vybudována konečná zastávka Pankrác.
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Sokolovská [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukce proběhla v úseku Poliklinika Vysočany – Náměstí OSN. Původní trať z velkoplošných panelů byla nahrazena betonovou deskou s upevněním W-tram, částečně pak konstrukcí na železobetonových pražcích s asfaltovým krytem. Proběhlo také zkrácení zastávky Nádraží Vysočany ve směru z centra (TSK), rekonstrukce ostrůvku ve směru do centra, úprava odvodnění pomocí žlábkových odvodňovačů s napojením do bahníků či výměna některých stožárů trakčního vedení.
Rekonstrukce stanice metra Opatov [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> V rámci modernizace byly nainstalovány nové podhledy, rozvody, vzduchotechnika a opravena hydroizolace stropní desky, přičemž bylo nutné nejdříve odstranit všechny vrstvy zeminy až po strop nástupiště. Jako první stanice v pražském metru je osvětlení řešeno LED technologií. Opraveny a vyčištěny byly obklady stěn a dlažby. Postaveny byly dva nové výtahy. První je zakomponován do části pevného schodiště, druhý výtah zajišťuje přepravu z úrovně vestibulu do úrovně autobusových zastávek v Chilské ulici.

Rekonstrukce tramvajové tratě na Karlově náměstí [DPP]	<ul style="list-style-type: none"> • Akce proběhla ve třech etapách: rozvětvení od Spálené, rozvětvení od Ječné a výměna části kolejové konstrukce na Tylově náměstí od Ječné, rozvětvení od Moráně a výměna kolejového křížení na Moráni. Také byla opravena i trať v ulici Na Moráni, kde došlo k výměně čtyř oblouků a provedení dvou výřezů.
Další rekonstrukce a opravy v hromadné dopravě	<ul style="list-style-type: none"> • Metro: Na trase C během několika výluk proběhla výměna dožívajících dřevěných pračců za železobetonové. Začala oprava vestibulu Na Knížecí stanice metra Anděl. • Tramvaje: Čtyřicetimetrovým zárodkem byla zahájena stavba tratě Sídliště Barrandov – Holyně. • Železnice: Byla zahájena optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany na trati č. 232. Začala optimalizace tratě č. 171 v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín.



Zrekonstruovaná tramvajová trať v ulici V olšínách



Zcela nové uspořádání Nádražní ulice s bočním vedením TT



Křižovatka Resslerova – Karlovo náměstí po rekonstrukci



Nová železniční zastávka Praha-Eden

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 2020 bylo hl. m. Prahou prostřednictvím TSK, a.s. vynaloženo na opravy, údržbu, provoz a letní a zimní služby 4 089 186 tis. Kč. Kapitálové výdaje činily 1 626 692 tis. Kč

13 FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY

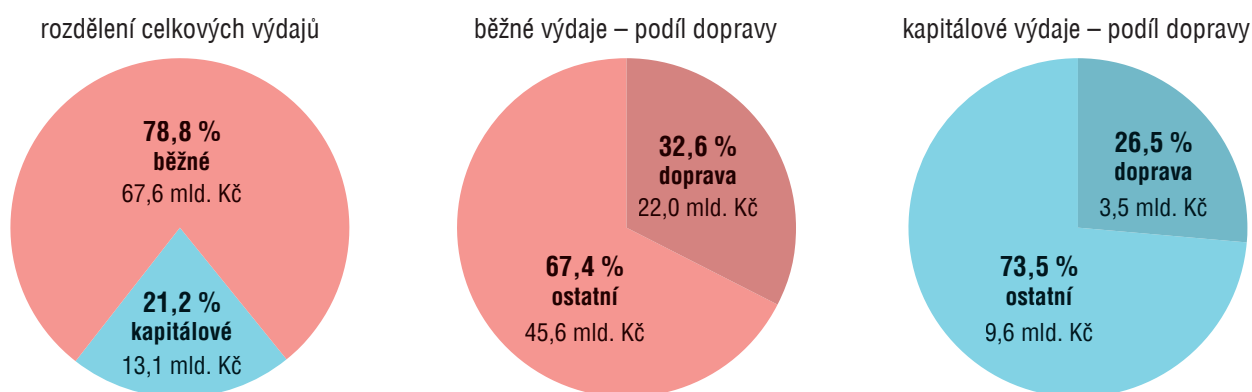
S ohledem na to, že uzávěrka rozpočtu za předchozí rok je schvalována až po uzávěrce Ročenky dopravy, kapitola shrnuje uzávěrku rozpočtu za rok 2019 a parametry schváleného plánu rozpočtu na rok 2020, k němuž jsou doplněné předběžné bilanční údaje v oblasti hromadné dopravy za rok 2020.

13.1 Uzávěrka rozpočtu hl. m. Prahy za rok 2019 (schválená dne 2. 7. 2020)

Závěrečný účet rozpočtu za rok 2019 byl přijat usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 18/70 dne 2. 7. 2020. Celkové příjmy v roce 2019 činily 95,4 mld. Kč, celkové výdaje pak 80,7 mld. Kč (výše běžných, provozních, výdajů byla 67,6 mld. Kč, výše kapitálových, investičních, výdajů pak 13,1 mld. Kč).

Vývoj celkových příjmů a výdajů uzavřených rozpočtů hl. m. Prahy (mld. Kč)									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
příjmy	63,8	63,0	63,3	70,0	70,8	74,2	77,8	88,6	95,4
výdaje	65,7	61,2	58,8	68,1	58,3	62,0	70,3	82,0	80,7
z toho běžné	46,1	43,9	45,4	46,8	48,2	51,2	57,9	64,6	67,6
z toho kapitálové	19,6	17,3	13,4	21,3	10,1	10,8	12,4	17,4	13,1

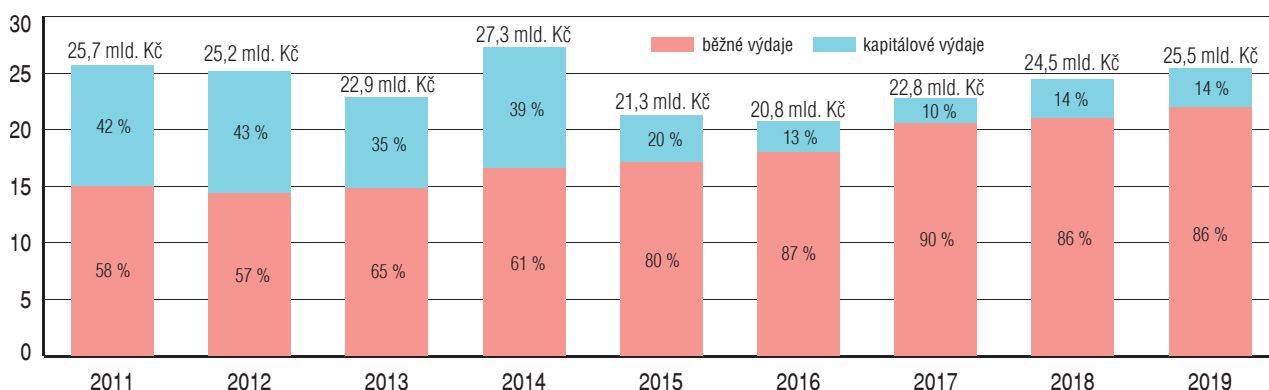
Rozdělení celkových výdajů dle závěrečného účtu rozpočtu za rok 2019



Výdaje na dopravu v roce 2019 byly nadále nejvyšší položkou rozpočtu, činily 25,5 mld. Kč (31,6 % rozpočtu hl. m. Prahy). Podíly dalších položek v rozpočtu byly dle položek statistické ročenky ČSÚ následující: 30,6 % vzdělávání, 11,8 % všeobecná veřejná správa, 5,6 % sociální věci, 5,1 % kultura, tělovýchova a zájmová činnost, 4,9 % životní prostředí, 3,9 % bydlení a komunální služby, 3,6 % obrana a bezpečnost, 1,5 % zdraví, 0,8 % vodní hospodářství, 0,1 % průmysl, obchod, služby, 0,1 % zemědělství a 0,4 % ostatní).

Z 25,5 mld. Kč věnovaných na dopravu putovalo 22,0 mld. Kč (86,5 %) na běžné výdaje a 3,5 mld. Kč (13,5 %) byly výdaje kapitálové. Při téměř shodné výši ročního rozpočtu na dopravu tak podíl běžných výdajů na dopravu na celkových výdajích směřujících do dopravy od roku 2011 vzrostl z 58 % na více než 86 %.

Podíl běžných a kapitálových výdajů na dopravu a celkové výdaje na dopravu (mld. Kč)



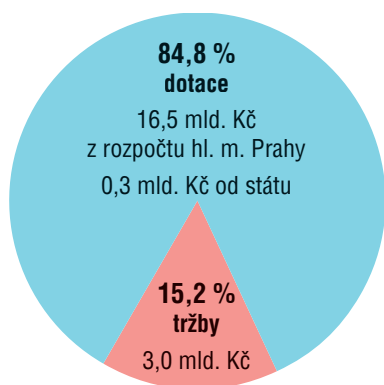
13.2 Schválený rozpočet hl. m. Prahy na rok 2020 (ze dne 12. 12. 2019)

Rozpočet na rok 2020 byl v Zastupitelstvu hl. m. Prahy schválen 12. prosince 2019 a obsahoval výdaje ve výši 81,6 mld. Kč, z toho běžné 64,8 mld. Kč a kapitálové 16,8 mld. Kč. Rozpočtovaná částka pro oblast dopravy na rok 2020 zahrnovala výdaje ve výši 27,0 miliardy Kč. Doprava s 33,1 % byla v rozdělení dle pražských kapitol rozpočtu největší položkou (23,3 % školství, mládež a sport, 11,3 % pokladní správa, 11,0 % vnitřní správa, 5,2 % městská infrastruktura, 4,5 % zdravotnictví a sociální oblast, 4,2 % bezpečnost, 3,1 % kultura a cestovní ruch, 3,1 % hospodářství a 1,1 % rozvoj obce).

Běžné výdaje v oblasti dopravy byly na rok 2020 naplánovány ve výši 21,6 mld. Kč. Kromě dotace PID (16,8 mld. Kč) bylo 4,4 mld. Kč běžných výdajů vyčleněno pro oblast správy a údržby komunikací (např. 1,0 mld. Kč určeno na zimní údržbu, tj. na posypový materiál, zařízení a údržbové výkony na všech komunikacích, 1,3 mld. Kč na běžnou údržbu, tj. údržbu telematických zařízení, SSZ, mostů, komunikací a chodníků, dopravního značení, provádění bezbariérových úprav, opatření BESIP a opravy zastávek PID a 0,85 mld. Kč rozpočtováno na letní údržbu, tj. strojní čištění, tlakové splachy, úklid, či snižování prašnosti kropením).

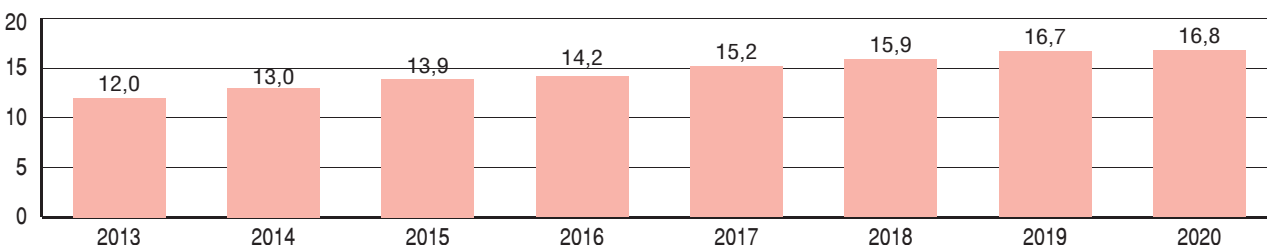
Kapitálové výdaje v oblasti dopravy byly v návrhu rozpočtu na rok 2020 navrženy ve výši 5,4 mld. Kč. V rámci nich bylo např. 250 mil. Kč určeno na výstavbu objektu P+R Černý Most 3, 180 mil. Kč. na rekonstrukci a bezbariérové zpřístupnění stanice metra Opatov, 140 mil. Kč. na obnovu Trojské lávky, 108 mil. Kč. na nové výtahy do metra na Karlově náměstí a 80 mil. Kč na zahájení rozsáhlé rekonstrukce Barrandovského mostu.

Pokrytí nákladů PID na území Prahy (2020)



Náklady na provoz PID na území Prahy činily v roce 2020 celkem 19,8 mld Kč. Tržby z jízdného pokryly 3,0 mld. Kč (15,2 % nákladů). Pokles tržeb z důvodu koronavirové krize oproti běžnému roku o více než 1 miliardu Kč byl přibližně vykompenzován mírným snížením objednávky výkonů (o cca 12,4 milionu vozokilometrů), tj. celkové dotační zatížení rozpočtu oproti plánu nevzrostlo. V rámci běžných výdajů činila dotace hl. m. Prahy směřující na provoz PID 16,8 mld. Kč. Z této částky příslušelo 14,7 mld. Kč Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s., 0,9 mld. Kč sloužilo na zajištění provozu ostatních autobusových linek na území města, které neprovozuje DPP, a. s., 1,2 mld. Kč šlo na železniční dopravu (zde městu pomohl státní příspěvek na železniční dopravní obslužnost ve výši 0,26 mld. Kč) a 20 mil. Kč činila dotace na provoz přívozů.

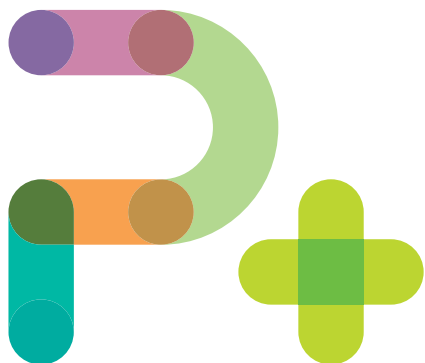
Vývoj provozních dotací hromadné dopravy v Praze (PID) v letech 2013–2020 (mld. Kč)



Částkou 3,13 mld. Kč z vlastních zdrojů a 0,97 mld. Kč z volných prostředků (předfinancování před obdržetím účelové dotace od města) přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Na obnovu vozového parku DPP, a. s. bylo použito 1,41 mld. Kč. 0,58 mld. Kč bylo vynaloženo na obnovu vozového parku autobusů, 0,8 mld. Kč bylo vynaloženo na další splátku směnečného programu použitého v minulosti na koupi tramvajových vozů 15T a 34,2 milionu Kč stálo pokračování projektu modernizací dalších tramvajových vozů typu KT8D5. Z běžných dotací z rozpočtu města DPP, a. s. vynaložil nejvíce, 1,12 mld. Kč, na pokračování prací na realizaci stavby nulté etapy metra I.D.

14 PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (označovaný také jako P+), který je zpracován dle metodiky pro tvorbu Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), byl dokončen v roce 2019. Po jeho schválení v Zastupitelstvu HMP se stal hlavní koncepcí v oblasti dopravy pro HMP, resp. pro celou tzv. Pražskou metropolitní oblast. Řeší se v něm organizace veřejné, automobilové i bezmotorové dopravy v kontextu širších společenských dopadů.



Polad' Prahu

P+ se skládá z Analýzy (2017), Scénářů vývoje (2017), Dopravní politiky hl. m. Prahy (2017), hlavní částí je pak Návrh P+, do kterého byla vložena opatření, která prokázala svůj přínos vůči schválené dopravní politice. Očekávaný finanční rámec zohledňující tu část opatření, jejichž financování je v působnosti HMP, činil 113,4 mld. Kč.

Aktuálně platný Akční plán P+, který je prováděcím dokumentem zmíněných materiálů, obsahuje opatření, u kterých se počítá se začátkem realizace nebo alespoň přípravy do konce roku 2023. Plnění opatření Akčního plánu je sledováno v podrobnosti jednotlivých úkolů a je průběžně aktualizováno.

Události loňského roku se podepsaly i na implementační fázi P+, některá jednání musela být odložena nebo se nemohla uskutečnit vůbec. Intenzivně se řešila především finanční stránka P+ ve vztahu k rozpočtu města a jeho výhledu. Přípravy a realizace jednotlivých opatření ale pokračují, jak je možné vidět v příložené tabulce, která obsahuje statistiku plnění dílčích úkolů (stav ke konci roku 2020).

Jedenáct opatření už bylo zcela dokončeno, patří mezi ně mj. aplikace PID lítačka, rekonstrukce ulice Zenklova či tramvajové trati ve Vinohradské ulici, pilotní projekt monitoringu jízdy ve vyhrazeném jízdním pruhu, jednotný systém odbavení cestujících v systému PID nebo Strategie podpory alternativních pohonů.

Stav rozpracovanosti úkolů Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

Stav úkolů	Počet úkolů	Procentuální podíl (%)
Čeká na zahájení	587	53
Pracuje se na nich	278	25
Splněno	225	20
Vyskytl se problém	10	1
Zrušeno	12	1
CELKEM	1 112	100

V roce 2021 je předpokládáno zahájení procesu aktualizace P+. Důvodem jsou zejména nová opatření, jež se s ohledem na vývoj mobility objevila a byl u nich prokázán jejich soulad s dopravní politikou, dále také nutnost řešení již zmíněné otázky financí, což souvisí s daňovými změnami a následnými negativními dopady do rozpočtu měst a obcí, včetně HMP. Zohlednit se musí i nové strategické materiály EU, České republiky i HMP.

Detailní informace o dokumentech i interaktivní zásobník opatření je k dispozici na webových stránkách www.poladprahu.cz. Na začátku roku 2020 byly webové stránky spuštěny v nové grafické i obsahové podobě.



Rekonstrukce Zenklovy ulice – jeden z dokončených projektů P+

15 OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY

15.1 Letecká doprava

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

Letiště Praha

Z hlediska dráhového systému je Letiště Praha vybaveno dvěma RWY (runway, vzletová a přistávací dráha). Jsou jimi RWY 12/30 a RWY 06/24. Bývalá RWY 04/22, která byla dlouhodobě uzavřena pro vzlety a přistání a sloužila jako parkovací a odstavná plocha, byla v roce 2020 předělána na klasickou odbavovací plochu. Celková kapacita dráhového systému je cca 200 tisíc pohybů (vzlet, přistání) letadel za rok a 46 pohybů letadel za hodinu.

Pražské ruzyňské letiště, stejně jako kterékoli letiště na světě, bylo výrazně poznamenáno pandemií koronaviru, která leteckou dopravu ovlivnila více než jakýkoli jiný druh dopravy. Největší propad v počtu odbavených cestujících a pohybů letadel byl zaznamenán v jarní vlně koronaviru. V průběhu prázdnin šla čísla nahoru, ale na podzim začala opět klesat. Podle predikcí ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví) a IATA (Mezinárodní sdružení leteckých dopravců) se při velice příznivém vývoji pandemie vrátí letecká doprava na předkoronavirovou úroveň za pět let.

Počet pohybů letadel na Letišti Praha dosáhl v roce 2020 hodnoty 54 163, což je o 100 614 pohybů méně než v roce 2019 (pokles o 65 %). Nejvyšší počet pohybů (10 399) byl atypicky zaznamenán v lednu, nejnižší (1 213) v únoru. I přes dlouhodobě stoupající průměrný počet cestujících připadajících na jeden pohyb, který v roce 2019 dosáhl hodnoty 115 cestujících/pohyb, zaznamenal tento ukazatel v roce 2020 pokles o 41 % a to na hodnotu 68 cestujících/pohyb.



Airbus A330-900Neo společnosti HiFly při odpoledním přistání v Praze, při jedné z mnoha zastávek pro palivo



Vůbec poslední vytlačení Airbusu 330-300 ČSA před posledním odletem do Soulu ke svému novému majiteli

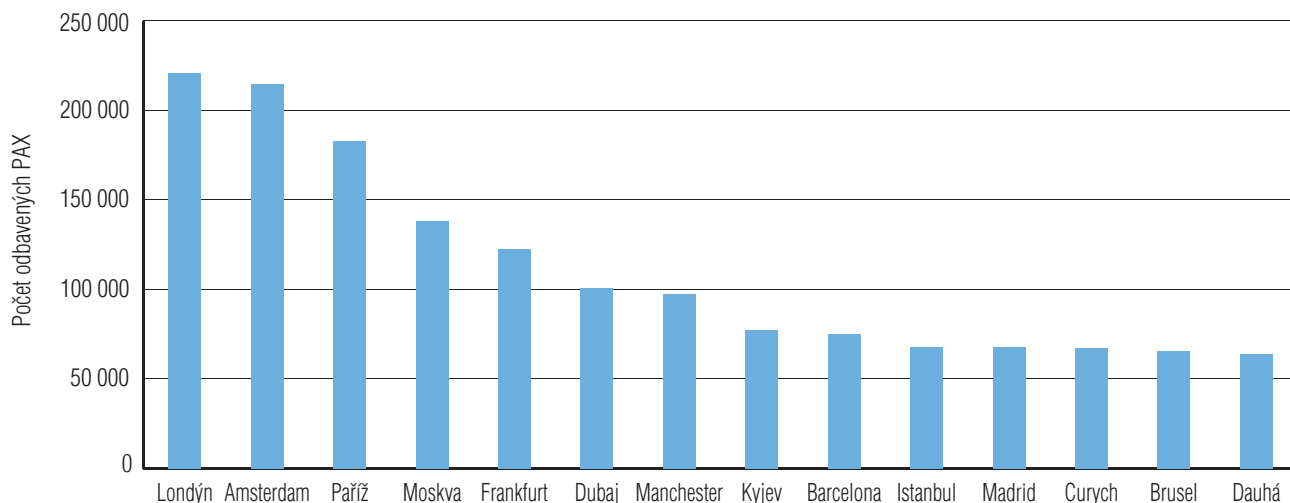
Letiště Praha má tři terminály, které slouží pro odbavení cestujících (PAX) jak na odletu, tak na přeletu. Terminál 1 slouží k odbavení cestujících letících do zemí mimo Schengenský prostor (pasová kontrola), Terminál 2 je určen pro cestující letící do zemí Schengenského prostoru (bez pasové kontroly) a v Terminálu 3 jsou odbavovány privátní a VIP lety. Celková kapacita terminálů je v současné době 17 000 000 odbavených cestujících za rok. Letiště Praha bylo v roce 2019 a při stávajících dílčích kapacitách jednotlivých subsystémů téměř na hranici maximálního využití celkové kapacity terminálů.

Počty odbavených cestujících, dopravců a destinací na Letišti Praha

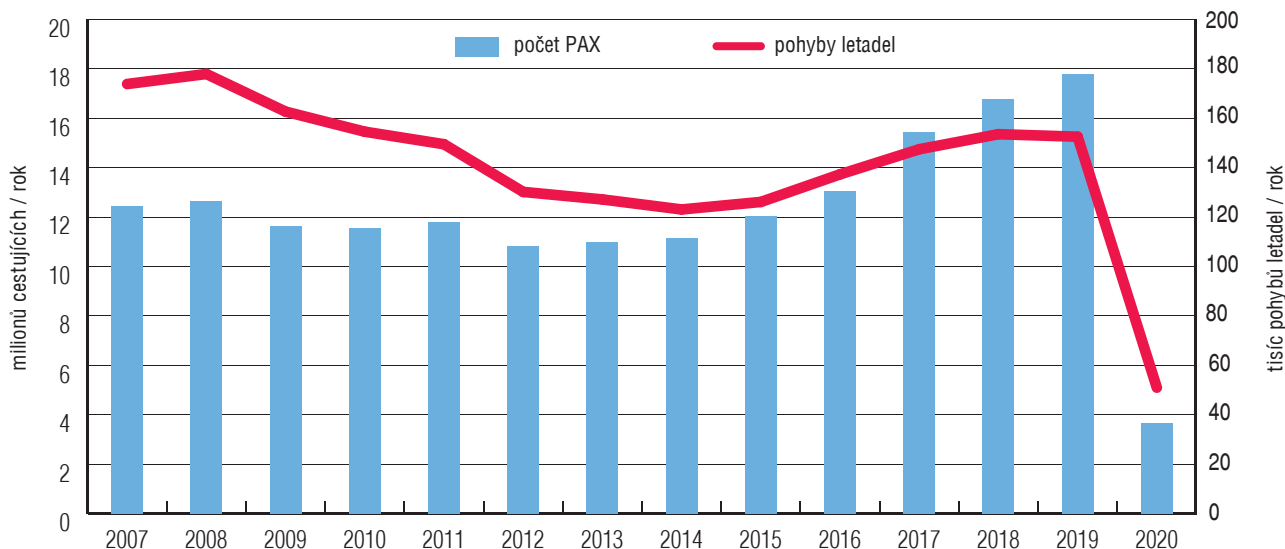
V roce 2020 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 3 665 871 cestujících (z toho 96,5 % na pravidelných linkách), což představuje ve srovnání s rokem 2019 výrazný pokles o 79 %. Podíl klasických leteckých společností využívajících služeb pražského ruzyňského letiště činil 63 %, podíl nízkonákladových společností byl 37 %. Celých 98 % odlétajících cestujících mělo Letiště Praha jako počátek své cesty (tzv. lokální cestující). Nejvíce cestujících bylo odbaveno v lednu (1 051 029 PAX), nejméně v dubnu (pouhých 5 031 PAX z důvodu uzavřených hranic). Oproti roku 2019 bylo měsíční maximum o 47 % nižší.

V rámci pravidelné letecké dopravy bylo odbaveno 3 536 364 PAX, zatímco na nepravidelných linkách to bylo 129 507 PAX. Měsícem s nevyšším počtem odbavených cestujících byl v roce 2020 leden. Špičkovým dnem byl pátek a časy 9:30-13:00, 17:00-19:00 a 20:45-22:00 hodin. Na pravidelných linkách mohli v roce 2020 cestující využít služeb celkem 59 dopravců (o 10 méně než v roce 2019).

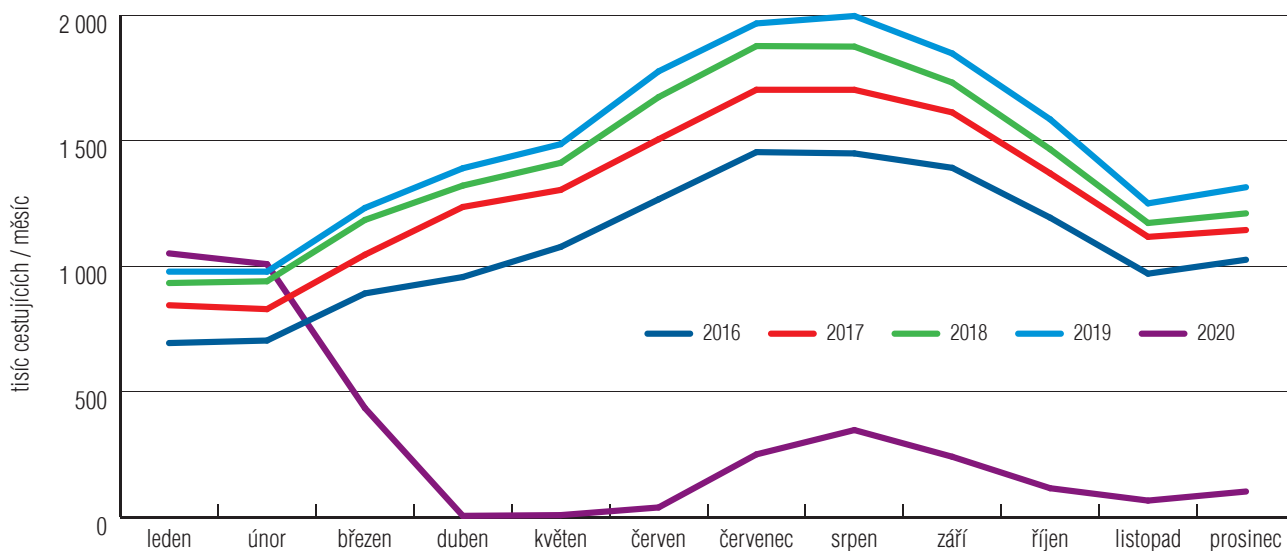
Nežádanější destinace z Letiště Praha v roce 2020



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



Měsíční počty cestujících odbavených na Letišti Praha v letech 2016 až 2020



Nákladní přeprava na letišti Praha

Pro odbavení nákladů se na Letišti Praha nachází dva cargo terminály (Menzies Aviation CZECH s. r. o., SkyPort). Každý z těchto cargo terminálů má kapacitu 100 tis. t/rok. V roce 2020 byl na Letišti Praha letecky odbaven náklad v celkovém objemu 52 443 tun. Přeprava nákladu byla oproti roku 2019 o 29 325 tun nižší (pokles o 35,9 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v lednu (6 821 tun), nejméně v červnu (3 430 tun). Měsíční maximum bylo v roce 2020 o 11 % nižší než v roce 2019.



Odmrazování prvního B777F dodaného Qatar Airways Cargo



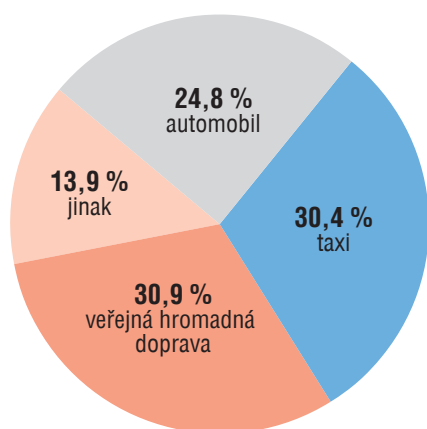
Boeing 757 UPS před letem z Prahy do Budapešti

Návazná doprava z/na Letiště Praha

Od centra Prahy je Letiště vzdáleno cca 11 km. Obsluhují jej zejména dvě rychlé městské autobusové linky PID, které směřují ke stanicím linek metra A (Nádraží Veveřská – bus 119) a B (Zličín – bus 100). V souvislosti s epidemií koronaviru byl provoz na obou těchto linkách během roku 2020 zásadně omezen (na lince 119 od 11. 3. o 50-75 %, na lince 100 od 21. 3. o 50 %). Provoz speciální autobusové linky AE (Airport Express: Praha hlavní nádraží – Letiště) určené především pro cestující, kteří z Prahy pokračují v cestě po republice železniční dopravou, byl zrušen 17. března 2020 a jeho obnovení se předpokládá nejdříve na jaře roku 2022. Také provoz dalších dálkových a regionálních autobusových linek, které na letiště zajiždí, byl v roce 2020 omezen.

K cestě na letiště i z letiště je průběžně k dispozici také taxi doprava provozovaná jak osobními automobily, tak minibusy. Operuje zde také řada půjčoven automobilů. Vlastním nebo firemním automobilem se na letiště v roce 2020 dopravilo 22,2 % cestujících, vozidlo taxi využilo 30,4 % lidí a půjčeným vozidlem přijelo 2,6 % pasažérů. Spoje hromadné dopravy si pro cestu na letiště v roce 2020 našlo 30,9 % cestujících a zbylých 13,9 % využilo jiného způsobu přepravy (zejména sdílené či autobusové mimo hromadnou dopravu).

Rozdělení cest na letiště v roce 2020



Provoz linky AE byl dočasně zrušen 17. března 2020

V roce 2020 bylo na Letišti Václava Havla Praha k dispozici celkem 6 872 míst k parkování. Pro veřejnost jsou k dispozici krátkodobá parkovací stání v celkové kapacitě 583 míst (EXPRESS, PC COMFORT a PA SMART) a dlouhodobá stání, nabízející celkem 3 718 míst (PC COMFORT a PA SMART). Pro zaměstnance letiště a pro partnery je vyhrazeno 2 571 parkovacích míst. Další možnosti parkování jsou k dispozici na komerčních parkovištích v širším okolí letiště.

15.2 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.

V roce 2020 byla vodní doprava, stejně jako všechny ostatní druhy dopravy, ovlivněna vládními opatřeními zavedenými k zamezení šíření nemoci COVID 19. V letních měsících díky rozvolnění opatření provoz osobní vodní dopravy probíhal, ale byl značně ovlivněn snížením počtu zahraničních turistů, kteří tvoří velkou část klientely.

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 2000-2020

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
2018	3 491	25 517	4 525	10 525	3 323
2019	2 797	22 228	4 324	12 370	4 021
2020	3 286	10 844	2 724	4 594	2 953

Osobní lodní doprava po Vltavě má charakter převážně turistický a společenský. Celoročně zajišťuje provoz několik společností, které se specializují na různé typy okružních vyhlídkových jízd po Praze se širokou nabídkou dalších služeb. Charakter pravidelné dopravy má provoz osmi pražských přívozů, z nichž sedm je součástí Pražské integrované dopravy (PID).



Lodě u Čechova mostu



Bella Bohemia – první zcela elektrická loď je v Praze od roku 2019

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

Provoz lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů. Také jsou pořádány nejrůznější okružní plavby po Vltavě, do ZOO, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka. PPS provozuje pražský přívoz P7 v Holešovicích.

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Prague Boats	196	199	230	179	145	193	205	209	246	283	298	322	329	345	386	126
PPS	86	115	229	208	94	91	107	98	149	162	186	189	192	507	608	303

Další operující společností je AQUAVIA Praha, s. r. o. pořádá společenské akce na třech lodích – Moravia, Czechie a Klára. Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Z přístavišť vyjíždějí lodě každých 15-20 minut. Společnost dále provozuje pražské

přivozy P1, P2, P4, P5 a P6 a přívaz Vyšehrad, který není součástí PID. Řada menších společností zajišťuje projíždky a společenské akce dle individuálních objednávek. Přístaviště těchto společností jsou po obou březích Vltavy v centru města, například Na Františku, na Kampě a na Dvořákově nábřeží.

Různí domácí a zahraniční provozovatelé realizují po řece Vltavě také nákladní dopravu. Jedním z největších provozovatelů je Evropská vodní doprava – Sped, s. r. o., která zajišťuje vnitrostátní i zahraniční přepravu hromadných substrátů, těžkých kusů, kontejnerů, kapalin apod. Na území města se nacházejí 4 přístavy – Radotín, Smíchov, Holešovice a Libeň, které slouží pro překládku různých druhů nákladů. Provozovatelem jsou České přístavy, a. s.



Provoz soukromých plavidel u plavební komory Podbaba



Plavební komora Štvanice

V březnu 2020 byla dokončena modernizace rejd plavební komory Štvanice. Díky nové nábrežní zdi navazující na Negrelliho viadukt nyní mohou lodě proplout bezpečněji, namísto vyčkávání na motorech na řece se dnes lodě mohou vyvázat ke břehu a pro malá plavidla je k dispozici samostatný prostor, kde je při manévrování neohroží velké osobní a nákladní lodě.

Vývoj objemu přepraveného zboží plavebními komorami v Praze (tun/rok)					
Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2010	3 476	5 868	829	6 698	165 166
2015	145	345	41	440	313 900
2018	45 720	43 980	2 834	44 768	200 333
2019	39 354	96 888	259	105 299	301 241
2020	3 468	5 412	757	3 882	150 236

Značný nárůst objemu přepraveného materiálu plavebními komorami v Praze v letech 2018 a 2019 byl způsoben převozem odtěžovaných nánosů v Radotínském přístavu, který na jaře 2018 provádělo Povodí Vltavy a také přepravou odtěžovaných nánosů na Vltavské cestě realizované Ředitelstvím vodních cest ČR.

Vývoj objemu substrátu v pražských přístavech (tun/rok)						
Rok	Přístavy					
	Radotín	Smíchov	Holešovice	Libeň	Jiné	Praha bez rozlišení
2005	36 408	11 396	99 308	2 934	-	-
2010	0	364	53 207	0	-	-
2015	0	0	64 060	1 622	133 947	98 550
2018	51 632	0	30 567	0	99 164	36 993
2019	50 602	117 293	3 346	0	275 286	42 499
2020	5 181	0	2 444	0	157 756	16 004

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.

15.3 Nákladní železniční doprava

V roce 2020 bylo na území Prahy evidováno 21 846 výchozích či končících nákladních vlaků, což je oproti roku 2019 pokles o přibližně 20 %. Nejvytíženější výchozí i konečnou stanicí nákladních vlaků byla stále Praha-Libeň, následovaná stanicí Praha-Uhřetěves, při které se nachází kontejnerový terminál společnosti METRANS (nejvíce vyložených/naložených vozů a dovezených/odvezených tun zboží). Trojici nejvytíženějších stanic pak uzavírá stanice Praha-Malešice. Největší počet tranzitních nákladních vlaků projíždí železničními body Praha-Libeň, výhybna Praha-Bubeneč, Praha-Holešovice, Praha-Běchovice a Praha-Malešice.

Počty vypravených a končících nákladních vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2020

Měsíc	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	celkem
Výchozí	866	870	942	875	907	956	980	929	911	1030	968	847	11 081
Končící	864	882	924	823	876	881	913	919	884	1023	950	826	10 765

V prosinci roku 2020 byl zahájen provoz na novém úseku Praha-Vršovice – Praha-Eden – Praha-Zahradní město – Praha-Hostivař, se zatím provizorně zprovozněnou zastávkou Praha-Eden. Tato trať vede prostorem někdejšího seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice, které bylo postupně uváděno do provozu od roku 1919. Toto seřaďovací nádraží bývalo ve své době, a to až do osmdesátých let minulého století, jedním z nejvýznamnějších na celé síti ČSD.

Jeho osud se začal naplňovat v nových poměrech po roce 1989, kdy se – kromě úbytku zpracovávané zátěže – začaly naplno projevovat jeho dvě velké slabiny: jednak poloha v širším centru stále se rozvíjejícího hlavního města, a pak jeho technické řešení. To zcela ojediněle spočívalo ve využití polohy na spádu, kdy k rozřazování vozů nebyl potřeba svážný pahrbek ani posunovací lokomotiva. Toto v době svého vzniku progresivní řešení začalo však postupně být velmi problematické, neboť bylo velmi náročné na počty a kvalitu personálu a při jeho sebemenší chybě způsobovalo nehody ujetím vozů po spádu. Definitivní konec kdysi slavného „ranžiru“ nastal s novým milénium, kdy přestal sloužit i pro zpracování místní zátěže.

Po letech zarůstání travou byla nakonec před několika lety zahájena stavba výše zmíněné nové tratě. Na její stavbě se i v roce 2020 intenzivně podílelo ČD Cargo, a to jak odvozem vytěžené zeminy k dalšímu uložení, především v Novém Strašecí, tak i rozsáhlými návozy nového stavebního materiálu a komponent.



Přes Prahu denně projíždí několik desítek tranzitních vlaků



Odvoz zeminy ze staveniště tratě ve Vršovicích v režii ČD Cargo

V roce 2020 se – možná trochu překvapivě – do hry vrátilo i někdejší Nákladové nádraží Praha-Žižkov, ovšem již nikoli jako možný železniční hub pražské citylogistiky, ale jako vlečka a zázemí stavby východní části Městského okruhu.

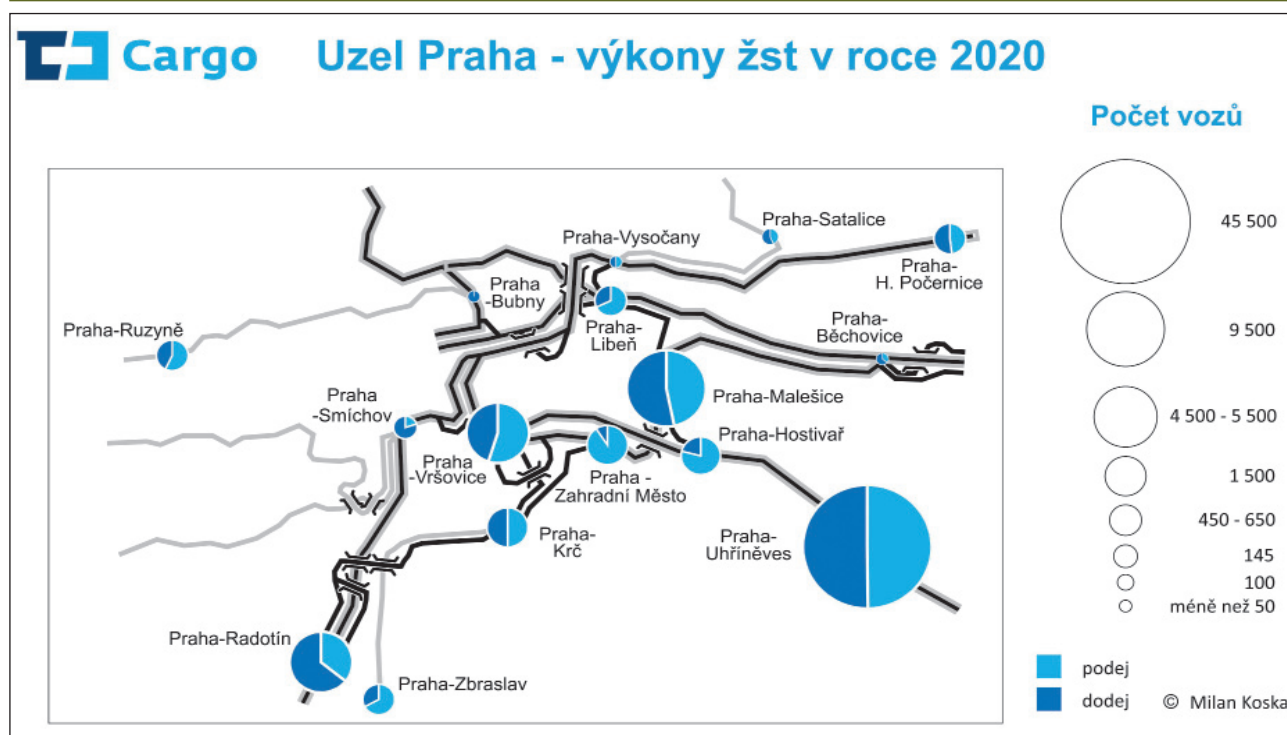
I v loňském roce probíhala likvidace kůrovcové kalamity. Na území Prahy byla k nakládce vytěženého dřeva využívána stanice Praha-Zbraslav. Během celého roku 2020 zde bylo naloženo 442 vozů, což bylo zdaleka nejvíce za posledních několik let.

Na objem železničních přeprav měla v roce 2020 velký vliv pandemie Covid-19. Propady zaznamenala především zaoceánská přeprava kontejnerů, což se v první polovině roku promítlo i do výkonů nejvýznamnějšího pražského zákazníka železnice, terminálu intermodální dopravy Metrans v Uhřetěvsi. Další přepravy probíhaly více méně beze změn, pochopitelně v intencích a souvislostech pandemie.

Přeprava poštovních zásilek mezi uzly České pošty v Praze-Malešicích, Olomouci a Ostravě probíhala beze změn, v obou směrech byla doplňována přepravami kusových zásilek firmy Lagermax. Tento přepravní segment obecně zaznamenává mírný nárůst, a to v souvislosti se zvyšujícím se podílem prodejí online kanály na úkor tradičních nákupů v „kamenných“ prodejnách.

Z hlediska počtu výchozích a končících vlaků ČD Cargo byly nejvýznamnějšími stanicemi Praha-Libeň (6 727 výchozích a 6 813 končících vlaků), Praha-Malešice (2 302 výchozích a 2 211 končících vlaků) a Praha-Uhřetěves (1 981 výchozích a 1 860 končících vlaků). Z hlediska součtu naložených a vyložených vozů byly tři nejvytíženější stanice Praha-Uhřetěves, Praha-Malešice a Praha-Vršovice. Tři nejvytíženější stanice podle součtu odvezených a dovezených tun pak byly Praha-Uhřetěves, Praha-Vršovice a Praha-Malešice.

Železniční uzel Praha – nákladní výkony nejvytíženějších železničních stanic v roce 2020



Uzel Praha – výkony železničních stanic v roce 2020

Železniční stanice	Vozy			Tuny		
	podej	dodej	součet	podej	dodej	součet
Praha-Uhřetěves	22 689	22 807	45 496	570 598	709 860	1 280 458
Praha-Malešice	4 414	5 018	9 432	97 387	130 854	228 240
Praha-Vršovice	3 066	2 520	5 586	145 204	118 798	264 003
Praha-Radotín	1 575	2 830	4 405	39 138	137 537	176 675
Praha-Krč	781	782	1 563	19 315	40 414	59 729
Praha-Hostivař	1 225	327	1 552	56 501	16 273	72 773
Praha-Zahradní Město	1 327	136	1 463	11 864	5 151	17 015
Praha-Zbraslav	442	217	659	17 811	5 156	22 967
Praha-Libeň	431	204	635	10 348	6 777	17 125
Praha-Horní Počernice	242	263	505	3 360	9 750	13 110
Praha-Ruzyně	249	187	436	2 169	1 898	4 066
Praha-Smíchov	29	116	145	1 080	4 536	5 616
Praha-Satalice	42	54	96	1 413	2 312	3 724
Praha-Běchovice	17	30	47	653	1 222	1 875
Praha-Čakovice	3	41	44	111	2 500	2 611
Praha-Vysočany	5	5	10	122	185	307
Praha-Bubny	0	6	6	0	127	127
Celkový součet	36 537	35 543	72 080	977 073	1 193 350	2 170 424






















© TSK hl. m. Prahy, a.s., 2021

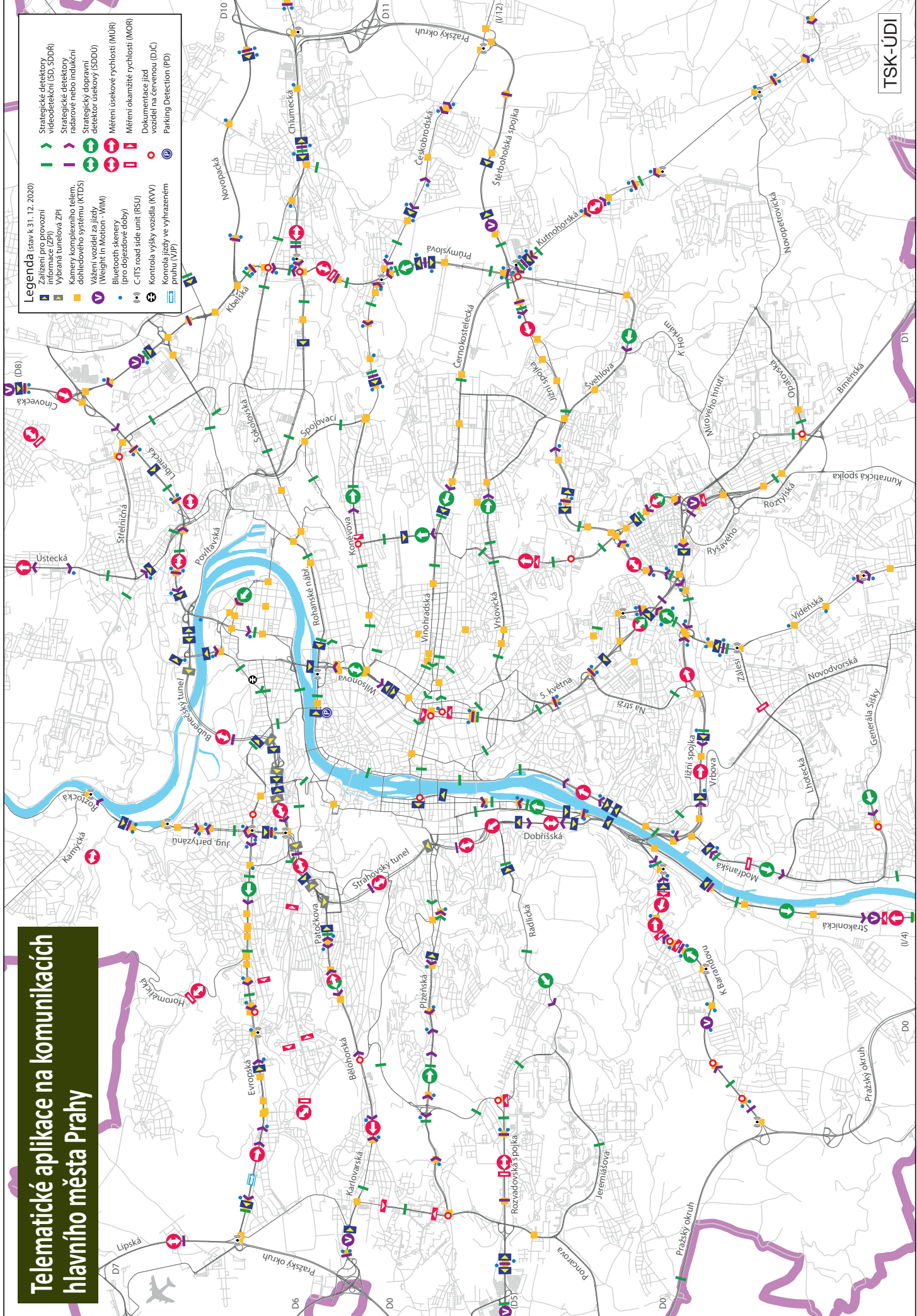
Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možno šířit jen s uvedením pramene:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)

- **Ročenko připravil:** TSK hl. m. Prahy, a.s. – Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI)
- **Autorský kolektiv:** Ing. Václav Bláha, Mgr. Jaroslav Břeň, Ing. Richard Burgr, Mgr. Eva Černá, Jiří Dytrch, Ing. Tomáš Havlíček, Ing. Pavel Hošek, Ing. Marek Karban, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Jan Kreml, Ing. Ondřej Krouský, Ing. Milan Kříž, Ing. Adéla Langerová, Ing. Luka Lenhardt, Mgr. Miloš Marek, Bc. Pavel Pernica, Stanislav Pfeifer, Tomáš Plicka, Ing. Jan Polák, Ing. Ladislav Sechter, Ing. Monika Sejková, Ing. Břetislav Syrovátka, Marie Šedivá, Ing. Ladislav Štědrý, Ing. Jitka Tomsová, Ing. Martin Veverka, Ing. Vojtěch Veselý, Jiřina Vondráčková, Ing. Jiří Zeman, Ing. Květoslav Znamenáček
- **Externí spolupráce:** Ing. Martin Šubrt, Bc. Jiří Vecko
- **Redakce:** Ing. Vladimír Kadlec
- **Prameny:** CDV, v. v. i., ClicPark s.r.o., Česká pošta, s.p., České dráhy, a. s., Český statistický úřad, ČD Cargo, a.s., ČSAD Praha holding, a.s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, ELTODO, a.s., Krajský úřad Středočeského kraje, Leo Express Global a.s., Letiště Praha, a.s., METRANS, a.s., Magistrát hl. m. Prahy, úřady MČ hl. m. Prahy, Ministerstvo dopravy České republiky, Policejní prezidium ČR, Povodí Vltavy, státní podnik, PPS, a. s., PRAGUE BOATS, s. r. o., RegioJet a.s., Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), Ředitelství silnic a dálnic ČR, Saba Parking CZ a.s., Správa železnic, státní organizace, SWARCO TRAFFIC CZ s.r.o., www.cd.cz, www.dpp.cz, www.florenc.cz, www.idos.cz, www.ivykony.cz, www.kr-stredocesky.cz, www.mestemnakole.cz, www.metrostav.cz, www.praha.eu, www.ropid.cz, www.szdc.cz, www.tunelblanka.cz
- **Fotografie:** TSK-ÚDI, Ing. Martin Šubrt, Jan Malý (titulní strana), Marek Horák (15.1), Michal Roh (15.3)
- **Výroba:** SOFIPRIN Praha
- **Vydáno TSK hl. m. Prahy, a.s. v počtu 950 ks ● Praha 2021**

Telematické aplikace na komunikacích hlavního města Prahy

Legenda (stav k 31. 12. 2020)

- Zařízení pro provozní informace (ZPI) 
- Výbraná tunelová ZPI 
- Kamery komplexního telem. dohledového systému (KTDS) 
- Vážení vozidel za jízdy (Weight in Motion - WiM) 
- Bluetooth skenery (pro deparžové duby) 
- Měření okamžité rychlosti (MOR) 
- Měření okamžité rychlosti (MOR) vozidel na červenou (MOR) 
- Dokumentace jízdy vozidel na červenou (DIČ) 
- Parking Detection (PD) 
- Kontrola jízdy ve vyhrazeném pruhu (VIP) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 
- Právní úsekové rychlosti (MUR) vozidel na červenou (MUR) 





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