

ROČENKA DOPRAVY 2021

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

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

TSK

OBSAH

1	ZÁKLADNÍ UKAZATELE	06
1.1	VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2021	06
1.2	POROVNÁNÍ PRAHY S ČESKOU REPUBLIKOU	07
2	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	08
2.1	VÝVOJ MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE	08
2.2	DOPRAVNÍ VÝKONY A INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH	09
2.3	SKLADBA A ČASOVÉ VARIACE DOPRAVNÍHO PROUDU VOZIDEL	12
3	SPECIÁLNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY	18
3.1	VÝBĚROVÉ ŠETŘENÍ DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ	18
3.2	ANALÝZA TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY	20
4	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	22
4.1	PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA	22
4.2	METRO	23
4.3	TRAMVAJE	24
4.4	AUTOBUSY	25
4.5	ŽELEZNICE V PID	25
4.6	LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY	27
4.7	PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2021	28
5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	29
5.1	CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)	31
5.2	AUTOMATICKÉ CYKLOSČÍTAČE	32
6	PĚŠÍ DOPRAVA	34
7	ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA	36
7.1	VÝSTAVBA A OBNOVA SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (SSZ)	36
7.2	ŘÍDICÍ ÚSTŘEDNY	38
7.3	DOPRAVNÍ INFORMAČNÍ CENTRUM PRAHA	38
7.4	DALŠÍ DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY	39
8	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	48
8.1	PREFERENCE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA SSZ	48
8.2	DALŠÍ OPATŘENÍ PRO PREFERENCI VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	51
9	BEZPEČNOST DOPRAVY	52
9.1	DOPRAVNÍ NEHODOVOST	52
9.2	DOPRAVNÍ VÝCHOVA	57
9.3	OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI	58
10	ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY	59
11	DOPRAVA V KLIDU	60
11.1	PARKOVÁNÍ V ZPS	60
11.2	ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R	62
12	DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ	65
13	FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY	73
13.1	UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2020 (schválená dne 17. 6. 2021)	73
13.2	SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2021 (schválen dne 17. 12. 2020)	74
14	PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ (P+)	75
15	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY	76
15.1	LETECKÁ DOPRAVA	76
15.2	VODNÍ DOPRAVA	79
15.3	NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	81

ÚVODNÍ SLOVO

Vážení čtenáři,

mám velkou radost, že vám mohu představit novou Ročenku dopravy Praha 2021. Ta letos přichází i v nové podobě. Tak jako v minulých letech vás provede všemi druhy dopravy a v číslech a faktech poskytneme informace o dlouhodobém i aktuálním vývoji pražské dopravy.

V úvodu letošní ročenky si dovolím pár slov o předchozím, již druhém roku s covidem. Mobilita občanů a návštěvníků Prahy se opět značně proměňovala v závislosti na jednotlivých vlnách pandemie. Setrvalý byl v rámci modal sharu (dělby přepravní práce) podíl pěší i automobilové dopravy a také v roce 2021 trval nárůst cyklistické dopravy až na dvojnásobek oproti předchozím letům. Mým cílem je věnovat úsilí všem druhům dopravy. Nerozhodovat se, zda je kolo či chůze levicové a auto pravcové, ale volit řešení podle toho, co je v daném místě potřeba a jaké možnosti máme. Prioritou je stavba okruhů, rozvoj metra, tramvajové sítě, kultivace, bezpečnost a prostupnost veřejných prostorů.

Chůze je nejpřirozenější pohyb. Využívá ji každý a zejména pak děti a senioři, kteří jsou nejzranitelnějšími účastníky provozu. Navíc jsou to ti, kteří bohužel většinou mají možnost pouze kombinovat chůzi s MHD. Proto je naším cílem odstraňování bariér. Propojování míst, která byla historicky přetřhána. Povedl se nám realizovat přechod u Národního muzea do Vinohradské ulice, zrekonstruovat křižovatky na Karlově náměstí anebo zřídit čtyři nové přechody na náměstí Jiřího z Poděbrad.

Již v roce 2020 se změnila důvody, proč a kam chodíme a dojíždíme. Celá řada společností využívá home office a čím dál více zákazníků si nechává zásilky vozit přepravními společnostmi přímo domů. Na to jsme po úspěšném provozu cyklo-cargodepa na Těšnově reagovali otevřením dalšího cyklodepa na Andělu. Tím jsme pokryli pravý i levý břeh Vltavy v centru Prahy. Celkový nárůst počtu cyklistů je znatelný ve všech ulicích Prahy. Prioritou je pro nás budovat oddělené stezky, které nabídnou větší bezpečnost i plynulost provozu pro všechny účastníky. Na začátku sezony se nám povedlo dokončit cyklostezku podél pravého břehu Vltavy po dlouhých letech majetkoprávních sporů a dnes již dojedete od Vyšehradského tunelu až po Vrané nad Vltavou. Uvnitř města se část na Rohanském ostrově rekonstruovala a rozšířila a u Mánesa vznikly nové hladké pásy k náplavce.

Pražská MHD se také rozvíjela. V roce 2021 jsme dokončili rozsáhlý geologický průzkum metra D, podepsali jsme smlouvu se zhotovitelem prvního úseku a padlo rozhodnutí, že stavební úřad není podjatý a může v dané věci rozhodovat. Na to jsme museli čekat rok a půl! Konečně se začala rozvíjet i tramvajová síť. Otevřeli jsme tramvajový úsek Pražského povstání – Pankrác, na který vyjela vůbec první tangenciální linka č. 19. Po desítkách let jsme v Praze zahájili stavbu prodloužení tramvajové tratě skrz sídliště na Barrandově směrem k Holyni. Získali jsme stavební povolení na trať z Modřan do Libuše, smyčku Depo Hostivař i tramvajovou trať Divoká Šárka – Dědina. Správa železnic po letech dokončila rekonstrukci a přeložku tratě mezi Vršovicemi a Edenem. My jsme na to navázali stavbou tramvajové smyčky Zahradní město, aby zde byl nový přestupní terminál kvalitně obsloužen.

V tomto roce jsme investovali rekordní více než 2 miliardy do dopravní infrastruktury a připravovali tak pražskou infrastrukturu na rekonstrukci „století“, kterou je oprava Barrandovského mostu. Jednalo se o zhruba 150 velkých staveb a více než 3000 akcí běžné údržby. Rekonstruovali se významné pražské radiály, jako je například Prosecká, Argentinská, povrch Hlávkova mostu, Wilsonova, Patočkova, Koněvova nebo Veselská. Zahájili jsme stavbu více jak 1,7 km dlouhého rozšíření Strakonické o jeden jízdní pruh. Libeňský most konečně získal zhotovitele díky inovativní veřejné zakázce Design & Build. Dokončili jsme 1. etapu rekonstrukce Barrandovského mostu. Opravili jsme celou spodní stavbu až po ložiska.



Práce pokračují na přípravě okruhů. Dokončili jsme geotechnický průzkum pro dostavbu Městského okruhu, kdy jsme v trase jeho chybějící části provedli 89 vrtů. V hloubce až 70 metrů jsme hledali horniny, které nás pod zemí čekají. Znalost geologie a hydrologie nám dala poslední podklady pro dokončení konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí, který jsme začali projednávat s dotčenými orgány. Také jsme postoupili s Pražským okruhem, konkrétně částí 511 mezi dálnicí D1 a Běchovicemi, kterou Praha zoufale potřebuje. Snažíme se pomoci státu realizovat tuto nejvýznamnější část české dálniční sítě. Vykoupili jsme 116 000 m² potřebných pro zelené pásy a realizovali další kompenzační opatření, které si vyžádaly MČ.

Zabýváme se i dalšími možnostmi posilnění hlavní silniční sítě. Dokončili jsme studii na Hloubětínský tunel, díky kterému můžeme ještě v tomto desetiletí zkapacitnit Průmyslový polookruh a tím odlehčit dopravě v podstatě v celé severní části města. Podobným menším projektem byla realizace přestavby křižovatky Opatovská – Chilská, kde vznikly nové odbočovací pruhy. Lze zmínit i rozšíření počtu pruhů na mostě Barikádníků, čímž jsme úspěšně snížili regulaci na vjezdech do tunelu Blanka.

Nepolevujeme ani v řešení dopravy v klidu. Před koncem roku se nám podařilo otevřít velké objektové P+R na Černém Mostě s kapacitou přes 880 parkovacích míst a začali jsme stavět parkovací dům v Nových Butovicích pro dalších 379 vozidel.

V Praze dne 30. dubna 2022



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

Vážení čtenáři,

právě začínáte listovat v nové Ročence dopravy Praha 2021 s komplexními informacemi o stavu a vývoji jednotlivých druhů dopravy v Praze, kterou jsme se v tomto roce rozhodli obléct do modernějšího kabátu.

Technická správa komunikací (TSK) má za sebou jednu z nejnáročnějších stavebních sezón za poslední roky, a i přes druhý rok pandemie a různé typy restrikcí, které nám některé akce komplikovaly, jsem velmi rád, že ji mohu prohlásit za úspěšnou. Z přiděleného rozpočtu se nám podařilo zrekonstruovat stovky kilometrů silnic, chodníků i cyklostezek a opravit desítky mostů, lávek a podchodů, opěrných zdí nebo protihlukových stěn. A také upravit kolem padesáti křižovatek v rámci obnovy a modernizace světelného signalizačního zařízení. Téměř každá stavební akce si ale žádá omezení v dopravě, proto jsme se i v tomto roce zaměřili na zlepšování koordinací stavebních záměrů i s dalšími investory.



Kromě běžné údržby majetku jsme se pustili i do investic, které v roce 2021 dosáhly rekordní hodnoty přes 2,4 miliardy korun. Nejlépe jsou tyto investice vidět v místech rozsáhlých rekonstrukcí, jako například obvod Karlova náměstí, v ulicích Prosecká a Koněvova, na mostě přes železniční trať Za Černým Mostem nebo na mostě K Austisu, který převádí automobilovou dopravu přes Pražský okruh (D0).

Pracovali jsme i na dalších důležitých komunikacích, které bylo třeba připravit na plánovanou rekonstrukci nosné konstrukce Barrandovského mostu. Jmenoval bych příkladně rekonstrukci Štěrboholské spojky a výměnu povrchu v pravém jízdním pruhu Jižní spojky, která se díky kamionové dopravě dostávala do havarijního stavu. Stavební stroje vyměnily povrch i na Modřanské, Vídeňské, Chodovské a severojižní magistrále v ulici Wilsonova od Vinohradské po mimoúrovňovou křižovatku u Bulhara. V uplynulém roce a půl jsme také sanovali pilíře Barrandovského mostu, přičemž práce probíhaly i pod hladinou Vltavy a neměly vliv na dopravu na mostě.

Pro další stavební sezónu jsme v roce 2021 jsme zahájili projektové přípravy rekordního počtu akcí zaměřených na zlepšení kondice pražských komunikací ve správě TSK a s cílem snížit vnitřní dluh na dopravní infrastrukturu. Ale v první řadě byl rok 2021 věnován přípravě na strategické rekonstrukce následujících let, které se týkají jedné z nejvytíženějších dopravních tepen v České republice – Barrandovského mostu a historicky hodnotného Libeňského soumostí, spojující Libeň a Holešovice.

Stavbou roku 2022 je jednoznačně 1. fáze rekonstrukce Barrandovského mostu a rampy z ulice Strakonická. Poprvé v historii TSK jsme soutěžili tak, že délka dopravních omezení měla stejnou váhu jako cena. Délku prací se nám tak podařilo stáhnout na tři a půl měsíce z původně projektantem očekávaných osmi měsíců. Most tedy nikdy nebude zcela uzavřený. V roce 2022 budou dopravní omezení trvat pouze 110 dní, v letech 2023 a 2024 vždy 92 dní, v roce 2025 pak 82 dní.

Věřím, že vás údaje v této publikaci zaujmou i v novém formátu.

V Praze dne 30. dubna 2022

Mgr. Jozef Sinčák

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

ZÁKLADNÍ UKAZATELE

1.1 VYBRANÉ ÚDAJE O HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE K 31. 12. 2021

Rozloha města	496 km²
Počet obyvatel	1 275 406
Celková délka komunikační sítě	4 067 km
z toho ve správě TSK, a.s.	2 398 km
ve správě jiných správců	1 669 km
Počet mostních objektů na komunikační síti ve správě TSK, a.s.	633
z toho mostních objektů přes Vltavu a Berounku	30+2
podchodů	124
Počet tunelů (celková délka 14 km)	11
Plocha chodníků ve správě TSK, a.s.	851 ha
Počet motorových vozidel	1 217 344
z toho počet osobních automobilů	970 755
Stupeň motorizace (vozidel na 1 000 obyvatel)	955
Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	762
Délka sítě metra	65,1 km
Délka sítě tramvají	143,0 km
z toho na vlastním tělese	52 %
Délka sítě městských a příměstských autobusů na území Prahy	882,6 km
Dopravní výkony prostředků PID na území Prahy (metro, tramvaje, autobusy, vlaky)	
za průměrný pracovní den	0,6 mil. vozokm
za rok	195,8 mil. vozokm
Počet světelných signalizačních zařízení	675
z toho samostatných přechodů pro chodce	155
Dopravní výkony automobilové dopravy na celé komunikační síti	
za průměrný pracovní den	23,0 mil. vozokm
za rok	7,2 mld. vozokm
Dělbá přepravní práce – motorová doprava (dle počtu cest obyvatel Prahy a Středočeského kraje na území města za pracovní den)*	
hromadná doprava	59 %
automobilová doprava	41 %
Dělbá přepravní práce – motorová i nemotorová vozidla (dle počtu cest obyvatel Prahy a Středočeského kraje na území města za pracovní den)*	
hromadná doprava	37 %
automobilová doprava	25 %
kombinace hromadné a automobilové dopravy	2 %
cyklisté	1 %
pěšky	35 %
Počet evidovaných dopravních nehod	17 510
Počet zranění při dopravních nehodách	1 757
smrtelných	22
těžkých	126
lehkých	1 609
Relativní nehodovost (počet nehod připadající na 1 milion ujetých vozokilometrů)	2,4

* Údaje vychází z průzkumu dopravního chování obyvatel Prahy a Středočeského kraje, podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 3.1.

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.)		1,275	10,516	12,1
Počet motorových vozidel (tis.)		1 217	8 474	14,4
	z toho osobní automobily (tis.)	971	6 260	15,5
Stupeň motorizace	motorových vozidel na 1 000 obyvatel	955	806	–
	počet obyvatel na 1 motorové vozidlo	1,0	1,2	–
Stupeň automobilizace	osobních automobilů na 1 000 obyvatel	762	595	–
	počet obyvatel na 1 osobní automobil	1,3	1,7	–

Porovnání dopravních výkonů v letech 1990–2021 (mil. vozokm/průměrný pracovní den, 0–24 h)

Rok	Praha*	ČR**
1990	7,3	80,9
2000	16,6	131,2
2010	22,2	140,9
2015	21,8	154,9
2019	23,4	174,2
2020	21,5	158,0
2021	23,0	162,9
Index 2021/1990 (%)	315,1	201,4
Index 2021/2020 (%)	107,0	103,1

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

Porovnání počtu registrovaných vozidel v letech 1961–2021

Rok	Praha					Česká republika (do roku 1971 Československo)				
	Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily		Obyvatel	Motorová vozidla		Osobní automobily	
	(tis.)	celkem	%	celkem	%	(tis.)	celkem	%	celkem	%
1961	1 007	93 106	22	44 891	13	13 746	1 326 801	–	291 680	–
1971	1 082	203 519	48	133 129	40	14 419	2 931 629	–	1 041 137	–
1981	1 183	367 007	86	284 756	85	10 306	3 449 300	85	1 872 694	79
1990	1 215	428 769	100	336 037	100	10 365	4 039 606	100	2 411 297	100
2000	1 181	746 832	174	620 663	185	10 267	5 230 846	129	3 720 316	154
2010	1 257	928 769	217	699 630	208	10 533	6 036 576	149	4 494 425	186
2015	1 267	941 145	219	740 745	220	10 554	6 990 542	173	5 130 266	213
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
2021	1 275	1 217 344	284	970 755	289	10 516	8 747 461	210	6 259 521	260

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).

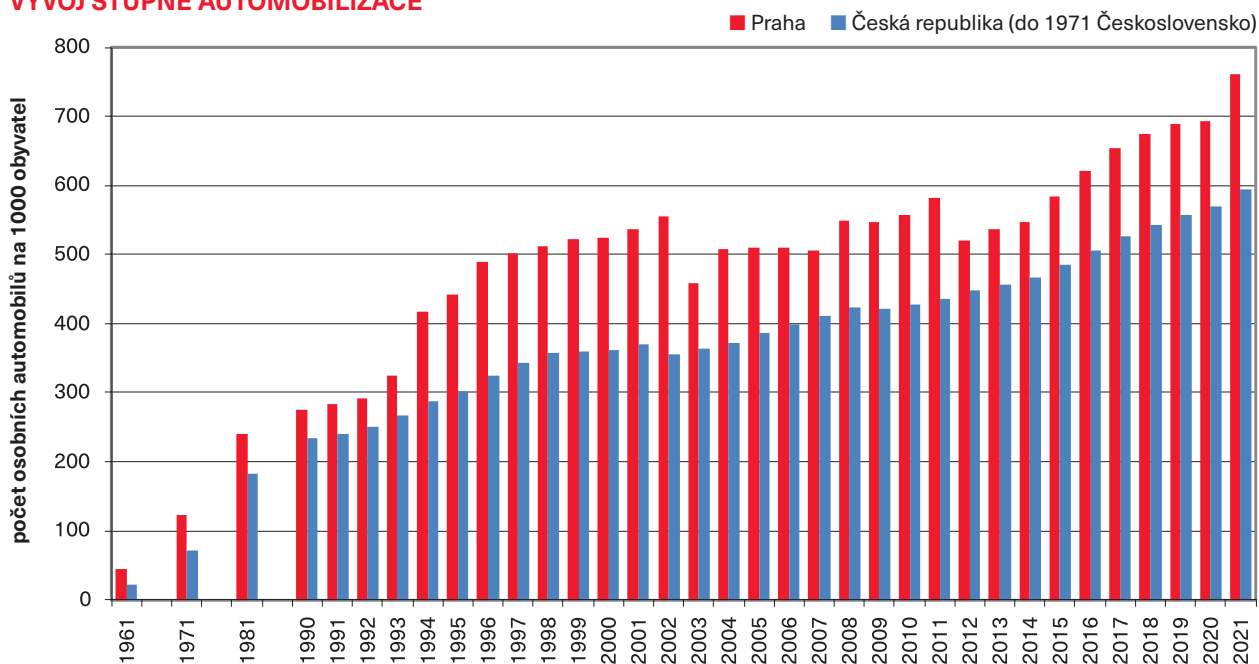
2 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

2.1 VÝVOJ MOTORIZACE A AUTOMOBILIZACE

Na území Prahy se celkový počet registrovaných motorových vozidel výrazně zvyšoval až do roku 1999, poté se nárůst zpomalil, ale počínaje rokem 2012 začal opět počet registrovaných automobilů výrazně stoupat a to až do roku 2019. Následně se tempo růstu zmírnilo. Další výraznější vzestup byl zaznamenán až v roce 2021, na jehož konci připadal v Praze jeden registrovaný osobní automobil na 1,3 obyvatele.

Stupně motorizace a automobilizace								
Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
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
2021	955	1,0	762	1,3	806	1,2	595	1,7

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.

Počet obyvatel vychází v roce 2021 z výsledků sčítání lidu, domů a bytů realizovaném v roce 2021. Předchozí roky se odvíjely od výsledků cenzu z roku 2011.

2.2 DOPRAVNÍ VÝKONY A INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V PRACOVNÍCH DNECH

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

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

V roce 2021 ujela motorová vozidla na celém území hlavního města za období 0-24 h průměrného pracovního dne celkem 22,956 milionu vozokilometrů. Z toho podíl osobních automobilů činil 20,922 milionu vozokilometrů, tj. 91 %. Automobilová doprava na území Prahy, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, vůči roku 2019 postupně nejprve poklesla o 8 % (2020) a další rok (2021) se vrátila na přibližně totožnou úroveň (rozdíl -2 %). Ve stejném období poklesl dopravní výkon pomalých vozidel vůči roku 2019 nejprve o 5 % (2020) a následně (2021) se vrátil zpět na úroveň ze začátku posuzovaného období.



■ Ulice 5. května

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

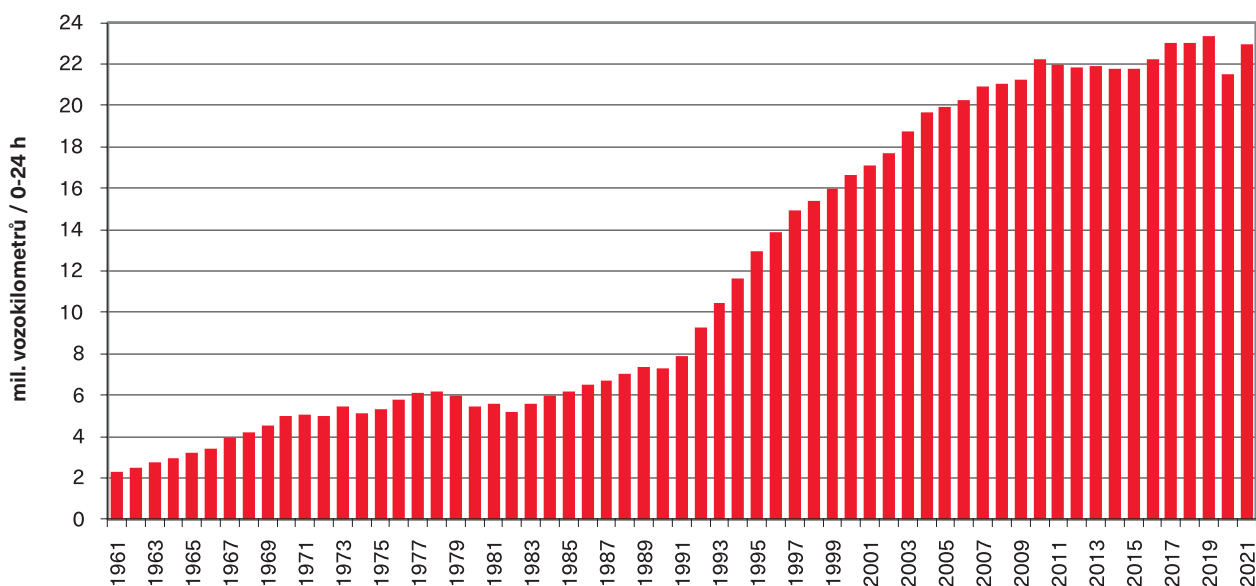
Rok	Motorová vozidla celkem		Z toho osobní automobily		Podíl osobních automobilů na celkových dopravních výkonech (%)
	mil. vozokm	%	mil. vozokm	%	
1961	2,273*	31	1,273*	23	56
1971	5,061*	69	3,543*	65	70
1981	5,562	76	4,338	79	78
1990	7,293	100	5,848	100	80
2000	16,641	228	15,131	259	91
2010	22,205	304	20,435	349	92
2019	23,356	320	21,315	364	91
2020	21,482	295	19,534	334	91
2021	22,956	315	20,922	358	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)



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

ŠIRŠÍ OBLAST CENTRA – CENTRÁLNÍ KORDON

Na tzv. centrálním kordonu se zjišťují intenzity automobilové dopravy na vjezdu do širšího centra hlavního města, což je oblast vymezená přibližně Petřínem na západě, Letnou na severu, Negrelliho viaduktem spolu s Riegrovými sady na východě a Vyšehradem na jihu, přičemž tunely Strahovský, Mrázovka a celý tunelový komplex Blanka jsou vně centrálního kordonu. Do takto vymezené oblasti vjíždělo (jednosměrně) v roce 2021 za 24 hodin průměrného pracovního dne 261 000 vozidel, z toho 249 000 osobních automobilů.

VNĚJŠÍ PÁSMO MĚSTA – VNĚJŠÍ KORDON

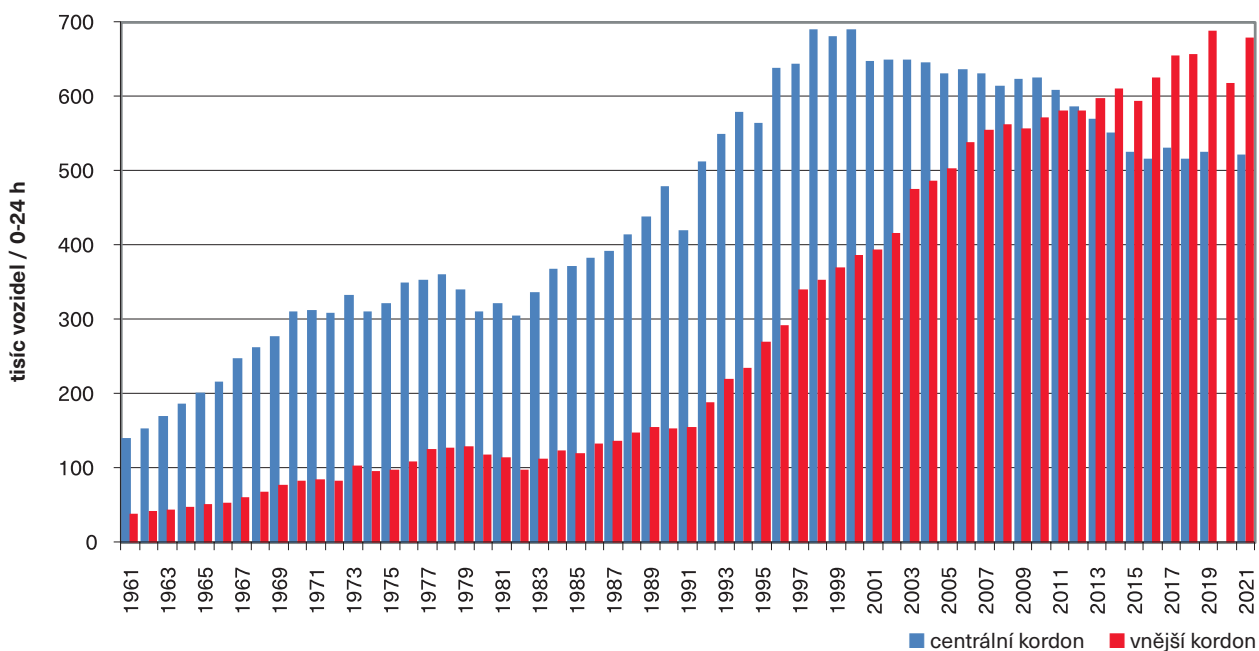
Podle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který vyjadřuje intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních silnic a dálnic do souvisle zastavěného území metropole, přijíždělo do Prahy (jednosměrně) přes hranici tohoto kordonu za 24 hodin průměrného pracovního dne celkem 340 000 vozidel, z toho 297 000 osobních automobilů. Meziročně se automobilová doprava na vnějším kordonu zvýšila o 9,9 %.

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
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
2021	497 000	117	10 000	23	522 000	109	595 000	536	74 000	200	679 000	441

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

100 % = rok 1990

VÝVOJ INTENZITY DOPRAVY NA KORDONECH V PRAZE (průměrný pracovní den, oba směry celkem, období 0-24 h)



Nejzatíženější úseky na pražské komunikační síti v roce 2021

Úsek	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1. Barrandovský most	142 000
2. Strakonická ulice v úseku Dobříšská – Barrandovský most	130 000
3. Jižní spojka v úseku Chodovská – V korytech	124 000
4. Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská	117 000
5. Jižní spojka v úseku Průběžná – V korytech	115 000

Nejzatíženější mosty přes Vltavu a tunely na pražské komunikační síti v roce 2021

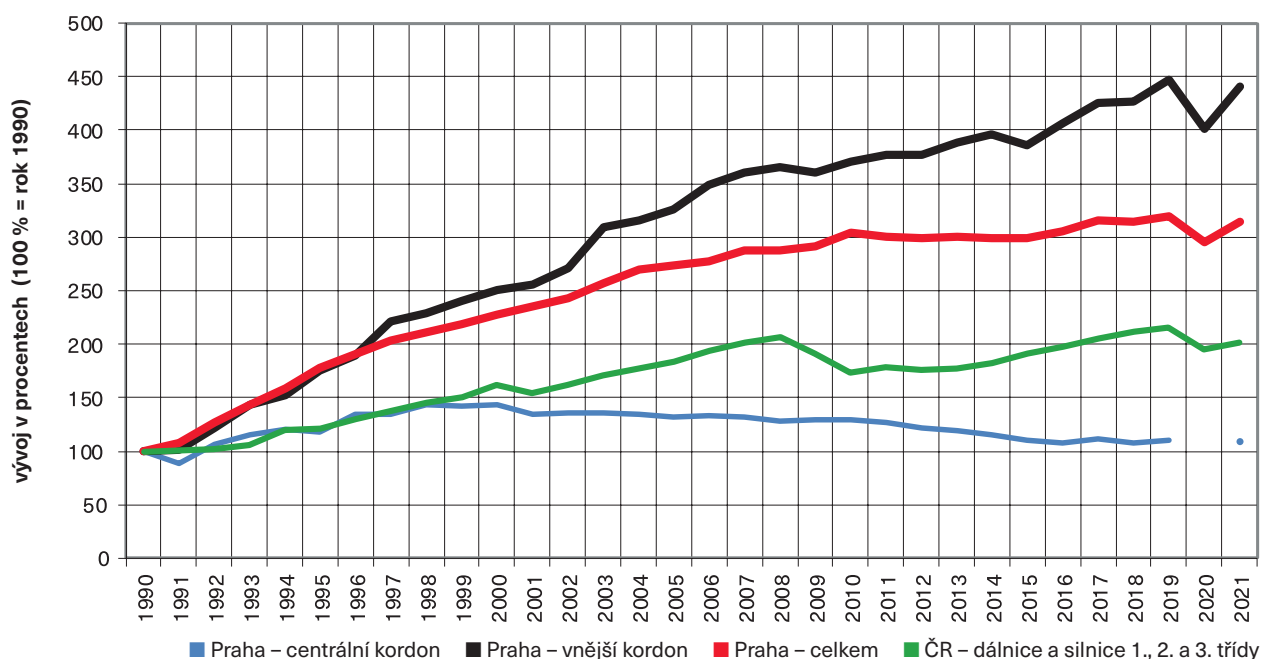
Most	Vozidel za den (0-24 h) celkem	Tunel	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1. Barrandovský most	142 000	1. Zlíchovský tunel	94 000
2. Hlávkův most	66 000	2. Brusnický tunel	91 000
3. Radotínský most	58 000	Dejvický tunel	91 000
4. most Barikádníků	57 000	4. Bubenečský tunel	89 000
5. Jiráskův most	42 000	5. Strahovský tunel	85 000

Nejzatíženější křižovatky na pražské komunikační síti v roce 2021

Mimoúrovňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem	Úrovňová křižovatka	Vozidel za den (0-24 h) celkem
1. Strakonická – Barrandovský most	194 000	1. Poděbradská – Kbelská	70 000
2. 5. května – Jižní spojka	190 000	2. Černokostelecká – Průmyslová	66 000
3. Jižní spojka – Chodovská	153 000	3. Kolbenova – Kbelská	63 000
4. Liberecká – Cínovecká	144 000	4. Vypich	60 000
5. Jižní spojka – Barrandovský most	142 000	Mezibranská – Žitná	60 000

Údaje o dopravních intenzitách na jednotlivých úsecích sledované komunikační sítě hlavního města Prahy pro rok 2021 jsou k dispozici v tabulkové formě na webových stránkách Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a. s. v sekci „Dopravní inženýrství“ a graficky na vnitřní straně obálky ročenky.

VÝVOJ 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
2021	1,30	1,30	1,30

2.3 SKLADBA A ČASOVÉ VARIACE DOPRAVNÍHO PROUDU VOZIDEL

Ve skladbě dopravního proudu výrazně převažují osobní automobily. Z hlediska územního rozložení se podíl osobních automobilů v dopravním proudu zvyšuje směrem k centru města. V roce 2021 činil na centrálním kordonu 95 %, na vnějším kordonu 88 % a v průměru na celé síti 91 %.

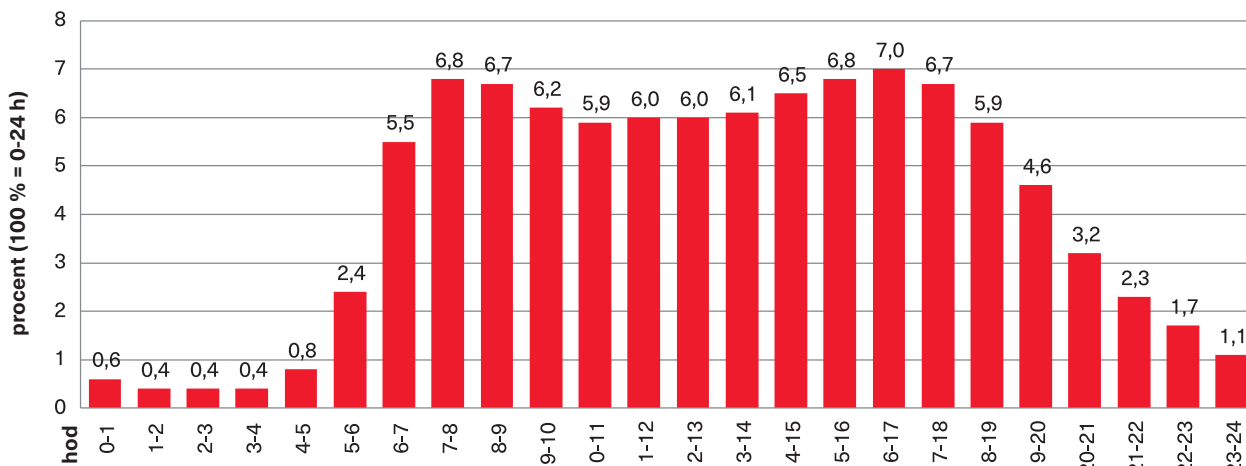
Skladba dopravního proudu v letech 1961–2021 (pracovní den, oba směry celkem, období 0-24 h, v %)

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
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
2021	95,4	2,1	1,9	0,6	87,6	0,8	10,9	0,7

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

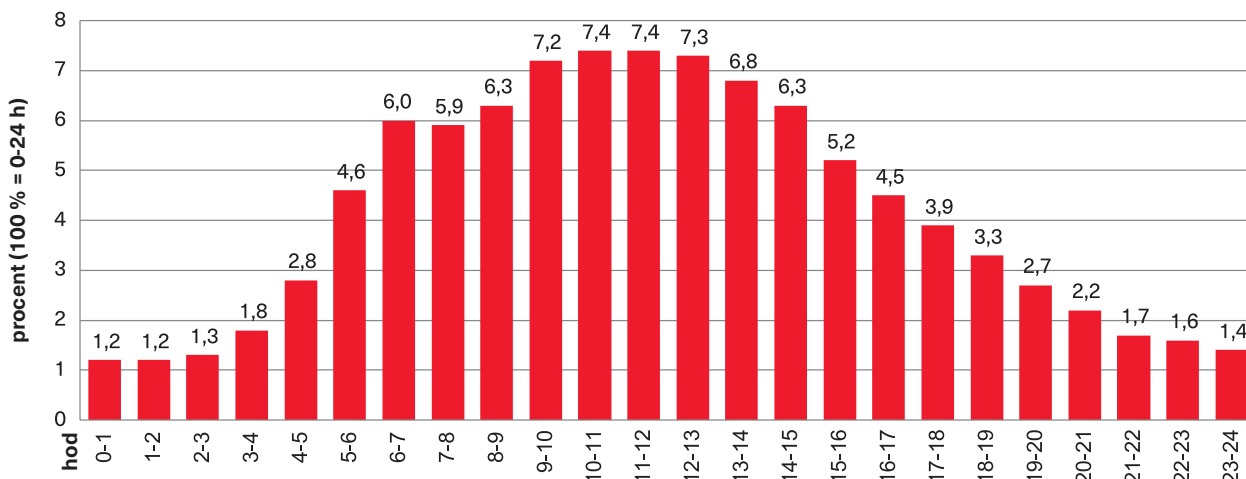
Rozložení intenzit automobilové dopravy v Praze během dne, týdne či roku představují variace automobilové dopravy. V loňských ročních variacích se projevují omezení v dopravě vlivem pandemie COVID-19. Pro dopravní inženýrské výpočty je proto vhodnější u ročních variací uvažovat hodnoty z roku 2019, tedy posledního, jenž nebyl pandemií ovlivněn. Pro ostatní období lze hodnoty z roku 2021 použít.

DENNÍ VARIACE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY CELKEM (rok 2021, Praha, celá síť, pracovní den)

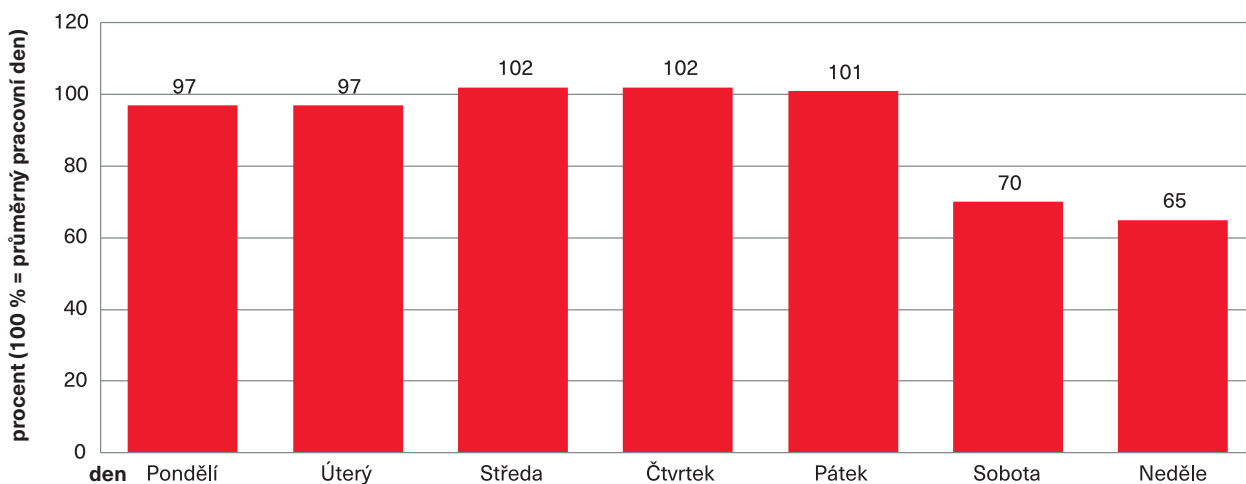


DENNÍ VARIACE NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ A AUTOBUSŮ BEZ MHD

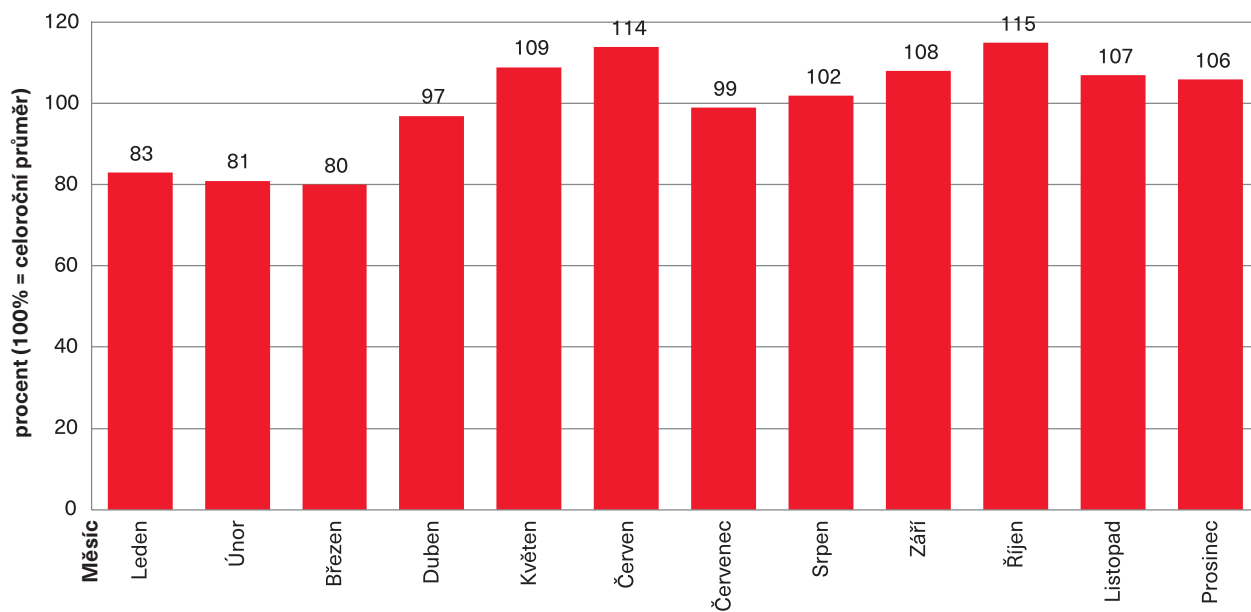
(rok 2021, Praha, celá síť, pracovní den)



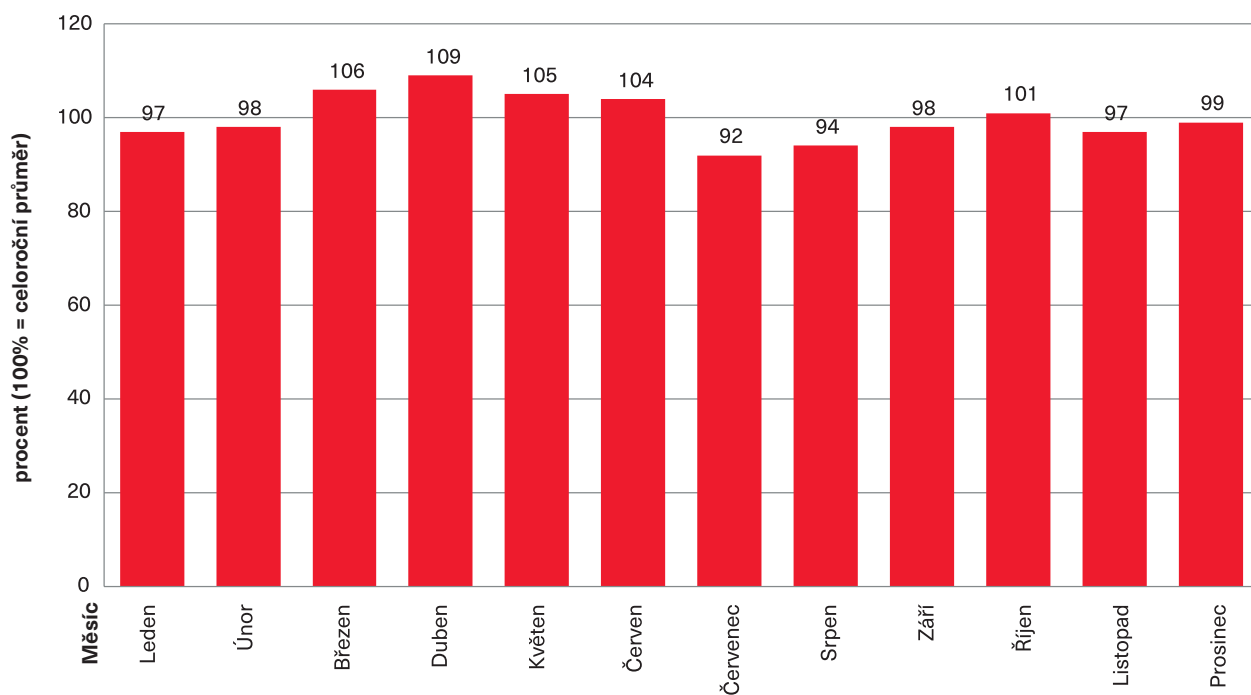
TÝDENNÍ VARIACE (rok 2021, Praha, celá síť, vozidla celkem)



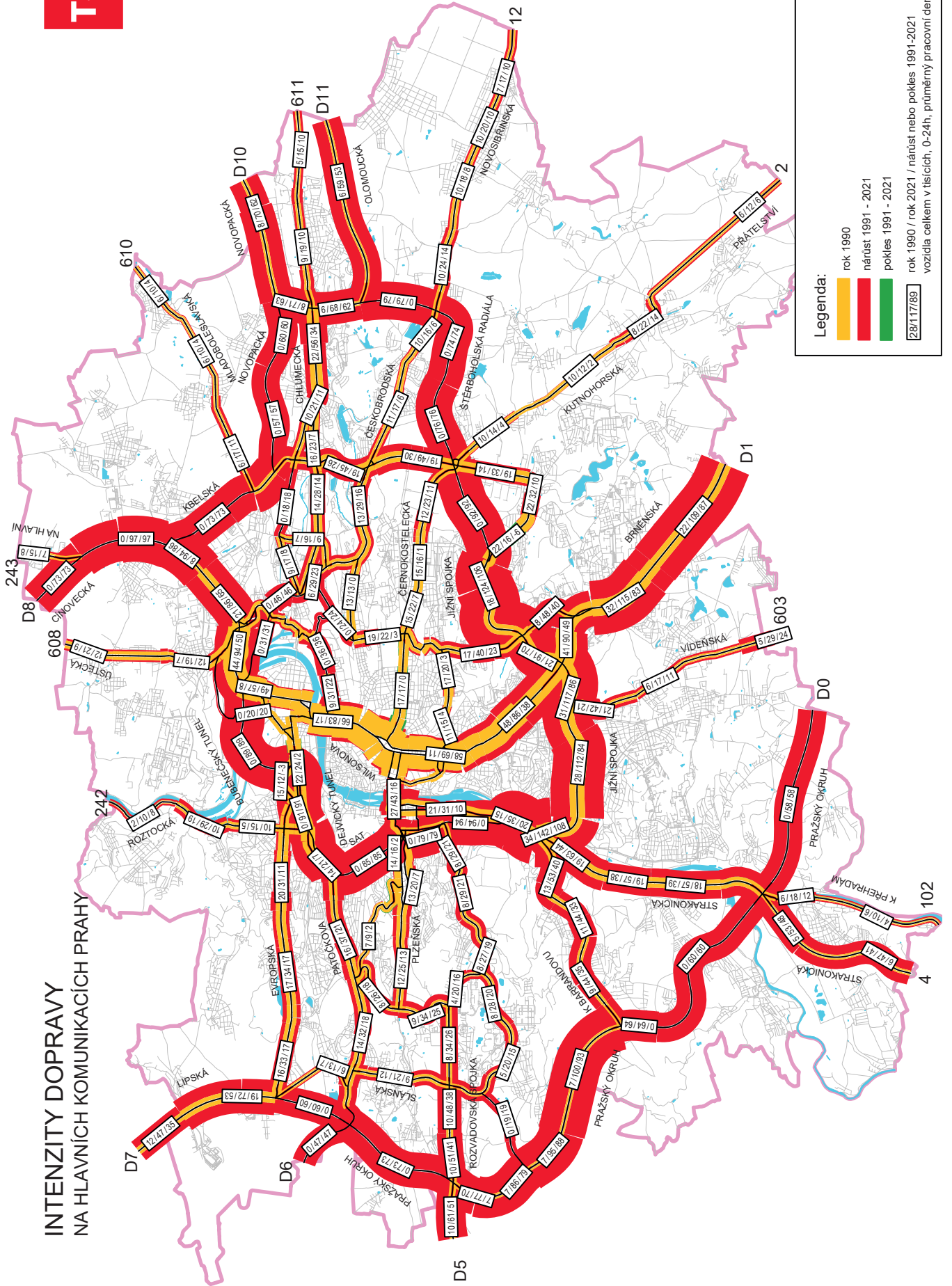
ROČNÍ VARIACE 2021 (Praha, celá síť, vozidla celkem)



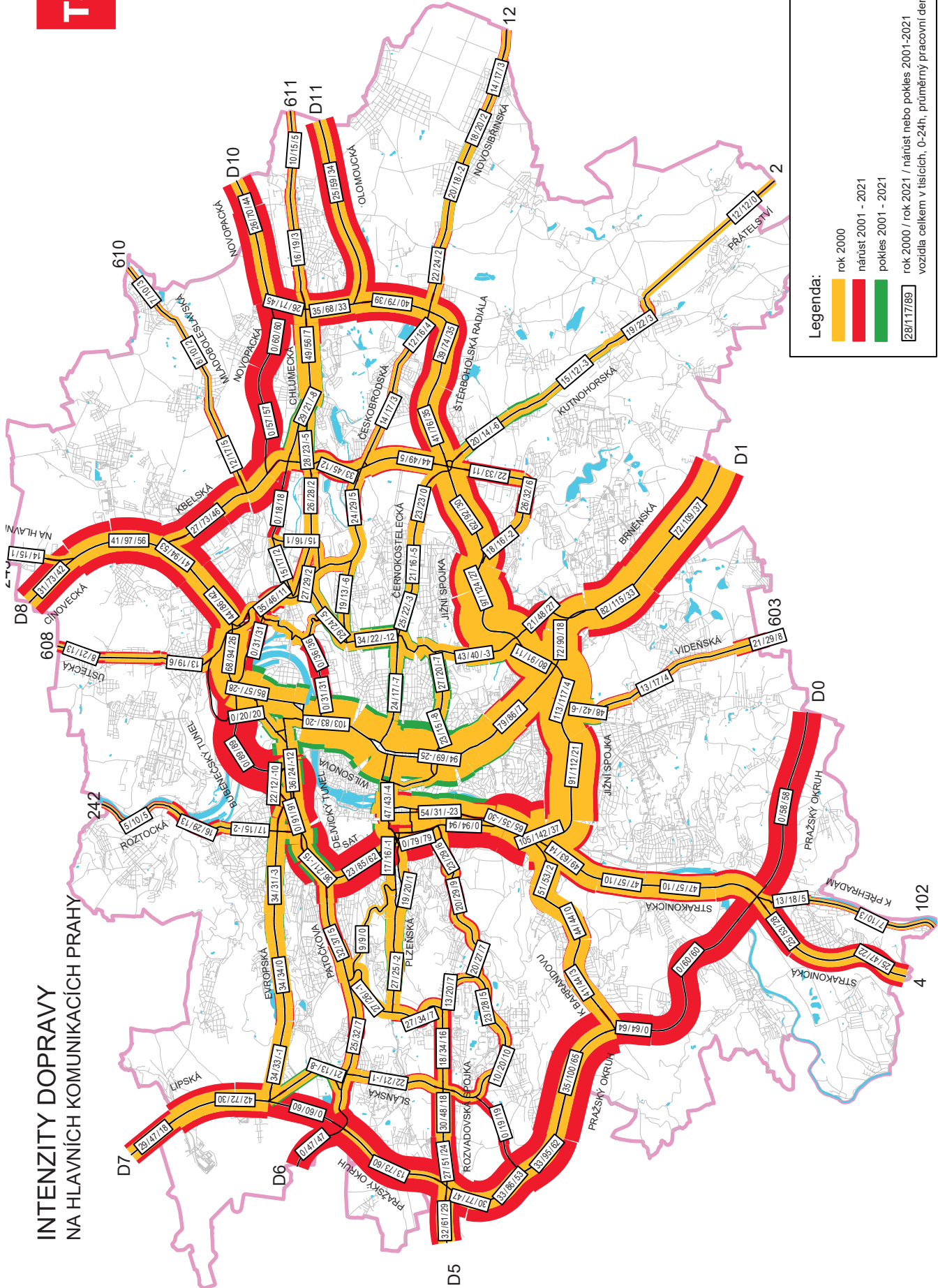
ROČNÍ VARIACE 2019 (Praha, celá síť, vozidla celkem)



INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY



INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY

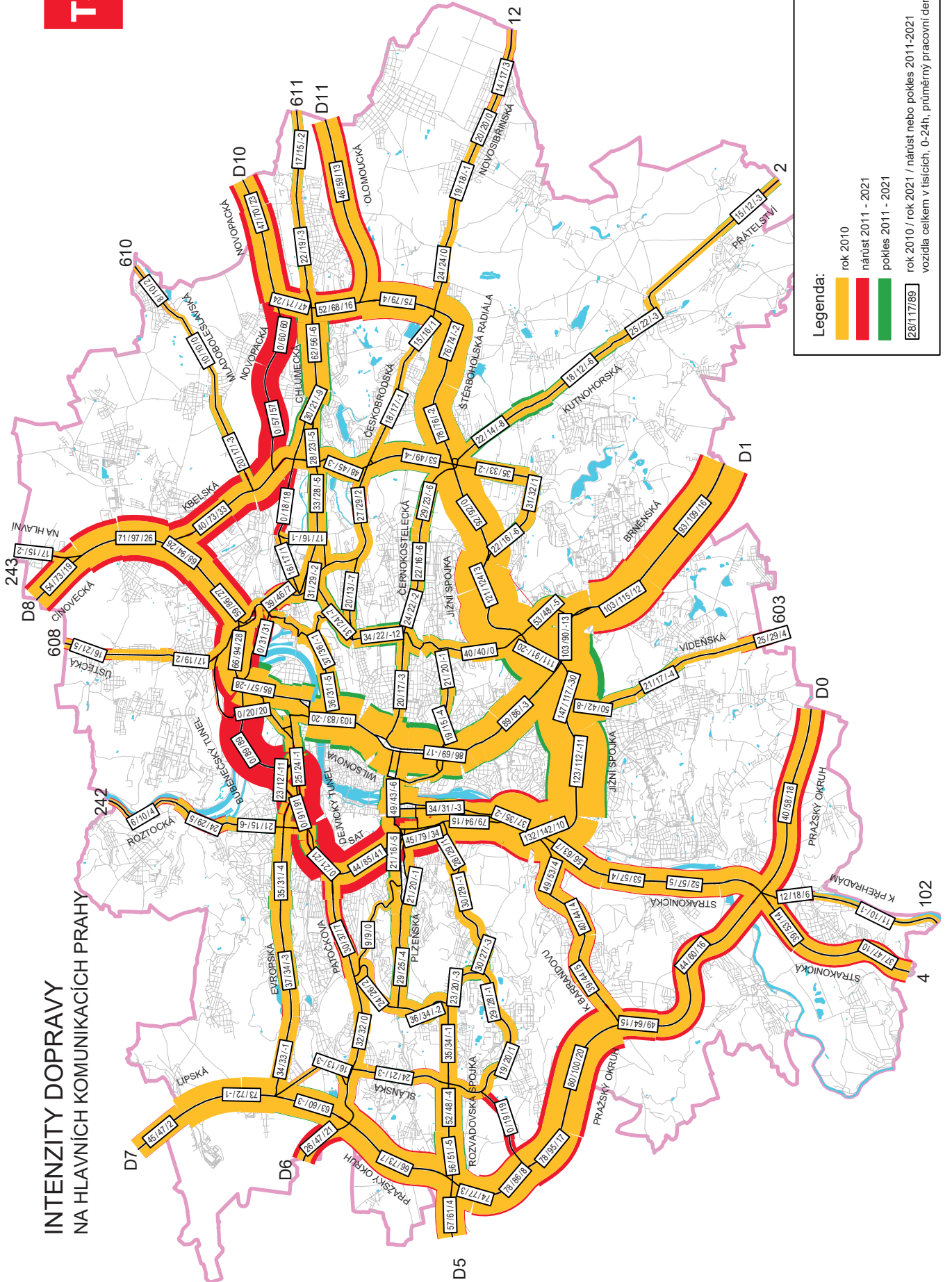


Legenda:

- rok 2000
- nárůst 2001 - 2021
- pokles 2001 - 2021
- rok 2000 / rok 2021 / nárůst nebo pokles 2001-2021
vozidla celkem v tisících, 0-24h, průměrný pracovní den

$\frac{28/17/89}{28/17/89}$

INTENZITY DOPRAVY NA HLAVNÍCH KOMUNIKACÍCH PRAHY



Legenda:

- rok 2010
- nárůst 2011 - 2021
- pokles 2011 - 2021
- 28/17/89 rok 2010 / rok 2021 / nárůst nebo pokles 2011-2021
vozidla celkem v tisících, 0-24h, průměrný pracovní den

3 SPECIÁLNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

3.1 VÝBĚROVÉ ŠETŘENÍ DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ

Během října a listopadu uplynulého roku bylo provedeno výběrové šetření charakteristik dopravního chování obyvatel zájmové oblasti hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Sběr dat u respondentů proběhl pomocí dotazování metodou CAWI (počítačově asistované dotazování přes webový formulář). Velikost výsledného vzorku byla 2 000 respondentů starších 6 let (tj. 1 000 respondentů z hl. m. Prahy a 1 000 respondentů ze Středočeského kraje).

Šetření navazuje na obdobné průzkumy dopravního chování z let 2005, 2010 a 2015 prováděné pro území hl. m. Prahy a z roku 2016 pro území Středočeského kraje. V rámci zpracování získaných dat bylo provedeno i porovnání výsledků mezi jednotlivými roky, nicméně je nutné konstatovat, že vývoj metodiky průzkumů se v letech vyvíjel, stejně tak způsob sběru dat a také počet respondentů nebo rozsah zjišťovaných údajů.

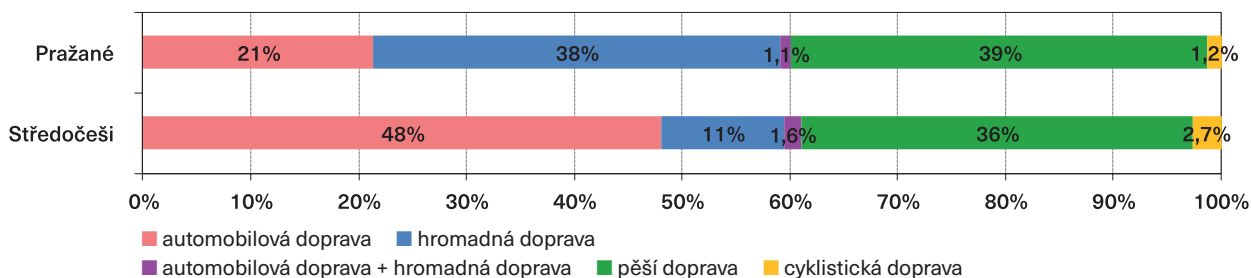
Mezi posledními průzkumy dopravního chování obyvatel hl. m. Prahy, tj. mezi lety 2015 a 2021, došlo k mírnému snížení hybnosti obyvatel (z 3,57 na 3,39 cest na osobu za 24 h), ale zároveň k nárůstu počtu pěších cest, což při snížení celkového počtu cest ze 4,26 mil. na 4,04 mil. vedlo ke značnému navýšení podílu pěší dopravy (P) z 30 % na 39 %. Automobilová doprava (AD) se v absolutním počtu cest mírně snížila, její podíl klesl z 23 % na 21 %. Nejvýrazněji se v absolutním počtu propadla veřejná hromadná doprava (HD), její podíl klesl ze 46 % na 38 %. Naopak nezanedbatelný nárůst vykazuje doprava cyklistická (K), která se od roku 2016 navýšila téměř trojnásobně, v celkovém objemu cest však dosahuje pouze 1,2 % (v roce 2015 činil podíl 0,5 %). Změny mezi lety 2015 a 2021 již nelze připisovat jen změně metodiky sběru dat. Výsledky odráží vývoj v dopravním chování obyvatel, který ale byl v roce 2021 značně ovlivněn pandemií COVID-19. V době sběru dat v říjnu a listopadu 2021 platila relativně mírná omezení, spočívající v omezení přístupu k maloobchodu a službám (prokazování OTN – očkování, test, prodělání nemoci; rozesupy) a v povinnosti nosit respirátory v uzavřených prostorech včetně vozidel veřejné dopravy.

U obyvatel Středočeského kraje došlo mezi lety 2016 a 2021 také k mírnému snížení hybnosti (z 3,37 na 3,17 cest na osobu za 24 h), při snížení celkového počtu cest na 3,79 mil. Rozdíly ve vývoji jednotlivých druhů dopravy ale nebyly tak výrazné jako u Pražanů, podíl pěší dopravy se zvýšil jen o tři procentní body. Zároveň došlo k zaznamatelnému snížení podílu cyklistické dopravy z 5,2 % na 2,7 %, což lze připisovat období sběru dat: v roce 2016 probíhal v červnu, zatímco v roce 2021 v říjnu a listopadu. Uvedené snížení celkového počtu cest se projevilo především u cest po Středočeském kraji, zatímco dojíždka do Prahy stále nepatrně rostla (+0,06 mil.) a celý tento nárůst se odehrál automobilovou dopravou.

Rozdíly aktuálně prezentovaných údajů oproti dřívějším datům jsou také způsobeny tím, že dělba přepravní práce i bilance počtů cest jsou sestaveny pouze na základě dat, resp. odpovědí respondentů výběrového šetření dopravního chování v uplynulém roce a nejsou v nich zakomponována i data ze směrových a dalších dopravních průzkumů (které aktuálně nebyly realizovány), jako je např. sčítání počtu automobilů na hranici Prahy, sčítání osob ve vlacích a autobusech, vyčíslení tranzitních jízd přes Prahu apod. Dělbá přepravní práce uvedená v Ročenkách dopravy v letech 2016-2020 tedy není s letošními závěry zcela srovnatelná.

DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE DLE BYDLIŠTĚ OSOBY

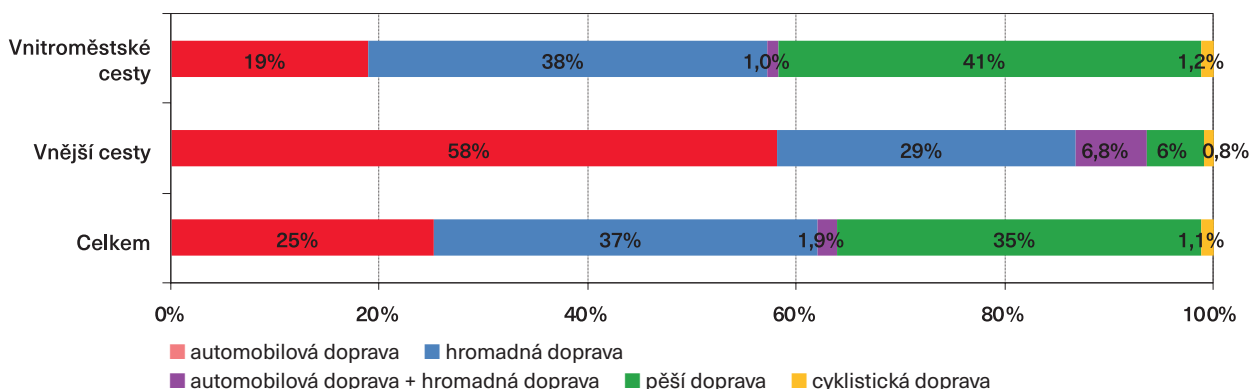
(cesty obyvatel Prahy a Středočeského kraje bez územního omezení)



Počty cest obyvatel Prahy a Středočeského kraje (cesty pouze po Praze, bez tranzitu)

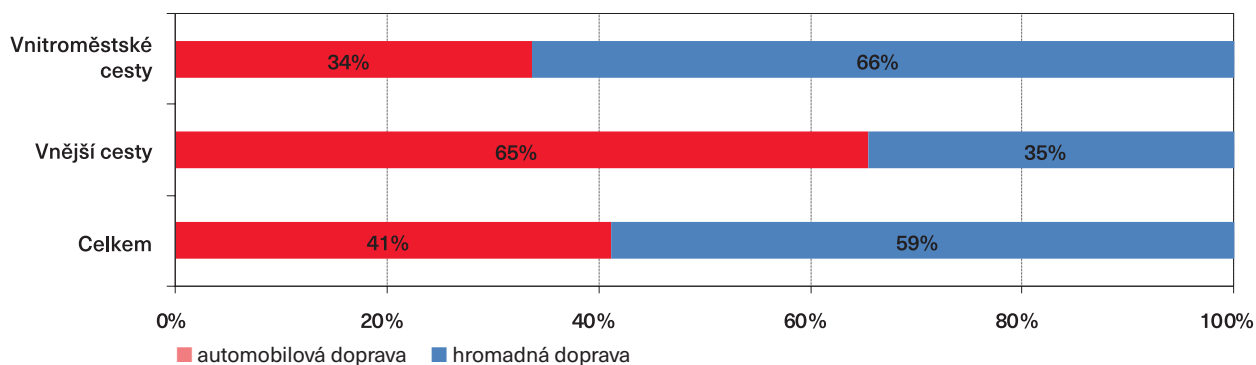
		Počet cest v běžném pracovním dni					
Typ cesty		AD	HD	AD+HD	P	K	Celkem
Vnitroměstské cesty po Praze	Prahané	699 760	1 474 405	37 368	1 521 946	46 062	3 779 542
	Středočeši	64 496	71 088	3 169	115 927	1 411	256 091
	Celkem	764 256	1 545 493	40 537	1 637 873	47 473	4 035 633
Vnější cesty do/z Prahy	Prahané	127 517	46 425	5 946	7 184	3 182	190 253
	Středočeši	321 955	175 179	46 875	35 390	3 351	582 750
	Celkem	449 472	221 604	52 821	42 574	6 533	773 004
Celkem	Prahané	827 277	1 520 830	43 314	1 529 130	49 244	3 969 795
	Středočeši	386 451	246 267	50 044	151 317	4 763	838 841
	Celkem	1 213 728	1 767 097	93 358	1 680 447	54 006	4 808 636

DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE V PRAZE DLE TYPU CESTY (obyvatelé Prahy a Středočeského kraje)



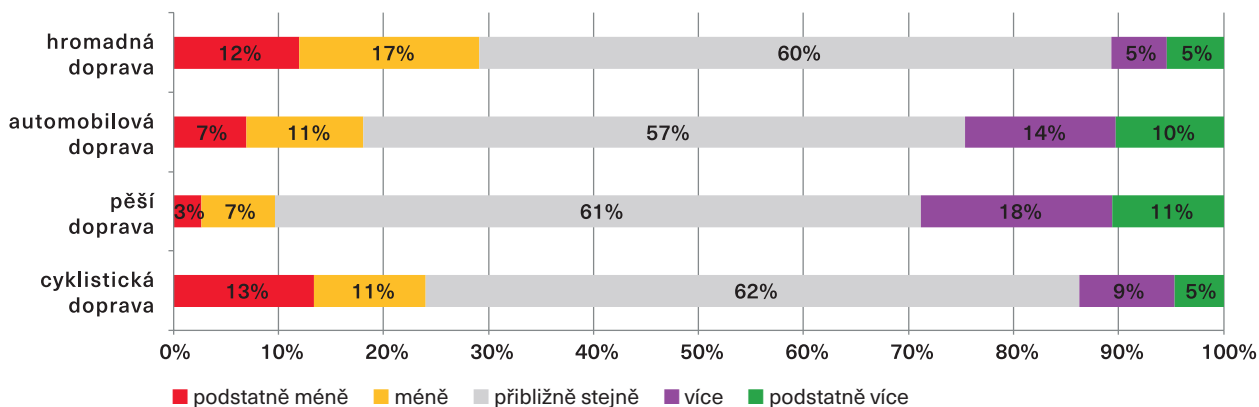
DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE V PRAZE DLE TYPU CESTY - POUZE MOTOROVÁ DOPRAVA

(obyvatelé Prahy a Středočeského kraje)



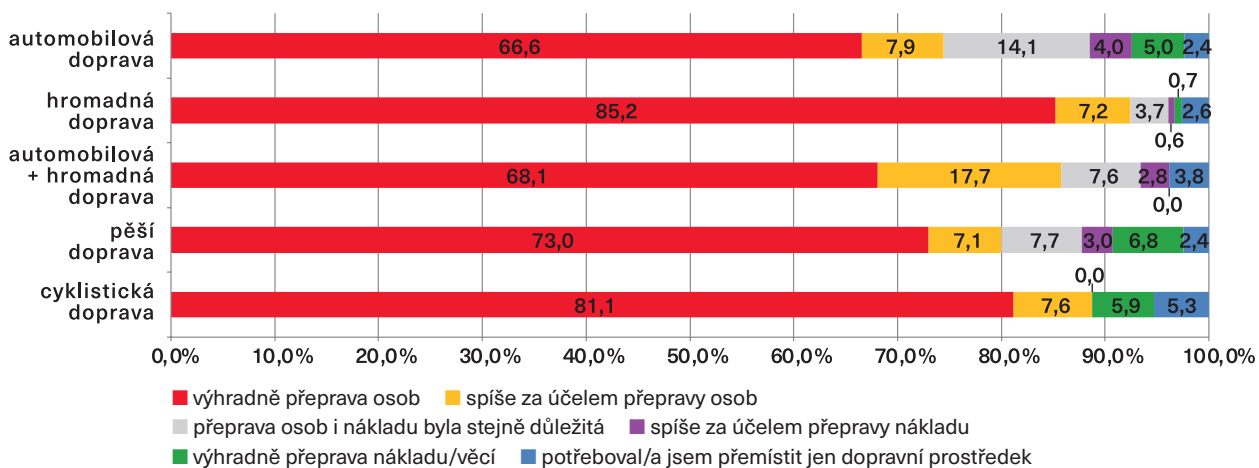
Součástí šetření byl dále dotaz na vnímání dopadů pandemie na dopravní chování respondentů. Odpovědi na tuto subjektivně vnímanou otázku v zásadě potvrzují podrobněji zjišťovaná data.

VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V SOUČASNOSTI OPROTI DOBĚ PŘED PANDEMIÍ (pouze osoby cestující po Praze)



Oproti minulým průzkumům byl mimo jiné doplněn dotaz na důvod cest vykonaných automobilovou dopravou. Z výsledků vyplývá, že cca pouze 3/4 cest Pražanů lze označovat za dopravu čistě osobní.

PODÍL CEST PODLE HLAVNÍHO ÚČELU CESTY (pouze obyvatelé Prahy)



3.2 ANALÝZA TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

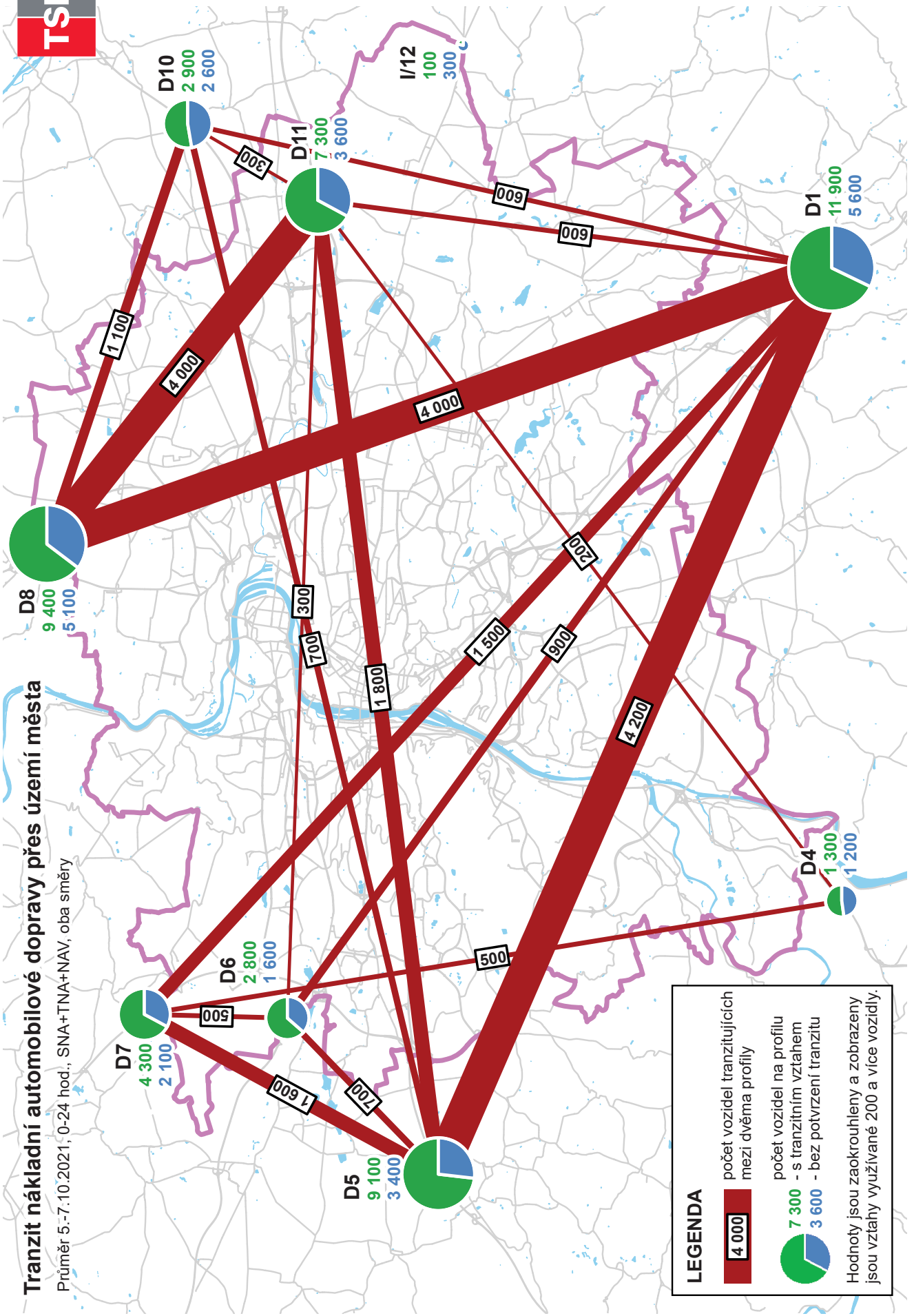
Nad daty z počátku října 2021 byl provedena analýza dopravních vztahů mezi vybranými profily mýtného systému Ředitelství silnic a dálnic, které zahrnují vnější kordon na příjezdech k Pražskému okruhu. Jedním z cílů bylo ověření vývoje od posledních směrových průzkumů nákladní automobilové dopravy se zaměřením na identifikaci potenciálně tranzitních vztahů přes zájmové území města. Podmínka pro identifikaci tranzitní jízdy byla stejná jako u předešlých analýz, kdy byla každá jízda vozidla posuzována na základě pořadí průjezdu jednotlivými úseky a skutečné doby průjezdu mezi úseky na vnějším kordonu. Pokud mezi vjezdem do zájmového území a jeho opuštěním neuplynula delší doba než v případě volné jízdy rozšířené o jednu hodinu (pro případ zdržení v kolonách nebo při krátkodobé zastavení na ČS PHM), byla jízda identifikována jako potenciální tranzit.

Vůči dřívějším průzkumům se z velké části potvrdily nejsilnější tranzitní vztahy přes území města, tedy vazby mezi dálnicemi D1 na východě a D5 na západě (4 200 vozidel za průměrný pracovní den), dálnicemi D1 a D8 na severu (4 000 vozidel) a dálnicemi D8 a D11 na východě (4 000 vozidel). Výsledky ukazují na nárůsty vztahů mezi sousedními dálnicemi jak na východě města zejména mezi dálnicemi D8, D10 a D11, tak i na západě města mezi dálnicemi D5, D6 a D7. Prakticky vymizely tranzitní vztahy vůči silnici I/12, pravděpodobně zejména vlivem omezení vjezdů nákladní dopravy.

Skrze vymezený kordon území města jsou dostupné i různé logistické areály nacházející se při jeho okraji, které tvoří velmi významnou složku tranzitní dopravy přes území města. Je tak zajištěna obsluha areálů z více směrů a zároveň jejich širší operační oblast ve středních Čechách.

Tranzit nákladní automobilové dopravy přes území města

Průměr 5.-7.10.2021, 0-24 hod., SNA+TNA+NAV, oba směry



LEGENDA

- počet vozidel tranzitujících mezi dvěma profily
- počet vozidel na profilu
 - 7 300 - s tranzitním vztahem
 - 3 600 - bez potvrzení tranzitu

Hodnoty jsou zaokrouhleny a zobrazeny jsou vztahy využívané 200 a více vozidly.

4 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

4.1 PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

pid

Integrovaný systém hromadné dopravy v Praze a okolí se rozvíjí již 29 let. V roce 1992 překročily první městské autobusové linky hranici Prahy a vzápětí započala také integrace železničních linek. Systém PID (Pražská integrovaná doprava) nabízí obyvatelům Prahy, drtivě většiny Středočeského a drobných částí dalších krajů možnost cestovat na jeden jízdní doklad bez ohledu na zvolený dopravní prostředek.

Základní údaje o PID v Praze

Dopravní systémy v PID	Metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, trolejbus, železnice, lanovka, přívozy
Organizátor PID	Příspěvková organizace ROPID (Praha, od roku 1993)
Počet obyvatel hl. m. Prahy	1 274 562 (zprávněný údaj na základě nového Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2021)
Rozloha hl. m. Prahy	496 km ²
Počet linek PID na území Prahy	378 (220 pouze na území Prahy, 158 mezi Prahou a regionem)
Počet dopravců PID v Praze*	28 (DP hl. m. Prahy, a. s., České dráhy, a. s. a 26 soukromých dopravců)
Přepravených osob v Praze za rok	738 755 510 (o cca 42 % méně než v roce 2019, posledním před epidemií COVID-19)
Ceny základních jízdenek PID	Území Prahy – 30 Kč (30 min), 40 Kč (90 min), 550 Kč (měsíc), 3 650 Kč (rok)
Roční náklady PID v Praze	20,7 mld. Kč (83,7 % dotovala Praha, 1,4 % stát a 14,9 % plynulo z tržeb)
Roční tržby PID v Praze	3,1 mld. Kč (14,9 % nákladů)

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

Vývoj ročních dopravních výkonů PID na území hlavního města Prahy

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Metro (mil. vozokm/rok)	54,1 ↓	53,0 ↓	52,2 ↓	55,7 ↑	57,5 ↑	58,1 ↑	59,2 ↑	60,9 ↑	56,7 ↓	56,8 ↑
Tramvaje (mil. vozokm/rok)	53,5 ↓	51,0 ↓	50,9 ↓	51,5 ↑	54,6 ↑	57,9 ↑	57,7 ↓	58,5 ↑	54,4 ↓	54,1 ↓
Autobusy (mil. vozokm/rok)	76,8 ↑	75,8 ↓	75,8 ↓	77,3 ↑	78,0 ↑	79,6 ↑	82,1 ↑	82,5 ↑	78,4 ↓	79,3 ↑
Vlaky (mil. vlakokm/rok)	4,6 ↑	4,6 ↑	4,7 ↑	4,8 ↑	4,9 ↑	5,2 ↑	5,4 ↑	5,7 ↑	5,7 ↓	5,6 ↓
CELKEM	189,0 ↓	184,4 ↓	183,6 ↓	189,3 ↑	195,0 ↑	200,8 ↑	204,4 ↑	207,6 ↑	195,2 ↓	195,8 ↑

378 linek PID provozovaných v Praze nebo zajiřďejících do Prahy

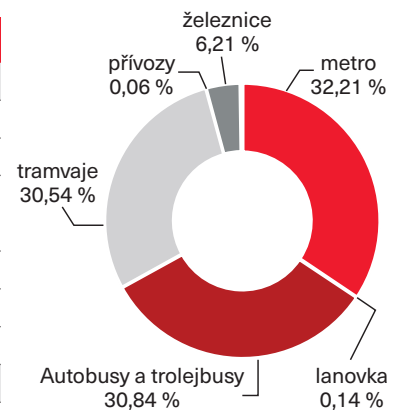
Dopravní prostředek	Linek	Označení a charakter linek
Metro	3	A, B, C (denní provoz)
Tramvaje	35	26 denních (1-26) a 9 nočních (91-99)
Autobusy (trolejbusy) městské (s trasou pouze na území hl. m. Prahy)	171	129 denních (100-250), 16 nočních (901-916), 23 školních (251-275), linka na letiště (AE), speciální (H1), trolejbus (58)
Autobusy příměstské (z Prahy do regionu)	122	112 denních (300-415, 700, 720, 730), 10 nočních (951-960)
Železnice (z Prahy do regionu a pouze v Praze)	39	14 S (S1-S9, S22, S49, S54, S65, S88), 1 městská linka (S34), Pražský motoráček, 15 R (R9, R10, R16-R21, R24, R26, R41, R43, R44, R45, R49), 8 sezónních linek
Přívozy	7	P1, P2 (oba celoroční provoz), P3, P4, P5, P6 a P7 (všechny sezónní provoz)
Lanová dráha	1	Lanová dráha Újezd-Petřín

Vývoj rozsahu PID v okolí Prahy

Rok	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021
Počet obcí obsluhovaných PID	3	23	221	345	347	359	770	908	1 132
Počet železničních stanic a zastávek v PID	23	59	190	212	222	235	532	536	536
Počet příměstských a regionálních autobusových linek PID	2	11	89	147	150	161	263	331	431

Počet a podíl přepravených cestujících v PID na území Prahy v roce 2021

Druh dopravy a provozovatel	Cestujících/rok	
Metro (DP hl. m. Prahy, a. s.)	237 946 000	32,21 %
Tramvaje (DP hl. m. Prahy, a. s.)	225 630 000	30,54 %
Autobusy a trolejbusy městské (DPP a soukr. dopravci)	196 640 300	30,84 %
Autobusy příměstské (soukromí dopravci a DPP)	31 172 000	
Železnice (ČD, KŽC, Arriva, Leo Express)	45 883 000	6,21 %
Lanovka (DP hl. m. Prahy, a. s.)	1 015 000	0,14 %
Přívozy (soukromí dopravci)	469 210	0,06 %
CELKEM	738 755 510	100,00 %



Souhrnné údaje o prostředcích PID v roce 2021

	Metro	Tramvaje	Autobusy	Železnice
Provozní délka sítě linek PID na území hl. m. Prahy (km)	65,1	143,0	882,6	159,8
Průměrná vzdálenost stanic a zastávek v Praze (km)	1,122	0,516	0,572	3,47
Průměrná cestovní rychlost na území Prahy (km/h)	35,7	19,45	23,9	49,4
Ujeté vozokilometry na území Prahy za rok (tis.)*	56 791	54 066**	79 274	5 567
Přepravené osoby na území Prahy za rok (tis.)	237 946	226 645**	196 640	45 883

* u železniční dopravy jde o vlakokilometry

** včetně lanové dráhy na Petřín

4.2 METRO

Pražské metro tvoří páteřní přepravní síť MHD. Během jednoho pracovního dne (provoz nasazený od září do prosince 2021) bylo vypraveno 1767 vlakových spojů (520 na lince A, 577 na lince B a 670 na lince C), které přepravily cca 1 013 000 cestujících (pokud cestující přestupuje, je započtena každá jízda zvlášť). Při zahrnutí přestupu do jedné jízdy vykonali na podzim 2021 cestující metrem denně cca 831 000 cest.



Základní údaje o síti metra v Praze

Linek	Rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
3 (A, B, C)	denní cca 4:45–0:00 hodin	65,1 km	1 013 000
Stanic	Bezbariérových stanic	Průměrná vzdálenost stanic	Průměrná cestovní rychlost
61	46 (75 %)	1,122 km	35,7 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2021	Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce	
237 946 000 (32,21 % podíl v rámci PID)	56 791 000 (souprava=5 vozů)	103 (A 26, B 38, C 39)	

4.3 TRAMVAJE

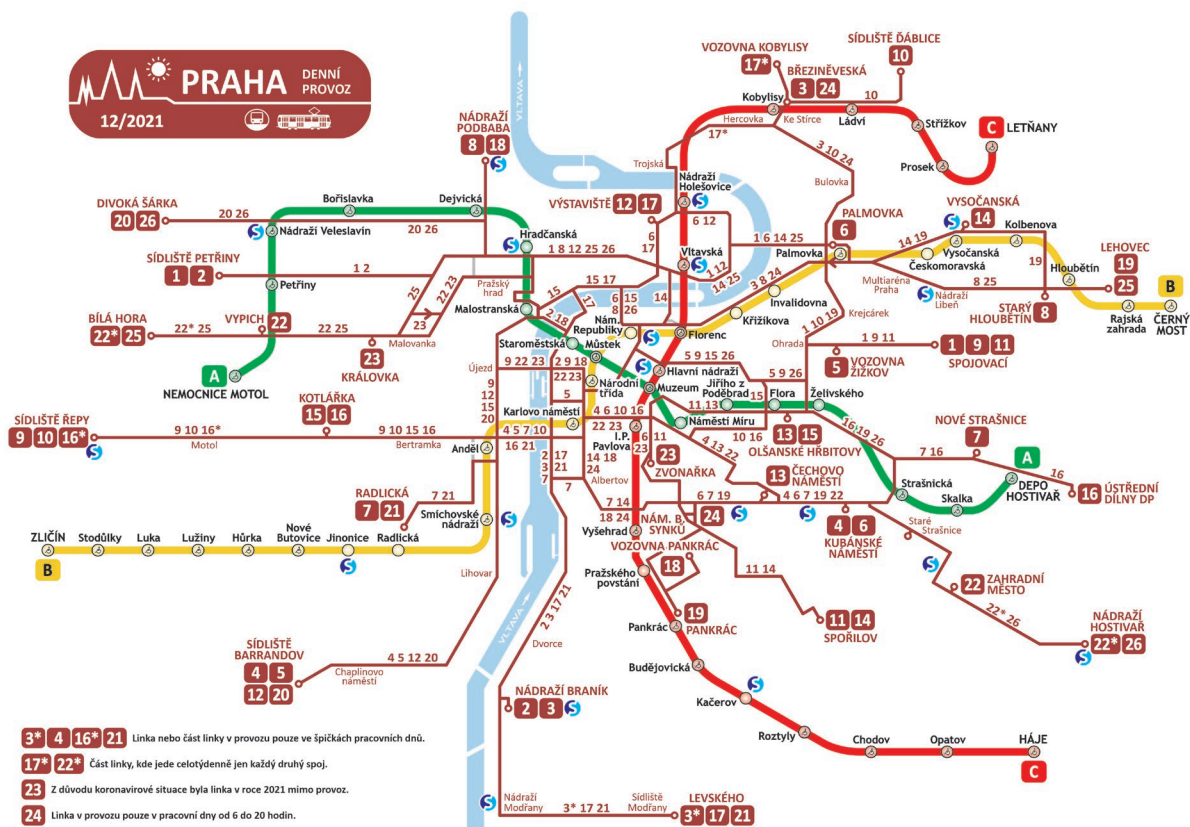
Tramvajové tratě jsou součástí základní sítě kolejové dopravy. Linky tramvajů zajišťují všechny druhy spojení, radiální i tangenciální a v síti PID mají nezastupitelnou úlohu. Během jednoho pracovního dne (provoz nasazený od září do prosince 2021) bylo na síti pražských tramvajů vypraveno cca 6 600 spojů (včetně nočních), které přepravily cca 944 000 cestujících.

Základní údaje o síti tramvajů v Praze

Linka	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě	Přepravených osob za den
35 (26 denních, 9 nočních)	cca 4:45–0:15 hodin	143 km	944 000
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
273 názvů (605 sloupků)	cca 0:15-5:00 hodin	0,516 km	19,45 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2021		Ujetých vozokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce
225 630 000 (30,54 % podíl v rámci PID)		54 066 000 (souprava=2 vozy T)	433



LINKY METRA A TRAMVAJÍ V PRAZE (denní provoz – bezvýlukový stav k 31. 12. 2021)



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 první polovině října 2021 na území města vypraveno 25 959 autobusových spojů PID, které přepravily cca 858 050 cestujících. Z tohoto počtu bylo 20 187 spojů městských (řady 100, 200 a 900) a 5 772 spojů příměstských (řady 300-415, 700, 720, 730 a 950-960).

Základní údaje o síti autobusů PID na území Prahy

Městských linek	Denní rozsah provozu	Provozní délka sítě v Praze	Přepravených osob za den
170 (154 denních, 16 nočních)	cca 4:45-0:15 hodin	882,6 km	858 050
Zastávek	Noční rozsah provozu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
1 259 názvů (3 332 sloupků)	cca 0:15-5:00 hodin	0,572 km	23,9 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2020	Ujetých vozokilometrů za rok	Vozů v provozu ve špičce*	
196 640 300 (30,84 % podíl v rámci PID)	79 273 565	1 554	

* včetně autobusů na příměstských linkách

Na příměstských autobusových linkách (řady 300-415, 700, 720, 730 a 950-960) v průměrný pracovní den překračovalo hranici města celkem v obou směrech 5 772 spojů, ve kterých cestovalo celkem 98 490 cestujících (47 760 do Prahy a 50 730 z Prahy). Příměstské autobusy využívaly na území Prahy celkem 35 lokalit jako své výchozí / konečné zastávky. Nejvíce příměstských linek PID (19) a spojů (763) využívalo terminál Zličín, nejvyšší denní obrat cestujících měly terminály Zličín, Smíchovské nádraží a Černý Most.

4.5 ŽELEZNICE V PID

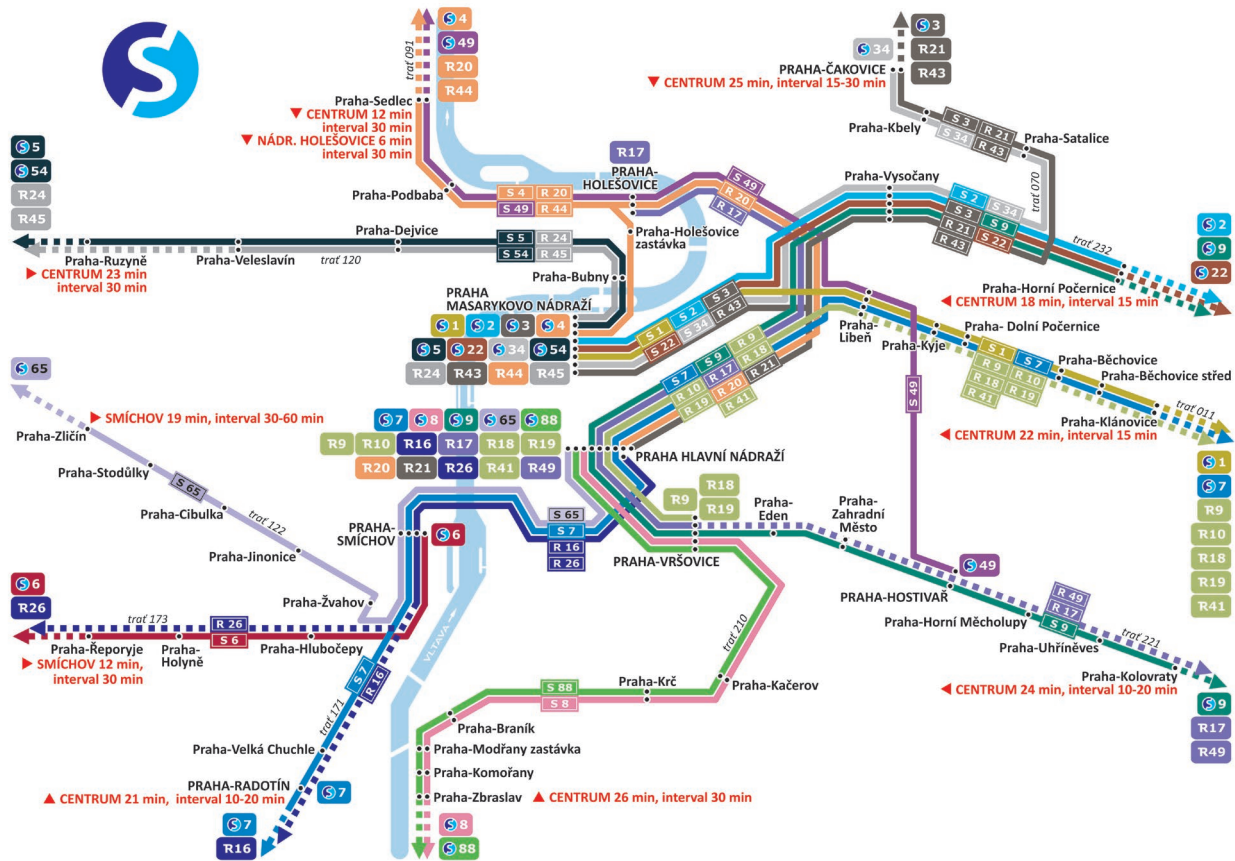
Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Od roku 2007 bylo zahájeno označování linek písmeny S a R a současně začal být zaváděn jejich pravidelný taktový provoz. Na území Prahy v rámci PID na podzim v roce 2021 v pracovní den projelo celkem 1 214 vlakových spojů, které přepravily cca 143 630 cestujících. Provoz významně ovlivňovaly rekonstrukce v okolí Radotína, Vysočan a Vršovic.



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, 8 sezón., PM)	cca 4:45-0:30 hodin	159,8 km	143 630
Stanic	Noční rozjezd o víkendu	Průměrná vzdálenost zastávek	Průměrná cestovní rychlost
46	dočasně zrušen	3,47 km	49,4 km/h
Přepravených osob na území Prahy za rok 2021	Ujetých vlakokilometrů za rok	Vlaků v provozu ve špičce	
45 883 000 (6,21 % podíl v rámci PID)	5 567 400	140	

ŽELEZNIČNÍ LINKY S A R NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY (stav k 31. 12. 2021)



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

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Osob	34 762 000	36 548 000	36 669 000	37 462 000	39 448 000	45 014 000	51 523 000	31 556 000	45 883 000

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

Rok	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019*	2021
Jízdné PID** (%)	39,2	52,1	57,7	60,4	63,8	68,7	72,7	72,2	71,6	58,9	59,2	60,4
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	4,5
Jízdné dopravce, OneTicket (%)	60,8	47,9	42,3	39,6	36,2	31,3	27,3	27,8	28,4	41,1	40,8	39,6

* s ohledem na koronavirovou situaci průzkum v roce 2020 neproběhl

** včetně jednotlivých jízdenek PID

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

Trať	Linka	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
011	S1, S7, R9, R18, R19, R41	21 790	21 520	21 090	22 720	24 660	37 320	37 900	24 650	37 020
070	S3, S34, R21, R43	3 800	4 430	3 890	4 340	5 030	4 830	4 190	2 580	4 800
091	S4, R20, R44	13 400	14 820	15 720	16 370	14 410	15 180	14 870	10 310	14 840
120	S5, S54, R24, R45	7 040	7 080	7 210	7 500	6 500	5 050	6 560	3 880	5 560
122	S65	390	390	590	510	600	600	680	390	870
171	S7, R16, R26	21 590	21 990	21 870	20 630	22 420	27 420	27 420	14 480	19 600
173	S6	1 160	1 500	1 640	1 790	2 440	2 680	2 880	1 830	2 560
210	S8, S88	2 670	2 280	2 670	2 580	3 570	4 180	3 070	2 350	3 210
221	S9, R17, R49	23 710	25 420	23 780	25 830	30 890	34 350	34 890	21 830	29 670
232	S2, S9, S22, R10	16 070	16 680	16 080	16 210	24 370	22 550	26 680	14 150	23 410
091	S49	1 520	1 010	2 210	2 450	3 000	3 480	2 360	2 280	2 090
CELKEM		113 140	117 120	116 750	120 930	137 890	157 640	161 500	98 730	143 630

* Hranice Prahy ve vlacích PID v pracovní den překročilo v roce 2021 cca 110 430 cestujících (52 700 jelo do Prahy, 57 730 z Prahy).

4.6 LANOVÁ DRÁHA A PŘÍVOZY

Lanová dráha je součástí PID a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozítkem a Petřínem. V roce 2020 přepravila celkem 1 014 000 cestujících (denně v průměru cca 2 780 cestujících) a na celkovém počtu přepravených osob PID na území města se podílela 0,14 %. 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.

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

V roce 2021 bylo v provozu 7 přívozů, které přepravily v průměru 1 755 cestujících denně a celkem 469 210 ročně (0,06 % počtu přepravených osob PID na území Prahy).



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 50 % oproti roku 2019) byl způsoben obecně nižší mobilitou v době jednotlivých vln epidemie koronaviru a ukončením provozu dočasného přívozu P8 v roce 2020 po otevření nové Trojské lávky.

Přehled pražských přívozů provozovaných v roce 2021 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	134	48 375
P2	V Podbabě – Podhoří	1. 7. 2006	celoroční	502	181 750
P3	Lihovar – Veslařský ostrov	17. 7. 2007	sezonní	153	33 115
P4	Císařská louka – Kotevní	30. 4. 2020	sezonní	60	13 045
P5	Císařská louka – Výtoň	30. 4. 2020	sezonní	235	50 655
P6	Lahovičky – Nádraží Modřany	19. 9. 2009	sezonní	207	44 615
P7	Pražská tržnice – Ostrov Štvanice – Rohanský ostrov	7. 8. 2015	sezonní	465	97 655
CELKEM				1 755	469 210

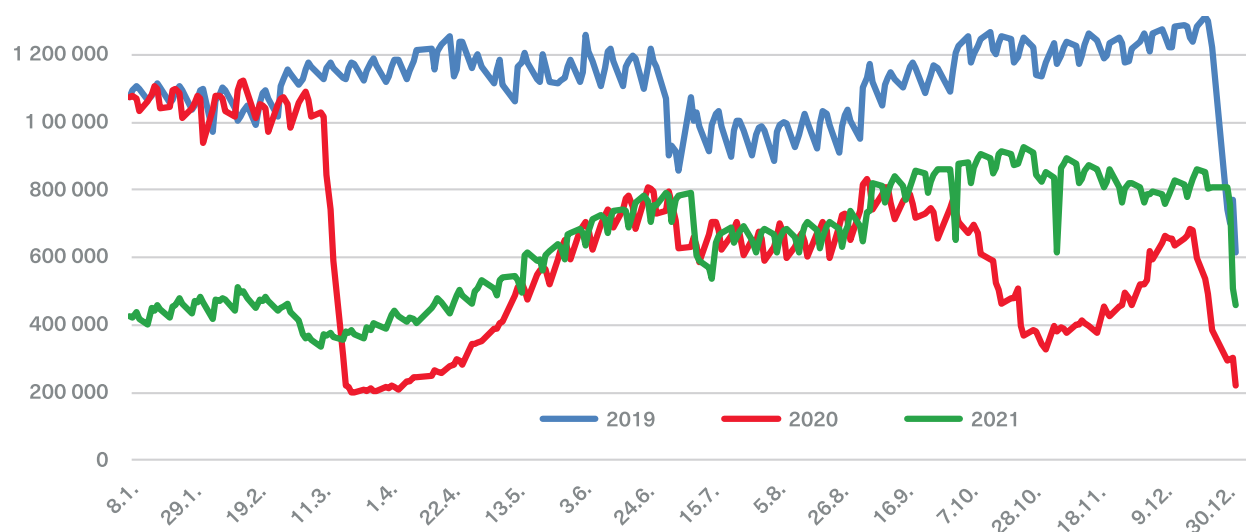
Podíl bezbariérových (nízkopodlažních) výkonů garantovaných na linkách PID

Metro	Tramvaje	Autobusy městské	Autobusy příměstské	Železnice*
100 %	v JŘ garantováno 60 % (reálně v provozu 69 %)	100 %	v JŘ garantováno 43 % (reálně v provozu 77 %)	89 %

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

4.7 PŘEHLED UDÁLOSTÍ V MHD V PRAZE V ROCE 2021

VÝVOJ POČTU PŘEPRAVENÝCH OSOB V PRAC. DNY V METRU V PRAZE V LETECH 2019, 2020 A 2021



Přehled událostí v MHD v Praze v roce 2021

	Popis události
METRO	<ul style="list-style-type: none"> ■ V roce 2021 bylo dokončeno pokrytí všech stanic a přilehlých tunelů mobilním signálem. ■ Proběhla kompletní modernizace vestibulu Na Knížecí ve stanici Anděl. ■ Byly otevřeny výtahy pro bezbariérový přístup z Václavské ulice do stanice metra Karlovo náměstí. ■ Byla dokončena revitalizace jižního vestibulu stanice Budějovická. ■ Byla zahájena výstavba výtahů pro bezbariérový přístup do stanice Jiřího z Poděbrad.
TRAMVAJE	<ul style="list-style-type: none"> ■ Proběhla rekonstrukce tramvajové trati v Opletalově ulici, která byla opět napojena na tramvajovou síť a bude sloužit pro náhradní dopravu při plánovaných výlukách metra na lince C v roce 2022. ■ Byla zprovozněna trať ke stanici metra Pankrác, a v návaznosti na to byla mezi zastávkami Pankrác, Pražského povstání, Náměstí Bratří Synků, Koh-i-noor, Strašnická, Želivského, Palmovka, Nádraží Vysočany a Lehovec zřízena nová tramvajová linka 19. Současně došlo ke změnám tras dalších denních linek 5, 13, 16 a 24. ■ Po 34 letech byla obnovena smyčka Zahradní Město, kde nyní končí linka 99 a jsou do ní prodlouženy všechny spoje linky 22, které byly v minulosti ukončeny v zastávce Staré Strašnice. Zároveň byla zprovozněna zastávka Nádraží Zahradní Město pro pohodlnější přestup mezi tramvajovou a železniční dopravou. ■ Byla zahájena výstavba tramvajové tratě z obratiště Sídlíště Barrandov do Holyně.
AUTOBUSY A TROLEJBUSY	<ul style="list-style-type: none"> ■ Od počátku července byl obnoven během covidových omezení zrušený provoz na lince AE spojující Hlavní nádraží a Letiště Václava Havla, prozatím v intervalu 30 minut. ■ V listopadu 2021 byl zahájen provoz autobusové linky 235 v areálu Psychiatrické nemocnice Bohnice. ■ Na počátku prosince byla linka 101 prodloužena z oblasti Vršovic přes Jiřího z Poděbrad do zastávky Viktoria Žižkov (původní Husinecká).
ŽELEZNICE	<ul style="list-style-type: none"> ■ Byla dokončena optimalizace železniční trati mezi stanicemi Praha-Hostivař a Praha-Zahradní Město. Plně byly dokončena a zprovozněna také rekonstruovaná zastávka Praha-Vršovice. Zcela byly dokončeny také nové zastávky Praha-Eden a Praha-Zahradní Město. ■ V roce 2021 pokračovala rekonstrukce mezi Prahou Smíchovem a Prahou-Radotínem. Stavba by měla být dokončena v roce 2022. ■ Byla zahájena rekonstrukce trati mezi Prahou a Lysou nad Labem. Součástí rekonstrukce je i úplná přestavba stanice Praha-Vysočany, která začala v roce 2021.
OSTATNÍ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1. srpna došlo v souvislosti se zdražením předplatných i jednotlivých jízdenek PID ve Středočeském kraji rovněž ke zdražení jednotlivého jízdného v hl. m. Praze. Cena základní jízdenky na 30 minut se zvýšila z 24 na 30 Kč a jízdenka s platností 90 minut nyní stojí místo 32 rovných 40 Kč. V rámci PID nyní platí, že od 3. pásma výše stojí každé pásmo v základním jednotlivém jízdném o 10 Kč navíc. Na území Prahy rovněž došlo ke zdražení jednodenních a třídnenních jízdenek, na 120, respektive 330 Kč. ■ Od července 2021 byla zahájena postupná implementace nové grafické identity PID.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA



Sít značených cyklotras v hlavním městě Praze má celkovou délku přes 530 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
531 km	215 km	37,3 km (205 ulic)
Cyklopiktokoridory	Cyklopruhy vyhrazené / ochranné	Cyklopruhy společné (+ bus + taxi)
36,4 km	66,3 km / 54,8 km	35,5 km
Stojany na kola (dvoumístné)	Předsazené stopčáry pro cyklisty	Přejezdy pro cyklisty
4 174	1 847	192 (z toho 100 řízených SSZ)



■ Protisměrný cyklopás, Karlovo náměstí



■ Cykloobousměrka, Dvořákovo nábřeží

Nové prvky cyklistické infrastruktury realizované v roce 2021

Realizace	Délka / počet	Realizace	Délka / počet
Cyklopruhy (V14 / V14-ochranný)	8,5 km / 19 km	Cyklopruhy společné (+bus +taxi)	3 km
Cyklopiktokoridory (V20)	2,3 km	Cyklopřejezdy (V8)	28 (z toho 23 SSZ)
Cykloobousměrky	4,7 km / 25 ulic	Stojany na kola (dvoumístné)	91 ks

V roce 2021 proběhl „Výzkum cyklistické dopravy“, jehož cílem bylo zmapovat podmínky pro cyklistiku, motivaci a důležitost faktorů pro volbu jízdního kola jako dopravního prostředku a bariéry bránící většímu rozvoji tohoto druhu dopravy. Výzkumu se zúčastnilo 1 515 respondentů (obyvatel hl. m. Prahy). Dle výsledků průzkumu ve srovnání s předchozími roky výrazně narostl celkový počet cyklistů - aktuální počet cyklistů v Praze se pohybuje okolo 450 tisíc osob, což je oproti roku 2019 téměř dvojnásobný nárůst. Nejpočetnější skupinou cyklistů jsou osoby ve středním věku (30 – 49 let). Na průměrného obyvatele Prahy připadá v letním období 15 km najetých na kole za týden, oproti roku 2019 je to o 6 km více.

V prosinci 2021 bylo po ročním úspěšném provozu cyklodepa Florenc otevřeno druhé cyklodepo Anděl na Smíchově určené pro rozvoz zásilek po centru města prostřednictvím nákladních elektrokol. Za jeden den dokážou kurýři z jednoho depa doručit až sto zásilek. Praha chce rozšiřováním cyklodep ulevit veřejnému prostoru, snížit dopravní zátěž a přispět tak ke zkvalitnění života obyvatel v centru města.

V říjnu 2021 spustila Praha pilotní projekt propojení sdílených kol s Pražskou integrovanou dopravou. Každý majitel elektronické předplatní jízdenky pro Prahu může využít zdarma až čtyřikrát denně prvních 15 minut jízdy na sdíleném kole provozovatelů Rekola a Nextbike s cílem nabídnout výhodnou kombinaci pražské MHD s jízdou na kole. Za první tři měsíce provozu obyvatelé města absolvovali 72 tisíc jízd a Praha se tak rozhodla trvale zapojit sdílená kola do systému Pražské integrované dopravy.



■ Cyklodepo Anděl



■ Cyklostezka podél budovy Rudolfiny

Dokončené investiční akce v cyklo dopravě v roce 2021

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Alšovo nábřeží	A2	Nová obousměrná cyklostezka realizována po opravě povrchu komunikace.
Satalice – Vinoř	A262	1,1 km dlouhý úsek propojující obě městské části. Technicky nejnáročnější částí bylo zřízení lávky přes Vinořský potok.
Čakovice	A43, A50, A27	Rekonstrukce cyklostezek A43 v úseku Finská stezka-Tryskovičká, A50 v úseku Svěceného-U Zlatého kopce a přípojka na cyklostezku A27 z ulice Všetatské.

V Praze 1 vzniklo v roce 2021 několik parkovacích míst pro kola ve vozovce (např. ulice Dlouhá, Lannova, Národní třída).

Cyklostání ve vozovce je již realizováno na území Prahy 7 (stojany ve vozovce) nebo obdobné parkování (na chodnících) vyznačila v roce 2020 i Praha 3 (systém CYRIL).

V roce 2021 došlo k realizaci cyklopruhů na Podolském nábřeží v 3km dlouhém úseku od Vyšehradského tunelu po Branickou ulici. Vznikla tak alternativa souběžně vedené frekventované stezky pro chodce a cyklisty.



■ Parkovací místo pro kola ve vozovce, U Prašné brány

Neinvestiční akce v cyklo dopravě v roce 2021 (dopravní opatření – zvyšování bezpečnosti)

Lokalita	Trasa	Popis stavby
Hvezdoslavova	X22	Realizace cyklopruhů + cyklopiktokoridorů v délce cca 1 km.
Zlatnická	–	Cykloobousměrka, která zkracuje cestu mezi Petřskou čtvrtí a Masarykovým nádražím.
Dvořákovo nábř.	–	Cykloobousměrka a ochranný cyklopruh mezi Rudolfinem a Čechovým mostem.
Nové Mlýny	X251	Vznik sdružených přechodů pro chodce, které napojují Staré Město na cyklostezku A2.
Olišanská	–	Ochranné cyklopruhy v délce cca 850 metrů.

Na ulici Koněvova v úseku mezi ulicí Spojovací a Pod Krejčárkem vznikl nový ochranný cyklopruh v délce 2 km. Ochranný cyklopruh nahradil piktokoridor, který byl zde vyznačen v minulosti. Další ochranné cyklopruhy vznikly například na Argentinské ulici, Mírového hnutí, Terronské a Patočkově.



■ Cyklopruhy, Podolské nábřeží



■ Cyklopiktokoridor, Hviezdoslavova

Na Dvořákově nábřeží mezi Rudolfínem a Čechovým mostem došlo v roce 2021 k doplnění a předláždění hladkých pásů pro snazší pohyb cyklistů na posledních 250 metrech náplavky a tím došlo k výraznému zlepšení komfortu jízdy na kole na páteřní cyklotrase A2.

Na území Prahy 10 vznikly nové cykloobousměrky na ulicích Magnitogorská, Sportovní a Baškirská. Dohromady mají cca 700 metrů, v průběhu jejich realizace došlo i k legalizaci cca 150 metrů chodníku u OC Eden. Další cykloobousměrka vznikla po rekonstrukci ulice Hradešinská v úseku mezi ulicemi U Vodárny – Estonská.

Dalším opatřením realizovaným v roce 2021 na Praze 1 je cykloobousměrka v Celetné ulici, které umožní rychlejší průjezd pod Prašnou bránou ve směru od náměstí Republiky.

Cykloobousměrky vznikly např. i na Praze 3 (Chlumova, Lupáčova) nebo v městské části Praha-Kbely (Borovnická, Železnobrodská, Na Ovesníku, Miletínská, Libichovská). Cykloobousměrka v délce 100 metrů vznikla i na Karlově náměstí.

5.1 CYKLISTÉ V PROSTŘEDCÍCH PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY (PID)

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

V tramvaji mohou být jízdní kola přepravována pouze ve vybraných úsecích ve směru z centra. Jízdní kola mohou být přepravována pouze v místech určených pro přepravu kočárků (u krátkých vozů většinou na konci vozu, u článkových vozidel na jedné či více vnitřních plošinách). Na každé takové plošině je možné přepravovat maximálně 2 jízdní kola. Před nástupem a výstupem z vozidla dá cestující s jízdním kolem znamení řidiči, který však může nástup vyloučit.

V autobusech není povolena přeprava jízdních kol (ani v případě náhradní dopravy), kromě linky 147 a cyklobusů (brdský v trase Dobřichovice – Kytín a kokořínské spoje linek 695, 696 a 697). Na lince 147 provozované v trase Dejvická – Výhledy je od konce března do konce října možná přeprava jízdního kola ve speciálních úchytech na zádi autobusu vybraných spojů, a to pouze ve směru z centra při naložení kola na zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabě (přestup z přívozu) a vyložení pouze na zastávkách Suchdolské náměstí a Výhledy.

Pro cestující s platnou jízdenkou PID (nebo dokladu na bezplatnou přepravu dle Tarifu PID) je na území Prahy (pásma P, 0, B) přeprava jízdních kol ve vlaku bezplatná (stejně jako v metru, na vybraných úsecích tramvajových linek, na lanovce a přívozech), mimo území metropole je přeprava kol zpoplatněna. Speciální vlak „Cyklohráček“

je v provozu od konce března do konce října v nepracovní dny v trase Praha hl. n. – Praha-Smíchov severní nástupiště – Hostivice – Středokluky – Podlešín – Slaný – Zlonice. Tento vlak nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, hrací koutek pro děti a herní stoly. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen speciální cyklovůz vlaku.

5.2 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 dvou směrech dopravy. Data zaznamenávají také aktuální teplotu a jsou sbírána v reálném čase (respektive 5minutových intervalech) do datové platformy hl. města Prahy, Golemio.

S ohledem na zvýšení kvality doručování dat ze systému cyklosčítačů je možné proti předchozím rokům publikovat data napříč celou sledovanou sítí.

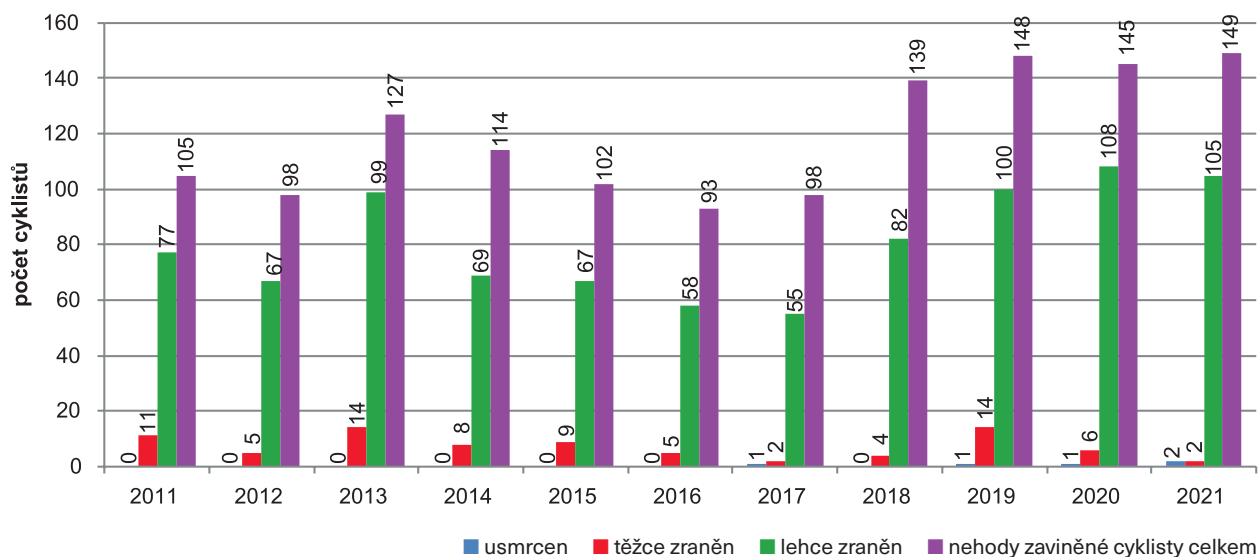
Celoroční intenzity cyklistů zjišťované automatickými sčítači					
Název stanoviště	Umístění stanoviště (cyklotrasa, lokalita)	Cyklistů za rok		Změna	Cyklistů za den
		2020	2021	21/20 (%)	max. roku 2021
Anděl	A14, Plzeňská	43 593	69 970	61%	870 (st)
Atletická	A140, mezi ulicemi Běžecká a Skokanská	71 082	103 702	46%	1161 (st)
Barrandovský most	A12, stezka na levém předmostí	326 419	264 684	-19%	3551 (ne)
Chodov	A22, mezi ulicemi Brněnská a Roztylská	141 365	84 168	-40%	1049 (ne)
U Českých loděnic	A2, u křížení s A27	403 114	353 478	-12%	4901 (ne)
Dukelských hrdinů	A310, mezi ulicemi Skaleckou a Kostelní	142 942	130 264	-9%	1985 (so)
Hybernská	A25, mezi ulicemi Opletalova a Dlážděná	111 091	149 235	34%	1705 (st)
Hlubočepská	A12, Zbraslavská – Na srpečku	245 093	199 109	-19%	3132 (ne)
Jeremenkova	A221, bývalé Podolí	48 334	133 668	177%	2744 (po)
Kampa	A1, vstup do parku Kampa	147 957	148 959	1%	1048 (út)
Nábřeží Kapitána Jaroše	A1, 200 m od Hlávkova mostu	200 611	153 062	-24%	979 (pá)
Letňany	A27, stezka přes komunikaci Kbelská	106 720	92 687	-13%	1960 (ne)
Radotín	A11, ulice K Radotínu	59 105	49 863	-16%	903 (ne)
Mladoboleslavská	A265, mezi ulicemi Hůlkova a Polaneckého	116 890	107 339	-8%	1937 (ne)
Nuselský most	A41, na severní straně u Karlova	95 909	94 371	-2%	675 (út)
Pelléova	A160, přejmenovaný Špejchar	49 658	67 841	37%	3395 (so)
Podolské nábřeží - stezka	A2, 150 m jižně od Vyšehrad. tunelu	287 241	390 198	36%	3463 (ne)
Podolské nábřeží - vozovka	A2, ve vozovce, u TS 224/23	84 374	112 540	33%	1161 (út)
Podbabská	A1, mezi ulicemi V Podbabě a Pod Paťankou	143 798	111 339	-23%	2320 (ne)
Povltavská	A2, 180 m jižně od Trojského zámku	427 782	560 351	31%	8981 (ne)
Rohanské nábřeží	A2, mezi Hlávkovým mostem a ul. Ke Štvanici	356 573	340 546	-4%	2723 (út)
Smetanovo nábřeží	A2, mezi ulicemi Betlémská a Na zábradlí	116 695	216 900	86%	1149 (pá)
Lahovičky (Strakonická)	A1, u Lahovického mostu	317 608	238 573	-25%	5293 (ne)
Krč (Sulická)	A22, pod Jižní spojkou	222 427	179 486	-19%	2777 (ne)
Císařský ostrov	A160, u mostu přes Plavební kanál	172 469	403 923	134%	5290 (ne)
Stezka okolo Rokytky	A26, bývalý název Vysočany	262 289	252 207	-4%	3943 (ne)
Drážní stezka - Vítkov	A25, paralelně s ulicí Koněvova	164 874	114 174	-31%	1044 (ne)
Modřany	A2, křížení ulic Vltavanů a U kina	419 008	270 095	-36%	6877 (ne)
Vršovická	A23, v cyklopruzích u Vršovického nádraží	240 729	77 408	-68%	817 (po)
V Zámčích	A2, hranice Praha - Středočeský kraj	374 744	345 763	-8%	5759 (ne)
CELKEM		5 900 494	5 815 903	-1%	

Z výsledků srovnání intenzit cyklistů v letech 2021 a 2020 lze vidět určitou stagnaci intenzit cyklistů. Výsledky automatických cyklosčítačů byly v obou letech významně ovlivněny pandemií koronaviru COVID-19 (posílil zájem o sportovní aktivity na čerstvém vzduchu, narostly prodeje bicyklů, lidé se báli kvůli šíření nákazy cestovat hromadnou dopravou). Cyklistický profil Povltavská je dlouhodobě lokalita s nejvyšším počtem detekcí cyklistů v obou směrech. Měsícem s nejvyšším počtem detekovaných cyklistů byl červen.

ROČNÍ VARIACE CYKLODOPRAVY 2021 PODLE AUTOMATICKÝCH CYKLOSČÍTAČŮ



NEHODY ZAVINĚNÉ CYKLISTY V PRAZE V LETECH 2011–2021 (zdroj OSDP KŘP hl. m. Prahy)



6 PĚŠÍ DOPRAVA

Chůzi zahájíme a ukončíme každou cestu vykonávanou jakýmkoliv individuálním nebo hromadným dopravním prostředkem. Pohyb je základní, levný a k životnímu prostředí šetrný způsob dopravy. Má nejen funkci přepravní (přemístovací), ale též rekreační a společenskou. Slouží k upevnování fyzického a duševního zdraví lidí, k odpočinku, přispívá k navazování kontaktů mezi lidmi a umožňuje dobře vnímat prostředí, ve kterém se člověk pohybuje nebo ve kterém pobývá. Pěší provoz není pouze jedním z druhů dopravy, ale má též nenahraditelnou a jedinečnou městotvornou funkci. Pěší doprava umožňuje okamžitou mobilitu nezávislou na prostorově a ekonomicky náročnějších druzích dopravy a přispívá ke zvýšení kvality života ve městě. Relativně největší počet pěších cest se realizuje v centrální oblasti města, zejména pak na území městské části Praha 1.



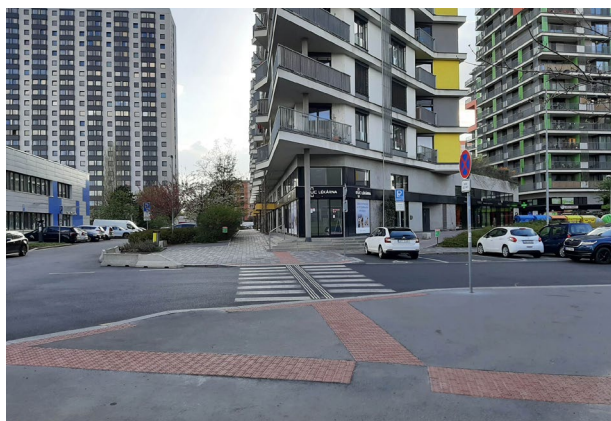
■ Karlův most



■ Most legií – Národní

Opatření ke zvýšení bezpečnosti pohybu chodců se orientují na trasy s vysokým počtem chodců, zejména dětí a seniorů, a lokality s vyšším výskytem osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Jednotlivé stavební i nestavební úpravy probíhají ve spolupráci s městskými částmi, financování je zajištěno v rámci programu BESIP a chodníkového programu. Cílem chodníkového programu je vrátit ulicím původní vzhled, vyměnit povrchy z asfaltu na žulovou mozaiku, rozšířit chodníky, upravit prostor pro zeleň, zkrátit přechody pro chodce, a tím zlepšit rozhledové poměry a zvýšit bezpečnost chodců.

Nové přechody pro chodce byly v uplynulém roce vybudovány v ulici Podbělohorská – Nad Motolskou nemocnicí (Praha 6), Plaňanská u polikliniky Malešice (Praha 10), Skuteckého – Bazovského (Praha 17).



■ Nový přechod Plaňanská



■ Nový přechod Skuteckého – Bazovského

Zvýšit bezpečnosti se podařilo u **základní školy Nepomucká v ulici Pod Školou na Praze 5**. Úpravy zahrnovaly realizaci zvýšené plochy komunikace v křižovatce Pod Školou – Nepomucká. Dále byl rozšířen chodník před základní školou a byl vytvořen parkovací záliv pro vozidla. Nechybí ani přisvětlení přechodu pro chodce.



■ Nepomucká – Pod Školou



■ Toužimská – Hrušovická

Stavebně byly upraveny také přechody pro chodce v ulici Vlkořa – Krásova a Vlkořa – Příbyslavská (Praha 3), Cimburkova – Seifertova (Praha 3), Myslbekova – Parlářova – Za Hládkovem (Praha 6), Mladoboleslavská – Sojovická (Praha 19), kde byly vybudovány i nové vysazené chodníkové plochy, které zamezují parkování, zkracují délku přecházení komunikace a zajišťují lepší rozhledy.

Stavební zpomalovací práh s integrovaným přechodem pro chodce vznikl při křížení ulic Slávy Horníka – Pod Školou (Praha 5) a další dva jsou navíc přisvětlené Karlštejnská – Záluské (Praha 5), Toužimská – Hrušovická (Praha 19).

Zvýšená křižovatková plocha s vysazenou chodníkovou plochou a integrovanými přechody pro chodce nebo místem pro přecházení vznikly při křížení ulic Libocká – U Stanice (Praha 6).

Střední dělicí ostrůvek s přechodem pro chodce a přisvětlením nově vznikl v ulici Generála Šišky nedaleko ulice Mladenovova (Praha 12).



■ Generála Šišky



■ Štěchovická – Žermanická

Úpravou prošly také přechody pro chodce přes tramvajový pás u zastávky Strážní v Koněvově ulici na pražském Žižkově (Praha 3), dále u zastávky Kubánské náměstí v ulici V Olšínách (Praha 10).

Poměrně rozsáhlou rekonstrukcí prošla křižovatka Štěchovická – Žermanická (Praha 10). Vznikly zde tři nové přechody pro chodce a jedno místo pro přecházení. V ulici Štěchovická jsou dva přechody přisvětleny. V rámci přestavby stykové křižovatky Horoměřická – Nebušická na okružní křižovatku vznikl nový přechod pro chodce se středovým dělicím ostrůvkem na západním rameni směr Nebušice. Přechod je společně se stávajícím přechodem na jižním rameni ve směru na Veleslavín nově přisvětlen. Dále byly vybudovány nové chodníky podél komunikace.

ŘÍZENÍ DOPRAVY A DOPRAVNÍ TELEMATIKA

Systémy v jednotlivých oblastech řízení dopravy a dopravní telematiky byly v roce 2021 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 ústředěn 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 2021 bylo na území hlavního města postaveno sedm nových SSZ. Dvě SSZ vznikla v rámci výstavby nové železniční stanice Zahradní Město na Průběžné ulici. Další dvě SSZ byla postavena u nově zprovozněného rozšířeného parkovacího domu na Černém Mostě. Nově byla signalizací vybavena křižovatka Ústecká – K Ládví a do provozu byly uvedeny již delší dobu fyzicky postavená SSZ Milady Horákové – vjezdová rampa č. 2 (do Dejvického tunelu) a SSZ Tupolevova – areál AC Letňany. Na Poncarově ulici došlo k přestavbě původně samostatného přechodu pro chodce na křižovatku, která napojuje stávající výstavbu Západního Města. Počet řadičů se tak zvýšil o sedm na 675, stejně jako počet signalizovaných míst na komunikační síti na celkových 713.

Již několik let je v rámci obnov a dodávek zaváděno použití speciálního režimu řízení „fáze blikající žlutá“. Tento způsob řízení se používá tam, kde vzhledem k místním dopravním poměrům není při slabém provozu světelné řízení z hlediska bezpečnosti provozu nutné, ale chodci a nevidomí mají možnost blikající signalizaci spustit do provozu na časově omezenou dobu. V uvedeném režimu ovšem při spouštění do provozu standardně nefunguje preference vozidel MHD a jsou preferováni chodci. V roce 2021 přibýlo více než 10 takových SSZ a v současné době je pomocí tohoto režimu řízeno 108 signalizovaných míst. Podíl nepřetržitě řízených signalizací v Praze proto opět poklesl na cca 71 %. Počet SSZ na tramvajové síti se vlivem výstavby železniční stanice Zahradní Město zvýšil o dvě. Počet SSZ s preferencí tramvaj se zvýšil o čtyři, na 223. Na osmi místech byla doplněna aktivní detekce pro preferenci autobusů a na jednom místě detekce pasivní. 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
675 (dle počtu řadičů)	155	528
SSZ na tramvajové síti	SSZ s preferencí tramvaj	SSZ s detekcí pro preferenci autobusů
249	223	260
Počty nových, zrušených a obnovených SSZ v roce 2021		
7 nových SSZ, žádné SSZ nebylo zrušeno		32 obnovených SSZ



■ Nové SSZ 9.911 NN4142 – objektové P+R Černý Most



■ Obnovené SSZ 2.041 Ječná – Karlovo náměstí

V roce 2021 bylo zrekonstruováno celkem 32 světelně signalizovaných křižovatek či přechodů. V rámci rekonstrukcí byly zlepšovány zejména podmínky pro chodce a cyklisty, jako například při obnově signalizací v oblasti Karlova náměstí, na křižovatkách Vinohradská – U Vodárny a Argentinská – Plynární. Při obnově technologie byly zlepšeny podmínky pro cestující MHD např. na křižovatkách Legerova – Vinohradská, Sokolovská – Na rozcestí zlepšením přístupu na tramvajové zastávky a na křižovatce Klárov – Letenská rozšířením tramvajové zastávky.

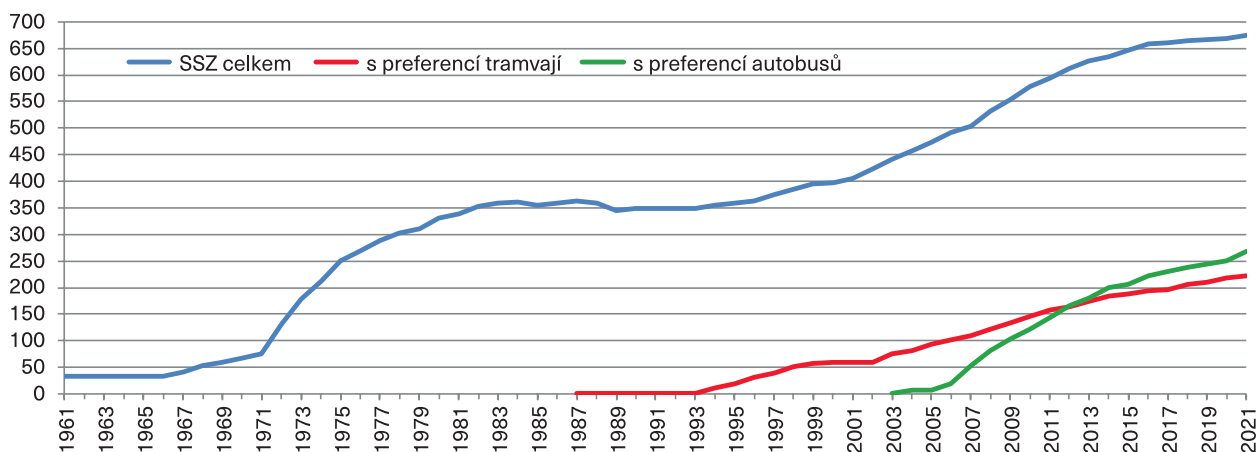
Nově postavená SSZ na území Prahy

0.710	Průběžná – Na padesátém	9.719	Tupolevova – areál AC Letňany
0.716	Průběžná – rampa Jižní spojky	9.911	NN 4142 – objektové P+R Černý Most
6.801	M. Horákové – vjezdová rampa č. 2	9.912	NN 4142 – sjezd Chlumecká
8.952	Ústecká – K Ládví		

Obnovená SSZ na území Prahy

0.626	Na padesátém – Vyžlovská	4.405	Michelská – Budějovická
1.003	Revoluční – Řásnovka	4.407	Na Pankráci – Táborská
1.036	Žitná – Karlovo náměstí	4.429a	Táborská – Lounských
1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží	4.429b	Táborská – Petra Rezka
1.078	Legerova – Vinohradská	4.449	Chilská – Opatovská
1.079	nábřeží Ludvíka Svobody – Nové mlýny	4.460	Vídeňská – rampa Jižní spojky
1.107a	Karmelitská – přechod u zast. Hellichova sever	5.503	Štefánikova – Kartouzská
1.107b	Karmelitská – přechod u zast. Hellichova jih	5.548	Radlická – Za Ženskými domovy
1.156	Klárov – Letenská	6.180	Evropská – Drnovská
1.501	Újezd – Vítězná	6.182	K letišti – rampa PO
2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina	6.184	Lipská – přechod Za teplárnou
2.041	Ječná – Karlovo náměstí	7.137	Argentinská – Plynární
2.065	Karlovo náměstí – Odborů	8.232	Ke Štvanici – rampa Wilsonovy
2.307	Vinohradská – U vodárny	9.210	Sokolovská – Na rozcestí
3.319	Vinohradská – nám. Jiřího z Lobkovic	9.280	Veselská – OC Letňany
3.322	Jana Želivského – Olšanská	9.593	Ocelkova – rampa Chlumecké (sever)
3.373	Koněvova – Na vápence	9.610	Českobrodská – Národních hrdinů

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



Vývoj základních údajů o světelných signalizačních zařízeních v Praze

	1961	1971	1981	1990	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Celkem SSZ	33	76	339	348	398	578	646	658	660	665	667	668	675
Samostatných přechodů	-	9	37	45	57	108	146	152	154	153	154	156	155
Centrálně řízených SSZ	-	-	-	20	116	270	440	456	466	478	484	503	528
SSZ s preferencí tramvají	-	-	-	1	59	145	189	195	197	206	211	219	223
SSZ s detekcí pro preferenci autobusů	-	-	-	-	-	121	206	223	231	238	245	251	260

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

Ke konci roku 2021 bylo v Praze instalováno 10 oblastních dopravních řídicích ústředen a na tuto centrální úroveň řízení připojeno 528 SSZ.

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

Oblast řízení	Název ODŘÚ	Vymezení oblasti	Počet připojených SSZ	Řídicí systém
C1a	Na Bojišti	Centrum 1, pravý břeh	81	SCALA
C1b	Těšnov	Centrum 1, pravý břeh	36	VRS 5000
C2	Smíchov	Centrum 2, levý břeh	102	SCALA
C3	Vltavská	Centrum 3, Holešovice	30	VRS 5000
V	Českomoravská	Východ	52	VRS 5000
S	Ládví	Sever	44	SCALA
J	Pankrác	Jih	64	SCALA
JZ	Nové Butovice	Jihozápad	32	SCALA
JV	Skalka	Jihovýchod	60	SCALA
SZ	Dejvická	Severozápad	27	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. 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.

7.4 DALŠÍ DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY

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

KAMEROVÉ DOHLEDOVÉ SYSTÉMY

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

Kamerové systémy televizního dohledu v hlavním městě Praze (TVD)

Systém	Kamer	Popis systému
TVD-TSK	469	Monitoring dopravní situace – správa TSK hl. m. Prahy, a.s.
TVD-TKB	373	Monitoring dopravy a tech. zázemí v tunelovém komplexu Blanka a návazných SSZ
MKS	1 100	Monitoring bezpečnostní (dopravní) situace – správa Odbor bezpečnosti MHMP
DPP	1 200	Monitoring situace v prostorech metra – správa DP hl. m. Prahy, a. s.

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



Druhým typem jsou otočné kamery, které umožňují operátorům manuálně kamerou otáčet či přibližovat (zoom), a tím získat přehled o dopravní situaci i ze vzdálenějších částí dohlížené komunikace. Novější typy těchto otočných kamer instalovaných v posledních projektech v rámci Operačního programu doprava (OPD) dokážou rovněž detekovat základní charakteristiky dopravního proudu, je-li kamera v přednastavené prepozici. Takové kamery jsou umístěny zejména na Městském okruhu a radiálách a jsou souhrnně označovány jako kamery Komplexního telematického dohledového systému (KTDS). Statické obrázky z dopravních kamer jsou také dostupné na webových stránkách TSK <http://unicam.tsk-praha.cz/Discoverer/KTDS> nebo na <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/dopravni-kamery>. V roce 2021 dále probíhal proces digitalizace a obnovy dopravních kamer TSK. Všechny kamery dohledového systému TSK jsou dále integrovány do Městského kamerového systému (MKS).

SYSTÉM 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.

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

Zařízení pro vysokorychlostní vážení nákladních vozidel (WIM)

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

DOJEZDOVÉ DOBY

Za účelem informování o aktuálních dojezdových časech mezi vybranými lokalitami je v hlavním městě Praze vybudována síť tras se senzoricky sledovaným časem jízdy. Systém sbírá a 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 2021 takto byly měřeny dojezdové doby na 40 úsecích, z toho na 1 úseku se vyhodnocuje dojezdová doba i pro kategorii nákladních vozidel.

Komunikace s vyhodnocováním dojezdových dob (DD)

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

PARKOVACÍ ČIDLA

Pomocí magnetometrických detektorů je 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 s průkazem ZTP			
Lokalita	Počet míst	Lokalita	Počet míst
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
Dlouhá	2		

PARKING DETECTION

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

KLIMATICKÉ DETEKTORY

Do sítě klimatických detektorů, které poskytují data telematickým systémům na HDŘÚ automatické imisní monitory (AIM) a informativní imisní monitorovací stanice (IIMS).

Klimatické detektory		
Detektory	Počet	Popis
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.

V roce 2019 byla zprovozněna lokalita V Holešovičkách – směr do centra, ve směru z centra bylo stávající měření rozšířeno o nájezdový pruh z ulice Nová Povltavská. 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. V roce 2021 byl přesunut měřený úsek na Evropské směrem do centra od křižovatky s ulicí Vlastina ke křižovatce s ulicí Alžírská.

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 – Alžírská, 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	Českobrodská – Jana Karafiáta – směr centrum
14	Jižní spojka 5 – Spořilovská – 5. května	44	Českobrodská – Dolnopočernická – směr centrum
15	Lipská – směr R7	45	Českobrodská – 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 Jinonice
27	Ústecká – směr z centra	57	Rozvadovská spojka – Bavorská – směr Zličín
28	V Holešovičkách – z centra, rozšířeno o nájezd z TKB	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

V některých případech je měření úsekové rychlosti spjata 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. 2021 bylo měření okamžité rychlosti vozidel prováděno na 38 lokalitách.

Měření okamžité rychlosti vozidel (MOR)

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

DOKUMENTACE JÍZDY NA ČERVENOU

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. 2021 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 čárou.

Křižovatky se systémem dokumentace jízdy 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 Smíchovu
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 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.

PRAHA

SÍŤ HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ A METRA



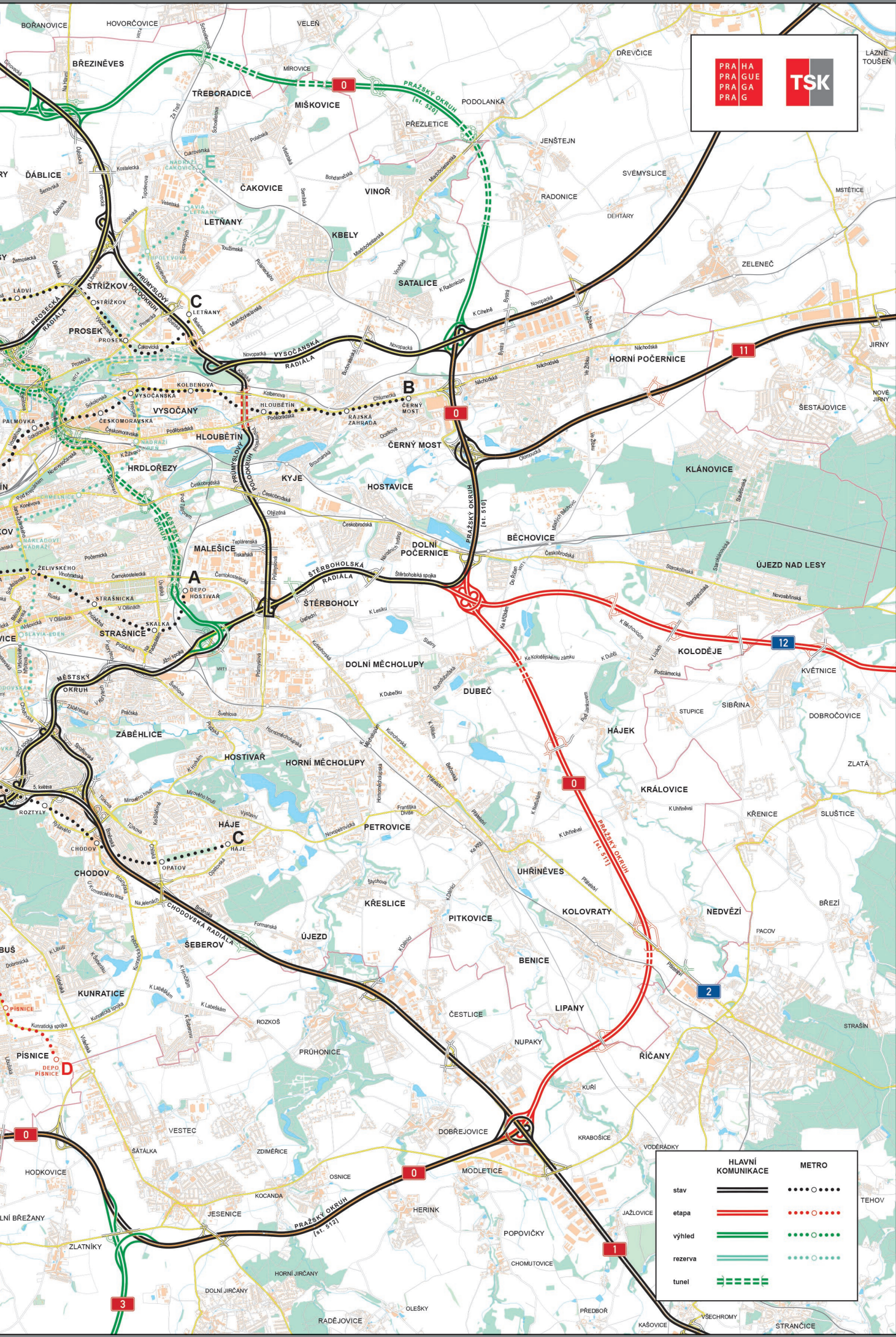
Vydala a zpracovala Kartografie PRAHA, a.s. v roce 2021 jako účelový náklad pro Technickou správu komunikací hlavního města Prahy, a.s. Jakákoliv reprodukce mapy nebo její části je povolena jen se souhlasem výše uvedených společností.

Topografický podklad © Kartografie PRAHA, a.s.
Odborný obsah © TSK hl. m. Prahy, a.s.
Stav k 31. 12. 2021

1 : 90 000



VONOKLASY NOVÁ VRÁŽ ČERNOŠICE
STARÁ VRÁŽ



HLAVNÍ KOMUNIKACE		METRO	
stav	==	•••••	
etapa	==	•••••	
výhled	==	•••••	
rezerva	==	•••••	
tunel	==	•••••	

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	Pořadí	Lokalita
ZPI-001	Městský okruh 2,5 km směr západ	ZPI-612	Patočkova 1
ZPI-002	Městský okruh 2,5 km směr východ	ZPI-621	Evropská 1
ZPI-011	Štěrboholská radiála 1	ZPI-622	Evropská 2
ZPI-012	Štěrboholská radiála 2	ZPI-623	Podbabská
ZPI-021	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.



■ ZPI-624 Svatovítská (při TKB)



■ ZPI-122 Wilsonova 1 a zobrazení dojezdové doby

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

Kooperativní systémy – lokality RSU

Komunikace	Počet	Komunikace	Počet
K Barrandovu	3	Vídeňská	3
Českobrodská	3	Chlumecká	3
Kutnohorská	3	Evropská	3
Podbabská, Jugoslávských partyzánů, Svatovítská	3	Těšnovský tunel	2

TELEMATICKÉ SYSTÉMY PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU

V tomto odstavci uvádíme telematické systémy, jejichž účelem je řešit problematiku zvýšení bezpečnosti provozu v konkrétních lokalitách konkrétními opatřeními. Tyto systémy často mají pouze lokální působnost.

Nejpočetnějším takovým systémem je informativní měření rychlosti. Radarem změřená rychlost je účastníkům silničního provozu ihned zobrazena na LED panelu, což vede ke zvýšení dodržování maximální povolené rychlosti.

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. V současné době jsou nově na dalších 4 lokalitách (2x Bělehradská, Křesomyslova, Rašínovo nábřeží) a další lokalita se připravuje.

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

Telematické systémy pro zvýšení bezpečnosti provozu

Systém	Počet	Popis
IMR	126	Informativní měření rychlosti
DAVID	15	Sympatické měření rychlosti
KVV	5	Kontrola výšky vozidel
LED	10	Lokality přechodů zvýrazněných aktivními zemními LED návěstidly

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
249 SSZ (100 %)	223 SSZ (90 %)	66 SSZ (27 %)	157 SSZ (63 %)
rok 2021: +2 SSZ	rok 2021: +4 SSZ	rok 2021: -1 SSZ	rok 2021: +5 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 2021 v souvislosti s výstavbou železniční stanice Zahradní Město k výstavbě dvou nových SSZ s preferencí tramvají. V rámci této akce byla zavedena preference tramvají také na přilehlé křižovatce Švehlova – rampa Jižní spojky. Žádné SSZ nebylo v tomto roce na tramvajové trati zrušeno.

V rámci obnov SSZ byla nově zavedena preference na dalších dvou SSZ, a to na křižovatkách Vinohradská – U vodárny a Na Pankráci – Táborská. Na dvou SSZ byla preference zrušena. Na křižovatce Švehlova – Topolová se však jedná pouze o dočasné zrušení v souvislosti s výstavbou nové tramvajové smyčky. Došlo také k zavedení preference na již dříve obnovené křižovatce Vršovická – Bělocerkevská. Samostatný řízený přechod v Sekaninova – přechod Křesomyslova po významné úpravě v rámci rekonstrukce tramvajové trati nově umožňuje pouze podmíněnou preferenci namísto preference absolutní. Celkový počet SSZ s preferencí tak vzrostl na 223 a podíl signalizovaných míst s preferencí tramvají v Praze dosáhl téměř 90 %.



■ SSZ 0.716 Průběžná – rampa Jižní spojky

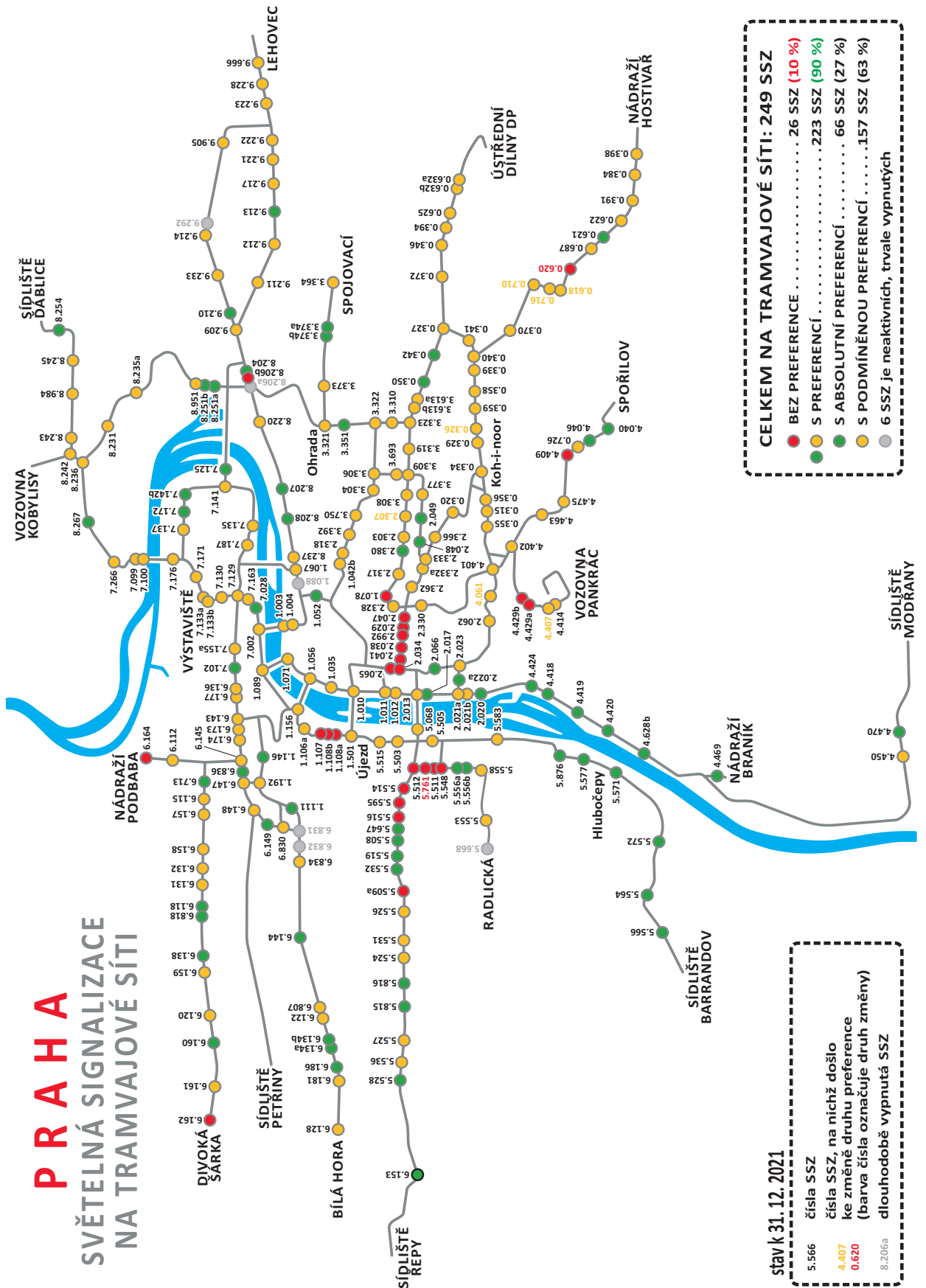


■ SSZ 0.326 Vršovická – Bělocerkevská

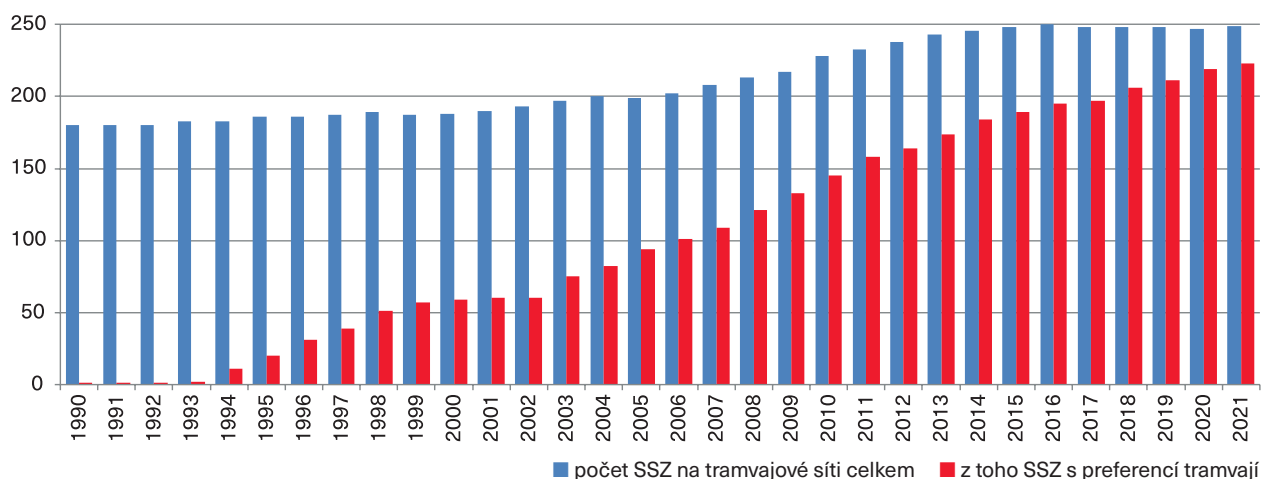
SSZ, na nichž byla v roce 2021 zavedena preference tramvají

0.326	Vršovická – Bělocekevská (P)	0.716*	Průběžná – rampa Jižní spojky (P)
0.618	Švehlova – rampa Jižní spojky (P)	2.307	Vinohradská – U vodárny (P)
0.710*	Průběžná – Na padesátém (P)	4.407	Na Pankráci – Táborská (P)

(P) ... podmíněná preference (A) ... absolutní preference * nové SSZ v roce 2021



SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI



Preference autobusů na SSZ – základní údaje

S detekcí pro preferenci autobusů	S aktivní* detekcí autobusů	S pasivní* detekcí autobusů
260 SSZ (100 %)	250 SSZ (96 %)	10 SSZ (4 %)
rok 2021: +9 SSZ	rok 2021: +8 SSZ	rok 2021: +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.

Preference autobusů formou aktivní detekce byla zřízena na první dvojici křižovatek v Praze v průběhu roku 2003, a to v rámci účasti hlavního města na evropském projektu Trendsetter.

Následně byla zaváděna preference autobusů zejména v okolí nově zprovozněných úseků metra (linky C ve směru do Letňan).

Nyní je již preference standardně realizována na nových či obnovovaných SSZ.

V roce 2021 přibylo 8 SSZ, na nichž mohou být autobusy preferovány s využitím aktivní detekce, z toho jsou 3 křižovatky nově vybaveny světelnou signalizací. SSZ 6.592 Evropská – přechod u zast. Dědina bylo osazeno pasivní detekcí. Celkový počet SSZ s detekcí pro preferenci autobusů tak dosáhl počtu 260.



■ SSZ 0.710 Průběžná – Na padesátém

Křižovatky, na nichž byla v roce 2021 zřízena detekce pro preferenci autobusů

0.326	Vršovická – Bělocerkevská	4.407	Na Pankráci – Táborská
0.618	Švehlova – rampa Jižní spojky	4.414	Na Pankráci – Děkanská vinice
0.626	Na padesátém – Vyžlovská	6.592	Evropská – přechod u zast. Dědina (P)
0.710*	Průběžná – Na padesátém	8.952*	Ústecká – K Ládví
0.716*	Průběžná – rampa Jižní spojky		

* Nové SSZ v roce 2021

(P) ... pasivní detekce

Světelná signalizace vybavená detekcí pro preferenci autobusů

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
SSZ s detekcí BUS	7	8	20	54	81	104	121	144	167	180	200	206	223	231	238	245	251	260

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. Snížení počtu míst se smíšeným provozem a liniové preference vozidel VHD se v případě tramvají dosahuje výstavbou tratí na samostatných tělesech, případně jejich oddělením od ostatního provozu podélnými betonovými tvarovkami (v Praze je na samostatném tělese téměř 53 % z 143,0 km tramvajových tratí).

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

PREFERENZE 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 2021 dosáhly zvýšené dělicí tvarovky podél tramvajových kolejí celkové délky cca 14 110 metrů. V minulém roce přibylo cca 640 metrů tvarovek. Zhruba 460 m tvarovek přibylo v rámci rekonstrukce tramvajové trati v Tábořské ulici a 220 m tvarovek přibylo na nábřeží Edvarda Beneše před zastávkou Čechův most. Nižší desítky metrů byly zrušeny na Bělehradské a Křesomyslově ulici.



■ Zvýšená tvarovka v Tábořské ulici



■ Vyhrazený pruh pro autobusy na Prosecké ulici

PREFERENZE AUTOBUSŮ – VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY

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

Na konci roku 2021 dosáhly vyhrazené autobusové pruhy délky cca 62 000 metrů (cca + 5 500 m), z toho na komunikacích délky 45 000 metrů (cca + 4 200 m) a na tramvajových tělesech 17 000 metrů (cca + 1 300 m).

V uplynulém roce byly nejrozsáhlejší realizace v ulicích Prosecké (v souhrnné délce téměř 1 500 m) a Lhotecké (mezi zastávkami Hasova a Sídliště Lhotka). Pro provoz významná jsou i opatření před Barrandovským mostem – na rampě z ulice K Barrandovu a změna začátku pruhu pro autobusy na Jižní spojce před Barrandovským u odbočení do Modřanské.



BEZPEČNOST DOPRAVY

9.1 DOPRAVNÍ NEHODOVOST

V roce 2021 bylo v Praze evidováno 17 510 nehod (+3 % oproti roku 2020), při nichž bylo 22 osob usmrceno (0 %) a 1 735 osob zraněno (0 %). Došlo k 451 nehodám s účastí chodců (+6 %), při kterých bylo 8 osob usmrceno (+14 %) a 394 osob zraněno (+4 %). Chodci sami zavinili 184 nehod (+7 %), přičemž bylo usmrceno 5 osob (+400 %) a 152 osob bylo zraněno (+5 %).

Rozhodující podíl nehod zavinili řidiči (16 958 z 17 510 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 450 (+11 %).

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

Rok	2019	2020	2021	Rozdíl 21/20
Počet nehod	21 458	16 925	17 510	+3
Počet smrtelných zranění	20	22	22	0
Počet těžkých zranění	114	131	126	-4
Počet lehkých zranění	1 958	1 604	1 609	0
Počet nehod se zraněním	1 760	1 497	1 529	+2
Počet nehod bez zranění	19 698	15 428	15 981	+4
Zaviněno řidičem	20 753	16 363	16 958	4
z toho nedodržení bezpečné vzdálenosti	3 652	2 711	2 683	-1
nevěnování se řízení	1 944	1 374	1 213	-12
jízda na červenou	297	214	221	+3
nedání přednosti proti příkazu dopravní značky	1 017	856	842	-2
nedání přednosti při odbočování vlevo	725	571	596	+4
nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	1 689	1 116	1 255	+12
nepřízpůsobení rychlosti hustotě provozu	146	108	90	-17
nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla	123	118	123	+4
nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, mokro, bláto apod.)	392	353	465	+32
nepřízpůsobení rychlosti komunikaci (zatačka, šířka, klesání, stoupání apod.)	158	146	145	-1
Zaviněno závadou komunikace	9	6	9	+50
Zaviněno chodcem	271	172	184	+7
Zaviněno cyklistou	148	145	149	+3

Základní trendy nehodovosti v roce 2021 lze charakterizovat mírným nárůstem počtu evidovaných nehod ve srovnání s předcházejícím rokem, stagnací v počtu usmrcených a lehce zraněných osob, mírným poklesem těžce zraněných osob a mírným nárůstem počtu nehod se zraněním. Obecně lze říci, že rok 2021 byl v porovnání s rokem 2020 příznivější jak do počtu nehod, tak do jejich následků. Během roku 2021 se automobilová doprava po mírnějších jarních měsících dostala na své obvyklé hodnoty, na které jsme u ní byli zvyklí před vypuknutím pandemie koronaviru. Tento fakt ale nestál za zhoršením následků dopravních nehod a v porovnání s rokem 2019 se jedná o pokles cca 15 % u počtu nehod se zraněním.

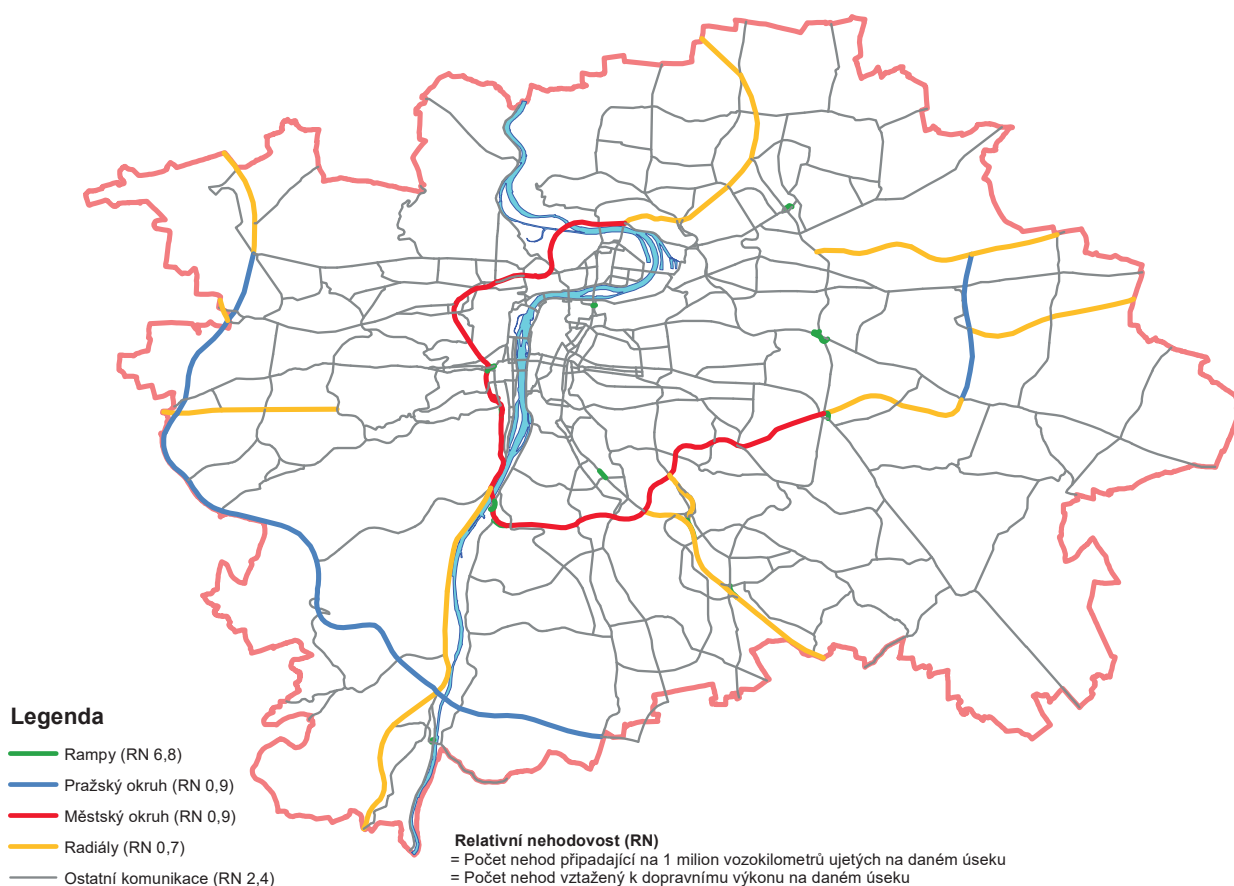
Z posouzení dlouhodobého vývoje evidovaných dopravních nehod v Praze vyplývá, že v 60. až 80. letech minulého století byl trend relativně příznivý. Počty nehod odpovídaly vývoji dopravních výkonů, případně se zvyšovaly

pomaleji než dopravní výkony. V 90. letech se základní tendence vývoje změnila v nepříznivou a dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika vyjadřovaná ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Až po roce 2001 se počet evidovaných dopravních nehod začal znovu snižovat, a to i při dále pokračujícím nárůstu automobilového provozu. Současně se snížila i relativní nehodovost, o 68 % v roce 2021 ve srovnání s rokem 2000. V roce 2021 připadalo v celopražském průměru 2,4 evidovaných dopravních nehod na 1 milion ujetých vozokilometrů.

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

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



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

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

Positivní trend vývoje dopravní nehodovosti a zejména následků při dopravních nehodách, který byl nastaven poklesem všech druhů zranění v roce 2019, vystřídal ne příliš lichotivý vývoj smrtelných a těžkých zranění v roce 2020, kdy i přes čtvrtinový meziroční pokles celkového počtu nehod došlo v těchto statistikách k nárůstu. Rok 2021 zaznamenal při 20 % poklesu počtu dopravních nehod oproti roku 2019 také nárůst v počtu smrtelně a těžce zraněných osob. 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 21 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 1 735 zranění v roce 2021, tj. o 55 %, zatímco ve stejném období vzrostl automobilový provoz v Praze o 38 %.

Ještě příznivější je porovnání dlouhodobého vývoje počtu zranění s intenzitou automobilového provozu. Ve srovnání s rokem 1990 se za posledních 31 let automobilový provoz ve městě zvýšil na více než trojnásobek (o 215 %), zatímco počet zranění při dopravních nehodách poklesl o 47 % (ze 3 269 zranění v roce 2020) na 1 735 zranění v roce 2021), a to všech druhů zranění: smrtelných, těžkých i lehkých.

Počet dopravních nehod, zranění a relativní nehodovost v Praze

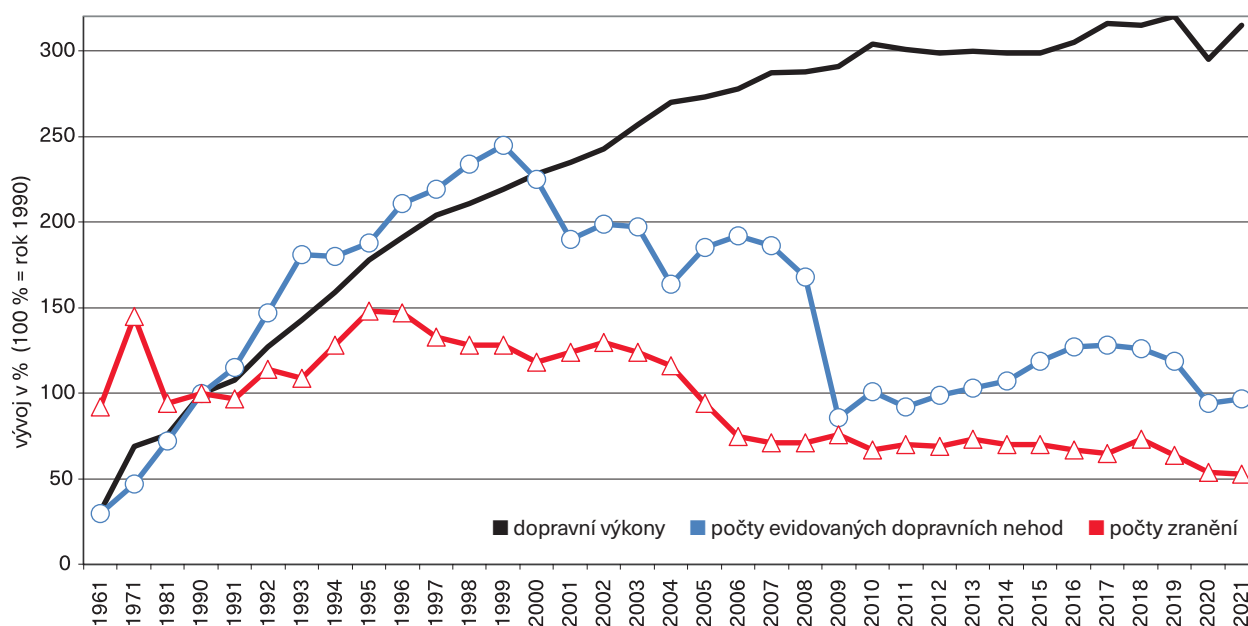
Rok	Celkem nehod		Smrtelná zranění		Těžká zranění		Lehká zranění		Relativní nehodovost	Dopravní výkony (%)
	počet	%	počet	%	počet	%	počet	%		
1961	5 495	30 %	63	69 %	580	157 %	2 361	84 %	7,3	31 %
1971	8 496	47 %	123	135 %	567	154 %	4 046	144 %	5,1	69 %
1981	13 064	72 %	81	89 %	401	109 %	2 572	92 %	7,1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

100 % = rok 1990

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

Dopravní výkony = ujeté vozokilometry na celé komunikační síti.

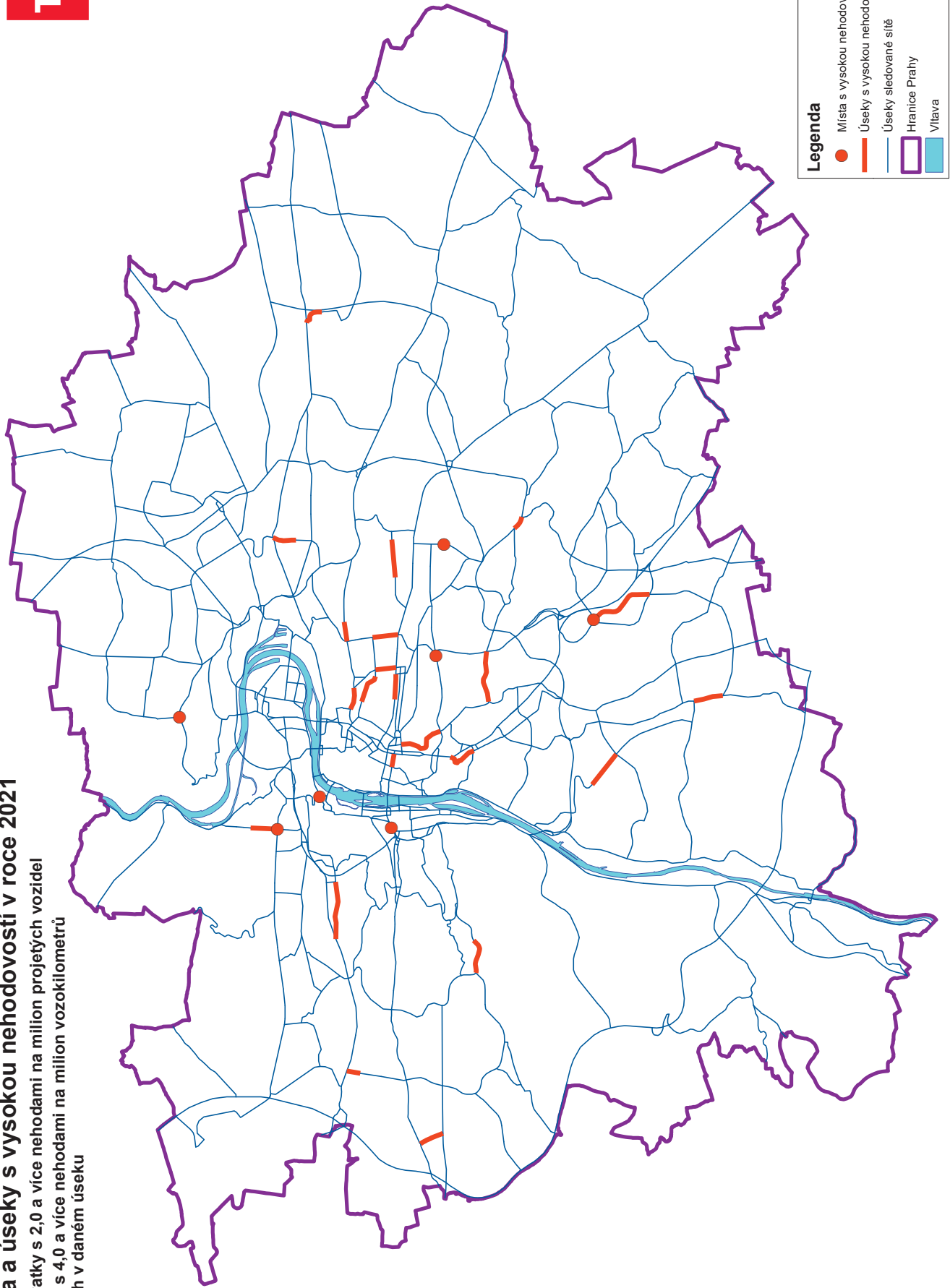
NEHODY, ZRANĚNÍ A DOPRAVNÍ VÝKONY V PRAZE 1961–2021 (celá komunikační síť, rok celkem)



Místa a úseky s vysokou nehodovostí v roce 2021

Křižovatky s 2,0 a více nehodami na milion projetých vozidel

Úseky s 4,0 a více nehodami na milion vozokilometrů ujetých v daném úseku

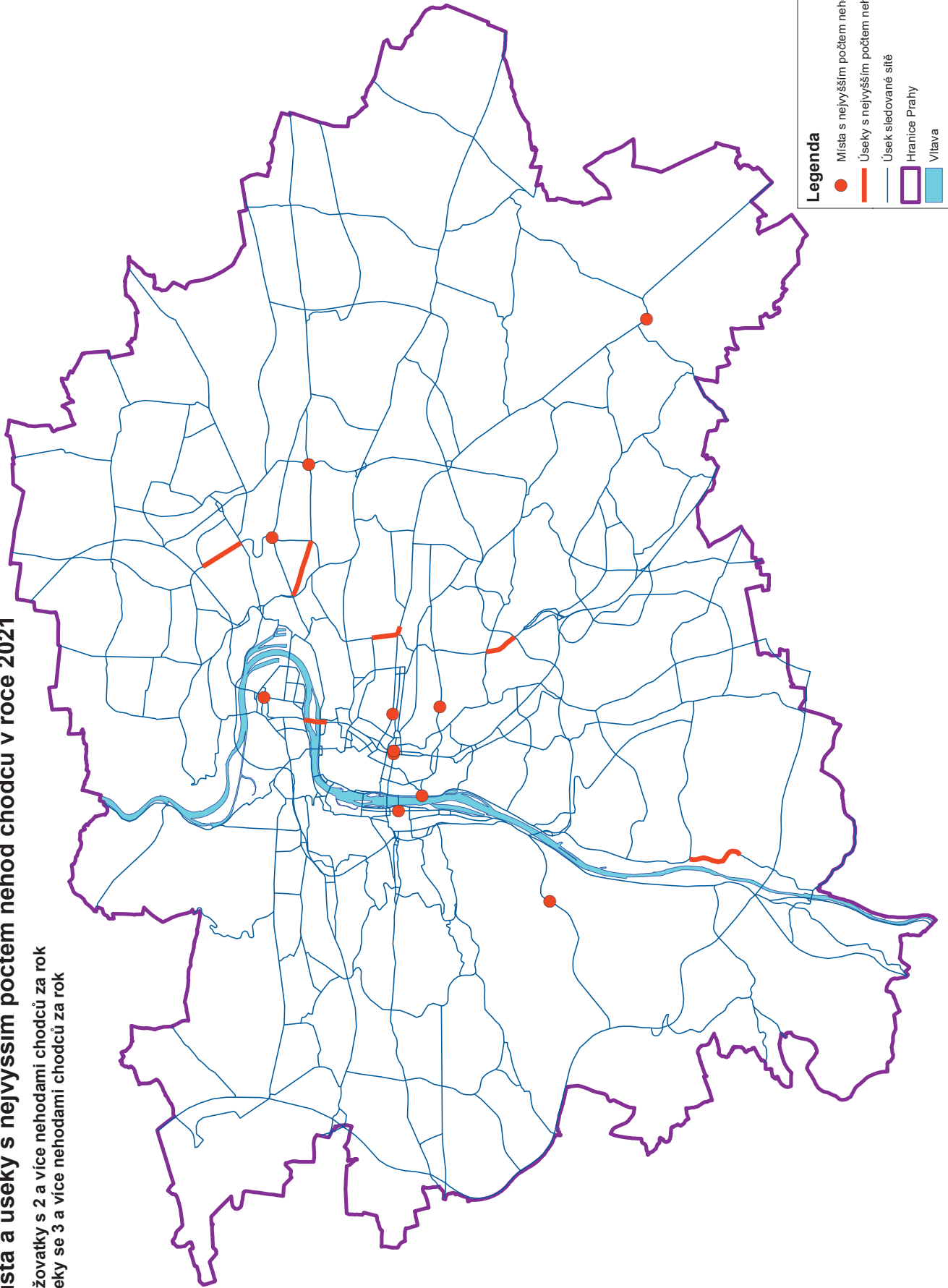


Legenda

- Místa s vysokou nehodovostí
- Úseky s vysokou nehodovostí
- Úseky sledované sítě
- Hranice Prahy
- Vltava

Místa a úseky s nejvyšším počtem nehod chodců v roce 2021

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
- Hranice Prahy
- Vltava

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 2021 byl průběh dopravní výchovy a všech bezpečnostně preventivních programů stejně jako mnoho dalších oborů ovlivněn pandemií COVID-19.

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 dle Tematického plánu Ministerstva dopravy ČR 11 818 žáků. Tato výuka byla možná pouze v čase, kdy nebyla Ministerstvem školství nařízena distanční výuka žáků (od dubna).

V roce 2021 proběhla celá řada dopravně výchovných programů, jejichž cílem je přispívat ke zvýšení efektivity dopravně výchovného působení ve školách, které byly omezeny díky nařízeným bezpečnostním opatřením souvisejícím 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 2021 byl zakončen jízdami zručnosti pro řidiče osobních aut, které proběhly ve spolupráci s AOS klub Praha v AČR v měsíci listopadu a prosinci.



■ Dopravní hřiště MČ Praha 9

9.3 OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI

Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti na komunikační síti hlavního města Prahy bylo v roce 2021 vynaloženo v rámci rozpočtu BESIP celkem 113,28 mil. Kč. Jde o prostředky určené na stavební úpravy, úpravy dopravního značení, osazení dopravních zařízení, projektovou přípravu a preventivní programy. Významné úpravy se realizovaly nezávisle na investičních akcích a údržbě komunikací.

Na kapitálové výdaje (úprava a realizace přechodů pro chodce, výstavba stavebních zpomalovacích prahů, přisvětlení přechodů pro chodce a další opatření stavebního charakteru, projektová příprava) bylo vyčerpáno z rozpočtu hl. m. Prahy 112,89 mil. Kč.

Ostatní nestavební dopravně bezpečnostní opatření, zejména u škol a přechodů pro chodce (zdrsňování dlážděných vozovek, úprava dopravního značení), byla realizována v rámci běžných výdajů s finančními náklady 0,39 mil. Kč.



■ Úprava křižovatky Toužimská – Hrušovická



■ Úprava křižovatky Nepomucká – Pod Školou

Část finančních prostředků roku 2021 byla použita na úhradu nákladů spojených s vypracováním a projednáním projektové dokumentace. Mezi připravovanými akcemi lze zmínit např. úpravy křižovatek U Vojenské nemocnice – Na Petřínách (Praha 6) a stále probíhající 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), Nad Královskou oborou – Jana Zajíce (Praha 7), Úvalská – Donatellova (Praha 10), úpravu uličního prostoru v ulici Doláková (Praha 8), Bratří Venclíků a Cíglerova (Praha 14) a návrh nových přechodů pro chodce v křižovatkách K Ďáblicům – Ládevská (Praha 8), Novovysočanská – Za Krejčárkem (Praha 9) a Přípotoční – Sportovní (Praha 10).

Mezi významné akce realizované v roce 2021 lze uvést realizaci okružní křižovatky Horoměřická – Nebušická (Praha 6) a stavební úpravy křižovatek Štěchovická – Žermanická (Praha 10), Cimburkova – Seifertova (Praha 3) a Pod Školou – Nepomucká a Pod Školou – Slávy Horníka (Praha 5).

Dále proběhla výstavba stavebních zpomalovacích prahů v lokalitách Toužimská – Hrušovická (Praha 19), Libocká – U Stanice (Praha 6) a Karlštejnská – Záluské (Praha 5).

Dělicí ostrůvky byly realizovány v lokalitách Generála Šišky – Mladenovova (Praha 12), Koněvova – Jeseniova (Praha 3) a Ďáblická – Hřenská (Praha 8).

Nové přechody pro chodce vznikly v místech Podbělohorská – Nad Motolskou nemocnicí (Praha 6), Plaňanská (Praha 10) a Vlčkova – Krásova (Praha 3).

Další opatření ke zvýšení bezpečnosti v podobě přisvětlení přechodu pro chodce bylo realizováno na přechodech Roztylská – Na Jelenách (Praha 11), Tupolevova (Praha 18), Elišky Přemyslovny – Ke Kamínce (Praha 16) a Ve Žlíbku – Čtverákova (Praha 20).

ORGANIZACE DOPRAVY A JEJÍ ZMĚNY

10

V průběhu roku 2021 nadále probíhaly dlouhodobé i krátkodobé změny v organizaci dopravy na dopravně významných komunikacích v souvislosti s akcemi, jejichž investory byly převážně TSK hl. m. Prahy, a.s., DP hl. m. Prahy, a. s., a provozovatelé inženýrských sítí (PVS, PVK, PP, PT).

V centru města pokračovala rekonstrukce ulice Koněvova, která byla rozdělena na dvě části, a to na úsek Rokycanova – Ostromečská a Ostromečská – Černínova. Omezení provozu také způsobila rekonstrukce chodníků a vozovky na Karlově náměstí. Na dalším částečném snížení plynulosti dopravy se podílela zejména dopravní opatření na Severojižní magistrále (ulice Argentinská a Hlávkův most).

V severovýchodním sektoru proběhla demolice mostu v ulici Božanovská. Po zimní přestávce pokračovaly stavební práce na druhé polovině mostu v ulici Ve žlábku přes dálnici D10. Významnější změny dopravního režimu byly v oblasti Kyjí, kde se začalo s rekonstrukcí mostu, který překlenuje železniční trať. Stavební práce nebylo možné provádět bez vyloučení provozu, proto byl most po celou dobu oprav uzavřen pro veškerou dopravu. Oprava vozovky si vyžádala snížení plynulosti dopravy ve vybraných úsecích komunikací Mladoboleslavská, Veselská a Štěrboholská spojka.

V jihozápadním sektoru byl opraven most v ulici K Austisu přes dálnici D0, který byl po celou dobu úplně uzavřen. Další akcí bylo pokračování souvislé údržby v ulici Bucharova. Na začátku března se v ulici Strakonická začalo s rozšířením stávající komunikace, po jejímž dokončení došlo ke zprovoznění nejdelšího vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla MHD a IZS, a to v délce 2,7 km.



■ Rozšíření podjezdu v ulici Průběžná



■ Výstavba kruhového objezdu v křižovatce Horoměřická – Nebušická

V severozápadním sektoru se začalo s přestavbou mostního objektu v ulici Horoměřická, která byla zcela uzavřena. V ulici Patočkova ve směru do centra v úseku ulic Bělohorská a Pod Královkou proběhla výměna povrchu vozovky.

V jihovýchodním sektoru probíhají stavby, které mají vliv na organizaci dopravy již několik let. Jedná se o rekonstrukci ulic Chodovská, Jabloňová, Křesomyslova a Kutnohorská. V rámci dokončení optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží byl zprovozněn výrazně rozšířený podjezd v ulici Průběžná, díky kterému došlo ke zvýšení plynulosti dopravy, protože jak vozidla IAD, tak MHD mají vlastní jízdní pas, což výrazně zvýšilo propustnost také v přilehlé křižovatce s ulicemi Jižní spojka a Švehlova. V neposlední řadě byla zvýšena podjezdná výška, díky které již nedochází k častému uvíznutí nákladních automobilů.

DOPRAVA V KLIDU

11.1 PARKOVÁNÍ V ZPS

Během roku 2021 došlo k několika rozšíření zón placeného stání (ZPS) do dalších oblastí v Praze. 1. 4. 2021 byly rozšířeny ZPS na Praze 9 v oblasti Proseka, Střížkova, Krocínky, dále okolo Poděbradské a Novovysočanské ulice. 5. 4. 2021 byly zavedeny nové ZPS v Praze 18 – Letňanech. 1. 7. 2021 se rozšířily ZPS na Praze 10 o Záběhlice a část Michle. 15. 11. 2021 pak byly rozšířeny ZPS na Praze 6 na území Baby a Liboce.

Vzhledem k situaci posledních let (COVID-19) byl kladen větší důraz na technický vývoj. Klienti mohli začít využívat registraci do Osobního účtu prostřednictvím telefonické linky a prostřednictvím Identity občana. Omezili jsme tak výrazně návštěvnost výdejen parkovacích oprávnění.

Nadále probíhá osazování Infoboxů v lokalitách, kde nejsou potřebné parkovací automaty. 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.

Vývojem prošlo také dopravní značení u fialové smíšené zóny. V některých nově rozšiřovaných lokalitách je použita kombinace svislého dopravního značení vyhrazené parkoviště společně s dodatkovou tabulkou fialové zóny. Pro zdůraznění režimu zón placeného stání je tato kombinace doplňována modrým vodorovným značením.



■ Nové ZPS v Jablonecké ulici na Proseku



■ Nové ZPS v Chrpové ulici na Zahradním Městě

V PRAZE JSOU AKTUÁLNĚ TŘI TYPY ZÓN PLACENÉHO STÁNÍ

Modrá (rezidentská) – určena především pro rezidenty (osoby s trvalým pobytem na území dané městské části). Mohou zde, v případě potřeby, parkovat i návštěvníci po omezenou dobu (1–3 h dle dané městské části). Platba parkovného zde probíhá pouze prostřednictvím Virtuálních parkovacích hodin. Ty lze využít na www.mpla.cz, kde lze též využívat verzi webové aplikace pro mobilní telefony.

Fialová (smíšená) – určena jak rezidentům, tak i návštěvníkům. Pro návštěvníky je zde prodloužena možnost parkování až na 24 h. Platba parkovného probíhá buď v parkovacích automatech (platební kartou nebo mincemi) nebo prostřednictvím Virtuálních parkovacích hodin.

Oranžová (návštěvnícká) – určena pouze pro návštěvníky, nelze zde tedy parkovat na základě dlouhodobého parkovacího oprávnění (rezidenti, abonenti). Tyto zóny nejsou zavedeny ve všech městských částech a jsou převážně na místech, kde lze předpokládat zvýšenou návštěvnost oblasti na krátkou dobu. Parkování je zde omezeno na 2 až 3 h (dle městské části). Platba parkovného probíhá buď v parkovacích automatech (platební kartou nebo mincemi) nebo prostřednictvím Virtuálních parkovacích hodin.

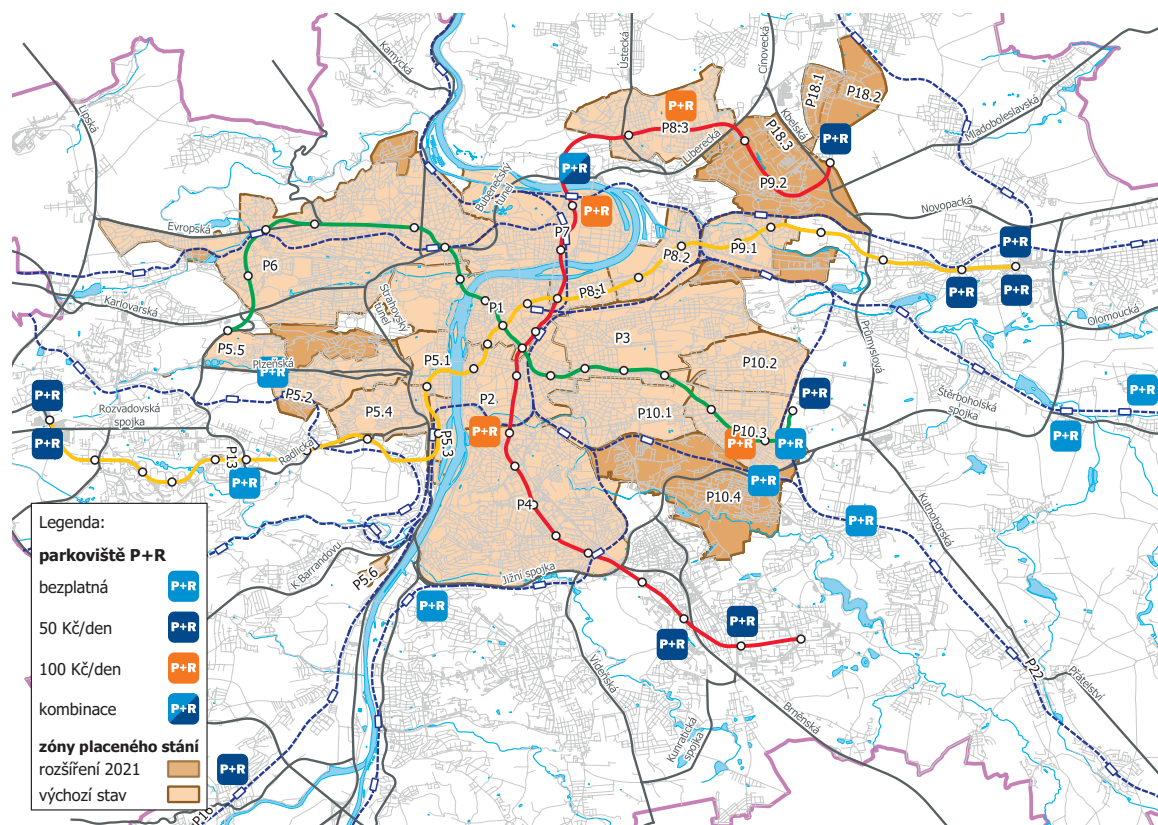
Provozní režim (provozní doba, hodinový tarif atd.) ZPS není jednotný. Provozní režim si každá městská část volí samostatně. Může se tedy lišit jak v rámci jednotlivých MČ, tak i v rámci jedné MČ. Obecně platí, čím blíže k centru města se parkující nachází, tím je tarif vyšší. V centru bývá provozní doba na většině zón 24 h/denně. Provozní údaje jsou vždy uvedeny na příslušném dopravním značení. Hodinový tarif pro platbu návštěvnického parkovného je pak vyvěšen na příslušném parkovacím automatu nebo ve Virtuálních parkovacích hodinách.

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

Počet parkovacích stání a parkovacích automatů v oblastech se ZPS (stav k prosinci 2021)

	Rezidentní zóna	Smišená zóna	Návštěvnická zóna	Ostatní	CELKEM	Počet parkovacích automatů
Praha 1	6 086	1 848	0	644	8 578	87
Praha 2	7 898	3 430	0	632	11 960	113
Praha 3	11 195	3 278	0	596	15 069	103
Praha 4	12 953	8 628	188	831	22 600	183
Praha 5	9 284	4 418	87	615	14 404	105
Praha 6	18 890	8 417	5	1 100	28 412	197
Praha 7	6 592	2 131	538	424	9 685	68
Praha 8	9 619	5 044	91	586	15 340	85
Praha 9	0	10 265	0	377	10 642	53
Praha 10	17 699	6 921	104	751	25 475	91
Praha 13	0	0	56	5	61	2
Praha 16	0	0	18	2	20	1
Praha 18	0	3 507	0	104	3 611	6
Praha 22	0	0	120	6	126	3
CELKEM	100 216	57 887	1 207	6 673	165 983	1 097

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



11.2 ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

Parkoviště P+R jsou na území hlavního města Prahy v provozu již od roku 1997. V závěru roku 2021 bylo možné odstavit osobní automobil a pokračovat hromadnou dopravou na 23 parkovištích P+R s celkovou kapacitou 4 630 stání (4 371 stání pro základní funkci systému P+R, 174 stání pro invalidy a 85 stání využívaných dlouhodobě pro jiné účely).

Provozní doba a ceny za parkování			
Parkoviště P+R	Provozní doba	Denní parkovné (do od 1.8.)	Porušení řádu*
Kongresové centrum Praha (KCP)	4:00 – 1:00	90 Kč 100 Kč	210 Kč
Holešovice, Ládví, Skalka 1	4:00 – 1:00	20 Kč 100 Kč	100 Kč
Černý Most 1 a 2, Depo Hostivař, Chodov, Letňany, Opatov, Radotín, Rajská zahrada, Zličín 1 a 2	4:00 – 1:00	20 Kč 50 Kč	100 Kč
Běchovice, Běchovice-střed, Braník, Kotlářka, Nádraží Hostivař, Nové Butovice, Skalka 2, Troja (mimo provozování Zoo Praha), Zahradní Město	nepřetržitě	bezplatné stání souvisle po dobu max. 12 hodin	hrozba pokuty při nedodržení místní úpravy
Troja (při provozování Zoo Praha)	9:00 – 19:00 (v době provozu kyvadlové linky)	50 Kč	–

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

Na základě usnesení Rady HMP (č. 819 ze dne 19. 4. 2021) byly od 1. srpna 2021 upraveny ceny za parkování na parkovištích P+R. Nově jsou parkoviště rozdělena do tří tarifních zón.

Parkoviště Troja je provozováno formou smíšeného režimu ve spolupráci TSK hl. m. Prahy, a.s. a Zoo Praha. Na základě rozhodnutí Rady HMP (č. 267 ze dne 15. 2. 2021) provozovala parkoviště Zoo Praha v období 20. 3. – 31. 10. 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 tis. 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 566 229 vjezdů vozidel. V úhrnných hodnotách došlo ve využívání P+R k poklesu o 23 974 vjezdů vozidel (-4 % oproti roku 2020), vůči situaci před COVID-19 pak o celkový pokles o 387 712 vjezdů vozidel (-40,1 % oproti roku 2019).

Porovnáme-li využití P+R s celoroční evidencí parkujících s obdobím roku 2019 (tedy stav před vlivem specifické situace okolo COVID-19), pak systém P+R zaznamenal pokles využití o 35,3 % během roku 2020 a 35,1 % během roku 2021. Nad rámec situace okolo COVID-19 měla na výsledky významný vliv i výše zmíněná úprava cen za parkování na parkovištích P+R v Praze.

Průměr denního využití jednoho parkovacího stání (včetně víkendů) na P+R s evidencí vjezdů vozidel se v roce 2021 pohyboval na úrovni 0,6 vozidel/PS/den, zatímco v roce 2019 na 1,0 vozidel/PS/den. Nejnižší hodnoty vykázal Černý Most 1 a KCP (0,2 vozidel/PS/den) a P+R Radotín (0,3 vozidel/PS/den).

Využívání základní funkce záchytných parkovišť

Záchytné parkoviště	P+R stání	Parkujících vozidel		Záchytné parkoviště	P+R stání	Parkujících vozidel	
		10/2021	za rok			10/2021	za rok
Běchovice	92	neevidováno		Nádraží Hostivař	74	neevidováno	
Běchovice-střed	60	neevidováno		Nové Butovice	57	neevidováno	
Braník	110	neevidováno		Opatov	208	3 617	30 783
Č.Most 1 (od 12/21)	866	-	4 716	BUS Písnice (do 03/21)	95	neevidováno	
Černý Most 2	128	4 493	37 202	Radotín	36	300	3 790
Depo Hostivař	169	4 642	46 172	Rajská zahrada	88	2 171	20 444
Holešovice	74	2 247	27 927	Skalka 1	63	821	13 529
Chodov	653	14 657	139 090	Skalka 2	74	neevidováno	
KCP	260	1 886	17 247	TRAM Troja	269	neevidováno	
TRAM Kotlářka	181	neevidováno		Zahradní Město	54	neevidováno	
Ládví	78	1 183	16 716	Zličín 1	83	3 144	31 015
Letňany	633	17 590	154 176	Zličín 2	61	2 438	23 422

Nejnižší míru využití zaznamenala nadpoloviční část P+R v březnu 2021. V tomto měsíci se využití P+R pohybovalo nejčastěji okolo 50 % hodnot obvyklých pro stejný měsíc v roce 2019, slabší využití okolo 30 % pak zaznamenala kapacitnější P+R Chodov a Letňany, ale i P+R Opatov.

Od dubna začal oslabovat vliv COVID-19 a do července využití P+R vystoupalo na úroveň okolo 80 % u P+R Chodov, Ládví, Radotín a Rajská zahrada, okolo 90 % u P+R Depo Hostivař, Holešovice, Letňany, Skalka 1, Zličín 1 a 2 a u P+R Černý Most 2 a Skalka 1 i nad hodnoty obvyklé v roce 2019. Parkovištěm v okolí částečně přispíval výpadek kapacity P+R Černý Most 1 v době výstavby nového parkovacího domu. Využití garáží pod KCP má mírný růstový trend se slabší závislostí na situaci okolo COVID-19.

Od srpna začalo působit navýšení cen za parkování na P+R v Praze. Vývoj na P+R se v dalších měsících ubíral dvěma směry, kdy buď došlo k zastavení návratu k hodnotám před COVID-19 (P+R Depo Hostivař, Chodov, Letňany, Rajská zahrada, Zličín 1 a 2) nebo k poklesům ve využívání na úroveň okolo 50 % hodnot roku 2019 (P+R Ládví, Radotín, Skalka 1 a pozvolněji i Holešovice). Lze sledovat, že kromě lokálních dopadů se úprava cen promítla i v poklesu druhotného využívání parkovacích kapacit během pracovních dní a celodenně o víkendech.

Napříč všemi P+R se pak nejpozději během listopadu opět začal projevovat pokles využití vlivem situace kolem COVID-19, tentokrát však zřetelně mírnější než v předchozím roce.

Vývoj příjmů a výdajů plynoucích z provozu (v tis. Kč bez DPH)

Rok	Příjmy	Náklady	Bilance
2017	16 834	22 034	- 5 200
2018	16 935	22 195	- 5 260
2019	20 778	26 734	- 5 956
2020	15 755	29 195	- 13 440
2021	21 714	27 232	- 5 518

Přestože využívání systému P+R v posledních dvou letech téměř stagnuje, pomohla úprava cen vyrovnat výslednou ekonomickou bilanci systému P+R přibližně na úroveň roku 2019.

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.

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 přes 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 Rajska 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. Pouze v únoru bylo využíváno 19 z 20 stání, jinak byla celoročně obsazena veškerá vymezená kapacita.

PŘEHLED ZMĚN USKUTEČNĚNÝCH BĚHEM ROKU 2021

P+R Písnice k 15. března 2021 ukončilo provoz a plocha byla navracena Správě služeb hl. m. Prahy pro zajištění řádného výkonu odtahové služby v souvislosti s novelou zákona č. 13/1997 Sb.

U tramvajové smyčky Zahradní Město byl v říjnu 2021 obnoven provoz bezobslužného P+R o kapacitě 59 parkovacích míst, z toho 5 vyhrazených pro ZTP.



Na P+R Černý Most 1 byl 1. prosince 2021 zahájen provoz nového parkovacího domu s kapacitou 886 parkovacích míst. Z toho 20 míst je vyhrazeno pro ZTP, 8 míst s nabíjecími stojany pro elektromobily a 94 míst lze využít vozidly s CNG/LPG. Na vyhrazených místech je umožněno i stání motorek. V uzamykatelném prostoru jsou k dispozici stojany na 38 jízdních kol. P+R začala provozovat TSK hl. m. Prahy vlastními, pro tyto účely posílenými personálními kapacitami. Celkové náklady na výstavbu činily 529,7 milionu korun bez DPH.



Již v průběhu výstavby byla o dvě stání snížena kapacita sousedního P+R Černý Most 2.

V Petřílkově ulici u stanice metra Nové Butovice byla 7. prosince 2021 zahájena stavba parkovacího domu.

U železniční stanice Praha-Hostivař bylo 8. prosince 2021 požádáno o předčasné užívání stavby nového P+R Nádraží Hostivař o kapacitě 78 parkovacích míst, z toho 4 vyhrazených pro ZTP. Celkové náklady na výstavbu činily 20,8 milionu korun bez DPH.

DOPRAVNÍ STAVBY A ÚDRŽBA KOMUNIKACÍ

12

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.

REKONSTRUKCE ULICE HOROMĚŘICKÁ [TSK]

Akce zahrnovala rekonstrukci části komunikace, stavbu nového silničního mostu a výstavbu okružní křižovatky. V rámci rekonstrukce mostu S071 došlo k demolici dosavadního mostu, výstavbě mostu nového a k vyvolaným přeložkám inženýrských sítí. Nosná konstrukce mostu je železobetonová rámová o délce rámu 5 m. Součástí stavby bylo osazení zábradlí a svodidel. V blízkosti nového mostu byla realizována okružní křižovatka (o průměru 22 m se středovým pojížděným ostrovem z kamenné dlažby o průměru 3 m), která nahradila původní stykovou křižovatku. Na západním rameni (směr Nebušice) byl zřízen nový přechod pro chodce se středovým dělicím ostrůvkem. Tento i stávající přechod na jižním rameni (směr Bořislavka) jsou nově přisvětleny. Dále bylo obnoveno veřejné osvětlení a upraveno odvodnění. V navazujícím úseku proběhla celková rekonstrukce ulice včetně přilehlých chodníků. V roce 2021 byl realizován úsek o délce 130 m od křižovatky s ulicí Nebušická a zbylý úsek včetně dalšího mostu je určen k dokončení v následujícím roce.



■ Pohled na novou okružní křižovatku

REKONSTRUKCE ULICE KUTNOHORSKÁ [TSK]

Rozsáhlá rekonstrukce se týkala úseku Dolnoměcholupská – Podleská. Stavba byla rozdělena do několika etap, přičemž poslední etapa Dolnoměcholupská – Kardausova je určena k dokončení v následujícím roce. Bylo provedeno frézování vozovky v tloušťce 100 – 200 mm s následnou pokládkou nových asfaltových vrstev, včetně nízkohlučných dle konkrétního úseku. Součástí stavby byla rekonstrukce autobusových zastávek, došlo k výměně betonových obrub za žulové a obnoveno bylo dopravní značení. Stavební práce byly prováděny při zachování jednosměrného provozu ve směru z centra jízdním pruhem podél staveniště. Opačný směr byl veden po objízdňích trasách.



■ Nové povrchy vozovky, chodníků a autobusových zastávek

REKONSTRUKCE ULICE PATOČKOVA [TSK]

Byla provedena souvislá údržba ulice Patočkova ve směru do centra v úseku Bělohorská – Pod Královkou. Akci předcházely práce na rekonstrukci kanalizace a vodovodu. Výměna povrchu vozovky v opačném směru (z centra) proběhla již v roce 2017. V rámci akce byla vozovka vyfrézována v tloušťce 100 mm a následně byl položen nový nízkohlučný asfaltový povrch ve stejné tloušťce. Dále došlo k vyrovnání obrub, povrchových znaků inženýrských sítí a bylo vyznačeno nové vodorovné dopravní značení. Práce si vyžádaly úplnou uzavírku jízdního pásu ve směru do centra, při které byla doprava převedena do protisměru v režimu 1+1.



■ Nízkohlučný asfalt v průběhu vyznačování vodorovného dopravního značení

REKONSTRUKCE NÁBŘEŽÍ EDVARDA BENEŠE [DPP, TSK]

Proběhla rekonstrukce komunikace na nábreží Edvarda Beneše v úseku Štefánikův most – Čechův most. Došlo k odfrézování obrusné a ložné vrstvy v tloušťce 100 mm a položení nového povrchu. Součástí byla i výšková úprava kanalizačních šachet a úprava povrchových znaků inženýrských sítí. Dále byla provedena oprava odvodnění, spočívající v realizaci 21 uličních vpustí včetně nových přípojek. Také došlo k lokálnímu vyrovnání obrub a bylo vyznačeno nové dopravní značení.



■ Komplikované terénní umístění komunikace na nábrežní zdi



■ Nové uspořádání nábreží Edvarda Beneše

Rekonstrukce tramvajové tratě spočívala v odstranění původní tratě z BKV panelů a jejímu nahrazení pevnou jízdní dráhou W-tram. Zásadní změnou byl posun tratě směrem k řece Vltavě tak, aby ve směru do centra vznikl plnohodnotný jízdní pruh, v opačném směru pak sdílejí tramvaje a ostatní vozidla společný pruh, vedle kterého mohl vzniknout samostatný jízdní pruh pro cyklisty. Kvůli posunu tratě bylo nutno vyřešit zásadní problém s kolizí polohy jedné z kolejnic s nábrežní zdí, za kterou je již část komunikace vykonzolována nad řeku. Zeď musela být posouzena po statické stránce, zaizolována a odvodněna a místo pražců byly kvůli nedostatku prostoru zvoleny atypické nízké ocelové rozchodnice. Připravena je přestavba zastávek Čechův most na vídeňskou a mysovou.

REKONSTRUKCE MOSTU Y502 ZA ČERNÝM MOSTEM [TSK]

Rekonstrukcí prošel most, který převádí ulici Za Černým mostem přes železniční trať. Na původní most z roku 1978 o délce 30,5 m byly použity předpjaté prefabrikáty. Jeho stav byl vyhodnocen jako velmi špatný, a tudíž muselo dojít k jeho rekonstrukci spolu s opravou přilehlých opěrných zdí. Rekonstrukce mostu spočívala v kompletní výměně nosné konstrukce i příslušenství. Na stávajících plošně založených opěrách byly nově zbudovány úložné prahy. Navazující opěrné zdi směrem do ulice Za Černým mostem byly nahrazeny za nové, zdi směrem do ulice Cíglerova byly sanovány. Veřejné

osvětlení na mostě bylo obnoveno do původního stavu. Rekonstrukcí mostu byly dosavadní parametry převáděné komunikace zachovány, došlo ale k úpravě výškového vedení komunikace, čímž byla zvětšena podjezdová výška přemostované tratě. Most byl po celou dobu oprav uzavřen pro veškerou dopravu, přičemž pěší mohli využívat provizorní lávku vedoucí podél opravovaného mostu.



■ Za Černým mostem

VÝSTAVBA PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU A ŽELEZNIČNÍ STANICE ZAHRADNÍ MĚSTO [SŽ, DPP]

V roce 2021 byla zprovozněna zcela nová železniční stanice Praha-Zahradní Město. Na místě vznikl přestupní terminál, ve kterém v horní úrovni staví vlaky a přímo pod železničními nástupišti pak tramvaje a autobusy. Zároveň došlo k prodloužení spojů páteřní linky 22, které byly dosud ukončeny v obratišti Radošovická, do nového tramvajového obratiště Zahradní Město. Zprovoznění terminálu bylo součástí modernizace železniční tratě mezi



■ Pohled na obě úrovně nástupišť



■ Velkorysé dimenze nového podjezdu

Vršovickými a Hostivaří a navazovalo na otevření zastávky Praha-Eden v předchozím roce a modernizaci nádraží Praha-Vršovice, odkud lze díky novému podchodu vystupovat z vlaku přímo ve směru náměstí Bratří Synků. Jednotlivé úrovně terminálu Zahradní město jsou propojeny schodišti, eskalátory a výtahy. Zásadním přínosem pro dopravu bylo rozšíření dosavadního úzkého podjezdu ze dvou jízdních pruhů včetně tramvajových kolejí na samostatnou tramvajovou trať, vozovky a chodníky. Podjezd je také vyšší a upraveny byly i navazující komunikace a křižovatky.

REKONSTRUKCE ULICE PROSECKÁ [TSK]

V roce 2021 probíhaly další etapy celkové rekonstrukce Prosecké ulice a bylo tak navázáno na etapu v předchozím roce. V tomto roce se jednalo o úseky Na Labuťce – Na Rozhraní a Františka Kadlece – Čuprova. V rámci akce došlo k celkové rekonstrukci komunikace a chodníků včetně výměny podloží a k hloubkové sanaci. Povrch vozovky je z asfaltových vrstev, konstrukce chodníků a vjezdů z betonové dlažby. Bylo také upraveno odvodnění, které je řešeno pomocí nových i stávajících uličních vpustí. Práce navazovaly na akci Pražské vodohospodářské společnosti. Rekonstrukci provázela úplná uzavírka komunikace a veškerý provoz včetně MHD byl veden po objízdňných trasách. Objekty nacházející se v lokalitě tak byly přístupné pouze pro pěší.



■ Ulice po rekonstrukci



■ Rekonstrukce Karlova náměstí



■ Ulice Koněvova

Přehled dalších staveb, rekonstrukcí a oprav silničních komunikací v roce 2021

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce Karlova náměstí [TSK]	V této etapě, která navazovala na práce z předchozího roku, byla v koordinaci s úpravami světelných signalizačních zařízení na křižovatkách Karlovo náměstí – Ječná, Karlovo náměstí – Žitná a Karlovo náměstí – Odborů provedena rekonstrukce komunikace a chodníků v prostoru těchto křižovatek a navazujících úseků. Nároží křižovatek byla upravena tak, aby se zkrátila délka vybraných přechodů pro chodce. Dále bylo upraveno šířkové uspořádání dopravního prostoru a doplněna integrační opatření pro cyklisty. Obnoveny a upraveny byly i uliční vpusti a jejich přípojky. Vozovky jsou s asfaltovým krytem, parkovací zálivky nově z velké žulové dlažby a chodníky převážně z vápencové mozaiky.
Oprava mostu K Austisu [TSK]	Práce probíhaly na mostním objektu X029, který vede přes Pražský okruh. Oprava spočívala v kompletním odstranění mostního svršku až na spřaženou desku, odstranění mostních závěrů, odbourání závěrných zídek a výměně původního odvodnění. Byla také provedena repase ložisek s protikorozní ochranou, kdy pro vyjmutí válců bylo nutné přizvednutí nosné konstrukce. Dále došlo k sanační vysrápce na povrchu. Byly osazeny nové mostní závěry a provedena nová izolace. Dále bylo provedeno komplexní otryskání ocelových částí nosné konstrukce a kompletní nová protikorozní ochrana.
Rekonstrukce ulice Koněvova [TSK]	Jednalo se o pokračování kompletní rekonstrukce, pro rok 2021 v úseku Rokycanova – Černínova, která zahrnovala změnu polohy obrub, doplnění ochranného cyklistického pruhu ve stoupání a zřízení parkovacích zálivů. Vozovka je asfaltová, parkovací zálivky z velké žulové dlažby, chodníky z vápencové mozaiky. Součástí stavby byla úprava odvodnění, přeložky sítí, sadové úpravy a obnova mobiliáře. Došlo ke zřízení nové zastávky autobusů PID Lukášova včetně nového přechodu pro chodce. Stávající přechody pro chodce pak byly doplněny středovými ochrannými ostrůvky a přisvětleny.
Oprava mostu v ulici Slánská [TSK]	Proběhla rekonstrukce mostu X039, který převádí ulici Slánskou přes ulici Makovského. V rámci rekonstrukce byla provedena nová hydroizolace včetně vytvoření úžlabí, obnovil se systém odvodnění mostu, vyměnilo se kompletně příslušenství včetně ocelového zábradlí a zábradelního svodidla a došlo k výměně ložisek a dilatací. Součástí rekonstrukce bylo také zesílení nosné konstrukce z důvodu zvýšení zatížitelnosti mostu. Nový je povrch vozovky i dopravní značení.



■ Rekonstrukce mostu v ulici Slánská



■ Most X651 v ulici Národní

Oprava mostu na Národní třídě [TSK]

Byly provedeny stavební práce na vrchní části mostu X651 v ulici Národní přes ulici Divadelní. V rámci této stavby došlo ke kompletní výměně mostního svršku včetně izolačního souvrství mostu v celé ploše. Dále byla provedena lokální sanace nejvíce poškozených míst a nová ochranná vrstva na spodním lici nosné konstrukce, která zvýšila odolnost proti karbonataci betonu, což je pomalý chemický proces, který průběžně způsobuje změnu pH, korozi výztuže a může vést až ke ztrátě pevnosti a soudržnosti betonu.

Oprava mostu Ve Žlíbku [TSK]

Po zimní přestávce pokračovaly stavební práce na druhé polovině mostu X526 v ulici Ve Žlíbku / Počernická přes komunikaci D10 (Novopacká). Stavební práce spočívaly především ve zhotovení nových závěrných zdí, osazení nových mostních odvodňovačů a mostních závěrů, zhotovení železobetonových chodníkových říms, položení celoplošné izolace mostu a nového vozovkového souvrství. Dále došlo k osazení zábradlí a k sanaci podhledu, boků nosné konstrukce a spodní stavby.

Rekonstrukce ulice Trocnovská [TSK]

Proběhla rekonstrukce ulice Trocnovská, při které byly vyměněny dosavadní dlažební kostky ve vozovce za asfaltové souvrství. Obnova povrchu chodníků je plánována na následující rok. Komunikace byla ve špatném technickém stavu a zejména v kopci pak docházelo k vytlamování a rozvolňování dlažby. Došlo také k hutnění podkladní vrstvy komunikace, opravě uličních vpustí a vyrovnání obrub.

Rekonstrukce ulice Veselská [TSK]

Oprava, která navázala na etapu z předchozího roku, proběhla v úseku okružní křižovatka Tupolevova – nájezdy na komunikaci Cínovecká. Došlo k odfrézování obrusné a ložné vrstvy a k pokládce nového živичného povrchu ve stejné tloušťce. V rámci akce byly opraveny uliční vpusti bezvýkopovou metodou. Došlo k vyrovnání obrub (popřípadě k výměně poškozených kusů) a k rektifikaci povrchových znaků inženýrských sítí.

Rekonstrukce ulice Argentinská [TSK]

V rámci souvislé údržby došlo k odfrézování dosavadního asfaltového povrchu a následně pokládce nových asfaltových vrstev včetně nízkohlučných. Byly opraveny trhliny, rektifikovány povrchové znaky inženýrských sítí a bylo vyznačeno nové dopravní značení. Dále došlo k opravě odvodnění. Jednalo se o akci s koordinací 9 projektů napříč městskými i soukromými investory. Akce byla realizována za finanční spoluúčasti SFDI.

Rekonstrukce ulice Hrozenkovská [TSK]

Předmětem stavby byla oprava povrchu komunikace a autobusových zastávek v úseku Nedašovská – K Třešňovce. Na autobusových zastávkách byl použit asfalt s větší odolností proti deformacím. Dále byly vyrovnány obruby, rektifikovány znaky inženýrských sítí a opraveny přípojky uličních vpustí, a to převážně bezvýkopovou technologií. Práce probíhaly v koordinaci s Pražskou vodohospodářskou společností.

Rekonstrukce ulice Bucharova [TSK]

I v roce 2021 pokračovaly práce na komunikaci Bucharova, v tomto třetím a posledním roce v úseku Jeremiášova - terminál Nové Butovice. Byla provedena souvislá údržba komunikace, která spočívala v odfrézování původního krytu, který nahradilo nové vozovkové souvrství a opravě mostního závěru výjezdové rampy terminálu Nové Butovice.



■ Souvislá údržba ulice Argentinská



■ Křižovatka Bucharova – Seydlerova

DALŠÍ REKONSTRUKCE A OPRAVY KOMUNIKACÍ

- Část ulice **Bulovka** (v úseku 120 m od křižovatky s komunikací Povltavská) prošla rekonstrukcí a rozšířením, čímž byl odstraněn nevyhovující pouze 4 m široký úsek v délce 40 m. V tomto místě bylo dosud provedeno pouze provizorní rozšíření vegetačními tvárnici až k patě strmého svahu při severní hraně. V místě hrany svahu je nově nízká opěrná zídka z betonových palisádových prvků výšky 0,8 m a délky 14 m, na kterou navazuje nová asfaltová vozovka. Přechod pro chodce přes ulici Povltavská byl přemístěn na východní rameno křižovatky tak, aby navazoval na chodníkové trasy v ulici Bulovka.
- Opravena byla vozovka ve **Wilsonově** ulici v úseku Vínohradská – Hyberská. Došlo k odfrézování asfaltového povrchu a následně pokládce nových asfaltových vrstev. Byly opraveny trhliny a rektifikovány povrchové znaky inženýrských sítí. V rámci stavby došlo k výměně mostních závěrů a opravě podchodu P526 u Hlavního nádraží.
- Byl vyměněn povrch vozovky na ulici **Mladoboleslavská** v úseku mezi křižovatkami Vrchlabská a Žacléřská včetně obou zmíněných křižovatek. U křižovatky s ulicí Slovačikova došlo k vybudování nového bezbariérového přechodu pro chodce.
- Kompletně byl opraven povrch také v ulici **Klikatá** včetně lokálních sanací podloží. U obrub došlo k výškovým a směrovým opravám.
- Celoplošná sanace opěrné stěny včetně rekonstrukce přilehlé vozovky a chodníků proběhla v ulici **Průmyslová** v oblasti obratiště tramvají Nádraží Hostivař.
- Rekonstrukcí prošly ulice **Žalovská** či ulice **Jaselská**.



■ Nové vozovky ulice Plzeňská



■ Ulice Křesomyslova po rekonstrukci

AKCE POKRAČUJÍCÍ Z PŘEDCHOZÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Proběhla další etapa rekonstrukce ulice **Hradešínská** v úseku od křižovatky s ulicí Chorvatská až po ulici U Vodárny. Byla opravena vozovka, přilehlé chodníky a odvodnění komunikace. Vozovka je nyní asfaltová a chodníky jsou tvořeny mozaikovou dlažbou. Součástí akce byla i výsadba stromořadí včetně vybudování nových prostorných rabátek.
- Pokračovala rekonstrukce ulice **Plzeňská** z předchozího roku. Stavba zahrnovala opravu vozovky a chodníkových ploch v úseku Bucharova – Zahradníčkova. Vozovka byla odfrézována v tloušťce 40 mm, následně byla provedena sanace příčných a podélných trhlin spodní vrstvy a poté proběhla pokládka nového živичného povrchu vozovky.
- Další etapou celkové rekonstrukce prošla ulice **Křesomyslova** v úseku Na Folimance – Bělehradská. Vozovka je s asfaltovým krytem, chodníky s mozaikovou dlažbou a parkovací stání z kamenné dlažby. Součástí byla i úprava odvodnění, přeložky sítí, úprava světelného signalizačního zařízení, přeložky trakčních stožárů a instalace nového mobiliáře.
- Etapy E a F rekonstrukce **Štěrboholské spojky** se týkaly úseku mezi čerpací stanicí a Českobrodskou. Došlo zde k odstranění dvou vrstev vozovky a následně pokládce nových vrstev v tloušťce 100 mm.
- Po zimní přestávce pokračovala poslední etapou rekonstrukce ulice **Jabloňová**, která zahrnovala vybudování nové vozovky a parkovacích stání s asfaltovým povrchem a chodníků a chodníkových přejezdů z betonové dlažby.
- V roce 2021 byly dokončeny práce na rekonstrukci ulice **Chodovská**, které spočívaly v opravě povrchu vozovek a chodníků.

ZAHÁJENÉ AKCE POKRAČUJÍCÍ DO DALŠÍCH STAVEBNÍCH SEZÓN

- Začala akce **Strakonická – rozšíření**, kde stavební úpravy ve směru do centra v úseku mezi zastávkou Dostihová a Barrandovským mostem umožní vznik nového plnohodnotného vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy. Projekt je podpořen Operačním programem Praha – pól růstu.
- Zahájena byla rekonstrukce křižovatky **Karlická – Pod Klapicí**, která zahrnuje zkapacitnění a opravu křižovatky a přilehlých komunikací, úpravu koryta Radotínského potoka či přeložky inženýrských sítí.
- Začaly práce na opravě opěrné zdi a sanaci nestabilního svahu v ulici **Komořanská**.
- Zahájena byla rekonstrukce vozovek a chodníků v ulici **Na Hutích**.

OPRAVY MOSTŮ

- Údržbou prošel most X525, který převádí ulici **Bystrá** přes dálnici D10. Vzhledem k tomu, že stále probíhají jednání mezi TSK a ŘSD o budoucí podobě mostu, která musí respektovat záměr budoucího zkapacitnění D10, nebylo možné provést demolici stávajícího mostu a postavit nový. Z důvodu prodloužení životnosti mostu tak bylo provedeno podepření nosné konstrukce pomocí ocelových HEB profilů, přičemž každý z jedenácti prefabrikovaných nosníků konstrukce mostu byl podélně podepřen samostatně.
- Demolice proběhla u mostu X503 v ulici **Božanovská** přes dálnici D11, při které bylo nutné úplné uzavření dálnice. Demolice se dočkaly i lávky X583 **Opatovská** a navazující lávka X585 **V Jezírkách**. Soubor lávek nebude nahrazen novou stavbou s ohledem na skutečnost, že lávky byly prakticky nevyužívané a převedení pěších přes Opatovskou je již vyřešeno povrchovým způsobem bez ztracených spádů.
- Proběhla velká část plánované předlažby **Hlávkova mostu**. Jednalo se o předláždění povrchu v ploše 3 350 m², kdy bylo nutné dlažbu kompletně rozebrat, vyrovnat nerovnosti ve spodní vrstvě a zadláždít původní žulové kostky do vozovky.
- Na mostě X696 **Chilská** vedoucí přes dálnici D1 byly opraveny římsy a zádržný systém. Na mostě X694 na ulici **Brněnská** vedoucí přes ulici Pod Chodovem došlo k výměně mostních závěrů ve směru do centra. Proběhla oprava mostu X670, který převádí ulici **Nedokončená** přes Štěrboholskou spojku. Došlo k výměně mostních závěrů nad oběma opěrami a k lokální sanaci opěr a úložných bloků. Byla provedena oprava mostů X699, X700 a X701 v ulici **Türkova**. Na mostě X601 v ulici **Čakovická** proběhla výměna mostních závěrů. Na mostě Y004 v ulici **Křížová** došlo k přeizolaci a opravě zábradlí. Proběhla rekonstrukce mostního objektu B062, který převádí ulici **Švehlova** přes Měcholupský potok. V rámci rekonstrukce byla opravena stávající nosná konstrukce, mostní římsy i spodní stavba.

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2021

Název [investor]	Popis
Prodloužení podchodu ve stanici Praha hl. n. [SŽ]	Zprovozněno bylo prodloužení severního podchodu, který tak nyní spojuje centrum města se Žižkovem. Výstup na východní straně je tvořen dvěma eskalátory, pevným schodištěm a výtahem. Zastřešení dle návrhu ateliéru Jakub Cigler Architekti je řešeno z monolitického vysokopevnostního betonu, nerezové výztuže a betonu s příměsí bílé mikrosiliky, přičemž části bednění byly zhotoveny na 3D tiskárně. Pro budoucí vybudování 8. nástupiště je konstrukce podchodu upravena tak, aby bylo možné napojit nové výstupy bez nutnosti velkého konstrukčního zásahu. Na Žižkově pak vede před budovu Churchill Square rampa pro chodce a z ní je možné dále pokračovat do ulic Seifertova a Italské.



■ Povrchová část podchodu na hlavním nádraží



■ Prodloužený podchod na hlavním nádraží

Přehled nejvýznamnějších rekonstrukcí a oprav v hromadné dopravě v roce 2021

Název [investor]	Popis
Rekonstrukce tramvajové tratě v ulicích Vladimírova, Táborská a Na Pankráci [DPP]	Byla dokončena dvouletá rekonstrukce souvislého úseku tramvajové tratě. Došlo k nahrazení původní konstrukce z BKV panelů pevnou jízdni dráhou W-tram. Zprovozněna byla nová konečná zastávka Pankrác s přílehlou tramvajovou tratí. Zastávka Pražského povstání byla posunuta přímo k metru. Zřízena byla nová zastávka Kotorská. U zastávky Palouček došlo k rozšíření ostrůvků, zastávka Nuselská radnice do centra má nově ostrůvek, z centra je pak v plánu vybudování chodníkového mysu.
Další vybrané rekonstrukce a opravy v hromadné dopravě	<ul style="list-style-type: none"> ■ Metro: Zprovozněn byl bezbariérový přístup do stanice Karlovo náměstí v podobě kaskády výtahů. Byla dokončena oprava vestibulu Na Knížecí stanice metra Anděl, která zahrnovala mimo jiné nové eskalátory, podhledy, osvětlení, rozvody či vzduchotechniku. Na lince C pokračovaly výměny dřevěných pražců za betonové. ■ Tramvaje: Proběhla rekonstrukce tramvajové tratě v Chotkově ulici. Rekonstruována byla zastávka I. P. Pavlova ve Škrétově ulici, která je nově bezbariérově dostupná díky chodníkovému mysu. Rekonstrukcí prošla tramvajová trať v oblasti Vyšehradského tunelu, při které byla zavedena náhradní lodní doprava. ■ Železnice: Pokračovala optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany na trati č. 232. Pokračovala optimalizace tratě č. 171 v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín.



■ Nová zastávka Kotorská



■ Úvratové obratiště tramvají Pankrác

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.

FINANCOVÁNÍ PROVOZU A ROZVOJE DOPRAVY

13

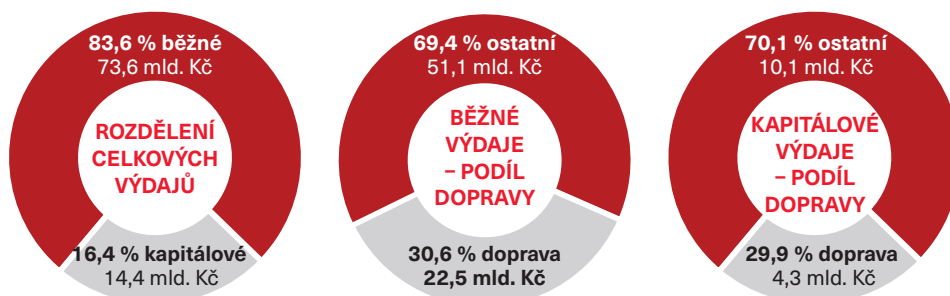
S ohledem na to, že uzávěrka rozpočtu za předchozí rok je schvalována až po uzávěrce Ročenky dopravy, kapitola shrnuje uzávěrku rozpočtu za rok 2020 a parametry schváleného plánu rozpočtu na rok 2021, k němuž jsou doplněné předběžné bilanční údaje v oblasti hromadné dopravy za rok 2021.

13.1 UZÁVĚRKA ROZPOČTU HL. M. PRAHY ZA ROK 2020 (schválená dne 17. 6. 2021)

Závěrečný účet rozpočtu za rok 2020 byl přijat usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 28/42 dne 17. 6. 2021. Celkové příjmy v roce 2020 činily 96,9 mld. Kč, celkové výdaje pak 88,0 mld. Kč (výše běžných, provozních, výdajů byla 73,6 mld. Kč, výše kapitálových, investičních, výdajů pak 14,4 mld. Kč).

Vývoj celkových příjmů a výdajů uzavřených rozpočtů hl. m. Prahy (mld. Kč)									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
příjmy	63,0	63,3	70,0	70,8	74,2	77,8	88,6	95,4	96,9
výdaje	61,2	58,8	68,1	58,3	62,0	70,3	82,0	80,7	88,0
z toho běžné	43,9	45,4	46,8	48,2	51,2	57,9	64,6	67,6	73,6
z toho kapitálové	17,3	13,4	21,3	10,1	10,8	12,4	17,4	13,1	14,4

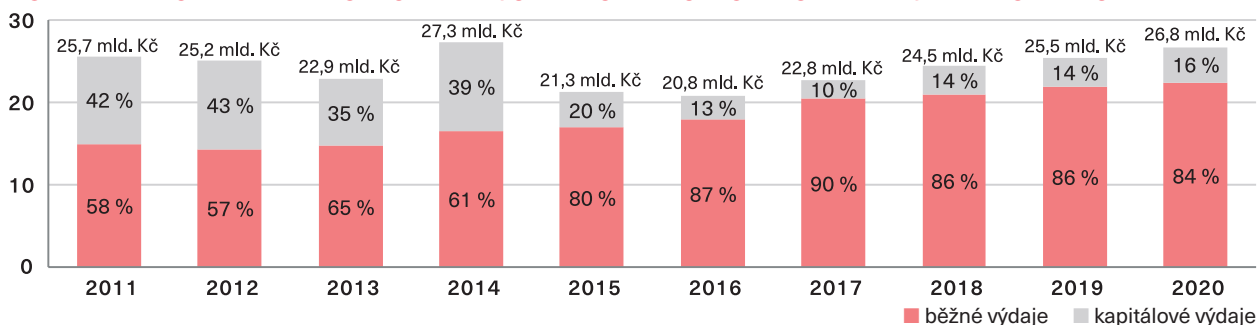
ROZDĚLENÍ CELKOVÝCH VÝDAJŮ DLE ZÁVĚREČNÉHO ÚČTU ROZPOČTU ZA ROK 2020



Výdaje na dopravu v roce 2020 byly nadále nejvyšší položkou rozpočtu, činily 26,8 mld. Kč (30,4 % rozpočtu hl. m. Prahy). Podíly dalších položek v rozpočtu byly dle položek statistické ročenky ČSÚ následující: 29,7 % vzdělávání, 11,4 % všeobecná veřejná správa, 6,0 % sociální věci, 5,3 % kultura, tělovýchova a zájmová činnost, 4,7 % životní prostředí, 4,3 % bydlení a komunální služby, 3,9 % obrana a bezpečnost, 2,0 % zdraví, 1,0 % vodní hospodářství, 0,2 % průmysl, obchod, služby, 0,1 % zemědělství a 0,9 % ostatní).

Z 26,8 mld. Kč věnovaných na dopravu putovalo 22,5 mld. Kč (84 %) na běžné výdaje a 4,3 mld. Kč (16 %) byly výdaje kapitálové. Při podobné výši ročního rozpočtu na dopravu tak podíl běžných výdajů na dopravu na celkových výdajích směřujících do dopravy od roku 2011 vzrostl z 58 % na cca 84 %.

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



13.2 SCHVÁLENÝ ROZPOČET NA ROK 2021 (schválen dne 17. 12. 2020)

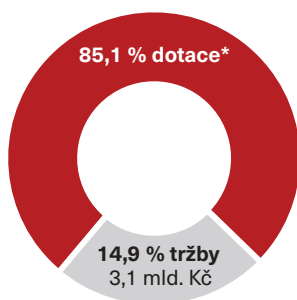
Rozpočet na rok 2021 byl v Zastupitelstvu hl. m. Prahy schválen 17. prosince 2020 a obsahoval výdaje ve výši 80,4 mld. Kč, z toho běžné 65,6 mld. Kč a kapitálové 14,8 mld. Kč. Rozpočtovaná částka pro oblast dopravy na rok 2021 zahrnovala výdaje ve výši 26,7 miliardy Kč. Doprava s 33,3 % byla v rozdělení dle pražských kapitol rozpočtu největší položkou (25,6 % školství, mládež a sport, 10,8 % pokladní správa, 9,9 % vnitřní správa, 5,5 % městská infrastruktura, 4,1 % zdravotnictví a sociální oblast, 3,7 % kultura a cestovní ruch, 3,4 % bezpečnost, 2,7 % hospodářství a 1,0 % rozvoj obce).

Běžné výdaje v oblasti dopravy byly na rok 2021 naplánovány ve výši 22,1 mld. Kč. Kromě dotace PID (17,6 mld. Kč) byly 4,0 mld. Kč běžných výdajů vyčleněny pro oblast správy a údržby komunikací (např. 0,81 mld. Kč určeno na zimní údržbu, tj. na posypový materiál, zařízení a údržbové výkony na všech komunikacích, 1,14 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 0,76 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 2021 navrženy ve výši 4,6 mld. Kč. V rámci nich bylo např. 300 mil. Kč určeno pro pokračování přípravy stavby metra D, 280 mil. Kč na výstavbu nové tramvajové trati mezi Sídlištěm Barrandov a Holyní, 120,5 mil. Kč na výstavbu nového tramvajového obratiště Zahradní Město, 95 mil. Kč na rekonstrukci další části Prosecké ulice a 47 mil. Kč na dofinancování bezbariérového zpřístupnění stanice metra na Karlově náměstí.

POKRYTÍ NÁKLADŮ PID NA ÚZEMÍ PRAHY (2021)

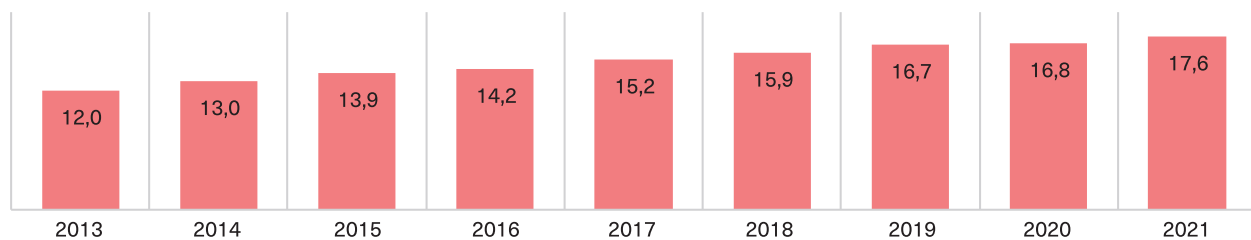
* 17,3 mld. Kč z rozpočtu hl. m. Prahy 0,3 mld. Kč od státu



■ Úvrat Pankrác

Náklady na provoz PID na území Prahy činily v roce 2021 celkem 20,7 mld. Kč. Tržby z jízdného pokryly 3,1 mld. Kč (14,9 % nákladů). Stejně jako v roce 2020 trval nižší výběr tržeb, tržby byly nižší o více než 1 miliardu oproti obvyklým rokům před epidemií COVID-19. V rámci běžných výdajů činila dotace hl. m. Prahy směřující na provoz PID 17,6 mld. Kč. Z této částky příslušelo 15,2 mld. Kč Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a. s., 0,98 mld. Kč sloužilo na zajištění provozu ostatních autobusových linek na území města, které neprovozuje DPP, a. s., 1,4 mld. Kč šlo na železniční dopravu (zde městu pomohl státní příspěvek na železniční dopravní obslužnost ve výši 0,29 mld. Kč) a 15,3 mil. Kč činila dotace na provoz přívozů.

VÝVOJ PROVOZNÍCH DOTACÍ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE (PID) V LETECH 2013-2021 (mld. Kč)

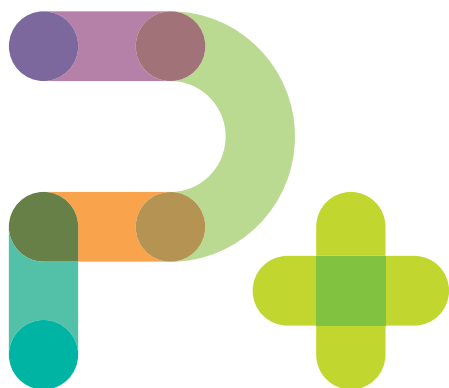


Částkou 3,8 mld. Kč z vlastních zdrojů a 87 mil. Kč z volných prostředků (předfinancování před obdržení investičních účelové dotace od města) přispěl k úhradě investičních nákladů dopravního systému města Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. Nákup nových autobusů stál 154,9 mil. Kč, na pokračující rekonstrukce tramvajových vozů KT8D5 bylo vynaloženo 34 mil. Kč a splátky směnečného programu a zádržného související s nákupem tramvajových vozů 15T činily 1,27 mld. Kč (0,8 + 0,47 mld. Kč).

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ (P+)

14

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



Polad' Prahu

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.

Přetrvávají celospolečenské situace výrazně ovlivněná pandemií COVID-19 se i v roce 2021 podepsala na průběhu implementace P+, jelikož mnohá opatření musela posunout svůj harmonogram. Pracovní skupina P+, kterou, stejně jako celý projekt P+ koordinuje odbor dopravy MHMP, se však situaci přizpůsobila a fungovala v průběhu celého roku. Přípravy a realizace jednotlivých opatření dále pokračují, jak je možné vidět v příložené tabulce, která obsahuje statistiku plnění dílčích úkolů (stav ke konci roku 2021). Celkem 19 opatření již bylo zcela dokončeno, v roce 2021 se pak podařilo dokončit např. zpřístupnění Hlavního nádraží, rekonstrukci tramvajové trati v ul. Táborská nebo tramvajovou smyčku a terminál Zahradní město. V průběhu roku také proběhla postupná revize všech opatření.

Stav rozpracovanosti úkolů Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

Stav úkolů	Počet úkolů	Procentuální podíl
Čeká na zahájení	476	43 %
Pracuje se na tom	283	25 %
Splněno	289	26 %
Vyskytl se problém	9	1 %
Zrušeno	58	5 %
CELKEM	1 115	100 %

V roce 2021 byl zahájen proces aktualizace P+, kdy probíhalo zejména práce na dodatku k objemné Analýze z roku 2017. V roce 2022 bude aktualizace pokračovat dokončením dodatku a aktualizací návrhové části. Z tohoto důvodu byla také nastavena užší spolupráce s Ministerstvem dopravy ČR skrze pracovní skupinu.

Detailní informace o dokumentech i interaktivní zásobník opatření je k dispozici na www.poladprahu.cz. V zásobníku jsou k nahlédnutí i ta opatření, která budou do P+ začleněna po dokončení aktualizace (označena prázdnou hvězdičkou). Již nyní se s nimi nicméně plnohodnotně pracuje.

Dotazy k projektu P+ lze posílat prostřednictvím e-mailové adresy mobilitapraha@praha.eu.

15.1 LETECKÁ DOPRAVA

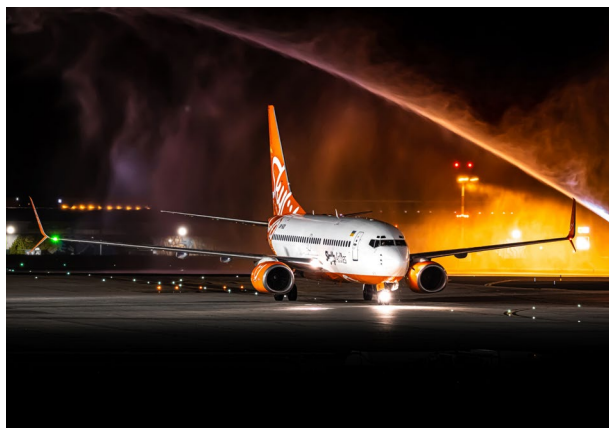
Letecká doprava osobní i nákladní je v Praze provozována zejména v Ruzyni na Letišti Václava Havla Praha (dále jen Letiště Praha), které se nachází na severozápadním okraji města (veřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí). Dalšími pražskými letišti jsou Letňany (veřejné travnaté vnitrostátní letiště), 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 roce 2020, ale i rok 2021 byl velice významně ovlivněn koronavirovou situací. V porovnání s rokem 2019 byl v roce 2021 dopravní výkon na Letišti Václava Havla Praha zhruba na 30 % stavu před vypuknutím pandemie.

Počet pohybů letadel na Letišti Praha dosáhl v roce 2021 hodnoty 61 194, což je o 7 031 pohybů více než v roce 2020 (nárůst o 13 %), ale v porovnání s rokem 2019 se jedná o pokles 60 %. Nejvyšší počet pohybů (7 733) byl zaznamenán v září, nejnižší (2 130) v únoru. Dlouhodobě stoupající průměrný počet cestujících připadajících na jeden pohyb, který v roce 2019 dosáhl hodnoty 115 cestujících/pohyb, zaznamenal v roce 2020 strmý pád na hodnotu 68 cestujících/pohyb a tento trend i přes mírný nárůst 6 % pokračoval i v roce 2021, kdy na jeden pohyb letadla připadlo 71 cestujících.



■ B737-800 – vítání nové linky provozované společností SkyUp



■ Odlet B737 MAX8 společnosti Malta Air (odnož Ryanair)

Letiště Praha má čtyři terminály, které slouží pro odbavení cestujících (PAX) jak na odletu, tak na příletu. Terminál 1 slouží k odbavení cestujících letících do zemí mimo Schengenský prostor (pasová a celní kontrola), Terminál 2 je určen pro cestující letící do zemí Schengenského prostoru (bez pasové a celní kontroly). V Terminálu 3 jsou odbavovány privátní lety a Terminál 4, jež je součástí Terminálu 1, slouží pro odbavení VIP letů. Celková kapacita terminálů je v současné době 17 000 000 odbavených cestujících za rok. Letiště Praha je v současné době a při stávajících dílčích kapacitách jednotlivých subsystémů téměř na hranici maximálního využití celkové kapacity terminálů.

POČTY ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH, DOPRAVCŮ A DESTINACÍ NA LETIŠTI PRAHA

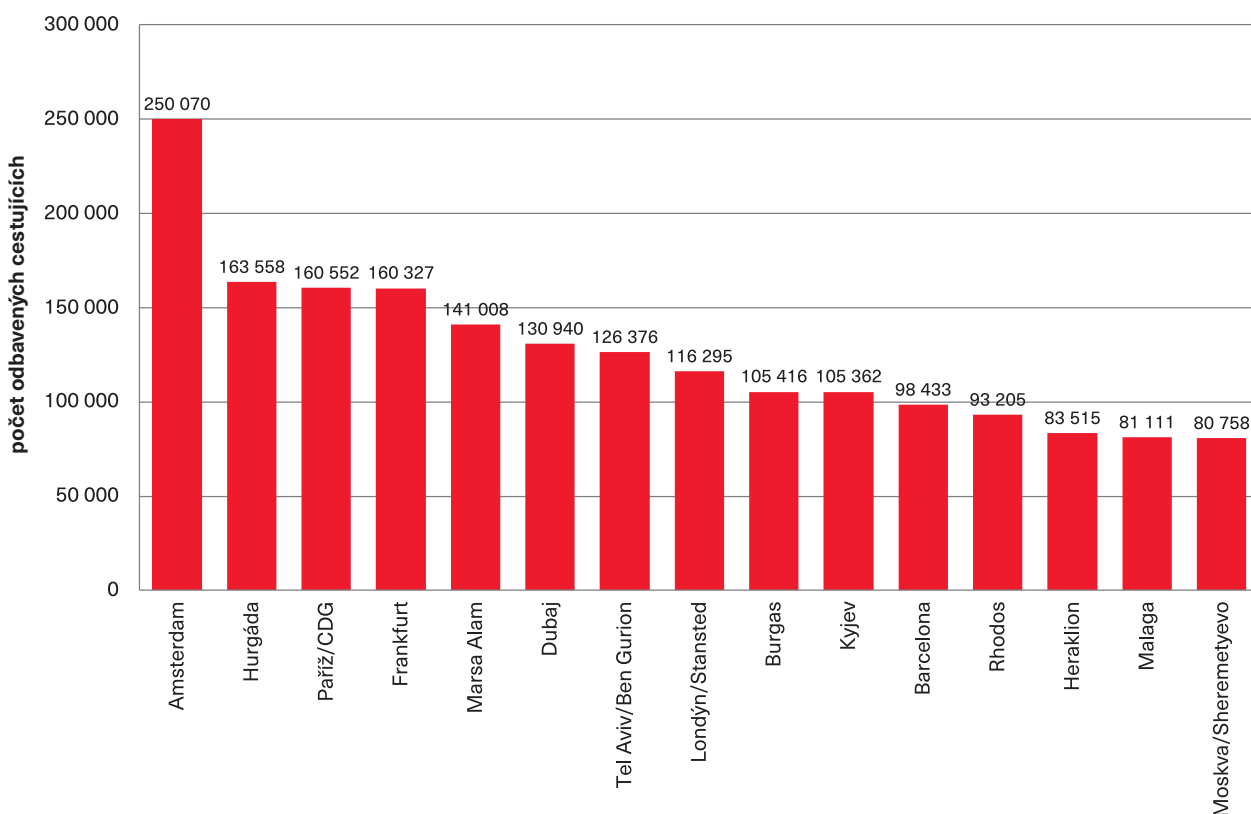
V roce 2021 bylo na Letišti Praha odbaveno celkem 4 388 826 cestujících (z toho 90 % na pravidelných linkách), což představuje ve srovnání s rokem 2020 nárůst o 20 %, ale ve srovnání s rokem 2019 stále významný pokles o 75 %. Podíl klasických leteckých společností využívajících služeb pražského ruzyňského letiště činil 65 %, podíl nízkonákladových společností byl 35 %. Celých 99 % odlétajících cestujících mělo Letiště Praha jako počátek své cesty, tzv. lokální cestující. Nejvíce cestujících bylo odbaveno v srpnu (698 906 PAX), nejméně v únoru (77 023 PAX). Oproti roku 2020 bylo měsíční maximum o 24 % nižší.

V rámci pravidelné letecké dopravy bylo odbaveno 3 965 329 PAX, zatímco na nepravidelných linkách to bylo 423 497 PAX.

Měsícem s nejvyšším počtem odbavených cestujících byl v roce 2021 srpen. Špičkovým dnem byla neděle a čas 12–13 hod., což souvisí s vyšším podílem nepravidelné letecké dopravy.

Na pravidelných i nepravidelných linkách mohli v roce 2021 cestující využít služeb celkem 52 dopravců (o 7 méně než v roce 2020 a 17 méně v porovnání s rokem 2019), kteří létali celkem do 138 destinací.

NEJŽÁDANĚJŠÍ DESTINACE Z LETIŠTĚ PRAHA V ROCE 2021

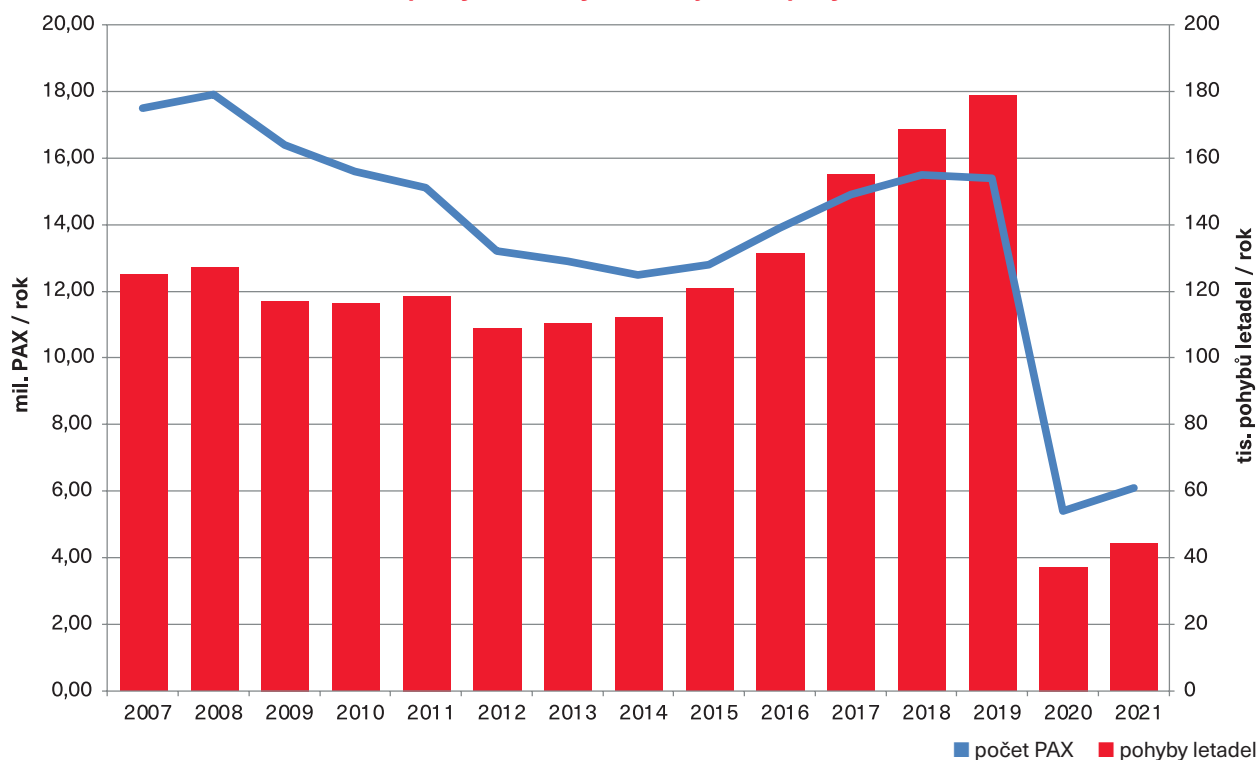


■ Vzácná návštěva z Izraele v podobě IAF B707 na speciálním letu přes Prahu

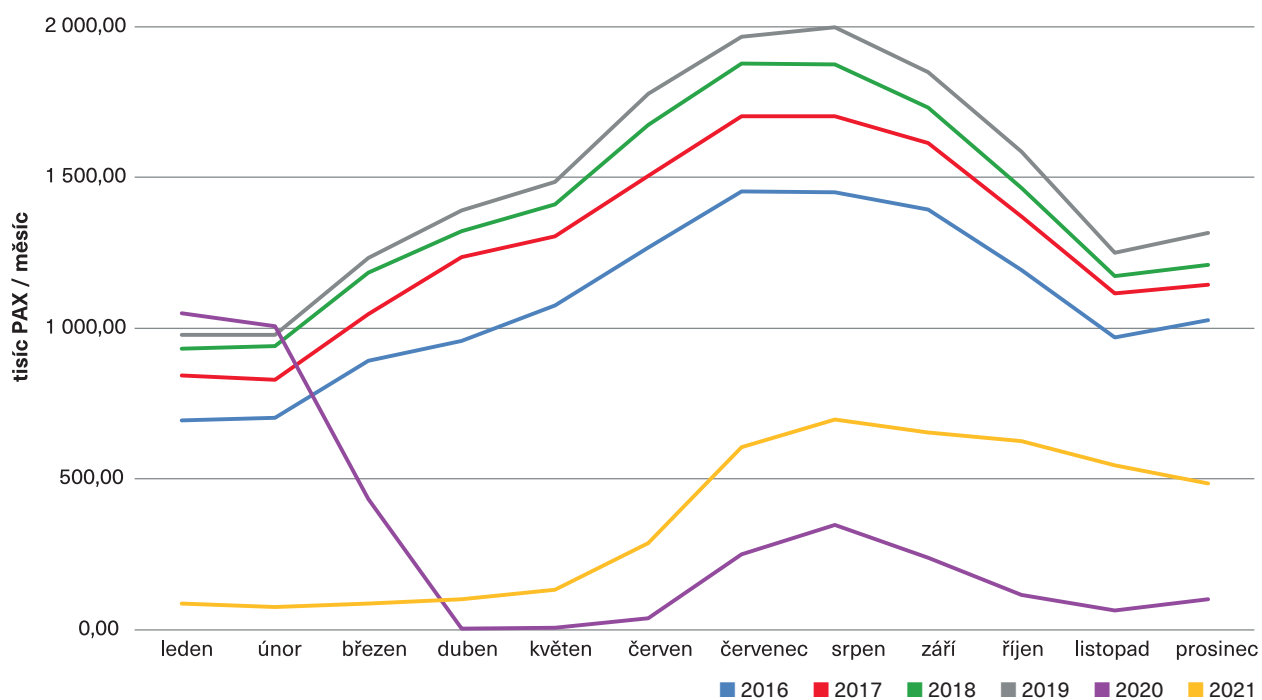


■ AN-12BK

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



MĚSÍČNÍ POČTY CESTUJÍCÍCH ODBAVENÝCH NA LETIŠTI PRAHA V LETECH 2016 AŽ 2021



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 2021 byl na Letišti Praha letecky odbaven náklad v celkovém objemu 61 402 tun. Přeprava nákladu byla oproti roku 2020 o 8 959 tun vyšší (nárůst o 17 %). Nejvíce nákladu bylo přepraveno v prosinci (6 300 tun), nejméně v únoru (3 808 tun). Měsíční maximum bylo v roce 2021 o 8 % nižší než v roce 2020.

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 Veleslavín – bus 119) a B (Zličín – bus 100). V souvislosti s vývojem epidemie koronaviru byl provoz na obou těchto linkách v roce 2021 nadále omezován (o 30 % až 50 % dle období dne a týdne). 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 obnoven v omezeném režimu (celodenní interval 30 minut) od 1. července 2021. Také provoz dalších dálkových a regionálních autobusových linek, které na letiště zajišťují, byl po většinu roku 2021 mírně 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 2021 dopravilo 35,5 % cestujících, vozidlo taxi využilo 33,8 % lidí. Spoje hromadné dopravy si pro cestu na letiště v roce 2021 našlo 25,6 % cestujících a zbylých 5,1 % využilo jiného způsobu přepravy (zejména sdílené či autobusové mimo hromadnou dopravu).

V roce 2021 bylo na Letišti Václava Havla Praha k dispozici celkem 7 752 míst k parkování. Pro veřejnost jsou k dispozici krátkodobá parkovací stání v celkové kapacitě 503 míst (P1 EXPRESS, P2 EXPRESS, PC COMFORT a PC ECONOMY) a dlouhodobá stání, nabízející celkem 3 085 míst (PC COMFORT, PA SMART, PD HOLIDAY a PC PREMIUM). Pro zaměstnance letiště a pro partnery je vyhrazeno 2 852 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.

Vývoj počtu proplavených lodí plavebními komorami v Praze v letech 2000 – 2021

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	1 898	21 716	3 747	5 775	1 897
2005	2 530	24 576	2 329	7 740	1 799
2010	2 414	25 797	2 720	8 950	2 335
2015	3 570	24 622	3 855	8 880	3 763
2016	3 500	25 575	4 501	8 915	4 560
2017	3 158	25 386	4 520	10 174	3 827
2018	3 491	25 517	4 525	10 525	3 323
2019	2 797	22 228	4 324	12 370	4 021
2020	3 286	10 844	2 724	4 594	2 953
2021	2 980	9 777	2 926	5 276	1 987

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

Nejstarším provozovatelem vodní dopravy po Vltavě v Praze je Pražská paroplavební společnost, a. s. (PPS), která byla založena v roce 1865. V současné době tato společnost tvoří konsorcium se společností Prague Boats, s. r. o., která vznikla rozdělením původní společnosti Evropská vodní doprava (EVD). Prague Boats je provozovatelem lodí zajišťujících plavby obou společností. Provoz lodí je celoroční, a to buď v pravidelných časových intervalech, nebo dle individuálních přání objednatelů. Také jsou pořádány nejrůznější okružní plavby po Vltavě, do ZOO, ale i celodenní výlety na Slapy a do Mělníka. PPS provozuje pražské přívozy P7 v Holešovicích. Velkokapacitní loď Troja uveze až 100 cestujících. V činnosti přívoz společnost v roce 2021 přepravila cca 3 436 jízdních kol.

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

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Prague Boats	185	196	193	205	209	246	283	298	322	329	345	386	126	127
PPS	133	86	91	107	98	149	162	186	189	192	507	608	303	98

Další operující společností je AQUAVIA Praha, s.r.o. pořádá společenské akce na 3 lodích – Moravia, Czechie a Klára.

Kanálové vyhlídkové plavby po Vltavě pořádá společnost Pražské Benátky s. r. o. Plavby se pořádají celoročně. Z přístaviště „Judita“ vyjíždějí lodě každých 15-20 minut. Společnost dále provozuje pražské přívozy P1, P2, P4, P5 a P6 a přívoz Vyšehrad, který není součástí PID.

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

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

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

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

Rok	Plavební komory				
	Modřany	Smíchov	Mánes	Štvanice	Podbaba
2000	108 168	197 740	238	201 712	370 037
2005	56 759	59 378	690	106 749	302 726
2010	3 476	5 868	829	6 698	165 166
2015	145	345	41	440	313 900
2016	0	1 492	225	580	465 065
2017	11 413	9 422	112	12 551	278 432
2018	45 720	43 980	2 834	44 768	200 333
2019	39 354	96 888	259	105 299	301 241
2020	3 468	5 412	757	3 882	150 236
2021	37 042	38 939	2 053	41 351	158 609

Značný nárůst objemu přepraveného materiálu plavebními komorami v Praze v roce 2018 a 2019 byl způsoben jednak 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 České republiky (ŘVC ČR).

Vývoj objemu substrátů v pražských přístavech (t/rok)

Rok	Přístavy					
	Radotín	Smíchov	Holešovice	Libeň	Jiné	Praha bez rozlišení
2005	36 408	11 396	99 308	2 934	–	–
2010	0	364	53 207	0	–	–
2015	0	0	64 060	1 622	133 947	98 550
2016	0	0	4 100	18 577	416 922	28 910
2017	16 736	0	0	28 070	234 683	50
2018	51 632	0	30 567	0	99 164	36 993
2019	50 602	117 293	3 346	0	275 286	42 499
2020	5 181	0	2 444	0	157 756	16 004
2021	32 786	1 600	1 600	0	164 988*	6 400

* Praha Troja 164 589, Praha Velká Chuchle 399

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

15.3 NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V roce 2021 bylo na území Prahy evidováno 21 968 výchozích či končících nákladních vlaků, což je ve srovnání s rokem 2020 setrvalý stav (nárůst o 0,5 %). Nejvytíženější stanicí z pohledu součtu výchozích a končících nákladních vlaků byla stále Praha-Libeň následovaná stanicí Praha-Uhřetěves, avšak rozdíl mezi těmito stanicemi byl již zanedbatelný. Na třetím místě zůstala stanice Praha-Malešice.

Počty vypravených a končících nákladních vlaků v Praze v jednotlivých měsících roku 2021

Měsíc	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	celkem
Výchozí	887	880	1047	953	975	1043	978	939	900	919	862	740	11 123
Končící	846	850	999	947	948	1024	966	921	890	903	838	713	10 845

Rok 2021 se nesl ve znamení stále probíhající pandemie COVID-19, která měla vliv na rozsah nákladní železniční dopravy, nejen na území hlavního města Prahy, která se jen pomalu dostávala z probíhajícího útlumu. Negativně byla ovlivňována i dalšími faktory, v první řadě nedostatkem čipů asijských výrobců, který zvláště tvrdě dopadl na výrobce automobilů.

Provoz v pražském uzlu v roce 2021 výrazně ovlivňovaly stavební práce. Z nejvýznamnějších akcí můžeme jmenovat dokončování nové tratě přes zastávky Eden a Zahradní Město, rekonstrukci tratě Praha-Vysočany – Čelákovice – Lysá nad Labem a rekonstrukci tratě Praha-Zahradní Město – Praha-Radotín a dále do Berouna, včetně přípravy zdvoukolejnění úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Radotín. Tyto akce jsou primárně určeny pro zlepšení a zkapacitnění železniční infrastruktury pro stále se rozšiřující příměstskou dopravu, nicméně se dotýkají i nákladní dopravy. Jednak po svém dokončení zkapacitní dotčené tratě a tím umožní i snazší průjezd nákladních vlaků, a také pro nákladní dopravu představují určitou obchodní příležitost ve formě návozu stavebních materiálů a komponent a odvozu vytěžených odpadních materiálů a zeminy.

Tradiční přeprava poštovních zásilek mezi uzly České pošty v Praze-Malešicích, Olomouci a Ostravě probíhala bez výraznějších změn. Z důvodu výlukové činnosti nebyla realizována přeprava poštovních zásilek do Pardubic. V obou směrech byla „pošta“ doplňována zásilkami firmy Lagermax. Přeprava sběrného zboží obecně zaznamenává mírný nárůst, a to se zvyšujícím se podílem prodeju on-line kanály na úkor tradičních nákupů v „kamenných“ prodejnách.

Ze zajímavých obchodních případů realizovaných akciovou společností ČD Cargo můžeme zmínit přepravy balených nealkoholických nápojů z produkce pražského závodu KVM BEV CZ (Pepsico) do Maďarska. Zásilky



■ Obsluha vlečky pražské „Mitasky“ modernizovanou lokomotivou ČD Cargo



■ Přeprava po železnici má budoucnost

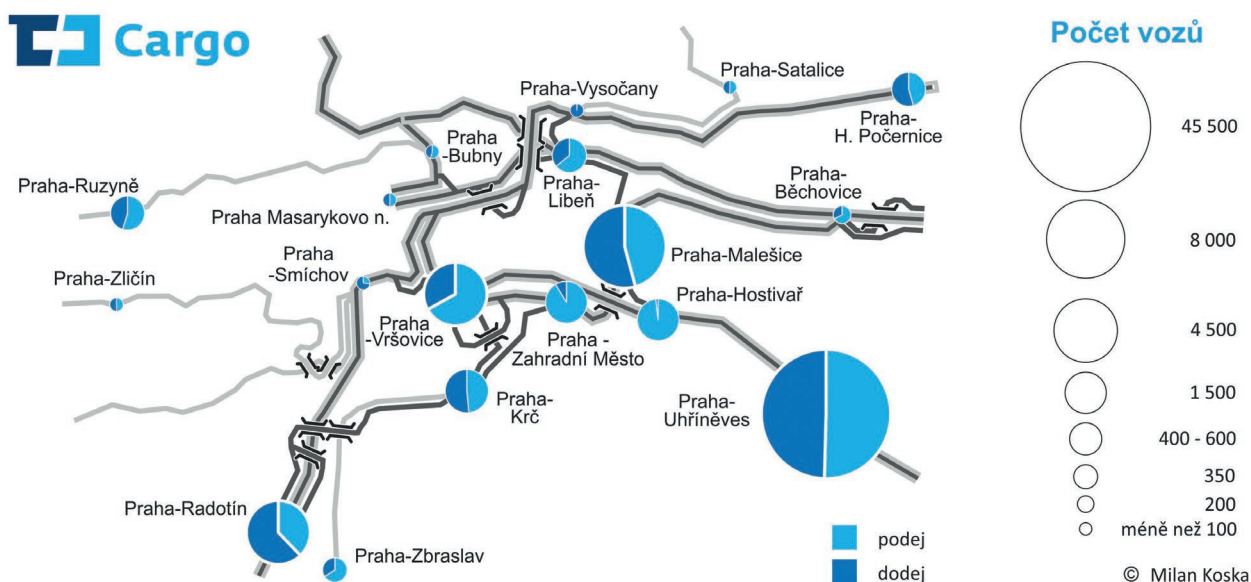
v ucelených vlacích mezi stanicemi Praha-Hostivař a Keskemět znamenají významný příspěvek železnice k udržitelné nákladní dopravě.

Z hlediska počtu výchozích a končících vlaků ČD Cargo byly nejvýznamnějšími stanicemi Praha-Libeň (6549 výchozích, 6548 končících a 5079 tranzitních manipulujících vlaků), Praha-Malešice (1972 výchozích, 2062 končících a 533 tranzitních manipulujících vlaků) a Praha-Uhřetěves (1906 výchozích, 2023 končících a 181 tranzitních manipulujících vlaků). Z hlediska součtu naložených a vyložených vozů byly tři nejvytíženější stanice Praha-Uhřetěves, Praha-Malešice a Praha-Radotín. Tři nejvytíženější stanice podle součtu odvezených a dovezených tun pak byly Praha-Uhřetěves, Praha-Malešice a Praha-Vršovice.

Uzel Praha – výkony železničních stanic v roce 2021

Železniční stanice	Vozy			Tuny		
	podej	dodej	součet	podej	dodej	součet
Praha-Uhřetěves	23 086	22 708	45 794	574 770	689 533	1 264 303
Praha-Malešice	3 634	4 298	7 932	85 133	123 741	208 874
Praha-Radotín	1 748	2 873	4 621	43 223	140 053	183 276
Praha-Vršovice	2 953	1 459	4 412	142 283	65 522	207 805
Praha-Krč	783	833	1 616	19 314	42 730	62 044
Praha-Zahradní Město	1 441	136	1 577	14 321	5 650	19 971
Praha-Hostivař	1 285	24	1 309	58 217	845	59 062
Praha-Libeň	391	220	611	8 918	10 250	19 168
Praha-Ruzyně	264	218	482	2 283	2 128	4 411
Praha-Horní Počernice	190	228	418	2 907	8 574	11 481
Praha-Zbraslav	244	126	370	7 283	2 932	10 215
Praha-Běchovice	128	62	190	6 150	1 410	7 560
Praha-Smíchov	28	75	103	1 188	3 235	4 423
Praha-Vysočany	1	94	95	25	2 246	2 271
Praha-Bubny	36	30	66	804	1 404	2 208
Praha-Satalice	31	30	61	1 046	1 334	2 380
Praha-Čakovice	0	52	52	0	3 112	3 112
Praha Masarykovo nádraží	5	5	10	196	196	392
Praha-Zličín	2	2	4	50	50	100
Celkový součet	36 250	33 473	69 723	968 111	1 104 945	2 073 056

ŽELEZNIČNÍ UZEL PRAHA – nákladní výkony nejvytíženějších železničních stanic v roce 2021





© TSK hl. m. Prahy, a.s., 2022

Texty, grafické výstupy a údaje o nich obsažené je možné šířit jen s uvedením pramene:

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

Ročenku připravil: TSK hl. m. Prahy, a.s.

Autorský kolektiv: Ing. Václav Bláha, Mgr. Jaroslav Břeň, Otakar Březina, Ing. Richard Burgr, Mgr. Eva Černá, Jiří Dytrych, Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D., Ing. Marek Karban, Ing. Eva Kosteasová, Ing. Ondřej Krouský, Ing. Milan Kříž, Ph.D., Ing. Adéla Langerová, Mgr. Miloš Marek, Bc. Pavel Pernica, Tomáš Plicka, Ing. Jan Polák, Ing. Ladislav Sechter, Ing. Monika Sejková, Ing. Zdeňka Stojaspalová, 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 Havelka (ODO MHMP), Ing. Martin Šubrt

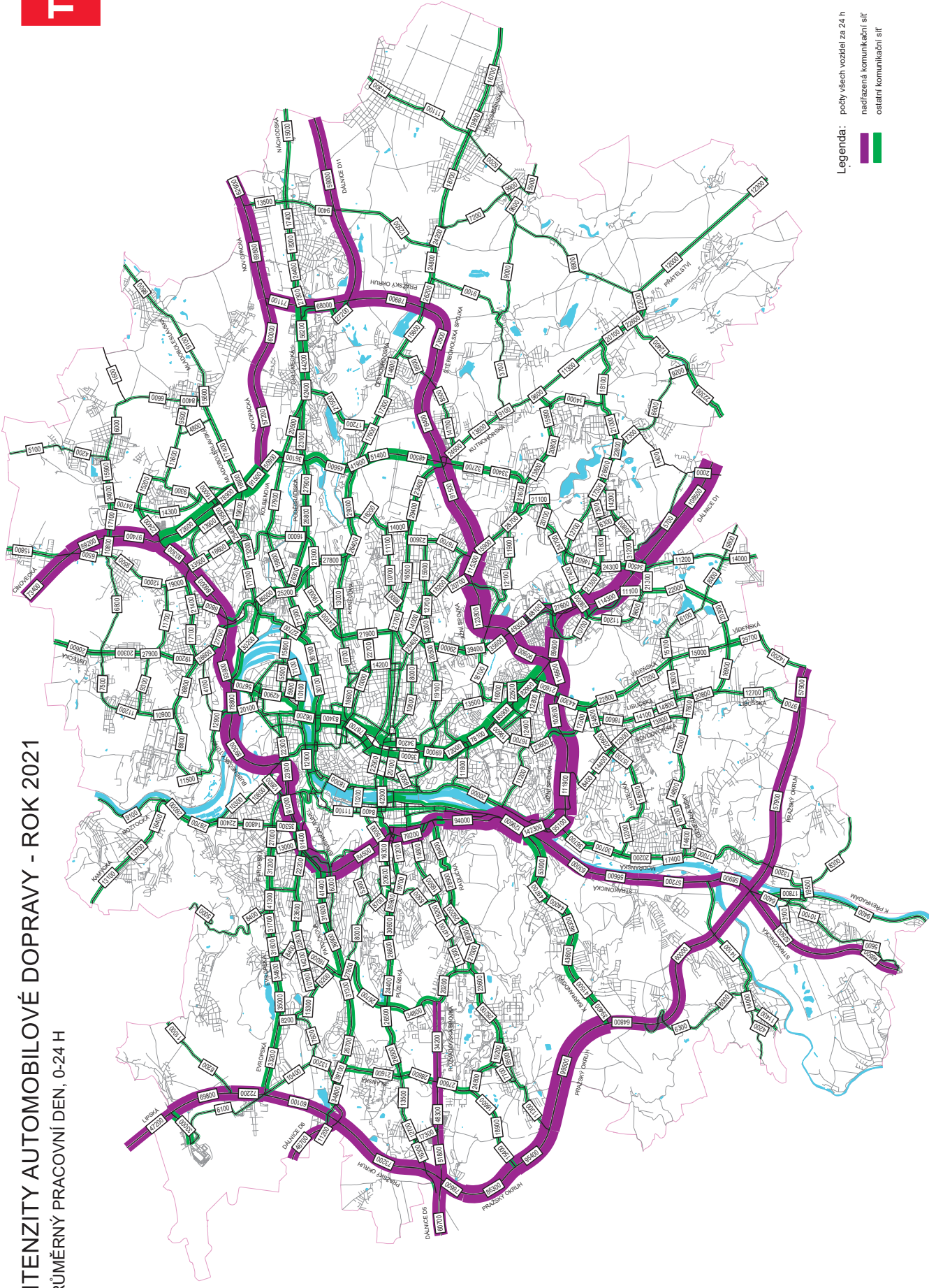
Prameny: CDV, v. v. i., ClicPark s.r.o., Česká pošta, s.p., České dráhy, a. s., Český statistický úřad, ČD Cargo, a.s., ČSAD Praha holding, a.s., Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, ELTODO, a.s., Krajský úřad Středočeského kraje, Leo Express Global a.s., Letiště Praha a.s., METTRANS, a.s., Magistrát hl. m. Prahy, úřady MČ hl. m. Prahy, Ministerstvo dopravy České republiky, Policejní prezidium ČR, Povodí Vltavy, státní podnik, PPS, a. s., PRAGUEBOATS, 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 TRAFFIX CZ s.r.o., www.cd.cz, www.dpp.cz, www.florenc.cz, www.idos.cz, www.ippraha.cz, www.ivykony.cz, www.kr-stredocesky.cz, www.mestemnakole.cz, www.metrostav.cz, www.pid.cz, www.praha.eu, www.ropid.cz, www.szdc.cz, www.spravazeleznic.cz, www.tunelblanka.cz

Fotografie: TSK hl. m. Prahy, a.s., Marek Horák (15.1), Michal Roh (15.3), Jan Malý (titulní strana), www.gettyimages.com

Vydáno TSK hl. m. Prahy, a.s. v počtu 950 ks Praha 2022

INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY - ROK 2021

PRŮMĚRNÝ PRACOVNÍ DEN, 0-24 H

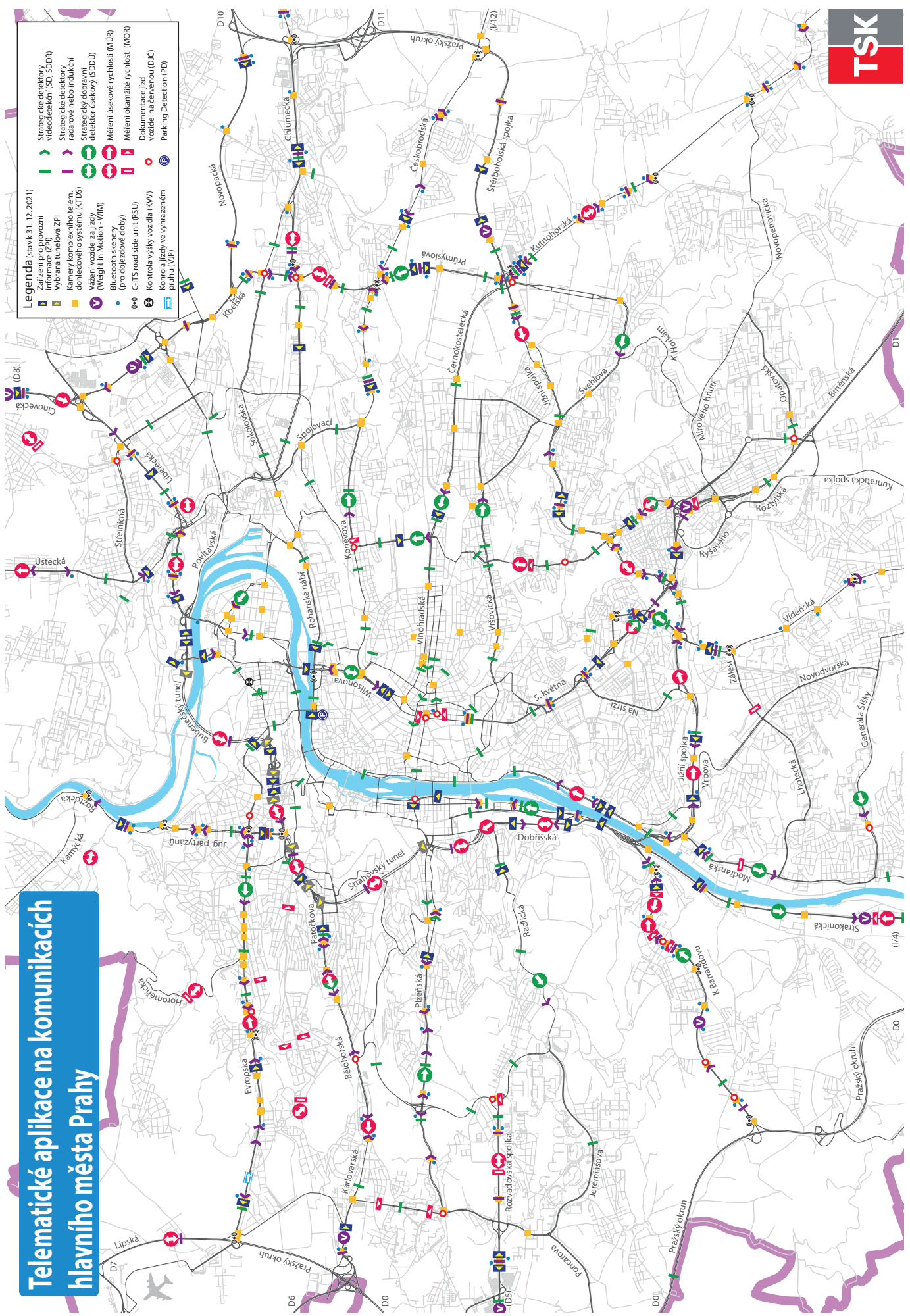


Legenda: počty všech vozidel za 24 h
nadměřená komunikační síť
ostatní komunikační síť

Telematické aplikace na komunikacích hlavního města Prahy

Legenda (stav k 31. 12. 2021)

- Strategické detektory videodetekční (SD, SDOR)
- Strategické detektory rádiové nebo indukční
- Strategický dopravní detektor úsekový (SDDU)
- Měření úskokové rychlosti (MUR)
- Měření okamžité rychlosti (MOR)
- Dokumentace jízd vozidel na červenou (DJČ)
- Parking Detection (PD)
- Zařízení pro provozní informace (ZPI)
- Výbrana tunelová ZPI
- Kamery Komplexního telematického systému (KTS)
- Vážený vozidlový detektor úsekový (WIDU)
- Bluetooth skenery
- IP pro dopravní doby
- CITS road side unit (RSU)
- Kontrola výšky vozidla (KVV)
- Kontrola jízd ve vyhrazeném pruhu (VIP)



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

